



# Tidsskrift for Søværnen

Nr. 1 · 2003 · 174. årgang



UDGIVET AF SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

# Tidsskrift for Søværnen

2003/1 \* 174.årg.

**Redaktion: Hans Christian Bjerg og Klaus Bolving**

## INDHOLD

Meddelelse fra redaktionen .....	1
Om selvmordsvåben og kamikazetaktik under Stillehavskrigen, <i>af S.S.v.F.Kieler</i> .....	4
Ekspllosionen i Flensborg 14. juni 1945, <i>af Søren Nørby</i> ....	21
Flytning af Niels Juel statuen? <i>af Hans Christian Bjerg</i> ....	28
Det mener man i udlandet... Danskerne anskaffer store skibe, <i>af Norman Friedman</i> ...	37
Boganmeldelser	
David Miller: Ubåde (Hans Chr. Dahlerup Koch) .....	44
John Hughes-Wilson: Militære efterretningsfadæser (Hans Chr. Dahlerup Koch) .....	46
Bogtilbud	
R.Steen Steensens samling .....	48
Søren Nørby: Flådens sænkning .....	49
Nekrolog over Hans Christian Jacobsen Knabe .....	50
Marinens Bibliotek, erhvervelser jan/feb 2003 .....	54

**Redaktionen sluttet 1. april 2003**

**Forsiden:** "Laxen" samarbejder med en af Flyvevåbnets redningshelikoptere

## MEDDELELSE FRA REDAKTIONEN

Som det fremgik af TfS 2002/6 sker der fra udsendelsen af 174. årgang et par ændringer i redaktionen. Den hidtidige redaktør, orlogskaptajn Klaus Bolving, trækker sig tilbage efter at have udført et stort og påskønnelsesværdigt arbejde for det gamle tidsskrift. Søe-lieutenant-Selskabets medlemmer har virkelig i hans tid følt, at de have et tidsskrift, og det bliver derfor en krævende opgave at vedligeholde det opskud, som tidsskrift har haft de senere år, hvor dets artikler og indlæg sågar har fundet vej til de landsdækkende medier. Heldigvis er Klaus Bolving blevet overtalt til fortsat at være knyttet til redaktionen som ansvarshavende redaktør, men det egentlige redaktionelle arbejde vil overgå til mig.

I 1961 skrev jeg som 16-årig mit første indlæg til Tidsskrift for Søværnen og har siden leveret adskillige artikler til tidsskriftet samt været næsten daglig bruger af dets guldgrube af maritim viden. Det er derfor en meget stor glæde for mig at overtage redaktionen af tidsskriftet.

Tidsskrift for Søværnen er det ældste regelmæssigt udsendte tidsskrift i Danmark. Som bekendt er det med nogle enkelte års overspringelser udkommet i ubrudt række siden 1827. Det er i høj grad noget, der forpligter, både redaktion og læsere. Tidsskriftet skal fortsat være genkendelig i den ydre form, som en af de ting, der ikke bare bliver ændret. Det nærværende og relevante skal findes i selve indholdet. Den nuværende bestyrelse i Søe-lieutenant-Selskabet er, ligesom de tidligere bestyrelser, indstillet på, at tidsskriftet skal køre videre i den velkendte ydre form, der præsenterer det som en seriøst publikation. Det er som antydnet dog ikke ensbetydende med indholdsmæssigt stagnation.

Tidsskriftets formål har gennem alle årene været at publicere artikler og oplysninger om maritime forhold i almindelighed og Søværnet i særdeleshed. Derudover skal det være oplysende, informativt og debatskabende - ikke alene for Søe-lieutenant-Selskabets medlemmer, men også for alle interesserede i Danmark. Tidsskriftet vil tillige fortsat fungere som dette selskabs medlemsorgan.

I alt dette er der intet nyt. Der er i forbindelse med udsendelsen af 174. årgang dog sket et par mindre ændringer, især i forbindelse med omslaget og indholdsfortegnelse og kolofonens placering. Udgangspunktet er her, at disse forsvinder i forbindelse med den årlige indbinding af tidsskriftet. Redaktionen håber fortsat at modtage forslag til artikler fra medlemmer og andre interesserede. Det er redaktionens plan at etablere rubrikken "*Det mener man i udlandet...*" hvor vi vil forsøge at plukke oplysninger fra internationale tidsskrifter, som skønnes at være af interesse for Søværnet. Ligeledes vil den nye redaktionskoncept, som nævnt af Klaus Bolving i Tidsskriftets nr. 2002/6, indebære udvidelse af antallet af boganmeldelser. Vi er derfor interesserede i at høre fra medlemmer af Søe-lieutenant-Selskabet eller andre interesserede, som vil kunne påtage dig at anmelde 1-2 bøger på årsbasis inden for de sømilitære videnskaber og discipliner. Endvidere ville det også være spændende, hvis der under overskrifterne 'Maritim debat' og 'Sømilitære noter' kunne blive sat gang i korte debatindlæg eller korte oplysninger af interesse for tidsskriftets abonnenter. Eventuelle interesserede, der ønsker at virke som koordinatore af disse rubrikker, hører redaktionen gerne fra.

Tidsskrift for Søværnen vil blive udsendt til medlemmer og abonnenter seks gange om året. Nummer 2003/2 vil indeholde indholdsfortegnelse til 173. årgang 2002. Med udgangen af indeværende årgang, er der gået 25 år siden den seneste 25 års fortegnelse 1954-1978 er udsendt. Ved årgangens afslutning vil der blive udsendt en fortegnelse over artikler og indlæg i tidsskriftet dækkende perioden 1979-2003.

Med udsendelsen af dette nummer af tidsskriftet har orlogskaptajn E.T.Jensen, efter i adskillige år at have udført et stort arbejde for tidsskriftet, ønsket at ophøre med at være koordinator for annoncerne. Henvendelser vedrørende annoncering i tidsskriftet skal derfor foreløbigt ske til Søe-lieutenant-Selskabets kontor.

Jeg håber, at tidsskriftets læsere vil hjælpe redaktionen med at videreføre nærværende hæderkronede tidsskrift, dels ved fortsat støtte, dels ved indsendelsen af artikler og indlæg – til gavn for Søværnet og den maritime interesse her i landet. Med Søværnets placering i det kommende danske forsvar, realiseringen af Flådeplan 2015 og med den almindelige sømilitære udvikling skulle der være meget at tage fat på!

Velkommen til Tidsskriftets 174. årg.

*Hans Christian Bjerg*

# OM SELVMORDSVÅBEN OG KAMIKAZETAKTIK UNDER STILLEHAVSKRIGEN

af kommandør S.S.v.F.Kieler

## Indledning

Selvordsvåben er blevet et aktuelt emne efter de senere års selvordsangreb i forbindelse med den øgede terrorisme på verdensplan.

Talemåden: "Det er det rene selvord" er i den vestlige verden blevet brugt som udtryk for en handling, der var det klogeste at afstå fra. Men gennem tidernes krigshistorie er der ikke desto mindre blevet udført mange kamphandlinger, som har resulteret i store tab af menneskeliv. Mange statsmænd og deres militære chefer har vist villighed til at løbe denne risiko for at opnå deres mål. For de underordnede deltagere i sådanne krigshandlinger har det været ønsket og håbet om at overleve, der fik de fleste til at gøre deres soldaterpligt med risiko for liv og lemmer.

Denne indstilling har været normen i den vestlige verden, i hvert fald i nyere tid. Den har på det højeste beslutningsplan normalt været ledsaget af bestræbelser på at sikre sig bedst muligt, at kamphandlingerne ikke førte til for store tab af menneskeliv. Operationer, der kunne anses for at føre til det rene selvord, blev opgivet. Tilbagetrækning eller endog lokal overgivelse, når fortsat kamp var udsigtsløs, har været et karakteristisk træk ved de allieredes krigsførelse til lands under 2. verdenskrig. Og til en vis grad også hos deres europæiske modstandere.

Anderledes i den østlige verden, hvor bestræbelserne på at spare menneskeliv har været mindre. Pres fra de øverste krigsherrer har fået de underordnede militære chefer til at engagere sig i kamphandlinger, som man var klar over ville føre til udslettelse af hele enheder. Man kan her pege på de japanske enheders sidste udvej det såkaldte Banzai angreb, hvor de involverede vidste, at de skulle dø for ærens skyld. Ved de allieredes invasioner på øerne i Stillehavet, lød de japanske ordrer på kamp til sidste mand, og der blev kun taget få krigsfanger af

angriberne. For japanerne var overgivelse en nedværdigende handling, der var utilgivelig. For cheferne krævede ideologien og traditionen et selvmord ved den såkaldte harikiri metode, der som bekendt bestod i, at man skar sin maveregion op med sit eget sværd.

Den mentale forskel i den vestlige og østlige indstilling til disse ting har — i hvert fald i nyere tid — sin baggrund i forskellig kulturel og ideologisk opdragelse. Udover æren ved at dø for sit land og sin tro har religiøse forestillinger om at få en særlig belønning i et liv efter døden hos visse folk været udslagsgivende for hvervning til selvmordsangreb.

For at belyse dette emne og analysere de resultater, som selvmordsangreb og selvmordsvåben har opnået, kan det være værd at se nærmere på de japanske selvmordspiloter - kamikaze piloterne - under Stillehavskrigen, og den ideologi og de forventninger, der lå til grund for denne form for krigsførelse.

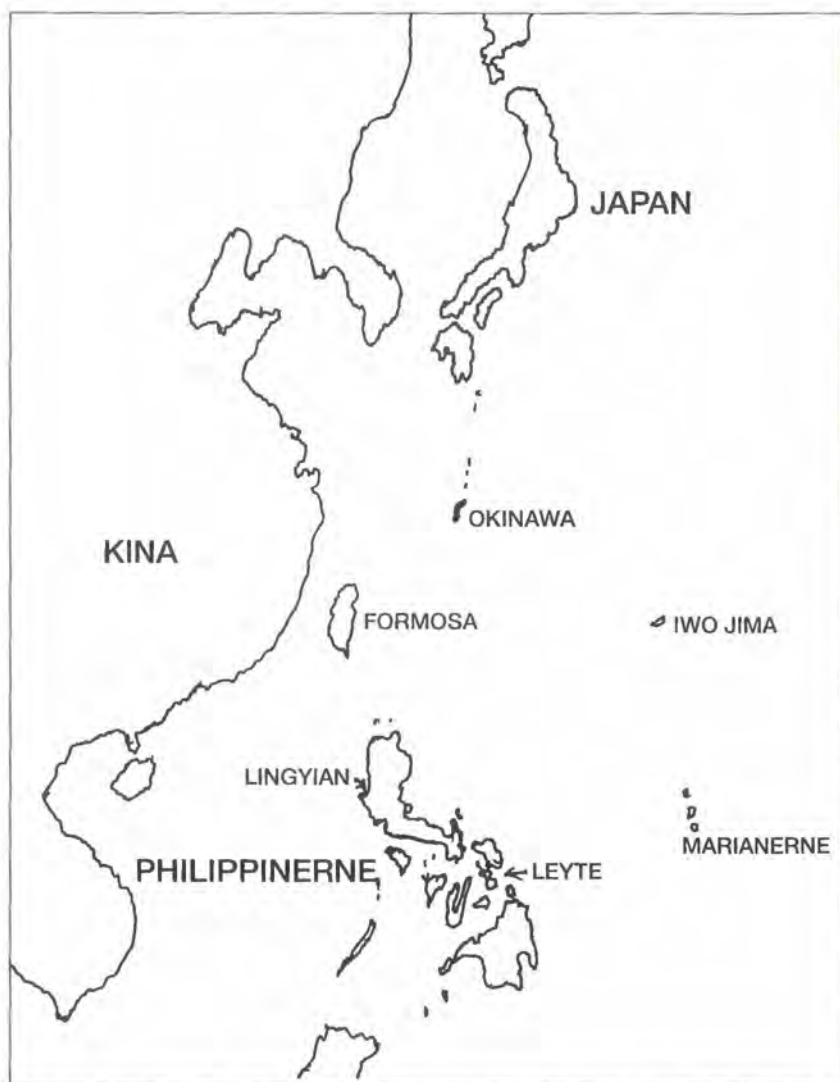
### **Kamikazefilosofien**

Det må først være væsentligt at fastslå, at der ved antagelse af denne selvmordstaktik ikke var tale om enkelte fanatikeres handlinger, men om en taktik, som var begrundet og organiseret.

Det japanske marineluftvåben havde under de indledende sø/luftkampe erfaret, at flyangreb på større velforberedte og velforsvarede allierede flådestyrker ikke kunne gennemføres uden betydelige tab af fly og piloter, og at de resultater, der opnåedes under disse engagementer, sjældent var kampafgørende.

Tanken om at udføre selvmordsangreb med fly specielt mod de amerikanske hangarskibe opstod ikke spontant. Man havde under tidligere kamphandlinger set eksempler på, at enkelte beslutsomme japanske piloter, der var blevet beskudt og alvorligt skadede af modstandernes jagerfly eller antiluftskyts, erkendte, at de for at opnå et resultat af deres angreb, ligeså godt kunne ofre sig ved at styre flyet direkte ind i målet, da de alligevel næppe selv ville overleve kamphandlingen.

## SELMORDSVÅBEN OG KAMIKAZETAKTIK



*Område af Stillehavet, hvor kamikazeoperationer fandt sted.*



Man blev også klar over, at et fly, der med høj fart styrtede sig ind i et skib, ikke alene ville få gavn af sin våbenlast, men tillige af det tilbageværende brændstof, som øjeblikkelig antændte brande, som var vanskelige at slukke.

Det var dog først i sidste halvdel af 1944 - d.v.s. 3 år efter krigshandlingernes start, at japanerne systematisk anlagde kamikaze-taktikken, efter en række alvorlige nederlag i sø/luftslagene i Korallhavet og Filipinerne.

Initiativtageien var den japanske Viceadmiral Ohnishi. Den øverste marineledelse var først tilbageholdende og tvivlsom overfor det holdbare i at ofre både fly og piloter i sådanne angreb. Ikke fordi, man ikke var parat til at ofre menneskeliv, men fordi både fly og uddannede piloter var svære at erstatte på dette tidspunkt i krigen.

Viceadmiral Takijiro Ohnishi, der var chef for den japanske marines "Første Luftflåde" og i 1944 var stationeret på Filippinerne, fik under de allieredes angreb på Leyte overbevist sine unge piloter om, at alene en kamikazetaftik ville kunne vende krigslykken for Japan.

Det var en frivillig sag at melde sig som kamikazepilot, men det manglede ikke på frivillige. Og efter i de første kamikazeangreb at have opnået markante resultater ved sænkning eller svær beskadigelse af nogle mindre hangarskibe og deres eskorte - enheder som skulle give flystøtte til de allierede landgangsstyrker - blev den japanske overkommando overbevist om rimeligheden i denne nye taktik.

Det førte til anerkendelse fra selve kejseren, hvad der betød meget for de japanske marineflyvere og deraf følgende antagelse af kamikazepiloter i et større antal i alle de japanske flystyrker.

Der var ingen mangel på ansøgere om at blive antaget som kamikazepilot. Ansøgerne var næsten alle ganske unge piloter fra både officers- som underofficersgrupper, og på dette tidspunkt af krigen, piloter, som kun havde fået en nødtørftig flyveruddannelse. De bestemte ikke selv, hvor og hvornår, de blev udstukket til at deltage i et kamikazeangreb, men var de først antaget, var det imod japansk militær tradition at fortryde og melde fra. Der kunne gå længere tid, før de blev beordret til at deltage i et kamikazeangreb, så der har været gode muligheder for



*Japanske kamikaze-piloter instrueres natten før deres angreb den følgende morgen.*

den enkelte pilot at forberede sig både taktisk og mentalt på opgaven.

De piloter, som blev udpeget til at deltage i en bestemt kamikazeoperation, blev mønstret tidligt om morgenen under overværelse og hyldest af det øvrige personel på flyvebasen. Kamikazepiloterne blev udstyret med et specielt pandebånd og tog hver især afsked med deres øverstbefalende på basen. De drak så en kop af den velkendte japanske brændevin, Sake, før de steg ombord i deres fly og tog af sted på en opgave, de sandsynligvis ikke ville vende tilbage fra. Hele dette ceremoniel havde sin baggrund i gammel japansk krigerkultur, mere end i religiøse forestillinger, selvom troen på kejserens guddommelighed nok har haft sin indflydelse på beslutningen om at ende sit liv som

kamikazepilot. Ved deres handling anså de sig selv, ikke blot som helte, men som guder.

### **Kamikazefly og deres taktik**

Det mest anvendte kamikazefly var den japanske marines legendariske jagerfly Zeke, som på grund af sine fart- og manøvreegenskaber, blev anset for det mest velegnede til formålet. Men også andre flytyper blev anvendt. Kamikazeflyene var normalt forsynede med en sprængladning, der udløstes ved træfning i målet. Men selve flyet og specielt dets tunge motordele kunne udrette svære skader på upansrede dele af et skibsskrog på grund af den høje hastighed, hvormed målet rantes.

De udsendte kamikazeformationer kunne bestå fra nogle enkelte op til et dusin fly. Formationerne kunne udsendes fortløbende fra samme flybase eller fra forskellige baser, idet det tilstræbtes at have så mange kamikazefly som muligt over et målområde i en bestemt tidsperiode for at de kunne overbebyrde fjendens luftforsvar.



*Kamikazepiloter dekorerer sig med et særligt pandebånd, som i ældre tid også anvendtes af de såkaldte "samurai"-krigere.*

Større samlede kamikazeoperationer krævede længere tids planlægning og forberedelse inklusive forudgående rekognoscering og fastlæggelse af et veldefineret målområde. Så det var ikke hver dag sådanne større operationer blev iværksat. De største kombinerede kamikazeoperationer fandt sted i krigens sidste faser under de allieredes landgangsoperationer på Okinawa, samt under de tiltagende hangarskibsbaserede flyangreb på mål i det japanske moderland.

Det var dog tydeligt, at de seneste kamikazeoperationer var de mindst vellykkede, fordi japanerne havde mistet deres bedste piloter og var henvist til at benytte kamikazepiloter med en utilstrækkelig flyveruddannelse.

De mest eftertragtede mål var de allieredes større hangarskibe. Som de bedst egnede sigtepunkter på et hangarskib var elevatoråbningerne på flydækket anset. Men også "øen", hvorfra fjendens flyoperationer dirigeredes var et godt sigtepunkt. Det var dog undtagelsen snarere end reglen, at kamikazeflyene traf det tilstræbte sigtepunkt, hyppigt fordi kamikazeflyet var blevet ramt og beskadiget inden det ramte sit mål. Men selvom de ideelle træfpunkter ikke blev opnået, var en hvilken som helst "træffer" i et skib anset for et vellykket angreb, fordi der næsten altid opstod en større brand på grund af det udflydende brændstof udover den direkte materielle og personelle skade, der påførtes et skib og dets besætning, når et kamikazefly traf sit mål.

Andre større krigsskibstyper var også mål for kamikazeflyene, specielt sådanne, som var engageret i at give artilleristøtte til landgangsstyrkerne.

Større landgangs- og transportskibe var også anbefalede mål for de japanske kamikazefly.

En speciel måltype var de destroyere m.fl., som blev udsendt som "radarpickets" i stor afstand fra deres hovedstyrke. Når disse mindre krigsskibstyper blev anset for betydningsfulde mål, var det ikke alene, fordi de var de første, som de japanske kamikaze formationer fik kontakt med under udflyvning fra deres baser, men også fordi, man fra japansk hold var klar over, at det var disse skibe, som gav de allieredes hovedstyrker et tidligt varsel om, at om et angreb var på vej mod disse.

Kamikazeformationerne blev ofte suppleret med flytyper, der skulle udføre de mere traditionelle angrebsformer mod skibe, såsom bombe- og torpedoangreb. Kamikazeflyene var næste altid ledsaget af et mindre antal jagerfly til at imødegå de fjendtlige jagerfly anvendt som "Combat Air Patrol" (CAP). Et sådant supplement kunne tillige vildlede eller vanskeliggøre fjendens samlede luftforsvar.



Kamikazepiloterne blev instrueret i to forskellige angrebsformer. Den ene var en meget høj anflyvning fra forskellige retninger, hvor hvert fly selvstændigt udførte sit angreb mod et udvalgt mål, der først observeredes visuelt, når formationen var over det udpegede målområde.

Den anden angrebsform var en meget lav anflyvning for at undgå, at fjenden fik tidlig radarkontakt og dermed mulighed for at dirigere sine CAP fly i modangreb. På en bestemt afstand af det enkelte kamikazeflys udvalgte mål, steg piloten brat op og dykkede så hurtigt ned i målet. Det var den mest krævende angrebsmetode, som kun kunne udføres af erfarne piloter. Men det var også den metode, der gav bedst resultat, hvis den vanskelige manøvre blev udført korrekt og uhindret.

Kamikazeangrebene var for det meste dagslysangreb, men angreb i tussmørke morgen og aften forekom også, ligesom angreb i månelyse nætter.

En særlig form for angreb var med den såkaldte BAKA bombe, som var et enmandsbemandet, styrbart missil, der blev udløst fra et større fly i passende afstand fra et fjendtligt mål. Dette våben blev først taget i anvendelse på et sent tidspunkt af krigen og ikke i et omfang, der kunne give mærkbare resultater.

Et af de større problemer for japanerne ved kamikazeangrebene var



*Enmandsstyret selvmordsbombe BAKA fundet skjult i vegetationen på Okinawa.*

bedømmelsen af de opnåede resultater, for kamikazepiloten vendte sjældent tilbage for en "debriefing". Noget kunne man dog bedømme ud fra de rapporter, der afgaves af ledsagende jagerfly eller specielt udsendte rekognosceringsfly efter en kamikazeoperation. Kamikazetaktikken forblev dog den foretrukne form for flyangreb på de allierede flådestyrker lige til krigens afslutning. Når man tillige fra japansk side fortsatte med de mere traditionelle former for flyangreb på skibe, var det for at udnytte alle de midler, man havde til forsvaret af det japanske moderland.

### **Imødegåelse af Kamikazeangreb**

I løbet af de første tre krigsår i Stillehavet var den amerikanske flådes luftforsvar konstant blevet forbedret både teknisk og taktisk. Brug af radar til at opdage fjendtlige fly på stor afstand og til at dirigere egne jagerfly i modangreb var blevet perfektioneret. Samtidig var antiluftskytset blevet forbedret med radarstyret målfølgning og med effektive granater med radobrandrør.

Et bevis på, hvor langt den amerikanske flåde var nået på luftforsvarsområdet, var sø/luftslaget i juni 1944 ved Marianer-øgruppen, et slag, som er gået over i historien som "The Great Mariana Turkey Shoot". Her blev den amerikanske invasionsflåde angrebet af mere end 500 japanske fly, uden at amerikanerne mistede et eneste skib og kun 30 af flådens CAP fly, mens japanerne mistede de fleste af deres udsendte fly.

Samtidig med, at dette sø/luftslag gav amerikanerne tiltro til at kunne gennemføre følgende invasioner af japansk besatte øgrupper, lærte den japanske marine her den lektie, der førte til kamikazetaktikken, som første gang blev anvendt ved den amerikanske invasion på Leyte i den filippinske øgruppe i oktober 1944.

For amerikanerne kom kamikazeangrebene som lidt af en overraskelse. Nok havde man oplevet, at enkelte japanske piloter havde udført et selvmordsangreb, men man formodede, at dette var en sidste øjeblikks beslutning hos den japanske pilot, fordi han ikke forventede at kunne vende hjem og alligevel anså det for sin pligt at gøre sit yderste for at beskadige fjenden.

De koordinerede kamikazeangreb, som herefter tog til i styrke, blev normen for japanske luftangreb mod de allierede søstyrker, men blev også udført koordineret med de mere konventionelle former for luftangreb med bomber og torpedoer. Og de amerikanske tab blev nu så følelige, at man var nødt til at finde nye metoder i luftforsvaret af skibe til søs.

Et af midlerne var at øge hangarskibenes antal af jagerfly på bekostning af bombe- og torpedofly m.h.p. at kunne holde det størst mulige antal fly på CAP stationer. Det var acceptabelt, fordi jagerflyene også kunne anvendes til bombemissioner.

Til forsvar af hovedflådestyrkerne udstationeredes i dagslys CAP stationer i alle fire verdenshjørner for at kunne reagere rettidigt mod de koordinerede angreb fra forskellige retninger, som praktiseredes af de japanske kamikazeformationer. Der blev efterhånden også indført natjagerfly, idet kamikazeangrebene nu oftere blev indsat i tusmørke og i månelyste nætter.

Herudover intensiveredes luftangrebene på de japanske flybaser, hvor-

fra kamikazeangrebene udgik. Resultatet heraf var næppe, hvad man fra amerikansk side havde håbet, for japanerne var mestre i at kamuflere og sprede deres fly på baserne, samt overordentlig hurtige til at klargøre og iværksætte en samlet start af deres flyformationer. Man gik da på amerikansk side ind for at have jagerfly patruljerende over de japanske flypladser, når der foregik større amfibieoperationer, hvilket sammen med flådens CAP fly resulterede i betydelige japanske tab, inden kamikazeformationerne ankom til deres udpegede målområde.

Antiluftskytset blev forøget og forbedret i de amerikanske skibe, bl.a. ved at indføre radarmålfølgning i det lettere luftskyt i form af de 40 mm Bofors pjecer, som installeredes i stigende antal. Luftforsvarsøvelser, hvor der især blev lagt vægt på den bedst mulige stationering af dækningsstyrkernes krydsere og destroyere, afholdtes jævnligt, når der var ophold i kamphandlingerne.

En særlig forholdsregel mod kamikazefly var, som omtalt, udstationering af "picket"-destroyere i op til 60 sømils afstand fra hovedstyrken i de sektorer, hvorfra der kunne forventes japanske udflyvninger. Formålet var tidlig varsling af kamikazeangreb og andre flyangreb på hovedstyrken, men også at dirigere udsendte jagerfly, især for såkaldt "delousing" d.v.s nedskydning af sådanne fjendtlige fly, som søgte ubemærket at trænge frem ved at følge tæt på amerikanske flyformationer, som var på vej tilbage til deres hangarskibe.

Af andre forholdsregler var intensiveret og forbedret uddannelse i "damage control". Der blev indført nye metoder og midler til brandbekæmpelse med instruktører fra New Yorks og Bostons brandkorps. Det mod og den handlekraft, der blev udvist af havari- og sanitetstjenesten i de allieredes skibe under Stillehavskrigen er et storslået kapitel i de allierede flåders historie. Det forbedrede skadebekæmpelsesberedskab og udførelsen reddede mange menneskeliv og mange af de skibe, som blev ramt af kamikazefly, fra at blive totalvrag.

Nogle særlige operationer, hvor de japanske kamikazeangreb blev imødegået standhaftigt og effektivt, bør omtales. Mens langt hovedparten af de allierede flådestyrker var amerikanske, var der også skibe med fra de øvrige allierede nationer. Et af de allierede skibe, som kom til at erfare følgerne af kamikazeangreb, var krydseren H.M.A.S "Aus-



tralia”, som ved landgangsoperationen i Lingayen Bugten på Filippinerne blev ramt fire gange i tre på hinanden følgende dage. Trods skader og personeltab var “Australia” i stand til at fortsætte sin opgave, som var artilleristøtte til landgangsstyrkerne og nærluftforsvar af invasionsflåden.

Under Okinawaoperationen i foråret 1945 blev en flådestyrke med fire hangarskibe fra Royal Navy tilknyttet Admiral Spruances hovedflåde. Japanerne havde flere flyvepladser på Formosa, hvorfra der indsattes kamikazeangreb mod invasionsstyrkerne ved Okinawa, hvorfor den britiske styrke blev afset til at bekæmpe flytruslen fra den sydvestlige sektor. Flere britiske hangarskibe blev ramt af kamikazefly, men fordi de britiske hangarskibe havde pansrede flyvedæk, i modsætning til de amerikanske hangarskibes trædæk, var skaderne på de britiske skibe nemmere og hurtigere at bekæmpe.

Det er ubestrideligt, at den japanske kamikazetaktik gjorde indtryk såvel på den amerikanske flådeledelse som på de enkelte skibe i de allierede flådestyrker på grund af de øgede tab af menneskeliv og de større materielle skader, som kamikazetaktikken medførte.

Mindre kendt er det vel, at de amerikanske modforholdsregler som oftest medførte japanske flytab på over halvdelen - undertiden alle - de udsendte fly, inden de kunne komme i angrebsposition, og at selvmordsangrebene også førte til et mærkbart tab af erfarne japanske piloter som en naturlig følge af selvmordsfilosofien.

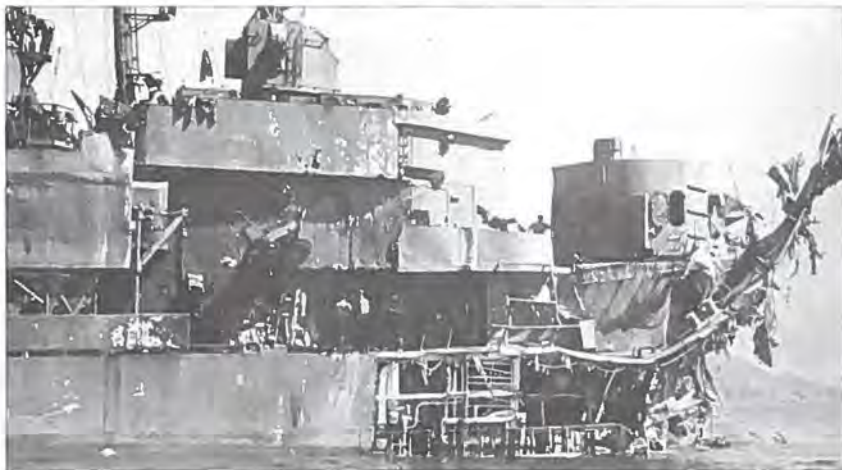
### **Resultaterne af kamikazeangrebene**

Det er i denne redegørelse ikke hensigten at give en detaljeret oversigt over de enkelte kamikazeangrebs resultater i form af sænkede og beskadigede allierede skibe og døde og sårede som følge af disse angreb. Ej heller en oversigt over de japanske ved de enkelte angreb. Interesserede læsere henvises til referencerne i litteraturfortegnelsen.

Generelt kan siges, at japanerne stærkt overdrev det antal skibe, som de erklærede at have sænket - på samme vis, som de tyske og italienske piloter gjorde på den europæiske krigsskueplads. Men når antallet af

beskadigede skibe medregnes i de samlede allierede tab, er de amerikanske og japanske efterkrigsoplysninger mere overensstemmende. Som et eksempel kan anføres, at under den allierede invasion i januar 1945 af Filippinernes hovedø Luzon ved Lingayen Bugten bestod den allierede flådestyrke af over 800 skibe, alle fartøjstyper indregnet. Her blev den udsat for 54 vellykkede kamikazeangreb, men kun 4 skibe blev sænket, medens 21 blev alvorligt skadede og 27 fik mindre skader. To skibe fik kun ubetydelige skader. Over 700 allierede søfolk og soldater omkom ved disse angreb, mens 1400 såredes mere eller mindre alvorligt. Disse materiel- og personeltab udgjorde ca. 7% af den totale indsatte allierede styrke.

Under hele det allierede felttog mod de japanske styrker på Filippinerne, der varede over tre måneder omkring årsskiftet 1944/45, blev der indsat over 600 kamikazefly sammen med 350 eskortefly. De allierede tab var 16 sænkede skibe, herunder 2 eskortehangarskibe, 4 destroyere og 5 større landgangsfartøjer, hvortil kom 87 beskadigede skibe. Nogle af de svært beskadigede skibe måtte sendes ud af kampzonen, men hovedparten kunne fortsætte deres operationer. De japanske tab var over 480 fly, hvoraf 380 var kamikazefly, hvis piloter omkom.



*Destroyeren "Lindsey" med forskibet ødelagt efter et kamikazeangreb 2. april 1945 ved Okinawa.*



*Hangarskibet "Enterprise" blev udsat for kamikaze-angreb udfor Okinawa den 13. maj 1945. Af de 26 angribende fly blev 19 nedskudt af skibets egne fly, 6 af antilufskyts. Én nåede dog sit mål, og ramte den forreste flyelevator. Fly-elevatorene på hangarskibene var udpeget som primære mål for kamikaze-piloterne*

Den samlede japanske indsats med kamikaze- og eskortefly under Stillehavskrigen var over 3000, og heraf gik over halvdelen tabt. 30 af disse angreb var med den omtalte BAKA bombe, som førte til sænkning af to "picket" destroyere.

Japanerne hævdede under alle disse operationer at have sænket 7 hangarskibe, 10 slagskibe og 13 krydsere, samt at have beskadiget 43 hangarskibe, 10 slagskibe og 24 krydsere. Reelt blev kun 4 mindre hangarskibe, men ingen slagskibe og krydsere, sænket. Derimod blev i alt 65 større krigsskibe beskadiget i mere eller mindre grad. Hertil kom flere hundrede mindre krigs- og hjælpefartøjer med skader fra kamikazeangreb, hvoraf de 35 ikke var til at redde.

Den amerikanske flådes personeltab var på over 4900 mand med et tilsvarende antal sårede. De store japanske krav på sænkninger må nok ses som et led i at styrke den japanske befolknings moral på et tidspunkt af krigen, hvor Japan var på konstant tilbageslag.

En nøjagtig angivelse af, hvor mange af de japanske flytab, der skyldtes CAP-fly henholdsvis antiluftskytset på de angrebne flådestyrker, foreligger ikke på tryk, men de allierede erfaringer var, at det fordelte sig nogenlunde 75/ 25%. Det væsentligste ved hele dette store sammenstød af militære kræfter var, at det ikke lykkedes for japanerne at ændre krigslykken gennem deres selvmordsangreb. Trods tabene var de allierede flådestyrker i stand til at gennemføre deres planlagte operationer mod de japansk besatte øgrupper uden større forsinkelser.

Der har i efterkrigstiden været en tilbøjelighed i den almindelige offentlige opfattelse at tilskrive det japanske nederlag de to atom-bomber, der blev kastet mod det japanske moderland. Men der var mange andre årsager til, at japanerne så sig tvunget til at kapitulere, herunder det mislykkede forsøg på at standse den allierede flådeoffensiv ved kamikazetaktikken.

### **Afslutning**

Denne redegørelse for baggrunden for indførelsen af den japanske kamikazetaktik og selvmordspiloternes resultater kan rejse to spørgsmål af interesse for fremtiden.

Det første er, om man kan forvente en lignende taktik anvendt i fremtidig søkrigsførelse. Forfatteren af denne redegørelse stiller sig tvivlende herfor, fordi der nu er indført målsøgende missiler og bevæbnede ubemandede fly, som vil kunne opnå samme eller bedre resultater end de kamikazepiloter, som formåede at træffe deres udvalgte mål. Man kan hævde, at målsøgende missiler og ubemandede fly er teknisk lettere at vildlede, end fly eller bomber, der styres af en menneskelig pilot. Helt udelukke fremtidig anvendelse af selvmordspiloter ved angreb på skibe kan man naturligvis ikke, men det er i hvert fald ikke særligt sandsynligt, at japanerne - med de noget skuffende erfaringer, de høstede - kan tænkes at anvende kamikazetaktik i en fremtidig søkrig. I den vestlige verden er det utænkeligt, at man vil gå ind for en taktik med selvmordsvåben.

Det andet spørgsmål er, om de senere års terroristhandlinger med anvendelse af selvmordsangreb kan sidestilles med kamikazetaktikken.

Det kan først og fremmest fastslås, at kamikazeangrebene udelukkende var rettet mod militære mål i et opgør mellem stater, der var i erklæret krig mod hinanden.

Selvordsaktioner å la flyangrebene på lokaliteter i USA den 11. september 2001 og selvmordsbomberne, der har og stadig præger konflikten mellem palæstinenserne og Israel, har primært været rettet mod civile mål, for at skabe rædsel og usikkerhed i det samfund, som angrebene har været rettet imod. Der er her heller ikke tale om et militært opgør mellem anerkendte stater, som der var under 2. verdenskrig.

Men der er lighedspunkter mellem kamikazepiloterne og den nyeste tids selvmordskrigere. Det drejer sig om frivillige unge mennesker af god fysik, oplært i brug af deres valgte våben og parate til at opofre sig selv for den ideologi, de er opdraget i og for den tro, de bekender sig til. Men uden et bagland med en organisation og ledelse, som kan hverve og uddanne selvmordskandidater samt planlægge og forberede deres aktioner, vil en selvmordstaktik i hvilken som helst form, den ytrer sig, ikke være en slagkraftig og kampafgørende form for krigsførelse.

Kan man dømme ud fra erfaringerne fra Stillehavskrigen i 1944/45 vil selvmordsangreb selv i stor målestok ikke kunne føre til afgørende politiske og militære resultater, når de anvendes mod en militært overlegen modstander, der handler målbevidst og standhaftigt, og som tillige er parat til at acceptere følelige tab af mennesker og materiel i en fortsat kamp for at nå sit mål.

## Litteraturfortegnelse

R. Inoguchi, T. Nakajima & R.Pineau:

"The Divine Wind - Japan's Kamikaze Forces in World War II", Annapolis 1958.

Samuel E. Morison.

"History of United States Naval Operations in World War II", London 1960.

S.W.Roskill

"The Strategy of Sea Power - its Development and Application". London 1962.

T.B. Buell.

"The Quiet Warrior - Biography of Admiral R.A.Spruance". Boston 1974.

E.B.Potter:

"Nimitz". Annapolis 1976.

## EKSPLOSIONEN I FLENSBORG 14. JUNI 1945

*- Ødelæggelsen af de fire danske torpedobåde  
af Dragen- og Glenten-klassen.*

**af stud. mag. Søren Nørby**

Tidsskrift for Søværnen nr. 6/2002, bragte en artikel af undertegnede, der omhandlede de torpedobåde, som i februar 1941 blev udleveret til Tyskland. I artiklen beskrev jeg bl.a. hvordan fire af bådene blev stærkt beskadiget ved en ammunitionsekspllosion ombord på tenderen "Donau" i Flensborg havn den 14. juni 1945. Jeg har siden via pensioneret orlogskaptajn Jørgen Strange Lorensen fået en længere beskrivelse af begivenhederne i Flensborg, og har konstateret, at min version af begivenhederne ikke var helt korrekt. Jeg vil derfor dele de nye oplysninger med tidsskriftets læsere.



*Ødelagte skibe i Flensborg havn. I baggrunden den kængrede tender "Donau"*

Beretningen er skrevet af nu afdøde tyske kaptajnløjtnant Gerhard O. Richter, hvis firma efter krigen deltog i oprydningen efter eksplosionen, der spredte ammunition ud over store dele af Flensborg havn.

### **Forhistorien**

Efter Tysklands overgivelse i maj 1945 samlede de britiske besættelsesstyrker mange af de tilbageværende tyske krigsskibe i Flensborg havn. Briterne gav de tyske besætninger ordre til, i samarbejde med en gruppe tidligere tyske soldater, nu krigsfanger, at afvæbne skibene. Al ombordværende ammunition – fra torpedoer, dybd bomber og artilleriammunition til gevær-, pistol- og signalammunition – skulle transporteres i land, hvor britiske tropper ville skaffe det af vejen. Tyskerne var meget effektive, og transporterede ammunitionen i land hurtigere end de britiske tropper kunne bortskaffe det, og i løbet af få uger var der oparbejdet et større lager af ammunition i en række barakker ved havnen.

### **Ekspllosionen**

Ifølge Richters beretning skete første eksplosion kl. ti minutter over otte om morgenen den 14. juni 1945. En barak, hvori man opbevarede 20mm ammunition sprang i luften og eksploderende ammunition og



*Opankrede skibe i Flensborg fjord, sommeren 1945.*



brændende dele af barakken regnede ned over et stor område af havnen. Små ti minutter senere fulgte den næste og langt kraftigere eksplosion. Denne gang var det en nærliggende barak, der indeholdt mellem 200 og 250 dydbomber, der røg i luften. Den mest almindelige tyske dydbombe indeholdt ca. 125 kg. sprængstof, så der er ingen tvivl om, at der har været tale om en meget kraftig detonation. Eksplosionen startede en kædereaktion, der fik resten af de omkringliggende barakker til, i hurtig rækkefølge, også at springe i luften. Trykbølgen fra eksplosionen bredte sig hurtigt ud over området, og jævnedes både bygninger i havneområdet med jorden og væltede skibe i havnen. Eksplosionen var så kraftig, at tage blev revet af i Flensborg by, og ruder blev smadret hele 10 kilometer væk!

De britiske styrker i Flensborg troede først, at der var tale om et tysk mytteriforsøg og/eller sabotage, og gik derfor straks i alarmberedskab, men de fandt hurtigt ud af, at der var tale om en katastrofe af stort omfang. Britiske styrker rykkede derfor hurtigt ind og hjalp de tyske brandfolk og frivillige med at slukke brandene. Et arbejde, der blev hæmmet af de store mængder ueksploderet ammunition, der var spredt over havneområdet.

### **De danske torpedobåde**

Udfor de eksploderende barakker lå tenderen "Donau" og i nærheden af denne, fire af de danske torpedobåde, der var blevet udleveret i 1941; TFA 1, 2, 5 og 6 ("Høgen", "Ørnen", "Hvalen" og "Laxen"). De to sidste både, "Glenten" og "Dragen", var gået tabt i foråret 1945.

Trykbølgen fra eksplosionen fik den 4620 tons tunge "Donau" til at springe læk og kæntre. De danske torpedobåde fik totalraseret deres overbygning, og fik svære skader på selve skroget. De forblev dog flydende.

I 1945 drog en mindre gruppe af Søværnets ansatte til de nordtyske havne for at lede efter erobrede danske skibe. Ifølge en senere beretning fra John Arentoft, der deltog i togtet, ankom de udsendte danskere til Flensborg blot få timer efter, at eksplosionen havde fundet sted. De fandt her bl.a. de danske torpedobåde, der trods de store skader, efterfølgende blev slæbt hjem til Holmen. Søværnet opgav dog at reparere dem, og de blev skrottet i 1949-52.

## EKSPLOSIONEN I FLENSBORG



*Billeder af skaderne, taget efter at skibene var blevet slæbt tilbage til Holmen i København.*



### Hvad gik galt?

Englænderne nedsatte efterfølgende en undersøgelseskommission, der skulle finde årsagen til katastrofen. Kommissionen interviewede alle overlevende fra ulykken, og kom frem til følgende mulige forklaring: Den 14. juni var den britiske konges fødselsdag, og derfor en britisk helligdag. Det betød at den opsamlede ammunition ikke blev afhentet denne dag, men det var der ikke nogen, der havde fortalt tyskerne. De fortsatte derfor arbejdet med at indsamle og opmagasinere ammunitionen fra skibene i havnen, og derfor lå der ekstra meget ammunition i barakkerne denne dag. Richters mulige forklaring på, hvad der skete lever fuldt op til Murphys lov om, at *"alt hvad der kan gå galt, går galt"*.

Under en gennemgang af, hvordan de tyske arbejdere skulle omgås den indsamlede ammunition, kom en af arbejderne til, ved et uheld, at aktivere tændsatsen på en håndgranat. Han gik derefter i panik, og smed granaten fra sig – og den landede midt i en bunke med ammunition fra signalpistoler og lignende små håndvåben. Den ledende officer kommanderede straks alle ud af bygningen, hvorefter han forsøgte at afværge eksplosionen. Det mislykkedes og han døde i forsøget. Eksplosionen fra signalammunition brente sig derfra til 20mm granaterne, og det satte kædereaktionen i gang.



*Ødelagte torpedobåde ved Dokøen i 1945.*

Ekspllosionen krævede umiddelbart 60 dødsofre, hvoraf langt hovedparten var tyskere. Derudover blev over 200 såret, hvoraf en række senere afgik ved døden. I alt skulle 88 personer have mistet livet.

Den dag i dag hænder det, da sportsdykkere støder på ammunition i havneområdet, men om det stammer fra ammunitionsekspllosionen eller fra de voldsomme allierede flyangreb, som Flensborg blev udsat for i krigens sidste år, det er ikke altid til at afgøre....

## KILDER

### Illustrationer:

- |         |  |
|---------|--|
| Side 21 | Flensborg havn efter eksplosionen. Fra Jørgen Strange Lorenzen.<br>Fra Orlogsmuseets arkiv: Reg. nr. 88b-2002. |
| Side 22 | Flensborg fjord, sommeren 1945. . Fra Jørgen Strange Lorenzen.   |
| Side 24 | Skaderne på tp-bådene. Fra Orlogsmuseets arkiv: Reg. nr. 417-1965 og 414-1965 & 94:2002.                       |
| Side 25 | Ødelagte torpedobåde. Fotograf Jørgen Strange Lorenzen.<br>Fra Orlogsmuseets arkiv: Reg. nr. 88a-2002.         |

### Litteratur

- |                |  |
|----------------|--|
| Arentoft, John | "Fremfinding og hjemtagning af danske skibe fra tyske havne i tiden 20. maj – 15. august 1945."<br>Findes i Orlogsmuseets arkiv, Reg. Nummer 105:2002. |
|----------------|--|

Gröner, Erich

"Die Deutschen Kriegsschiffe 1815-1945"  
Bernard & Graefe Vorlag, 1993.  
Bind 4 & 5

Richter, Gerhard O.

"Das Munitionsunglück am 14. juni 1945 in  
Flensburg – Kielseng"  
Findes i Orlogsmuseets arkiv. Reg. Nummer  
90:2002.

Artikel af Gerhard O. Richter i Flensburg Avis,  
16. juni 1995  
Findes i Orlogsmuseets arkiv. Reg. Nummer  
91:2002.

## FLYTNING AF NIELS JUEL STATUEN?

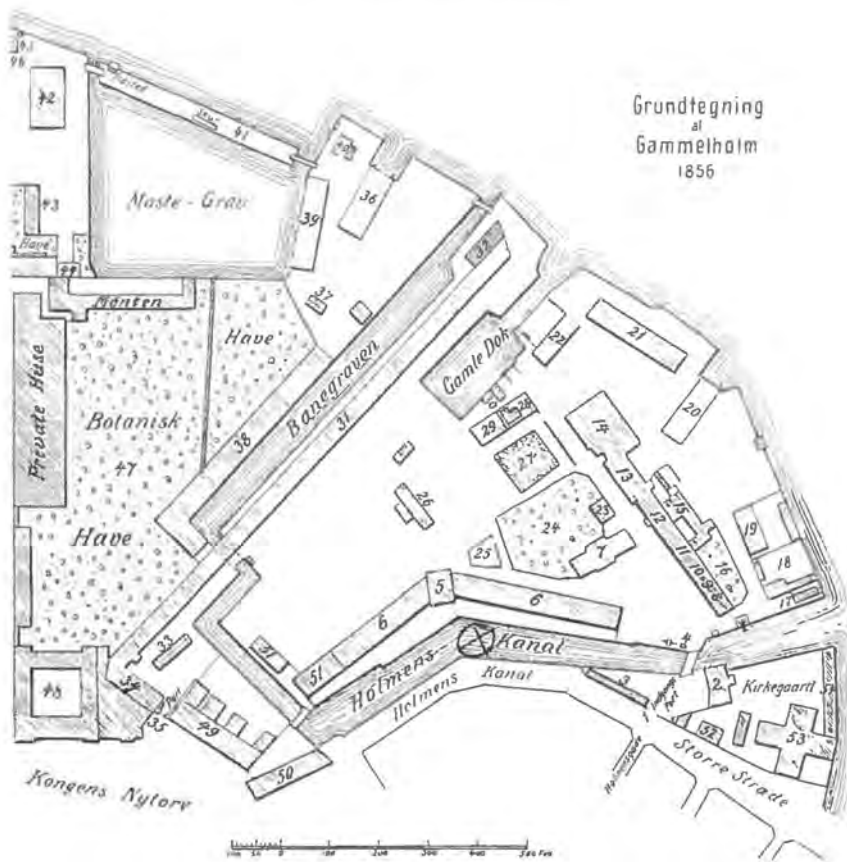
af **Hans Christian Bjerg**

I november 2002 blev det kendt af offentligheden, at Københavns Kommunes Bygge- og Teknikudvalg agtede at flytte statuen af søhelten Niels Juel fra den nuværende placering i Holmens Kanal i København til et område i Havnegade ud mod havnen, ud for Peder Skrams Gade. Begrundelsen var ønsket om en omlægning af trafikken i det vejkryds, hvor statuen er placeret. Statuen har stået det samme sted siden afsløringen i 1881, men miljøet omkring denne er blevet ændret flere gang på grund af en stadig øget trafik fra Kgs Nytorv og ud mod Amager. Den direkte begrundelse skulle være, at den nye metro-station på Kgs. Nytorv har gjort det nødvendig med etableringen af en busterminal i området mellem Kgs. Nytorv og vejknækket, hvor statuen er placeret.

Offentliggørelsen af den foreslåede flytning skabte en del polemik i medierne. Der blev protesteret mod flytningen, bl.a. fra Orlogsmuseets side, men der var også røster fremme, således fra Bremerholms beboerforening, der støttede en flytning til Havnegade. Senere fremkom et forslag fra Københavns Kommunes side om at flytte statuen over på fortovsarealet uden for Danske Banks hovedsæde. Trafikproblemerne kunne ved denne flytning tilsyneladende afhjælpes, og statuen ville blot blive vendt 180 grader og være placeret stort set det samme sted.

### **Søe-lieutenant-Selskabets protest**

På et møde i Søe-lieutenant-Selskabet i december rejstes spørgsmålet, om hvorvidt selskabet burde foretage sig noget i anledning af den foreslåede flytning. Der var stemning blandt de tilstedeværende medlemmer for at man burde protestere over for flytningen, og bestyrelsen besluttede derfor at gøre noget ved denne sag. Efter nytår indhentes forskellige oplysninger om hvorledes sagen stod i kommunen, og selskabets medlem, orlogshistorikeren Hans Christian Bjerg, blev anmodet om at udarbejde den protest, som selskabet ville afgive.



*Grundtegning over flådens base på Bremerholm, senere kaldt Gammelholm, med den nuværende placering af statuen angivet med et kryds med ring om.*

Selskabet søgte foretræde for Københavns Kommunes Bygge- og Teknikudvalg, og den 15. januar 2003 afleverede selskabets næstformand Bo Overgaard-Rasmussen og Hans Christian Bjerg på Søelieutenant-Selskabets vegne følgende skriftlige protest mod flytningen af statuen af Niels Juel:

*Det synes ofte som om man glemmer, at Danmark er en maritim nation med en historie, der viser landets store afhængighed af havet både opfattet som næringskilde og som kommunikationsvej. Ved flere af Danmarks skæbnestunder har landets flåde – dets søforsvar – således spillet en rolle. Nævnes kan f.eks. således Slaget i Køge Bugt 1. juli 1677 og Slaget på Reden 2. april 1801. Heraf er nok Slaget i Køge Bugt 1677 et af de mest markante og tydeligste eksempler på, hvilken betydning sømagt kan have i afgørende øjeblikke.*

*I juni 1677 var situationen den, at Danmark havde en meget stor hær placeret i Skåne. Forsyningerne til denne skulle sikres over Øresund, og derfor var det vigtigt at disse til stadighed kunne sikres af flåden. Omvendt var svenskerne naturligtvis interesseret i at skaffe sig søherredømmet over Øresund for således at afskære den danske hær fra forsyninger og derved få den til at overgive sig. Resultatet af disse stærkt modsat rettede interesser blev det slag, der foregik i den sydlige ende af Køge Bugt 1. juli 1677. Under kommando af Niels Juel blev den svenske flåde slået, og den store danske hær i de svenske områder således reddet. På denne dag i sommeren 1677 kunne Niels Juel have tabt hele krigen mod Sverige på en eftermiddag.*

*Den 1. juli 1877 blev denne vigtige begivenhed i vor historie 200 år efter mindet i København. Efterfølgende besluttede en kreds af gode borgere at sætte Niels Juel et mere synligt minde i form af en statue af søhelten. Arbejdet blev overladt til kunstneren Theobald Stein. Resultatet kender vi alle. Den meget imponante statue af Niels Juel, der angiveligt viser det øjeblik, hvor han giver ordre til at imødegå angrebet fra den opkommende svenske flåde.*

*Niels Juel havde i 1677 ubestrideligt udført en bedrift, der havde stor betydning for landets eksistens, men derudover var Niels Juel på alle måder en hædersmand, "en mand af gammel dyd og dansk oprigtighed, af ja og nej og hvad man godt og ærligt ved", som der står på hans epitafium i Holmens Kirkes Kapel. Der var derfor adskillige gode grunde til netop at få opsat en statue af denne søhelt et centralt sted i København.*





*Niels Juel statuens oprindelige omgivelser i 1881.*

*Der blev efter 1878 samlet penge ind til dette monument, som det jo i realiteten er. Desværre ikke nok, således at Københavns Kommune måtte hjælpe til for at få projektet realiseret.*

*Efter nogen diskussion blev den nuværende placering valgt i samarbejde med Københavns Kommune. Den var både god og naturlig.*

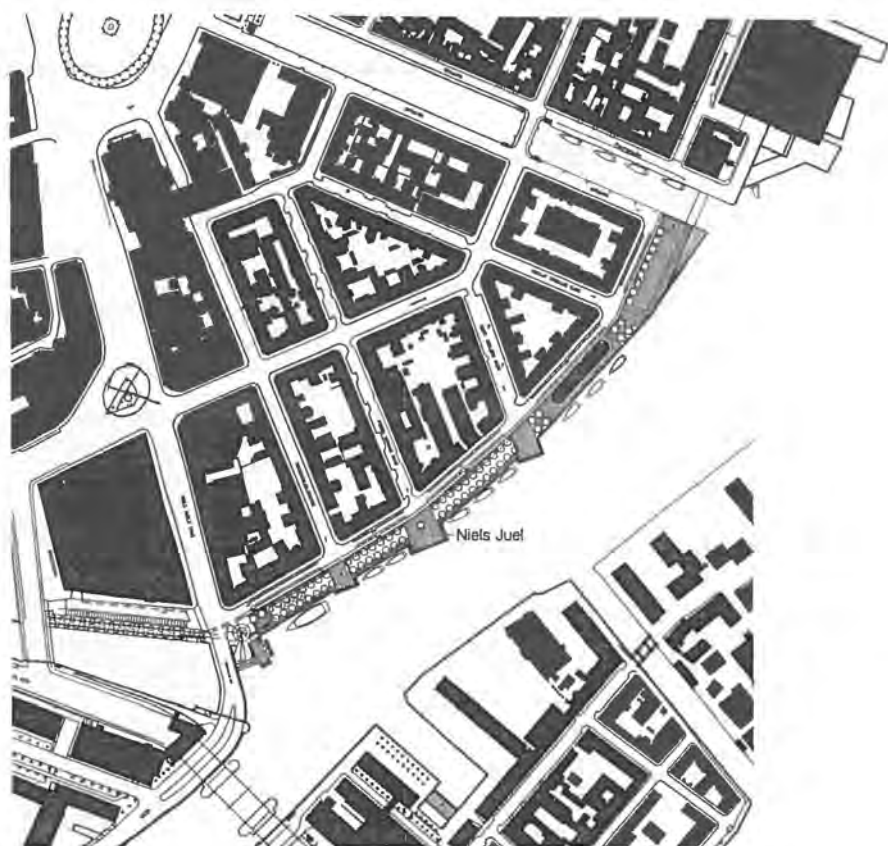
*Efter dannelsen af den permanente orlogsflåde i begyndelsen af 1500-tallet blev denne flådes base Bremerholmen i København, det*

område, der idag som bekendt i princippet er afgrænset af Holmens Kanal, Kgs. Nytorv og Nyhavn. Her holdt flåden, dens administration og mandskab til – helt frem til 1860erne. Flåden og dens base fyldte meget i hovedstaden, og helt op til vor tid udgjorde Flådens faste mandskab næsten 25% af byens befolkning. Fra 1700 blev Bremerholm suppleret med de basefaciliteter, der blev etableret på de nye holme, som gennem opfyldning opstod øst for København. Det oprindelige område, senere betegnet Gammelholm, var stedet for Niels Juels virke frem til hans død i 1697. Da området blev opgivet af flåden i 1860erne, lykkedes det at fastholde den maritimhistoriske tilknytning til dette gennem opkaldelsen af gadenavne efter de danske søhelte. På dette område var det derfor naturligt at placere statuen af Niels Juel. Statuen blev 1881 anbragt midt på den tilkastede Holmens Kanal, der havde udgjort flådebasens hovedgade, perfekt i midtpunktet af den trekant, der udgøres af det tidligere Bremerholm, hans hus på Kgs. Nytorv og hans grav i Holmens Kirkes Kapel.

På dette sted har Niels Juel stået godt og solidt lige siden. Selv om meget har ændret sig omkring ham, bygninger og trafik, så har han været et fast holdepunkt for københavnernes.

Nu opsætter man ikke statuer for at de skal gemmes af vejen, man gør det, fordi de skal være meget synlige og til daglig videregive et budskab eller minde nye generationer om væsentlige værdier, som man har til fælles med tidligere generationer. Det er af disse grunde, at Søe-lieutenant-Selskabet må protestere mod flytningen af statuen af Niels Juel til en mindre synligt og mindre velvalgt placering end den nuværende.

Synligheden er her af afgørende betydning. Selskabet må anse den påtænkte flytning fra Holmens Kanal til et mindre synligt sted som et bevidst eller ubevidst forsøg og symbol på at reducere betydningen af Danmarks maritime historie. Niels Juel er et af de få maritime mindesmærker i København, der har bevaret sin synlighed og derved bevidstheden hos mange københavnere om den maritime del af historien og København som flådens by gennem århundreder. Denne synlighed og bevidsthed vil selskabet have bibeholdt.



*Københavns Kommunes forslag til placering ved Havnefronten. Nuværende placering angivet med kryds med ring om.*

*Denne synlighed og værdikommunikation vil ikke kunne opretholdes ved en flytning af statuen til Havnefronten. Den vil her dagligt blive set – og erkendt – af langt færre end i forbindelse med den nuværende placering. Den vil her primært blive set af forbisejende havneturister, ikke af københavnere som sådan, og iøvrigt være vendt over mod en flådebase (Holmen), som ikke var der på Niels Juels tid. Størrelsen af statuen vil formentlig her tillige vise sig at lægge æstetiske hindringer i vejen.*

*Konkret har Søe-lieutenant-Selskabet vanskeligt ved at se, at det trafikmæssigt skulle være bydende nødvendigt at flytte statuen fra den nuværende placering, efter de trafikreguleringer, der senest er blevet foretaget i Holmens Kanal. En placering midt i den myldrede moderne trafik understreger for selskabet det synlighedskriterium, som det lægger vægt på for at få bevaret bevidstheden om vor maritime afhængighed – såvel i fortiden, i nutiden som i fremtiden.*

*Med henvisning til det her fremsførte vil Søe-lieutenant-Selskabet under påberøelse af at varetage den opgave og de interesser, der er forbundet med at minde Københavnerne og landets befolkning som sådan om landets stolte maritime fortid og nutidige forpligtelser, tillade sig at protestere over for Københavns Borgerrepræsentation mod den påtænkte flytning af statuen af søhelten Niels Juel til Havnefronten.*

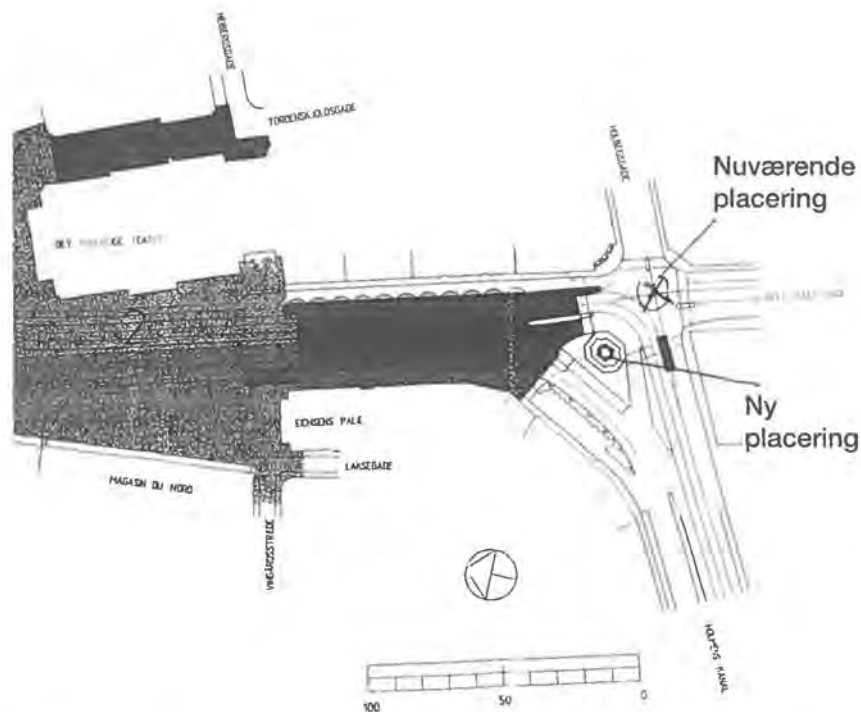
*Det fremgår af Københavns Kommunes behandling af denne sag, at der også er forslag om eventuelt at flytte statuen et ganske kort stykke over foran Danske Banks hovedsæde med front mod Nationalbanken, og den tidligere ØK-bygning, således at man iøvrigt primært kommer til at se statuen forfra.. En sådan placering vil efter Søe-lieutenant-Selskabets mening opfylde de samme kriterier for synlighed og værdikommunikation, som den nuværende placering opfylder.*

Efterfølgende modtog Søe-lieutenant-Selskabet meddelelse fra Københavns Kommune om, at Bygge- og Teknikudvalget havde vedtaget at indstille til Borgerrepræsentationen, at statuen skulle flyttes, en flytning, der i øvrigt ville komme til at koste omkring 20 millioner kroner (!). Det seneste i sagen er imidlertid, at "BY OG LAND, Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur" på vegne af "Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse" har rejst fredningssag for statuen overfor det særlige bygningssyn. Dette skete i begyndelsen af februar, og i skrivende stund er der ikke modtaget nye oplysninger i denne sag.

### **Kort om statuens historie**

Som et supplement til ovenstående skal der her gengives lidt om statuens historie.

## NIELS JUEL STATUEN



*Københavns Kommunes forslag til statuens placering foran Danske Banks hovedsæde. Nuværende placering anført med kryds med ring om.*

Den 1. juli 1877 skulle 200 års dagen for Slaget i Køge Bugt – eller som det hed i samtiden Slaget mellem Falsterbo og Stevns – højtideligholdes. I den anledning blev der allerede den 2. april samme år af en kreds af mænd udsendt indbydelse til at rejse en statue af søhelten Niels Juel og en komité for ”oprejsning af Niels Juels billedstøtte” med viceadmiral Steen Bille som formand.

Komiteen udskrev en lukket konkurrence mellem fem kunstnere, nemlig J.A.Jerichau, Vilhelm Bissen, August Saabye, Louis Hasselriis og Theobald Stein. Jerichau og Saabye ønskede ikke at deltage. Den 9. juli 1877 stemte komiteen om de tre forslag. Bissens og Steins forslag fik lige mange stemmer. Ved et fornyet afstemningsmøde den 12. septem-

ber samme år vandt Stein konkurrencen, og denne gik i gang med arbejdet den 1. maj 1878. Statuen stod færdig i lermodel den 1. december samme år.

Søetaten skænkede for 14.000 kr. kanonmetal til brug ved støbningen. Fræregnet dette beløb kom statuen til at koste 49.378 kr. hvoraf de 12.000 kr. udgjorde Th.Steins honorar. Den private indsamling gav kun 32.000 kr. og komiteen anmodede derfor kommunen om hjælp. På et møde i Borgerrepræsentationen den 23. december 1880 bevilgede denne 10.000 kr. af det Eibeschützke Legat til Stadens Forskjønnelse og 2.000 kr. af Niels Brocks Legat til Stadens Almindelige Bedste. Brygger Carl Jacobsen skænkede gitteret rundt om statuen og de to lygter i form af kandelabre. Soklen er marmor hjembragt fra Italien.

Komiteen meddelte kommunen den 14.4.1880, at man påtænkte at opstille statuen, der er næsten 7 m høj, på den i 1864 tilkastede Holmens Kanal. Begrundelsen var, at denne lå "i nærheden af det fordums værft, hvor Niels Juel som Holmens Chef arbejdede på flådens udvikling, og tæt ved den kirke, i hvilken han ligger begravet". Man kan næsten tilføje "...og i nærheden af det domicil, han havde i København". Kommunen accepterede denne placering, og man gjorde klar til afsløring af statuen den 1. juli 1881. Der opstod imidlertid nye praktiske forsinkelser, således at den først blev afsløret 21. september samme år.

Statuen viser Niels Juel, der ved siden af en mortér med kommandostav i hånden giver ordre til angreb. På soklen er anbragt på siderne årstallet 1676 og på for- og bagside årstallet 1677. De hentyder til Niels Juels fire store søslag: Bornholm 25.-26.maj 1676, Øland 1. juni 1676, Møn 1. juni 1677 og Køge Bugt 1. juli 1677. På soklen er endvidere indhugget følgende vers:

*Kæmpernes harme  
har dybet begravet.  
Æren dog stiger  
som sol over havet.*

## DET MENER MAN I UDLANDET

### DANSKERNE ANSKAFFER STORE SKIBE

af Norman Friedman

*Norman Friedman er i øjeblikket en af de største kapaciteter hvad angår såvel teknik, strategi som politik inden for det sømilitære område. Han er bl.a. forfatter til den meget anerkendte amerikanske "The Naval Institute Guide to World Naval Weapons Systems", og har i øvrigt en meget lang produktion bag sig. Senest har han, i 2001, vakt opsigt med bogen "Seapower as Strategy. Navies and National Interests", der i anmeldelserne blev sammenlignet med en ny "Mahan". Denne bog er klart den bedste oversigt om dette emne, der findes på markedet. Friedman har i de senere år i foredrag og artikler beskæftiget sig meget med "Littoral Warfare" og har tidligere været skeptisk over for det danske Standard-flex-projekt. Friedmans omtale og vurdering af det danske støtte- og patruljeskibs-projekt er derfor interessant og tankevækkende og bør kendes i Danmark, selv om det er skrevet for et år siden. Hans analyser er meget højt vurderet. Det her gengivne indlæg er under rubrikken "World Naval Development" publiceret i U.S. Naval Institute Proceedings February 2002 pp. 4-6 og oversat af Hans Chr. Bjerg.*

I oktober 2001 indgik den danske flåde endelig kontrakter om dens første to støtteskibe af fregat-størrelse. For den danske flåde repræsenterer disse skibe i konkret form den ændring, der har fundet sted med hensyn til sømilitære opgaver og det sømilitære miljø efter afslutningen af den kolde krig.

For andre er de bemærkelsesværdige, fordi det seneste større danske initiativ, den 300-fods Stanflex korvet, (*Flyvefisken*-klassen), ofte bliver anset for at være en passende prototype for et krigsskib beregnet til

kystnære operationer. Stanflex-typen viste, at selv små kampskibe kan designes til en omfattende fleksibilitet med hensyn til opgaver. Under den kolde krig specialiserede den danske flåde sig i kystnære operationer i Østersøen, så dette epokegørende nye design må blive en nyttig prototype, synes det, for andre, der ikke har store erfaringer i denne slags operationer. Når en flåde, der har anset 300 tons for et optimalt displacement for kystnære operationer, pludselig beslutter at anskaffe skibe, der er ti gange større end de hidtidige, så kan denne ændring ikke andet end vække opmærksomhed.

Det igangværende program omfatter to store støtteskibe, der skal være færdige i 2004-05, og to-fire noget mindre patruljeskibe, der skal være færdige fra 2006 og følgende år. Begge typer udstyres med samme sensorer og våben. Forskellen er, at støtteskibe kan anvendes som flag- eller kommandoskibe, og er forsynet med en indre hal. Under flexdækket er der lastrum. Bestykningen indbefatter Harpoon, Sea Sparrow, ASW-torpedoudskydningsapparater, Close-in weapon for og agter, samt en 7,62 cm kanon. Dette er dog mere orienteret mod mål i land end der vil blive brug for. Danmark var med til at udvikle Harpoon II, som inkorporerer GPS-data og således kan dirigeres mod et kystmål, som missilets radarsøger ikke kan læse på. 7,62 cm kanonen vil kunne udskiftes med en 12,7 cm, der er mere velegnet til kystmål. Skibene vil blive udstyret med en stor helikopter agter (som f.eks. en EH-101), der vil være forsynet med svære maskingeværer mod terrortrusler (f.eks. i form af små fartøjer) samt til maritime embargooperationer. Erfaringerne fra Den persiske Golf viste, at helikoptere er uundværlige i forbindelse med sådanne operationer. Skitser af skibene viser den sædvanlige overbygningsstruktur udformet således at deres radarprofil reduceres.

Mandskabet vil være på omkring 100 mand, og afspejler de reducerede mandskabsressourcer, der er til rådighed. Den danske flåde er i øjeblikket udsat for en 5% nedskæring af personellet, samt en betænkelig høj udskiftning. Dette tvinger på den anden side flåden til at forenkle udstyret så meget som muligt, for at nedbringe træningstiden inden operationerne.

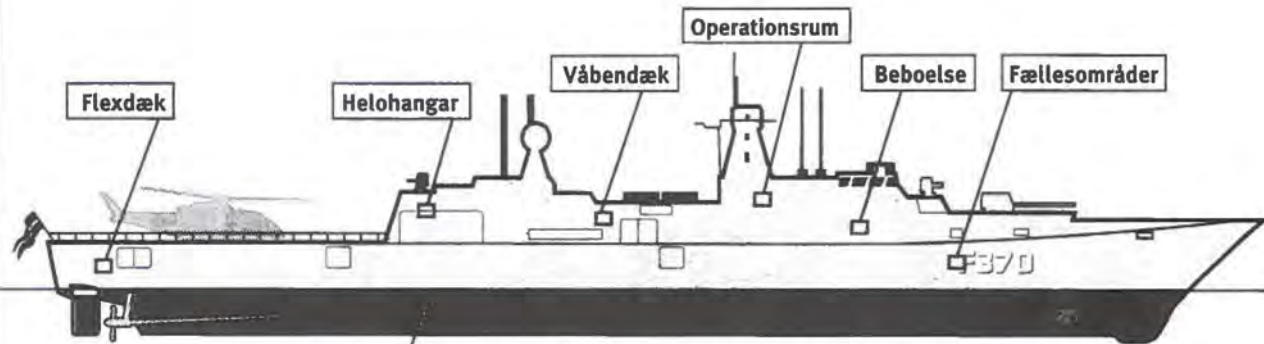


Flex-dækkets dimensioner er blevet fastsat således at en af hærens pansrede opklaringsenheder kan være om bord. Skibet er dog ikke beregnet til amfibie-operationer. Det har en rampe i boven, men den er kun til anvendelse i havn. Flex-dækket er også stort nok til at rumme et mindre felthospital, logistisk udstyr til maritime operationer eller et Hawk-batteri (overflade-til-luft). Skibet har tilstrækkelig beboelse til at mere end 70 mand kan underbringes, og kan derfor også anvendes som et hovedkvarter både for hær- og flystyrker. Andre 130 mand kan underbringes i containere anbragt på flex-dækket, således at skibet også kan virke som base for special-operationer. Enkeltspoeret skinner oven på flex-dækket gør det muligt at flytte materiel helt fra skibets bovrampe.

Det er tanken, at de nye skibe totalt skal erstatte 17 eksisterende skibe, nemlig tre korvetter af "Niels Juel"-klassen, fire minelæggere af "Falster"-klassen, og ti torpedo/missilbåde af "Willemoes"-klassen. De følger endvidere det såkaldte Stanflex-koncept, efter hvilket 14 multirolle korvetter har erstattet 22 ældre enheder. I begge tilfælde afspejler det nye program en erkendelse af, at omkostningen for de enkelte enheder er vokset så meget, at det ikke er muligt at fortsætte med det antal, som man tidligere rådede over. Med hensyn til Stanflex var udgangspunktet at under alle omstændigheder ville ikke alle af de skibe, der skulle erstattes, blive brugt i forbindelse med en krisesituation. F.eks. ville de skibe, der skulle anvendes i forbindelse med observationer ved en opkommende krise, ikke være de samme, der skulle anvendes, hvis Danmark blev angrebet. Omvendt ville torpedo/missilbådene skulle anvendes under et angreb, men ikke spille nogen rolle forinden. På samme måde ville minelægning være en vital opgave i begyndelsen af en krisesituation, hvorimod minestrygning ville blive hovedopgaven senere i forløbet. Dette problem mente danskerne kunne løses ved at bygge ét slags skrog, der hurtigt kunne omdannes til forskellige typer af roller, så de kunne nøjes med et mindre antal enheder i forbindelse med kriser.

Med et displacement på omkring 6.000 tons er støtteskibet det største skib, som er bygget til den danske flåde gennem mange år. Tanken om at gå fra at være en småskibsflåde til en storskibsflåde blev fostret under Golf-krigen. Den danske regering støttede koalitionen

## Søværnets nye patruljeskib



Berlingske Tidende Grafik  
 Kilde: Designudkast fra Søværnets Materielkommando

**Maskinrum**

**Længde:** 125 meter  
**Bredde:** 19 meter  
**Fart:** Over 26 knob

**Udrustes med helikopter, kanon og missiler**  
**Udholdenhed:** 28 dage til søs og 9000 sømil uden nye forsyninger

aktiviteter og beordrede korvetten "Olfert Fischer" deployeret til Golfen i 1990. Dette fulgtes op af andre *out-of-area* deployeringer. Dette skift fra passiv aktivitet for flåden under den kolde krig og til at være den danske regerings aktive styrke er efterhånden blevet almindeligt, også for andre regeringer. Deltagelse med flådestyrker i igangværende multinationale operationer giver den danske regering en indflydelse, som den ellers ikke ville have. En effektiv flåde giver Danmark en vægt som dets politiske ledere anser for værdifuld.

Den danske flåde har fulgt disse erfaringer op ved at etablere en Taktisk Stab ("*Danish Task Group*"), under hvilken en række forskellige skibe kan blive deployeret i forbindelse med krise og krig. Styrken er beregnet til at etablere kommando og kontrol svarende til en "Group" med en permanent stab på otte officerer og en civil, som kan udvides til 40 mand i tilfælde af deployering. I overensstemmelse med det seneste årtis erfaring er fokus sat på fredsstøttende operationer (som dem i Golfen og i Adriaterhavet). Disse kan foregå enten i nationalt eller i multinationalt regi, og kan udføres om bord på et støtteskib.

Styrkerne, der er bestemt til *task group*'en, vil variere. Mens de nye skibe er under bygning, vil en fregat af "Thetis"-klassen (der er designet til at udføre fiskeriinspektion ved Grønland, og udstyret med en helikopter) blive anvendt som flagskib. Derudover tænkes styrken at bestå af to korvetter af "Niels Juel"-klassen, seks Stanflex 300 (fire i ASW-rollen og 2 i MCM-rollen), en ubåd og en minelægger af "Falster"-klassen. I NATO øvelsen "Strong Resolve 2002", inkluderede *task group*'en to spanske fregatter af "Oliver Hazard Perry"-klassen med helikoptere og et spansk *replenishment*-fartøj. De danske og spanske skibe opererede sammen ved at benytte NATO standard-procedurer.

Det danske flådeprogram synes at have indflydelse på U.S.Navy. Det amerikanske forsvarsministerium støtter transformationsprogrammer, fordi den nuværende militære struktur anses for at være for uhåndterlig – noget mange analytikere betegnet som "the trainwreck". Selv de væsentlige tillægsbevillinger, der er vedtaget siden 11. september, har tilsyneladende ikke været tilstrækkelige til at afbøde dette forhold.

Spørgsmålet for forsvarsministeriet er, hvordan man kan transformere (d.v.s. omstille) forsvaret, med hensyn både til de nye betingelser efter den kolde krig og ved udnyttelsen af den nye informationsteknologi. En fremgangsmåde vil være at skære i programmer, der blot er blevet videreført uden nye overvejelser. I praksis er dette blevet anvendt over for enkelte omfattende projekter, som f.eks. Hærens *Crusader*-kanon-system eller Flådens DD-21. Visionen synes at være, at lette enheder eller våbenplatforme vil være tilstrækkelige i fremtiden. Således synes Hærens ønske om en hurtig mobil let styrke at blive anset for at være udtryk for transformation.

Den danske erfaring synes at vise, at denne fremgangsmåde er forkert. Problemet kan være styrkestrukturen – antallet kan gøre det uhåndterlig. Den hidtidige korrekte opfattelse af den netværkscentreret tankegang har været, at langtrækkende våben ville udgøre en erstatning for *close-in*-platforme og personel. Net-sensorer vil formentlig være i stand til at forsyne disse våben med tilstrækkelig information, således at den kommanderende kan benytte dem intelligent og effektivt. Selvfølgelig vil den ændring, som alle andre ændringer i krigsførelsen, medføre omkostninger. Styrker, der er stærkt reducerede, medfører at områder ikke effektivt vil kunne besættes. Dette gælder i højere grad for land- end for flådestyrker. Det kan derfor næppe undgås, at vi, som i Afghanistan, vil blive afhængige af koalitions partnere, hvis vi skal gennemføre den slags operationer.

Hvad med søkrigsførelsen? Almindeligvis er der ingen, der kan forestille sig at besætte havet. Det er for stort. Dette er forklaringen på, at krigen til søs, i højere grad end landkrig, involverer enkle angreb mod fjendens våbenplatforme. Nogle er imidlertid af den opfattelse, at det for kystnære områder forholder sig anderledes. Her vil et stort antal af våbenplatforme være nødvendige for at besætte områderne, og derved garantere, at de kan anvendes af venlige styrker. Hvad danskerne siger i deres nye program er, at dette er uhåndterligt. Den danske regering trænger hårdt til midler, der kan levere en unik og usædvanlig flådeassistance til internationale operationer. Den har allerede en flåde af flexible korvetter. Hvis denne flåde mente, at disse havde nogen unik værdi, så kan man være sikker på, at den danske flåde

ikke ville presse på for at anskaffe nye krigsskibe af fregat-størrelse, men i stedet ville satse på mindre fartøjer til transport og tender-tjeneste. Realiteten er, at små skibe kun ville have hjulpet Danmark til at beskytte sine kyster, men ville ikke have haft nogen værdi ved fjerne kyster, og ville i virkeligheden være dyrere at vedligeholde – ton for ton og våben for våben – end et mindre antal større skibe.

Større våbenplatforme kan være transformative ved at retfærdiggøre reduktioner i styrkestrukturen. For eksempel kan DD-21 (nu DDX) og *Crusader* levere en langtrækkende støtteild til deployerede landstyrker. Hvis dette fungerer, behøver landstyrkerne ikke selv at medbringe meget artilleri. De kan derfor tillade sig at operere på et mere spinkelt grundlag. I det mindste, når der er tale om en destroyer, som vil kunne reducere behovet for logistisk backup ved en operation og gøre mindre våben, afleveret af V-22er, langt mere dødbringende.

Vil det være for meget at formode, at visionerne om et større antal af små krigsskibe, der opererer i kystområder, er det sidste udkald for en våbenplatform-centreret tankegang, og den første forsmag på en net-centreret fremtid?

## BOGANMELDELSER

**David Miller: UBÅDE**

**Historien om Tysklands frygtede undervandsbådsvåben**

**Billesø & Baltzer. 200 sider. Kr. 278,- Rigt illustreret.**

Næst efter en hovedpude må denne bog blive enhver ubådsmands kæreste eje, men også for alle andre — militære som civile historieinteresserede — er den et standardværk, der vil blive slidt op med tiden — både som opslagsværk og som spændingslæsning.

Bogen, der er overdådigt illustreret med såvel dramatiske fotos som gode, klare skitser, er simpelthen en af de mest omfattende og vel-skrevne bøger, der findes om det tyske ubådsvåben, dets personel, taktik, dagligdag, udvikling og meget mere. Der er næppe det emne vedrørende de tyske ubåde og deres aktiviteter, der ikke bliver grundigt og levende behandlet.

Rent instinktivt er man skeptisk over for bogen, fordi forfatteren er englænder, og dermed har et liberalt forhold til omhu og grundighed, men her har oversætteren og hans kontaktpersoner — bl.a. fra Søværnet — udført et gigantisk arbejde for at luge fejlene bort og gøre bogen korrekt på alle måder. De noget over hundrede korrektioner, der er foretaget i den danske oversættelse, gør, at man helt klart må foretrække denne version af bogen frem for den engelske originaludgave — atter et eksempel på, at bortset fra skønlitteratur vil en oversættelse af faglitteratur i langt de fleste tilfælde være bedre end originalen, fordi fejlene er luget bort.

Hver eneste af de mange ubådstyper og former for ubådsrelateret udstyr, tyskerne konstruerede før og under Anden Verdenskrig, er udførligt behandlet, og man kan kun forbløffes over, hvor langt de nåede i teknologisk henseende. Hvis ikke efterkrigstidens mørke midlaldre havde sænket sig over alt, hvad der var tysk, ville vi nok i dag være en snes år længere fremme i den teknologiske udvikling - ikke mindst af ubåde og ubådsvåben.

Mange har undret sig over, hvorfor tyskerne ikke vandt krigen til søs i kraft af deres overlegne udvikling af ubådsvåbnet, men en af årsagerne synes at være, at man satsede på en massefremstilling af den noget primitive Type VII i stedet for at bygge færre, men langt mere avancerede ubåde.

Type VII var jo reelt en torpedobåd, der kæmpede på overfladen, men som kunne dykke, når den blev trængt, mens både som Type XXI og de senere typer var fartøjer, der til nød kunne sejle på overfladen, men trivedes bedst neddykket — noget, vi først oplevede med vor "Narhvalen"-klasse i begyndelsen af 1970'erne.

Når man læser de mange, detaljerede beskrivelser af udviklingen inden for ubådsvåbnet og dets våbensystemer — bl.a. muligheden for at affyre V-2 raketter fra ubåde — kan man kun fundere over, hvordan krigen havde udviklet sig, hvis ikke kompetencestridigheder og værnsjalousi havde svækket den tyske krigsledelse.

Som mange véd, tabte Tyskland krigen, og et stort antal ubåde blev sænket i krigens sidste år. Bogen indeholder en samlet oversigt over de mere end 700 ubåde, der gik tabt til søs, deres type, skæbne, position, chefens navn og sænkningens årsag. Denne oversigt suppleres af en lang række levende beretninger om ubådsoperationer og angreb på ubåde.

Det vil føre for vidt at beskrive indholdet af bogen detaljeret, for den er i en sådan grad pakket med informationer og spændende beretninger — også om danske og østgrønlandske forhold - at selv folk, der aldrig har været forundt den fryd, det er at leve i et kloakrør, vil have svært ved at lægge den fra sig.

På grund af oversætterens og hans hjælperes enorme arbejde med at rense den engelske udgave af bogen for fejl, tilgiver man, at der er udtryk, der virker lidt fremmede på især gamle ubådsfolk, der har sejlet "Delfinen"-klassen (Alarndykketank i stedet for Hurtigdykketank eller Q-tank) og lidt fejl i diagrammerne, ligesom sproget også til tider kan virke lidt kancelliagtigt.

Det er på alle måder en fremragende bog, der får en til at ærgre sig over, at der er så lang tid til jul.

**Hans Chr. Dahlerup Koch**, Kommandørkaptajn (R)

**John Hughes-Wilson: Militære Efterretningsfadæser. Haase. 416 sider. Kr. 348,- Klare, fine skitser.**

En klog admiral sagde engang: "Det er fra småsvinene, man skal høre sandheden. Admiraler og generaler udtaler sig politisk korrekt, men pensionerede orlogskaptajner og oberstløjtnanter befinder sig på et niveau, hvor de kan tillade sig at være ærlige."

Oberst Hughes-Wilson blev pensioneret fra den britiske hærs efterretningstjeneste i 1993 efter at have gjort tjeneste både i kampområder og i stabe, og han har sammen med en russisk og en amerikansk militær og politisk ekspert samlet det enorme materiale sammen til denne bog, der nøgternt, men med stor indsigt og detailkendskab, gennemgår en række militære og til en vis grad politiske situationer, der førte til katastrofale nederlag for den ene af de to stridende parter.

Bogen strækker sig fra Barbarossa i 1941 til Golfkrigen i 1991 og indledes med en grundig, om end måske noget lærebogsagtig indføring i principperne for, hvordan en effektiv efterretningstjeneste fungerer, og hvordan man kan få noget fornuftigt ud af den.

Lige som Paul Johnson i sin Verdenshistorie fra 1983 er forfatteren blottet for sentimentalitet og politisk korrekte holdninger. Han fortæller historien koldt og kontant, som den fandt sted, krydret med en god portion autentiske citater, og det vil nok kunne ryste mange af dem, der hidtil har troet på den virkelighed, der efter en passende bearbejdning er gjort til den officielle.

Det er naturligvis tragisk, at russerne mistede adskillige millioner mand under Anden Verdenskrig, men hvis det skyldes Stalins syge sind og hans uduelighed som øverste krigsleder, stiller sagen sig i et noget andet lys.

Beskrivelsen af Tet-offensiven i Vietnam er interessant, fordi man kan trække en direkte parallel til såvel israelernes som amerikanernes problemer i øjeblikket. Amerikanerne vandt indiskutabelt Vietnamkrigen på slagmarken, men tabte den på længere sigt, bl.a. fordi man ikke gjorde sig klart, at i moderne tid er det medierne, der definerer, hvad sandheden er. Som en anden klog admiral sagde: "Det er ikke os, der afgør krigens gang — det er CNN."



For søens folk samler interessen sig specielt om Admiral Mountbatten og hans Combined Operations. For de mange, der hidtil har betragtet ham som en dristig Tordenskiold-type, må det komme som et chok, at han snarere var en slags Anden Verdenskrigs Brixtofte. De fleste har nok troet, at Første Verdenskrigs ufattelige menneskespild i skyttegravene var slut i 1918, men bogen her viser, at intriger og kompetencestridigheder stadig spiller en væsentlig rolle, når skæbnesvangre beslutninger skal træffes.

Bogens budskab er næppe, at man bør godte sig bedrevidende over de dumheder, der er begået af mere eller mindre velmenende og kompetente mennesker gennem tiden, men at man skal "læse i hatten". Der er ikke større forskel på at skyde med en 76mm kanon og at drive en efterretnings-tjeneste. Man skal kunne sit håndværk. Når man mestrer det, kan man finpudse det med de finesser, der gør det til en kunst, og som giver én overtaget — men hvis man ikke hele tiden holder sig målet for øje og tanken klar, ender man i noget fatalt.

Vi er alle løbet ind i det klassiske problem: hurtighed kontra sikkerhed. Meddelelsen om et muligt angreb på Pearl Harbor blev i overensstemmelse med gældende regler sendt på en sådan måde, at den var fremme, da angrebet var overstået. Hvis en officer havde holdt sig formålet for øje og havde grebet telefonen, ville advarslen have været fremme adskillige timer før angrebet — men det ville have været et brud på reglementet!

Bogen hører til den nye bølge af bøger, der er begyndt at se nøgternt på historien. Vi har alle været ofre for den ene eller den anden parts udlægning af begivenhederne. Nu begynder der at dukke flere og flere bøger op, der piller lidt ved de glories og gyldne kæder, der bæres på et vaklende grundlag. Hvis formålet er sensationsjournalistik, er det forkasteligt, men hvis det er for at søge at belyse den hidtil omhyggeligt skjulte sandhed, er det prisværdigt. Kan denne bog vække to tanker - jeg skal kunne mit håndværk, og jeg skal nå målet med det, jeg laver - vil den nok kunne bidrage mere til forsvarets effektivitet end selv meget store materielanskaffelser.

**Hans Chr. Dahlerup Koch**, Kommandørkaptajn (R)

## BOGTILBUD

### **Bøger fra marinehistorikeren, kommandørkaptajn R. Steen Steensens bogsamling**

Attraktive årgange af de kendte flådekalendere fra kommandørkaptajn R. Steen Steensens bogsamling kan erhverves ved henvendelse til Civilingeniør Niels Steensen, Strandvejen 130 D, 5.sal, 2900 Hellerup.

Priserne er anført i parentes.

### **JANE'S FIGHTING SHIPS**

1909 (500,-); 1929 (400,-); 1931 (400,-); 1939 (400,-);  
1950-51 (300,-); 1959-60 (300,-); 1969-70 (300,-); 1974-75 (300,-)

### **MARINKALENDER**

1942 (250,-); 1943 (200,-); 1953 (200,-); 1963 (200,-); 1973-74 (150,-)

### **TASCHENBUCH**

#### **DER KRIEGSFLOTTEN**

1910 (450,-); 1914-15 (400,-); 1915 (400,-); 1916 (400,-); 1917-18  
(400,-);  
1926 (300,-); 1928 (300,-); 1929 (300,-); 1936 (300,-); 1940 (300,-)  
1941-42 (350,-); 1943-44 (350,-); 1953 (250,-); 1963 (250,-); 1973  
(250,-)

### **LES FLOTTES DE COMBAT**

1931 (500,-); 1940-42 (500,-); 1950 (350,-); 1960 (350,-); 1970 (300,-)

## BOGOMTALE

**Søren Nørby:**

**Flådens sænkning. 29. august 1943**

Den 29. august 1943 blev én af besættelsestidens vigtigste datoer. Folkets oprør mod den tyske besættelsesmagt ledte denne dag til samarbejdspolitikken sammenbrud og resulterede i et tysk forsøg på at sætte sig i besiddelse af den danske hær og flådes materiel. Den tyske aktion endte dog i delvis fiasko, da det lykkedes hovedparten af flådens enheder enten at sænke sig selv eller at nå neutralt svensk område. I bogen *Flådens sænkning. 29. august 1943* fortæller Søren Nørby, Orlogsmuseet, de enkelte skibes skæbne gennem en omfattende fotodokumentation, der viser skibene før, under og efter flådens sænkning. Mange af de viste billeder har ikke tidligere været offentliggjort. Bogen, der er udstyret med en indledning af Jørgen H. Barfod, indeholder også en mere generel gennemgang af flådens stilling under besættelsen samt et appendiks med oversigter over bl.a. døde og sårede i søværnet den 29. august. Bogen udkommer den 29. august 2003, er indbundet med smudsovertræk og koster ca. 299 kr. Den kan bestilles ved henvendelse til Det Historiske Hus på tlf. 63 11 19 92 eller e-mail: [info@histhus.dk](mailto:info@histhus.dk). Ved bestilling før 2. juni 2003 sendes bogen portofrit på udgivelsesdagen.

## NEKROLOG

### **Hans Christian Jacobsen Knabe**

(1602) Kommandørkaptajn Hans Christian Jacobsen Knabe blev født den 26. nov. 1919 i Svenstrup på Als som søn af postekspeditør Hans Jacobsen Knabe og hustru Ellen Marie f. Madsen, Efter studentereksamen i 1939 fra Sønderborg Statsskole blev han den 3. juli s.å. optaget som søkadetlærling.

Uddannelsen på Søofficersskolen blev påvirket af besættelsestiden, ikke mindst med begrænsninger på kadettogterne, der blev gennemført i Isefjorden, Smålandsfarvandet og farvandet syd for Fyn. Som afslutning på toget i 1943 afgik klasse A fra kadetskibene "Ingolf" og "Hvidbjørnen" til ankers i Lunkebugten med torpedobådene "Hvalrossen" og "Makrellen" til Holmen for at påbegynde en besjlingsøvelse i danske farvande. Den 29. august 1943 blev torpedobådene, der lå under Mastekranen på siden af "Peder Skram" sprængt og sænket. Knabe og hans klassekammerater blev interneret på Søofficersskolen sammen med søofficererne.

Efter interneringens ophør i oktober, blev Knabe udkommanderet som overtallig styrmand i fyr- og vagerskibet "Absalon".

I januar 1944 blev han tilknyttet den illegale, maritime transporttjeneste, som var lagt i hænderne på kommandørkaptajn af reserven Bangsbøll, hvis kontaktpersoner, kaldet "Skovsvinene", efter en indkøringsperiode i Stevns-området blev fordelt på den sjællandske øresundskyst.

Knabes hovedopgave blev transporten af nedfotograferet efterretningsstof til Kastrup Lufthavn, hvorfra det blev videresendt med fly til Malmø og lejlighedsvis til Rønne. E-stoffet bestod hovedsageligt af observationer af tysk skibstrafik.

Den 20. oktober 1944 blev Knabe arresteret på sin bopæl, hvor to Gestapo-folk og to danske håndlangere efter at have endevendt alt ind-

bo, fandt et par håndskrevne lapper med tyske skibsnavne og positionsangivelser. Efter forhør i Shell-huset og ophold i Vestre Fængsel blev Knabe den 13. december sendt til koncentrationslejren Neuengamme. Her gennemgik han alle koncentrationslejrens rædsler, kulde, sult og dysenteri. Hans første job var i et sjak, der skulle køre, som Knabe udtrykte det, "brændsel" til krematoriet. Efter dette hæslege arbejde blev Knabe sendt til Blumenthall/Bremen for at tjene som slavearbejder hos "Deutsche Schiff- und Motoren Bau".

Knabe og øvrige danske og norske fanger blev samlet i Neuengamme den 21. marts for senere hjemtransport den 20. april 1945 med Folke Bernadotte-aktionen. Knabe kom hjem via Sverige den 6.maj 1945.

Efter en kort ferie blev han tilkommanderet ministrygningstjenesten og var chef for ministrygeren "MS 10" fra september 1945 til oktober 1946.

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

Fra maj til oktober 1947 var han med kongeskibet "Dannebrog".

Fra april 1948 til februar 1951 var Knabe ved U-bådsdivisionen, først u-bådsskole til december 1948, derefter næstkommanderende i u-bådsdepotskibet "Tyr" til maj 1949 efterfulgt af sejlads med u-både af U-klassen, fra februar 1950 som næstkommanderende.

20. november 1950 blev han udnævnt til kaptajnløjtnant.

Maj - juli 1951 med fregatten "Niels Ebbesen", skoleskib for math-elever til Grønland. Herefter chef for "Tyr" fra 25. juli 1951 til 17.oktober samme år og indtil oktober 1952 med u-bådsdepotskibet "Ægir". Fra 5. november 1952 til 2. september 1953 var Knabe chef for ministrygere af "Søløven"-klassen.

I oktober 1953 blev Knabe tilkommanderet H.Q. Allied Forces, Northern Europe, i Kolsås, og familien flyttede til Oslo.

Den 11. maj 1954 blev Knabe udnævnt til orlogskaptajn.

Efter hjemkomsten fra Norge i juni 1956 var Knabe i forsvarsministeriets 6.kontor

med specielt byggesager som sagsområde indtil marts 1960, Herefter næstkommanderende i

”Niels Ebbesen”, skoleskib for konstabelelever og fiskeriinspektion på Færøerne til marts 1961.

Knabe blev tilkommanderet Grønlands Kommandos stab som operationsofficer fra juli 1961

til juli 1963. Familien rejste med til Grønnedal og flyttede ind i familieboligen på ”Halv tolv”

Fra august 1963 til september 1970 var Knabe sektionschef i Søværnsstabens K-afd.

Den 1. oktober 1964 blev Knabe udnævnt til kommandørkaptajn, 9.maj 1966 til R af Dbg. og 9.maj 1972 til R1 af Dbg.

Fra oktober 1970 var Knabe sektionschef i forsvarsstabens materielstab med hovedopgave NATO infrastruktur indtil afsked af linien på grund af alder den 30. november 1979.

Knabe, blandt venner kendt som ”Mc.Nab”, var en god kammerat og en trofast ven. Knabe var en pligtopfyldende og stædig sønderjyde i ordets bedste betydning med stor retfærdighedssans. Han var vellidt blandt sine kolleger og af alle i hans store bekendtskabskreds.

Han blev gift 18. maj 1946 med Vibeke Nordal Eichmüller, født og opvokset i London som engelsk statsborger med dansk far og norsk mor. De havde været forlovede siden kadettiden. Knabe havde således familie og venner i Sønderjylland, England og Norge, hvilket betød meget for ham.

Knabe ville i mange år nødigt tale om sine oplevelser i de tyske lejre, ej heller til sin familie. Først i de senere år lukkede han op for minderne og fortalte lidt til sine sønner og søgte forbindelse til fangeorganisationer. Kort før sin død modtog han meddelelse fra tyske myndigheder om, at han kunne forvente erstatning for sin tid som slavearbejder, men erstatningen nåede ikke frem.

På grund af Knabes rolige og velafbalancerede gemyt har de færreste af de mennesker, han kom i kontakt med, haft nogen anelse om, hvilke

rædsler han var igennem som fange, men han var hele livet plaget af kz-syndromet, hvad der kun var kendt af hans allernærmeste. Sygdommen udviklede sig i en sådan grad, at hospitalsindlæggelse blev nødvendig i de sidste måneder. I denne svære tid havde hans hustru, Vibeke, stor hjælp af deres to sønner, som begge er læger.

Knabe døde den 11. januar 2003 og blev begravet fra Taastrup Nykirke den 20. januar 2003.

**(1589) (1592) (1593)**

## 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 · Tirsdag 9-18

### ERHVERVELSER JANUAR/FEBRUAR 2003

#### RETSVÆSEN

Sea Dangers: The Affair of the Somers  
Philip McFarland  
New York: Schocken Books,  
1985. - 308 s.: ill. kort  
Opstilling: Retsvæsen.C.

#### ADMINISTRATION OG UNDERVISNING

Velkommen som medarbejder  
ved Flådestation Københavns  
Forsyningsafdeling Holmen:  
Flådestation København, u.år. -  
u.pag. : ill.  
Opstilling: Historie.C.1.a.1.

SMK's forretningside: Vi produ-  
cerer Søværnets materielle kam-  
pevne

København: Søværnets  
Materielkommando, 1987. - 8 s. :  
ill.  
Opstilling: Historie.C.1.a.

Afsluttende rapport vedrørende  
forsøgsordning for anvendelse af  
kvindeligt personel om bord i  
flådens skibe m.v.  
Vedbæk: Forsvarskommandoen,  
1985. - 52 s.+12 bilag: ill.  
Opstilling: Kvinder i Forsvaret

Præsentation af Projektgruppen  
vedrørende Personeltilpasninger i  
Søværnet & Holmens Personale-  
& Servicekontor  
O. Buch  
Holmen: Projektgruppen & Hol-  
mens Personale- & Servicekon-  
tor, 1991. - u.pag. : ill.  
Opstilling: Historie.C.1.a.1.

#### HISTORIE

50 år til søs: Marinehjemmever-



nets jubilæum 2002

Aarhus: MHD 1 og MHD 2,  
2002. - 15 s. : ill.

Opstilling: Hjemmeværn

Den danske Armee og Marine i  
Tegninger: 5 Hefte

Th. Bergh

København, u.år. - u.pag. - 23 ill.  
: ill.

Opstilling: Uniformsvæsen.A.-  
IKKE TIL UDLÅN

Awake, Bold Bligh! : William  
Bligh's letters describing the  
mutiny on HMS Bounty

Paul Brunton, ed.

Honolulu: University of Hawaii  
Press, 1989. - 87 s.: ill.

Opstilling: Sørejser.b.1787-90.

Kunstakademiets Vestindien-  
studier

Thorkel Dahl

København: Kunstakademiets  
Arkitektskole, 2003. - 38 s. : ill.  
kort

Opstilling: Danske Kolonier.C.

Over Seas: The U.S. Army Mar-  
itime Operations, 1898 through  
the Fall of the Philippines

Charles Dana Gibson, E. Kay  
Gibson

1.ed. - Camden, ME: Ensign  
Press, 2002. - 474 s.: ill. kort

Opstilling: Historie.D.

The Past, Present and Future of  
Life and Work at Sea: A Docu-  
mentary Inquiry

Frank E. Huggett

London: George G. Harrap,  
1975. - 144 s.: ill.

Opstilling: Historie.G.

Forsvaret i Byggeriet - Byggeriet  
i Forsvaret: Forsvarets Bygn-  
ingstjeneste 1952-2002

Torsten Cumberland Jacobsen,  
red.

København: Forsvarets Bygn-  
ingstjeneste, 2002. - 247 s. : ill.  
kort

Opstilling: Historie.C.1.a.

In the Wake: The Birth of the  
Indian and Pakistani Navies

E.C. Streatfeild-James

Edinburgh: Charles Skilton Ltd.,  
1983. - 224 s.: ill.

Opstilling: Historie.C.10.

## KRIGSHISTORIE

The Battle of Jutland 1916

George Bonney

Stroud: Sutton Publ., 2002. - 244  
s.: ill.

Opstilling: Krh.A.II.b.2.B. Jyl-  
landsslaget.

Splintering the Wooden Wall:  
The British Blockade of the

- United States,  
1812-1815  
Wade G. Dudley  
Annapolis: Naval Institute Press,  
2003. - 229 s.: ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.a.1793-1815
- Blood and Bushido: Japanese  
Atrocities at Sea 1941-45  
Bernard Edwards  
Upton-upon-Severn, Worcs. : The  
Selv Publishing Association Ltd.,  
1991. - 253  
s. : ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stille-  
havet.
- Dönitz and the Wolf Packs: The  
U-Boats at War  
Bernard Edwards  
London: Cassell, 2002. - 240 s.:  
ill. kort  
(Cassel Military Paperbacks)  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.
- The Battle of Copenhagen: Nel-  
son and the Danes  
Ole Feldbæk  
Annapolis: Naval Institute Press,  
2003. - 270 s.: ill.Kort.  
Opstilling: Krh.A.II.a.1801.
- The Starvation Blockades  
Nigel Hawkins  
Barnsley: Leo Cooper, 2002. -  
262 s.: ill.Kort.  
Opstilling: Krh.A.II.b.2.A.
- The US Navy in World War II  
Mark Henry  
Oxford: Osprey Publishing,  
2002. - 64 s.: Ill.  
(Osprey Elite Series; 80)  
Opstilling: Krh.A.I.a.3.
- United States Navy at War: Final  
Official Report to the Secretary  
of the Navy  
Covering the period March 1,  
1945, to October 1, 1945  
Ernest J. King  
u.st., u.år. - 72 s. : ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.A.- KUN  
TIL LÆSESAL
- Undervandsbaadenes Bedrifter  
Rudyard Kipling  
København: V. Pios Boghandel,  
1916. - 42 s.  
Opstilling: Krh.A.II.b.2.G.
- The Zeebrugge and Ostende  
Raids 1918  
Deborah Lake  
Barnsley : Leo Coper, 2002. -  
208 s. : ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.b.2.B. Zee-  
brugge og Ostende
- Verschollen: World War I U-Boat  
Losses  
Dwight R Messimer  
Annapolis: Naval Institute Press,  
2002. - 341 s.: ill. kort

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

The Terror before Trafalgar: Nelson, Napoleon and the Secret War

Tom Pocock

London: John Murray, 2002. - xiii + 255 s.: ill. kort

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

200,000 Miles aboard the Destroyer Cotton

C. Snelling Robinson

Kent, Ohio: Kent State University Press, 2000. - 328 s.: ill. kort

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

Die U-Boote des Kaisers : Die Geschichte des deutschen U-Boot-Krieges gegen Großbritannien im Ersten Weltkrieg

Joachim Schröder

Bonn: Bernard & Grafe Verlag, 2003. - 515 s.: ill. kort

(SUBSIDIA ACADEMICA: Reihe A; Band 3)

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

Wolfpacks at War

Jak P. Mallmann Showell

Hersham, Surrey: Ian Allan, 2002. - 128 s.: ill.

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

The Battle of the Atlantic

Andrew Williams

London: BBC Worldwide, 2002. - 304 s.: ill. kort

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

## PERSONALHISTORIE

Beretninger fra Modstandskampen

Chr. Algreen-Petersen

Frihedsmuseets Venners Forlags

Fond: København, 2002. - 144 s. : ill. kort

(Frihedsmuseets Venners

Årsskrift; 2002)

Opstilling: Persh.b.ALGREEN-PETERSEN, C.

1. del: Illegale transporter på Øresund: Autentisk beretning om tyskernes internering af danske soldater og om flygtningetransporter til Sverige

2. og sidste del udkommer i 2003

The Dictionary of Sea Painters of Europe and America

E.H.H Archibald

3. ed. rev. and enlarged. - Woodbridge, Suffolk: Antique Collector's Club,

2000. - 631 s.: ill.

Opstilling: Marinemalere.

Admirals in the Age of Nelson

Lee Bienkowski

Annapolis: Naval Institute Press,

2003. - 294 s.: ill.  
Opstilling: Persh.a.3.

Mit solrige liv: Erindringer  
Henrik Bødtcher-Hansen  
Charlottenlund: Forfatterens for-  
lag, 2003. - 144 s. : ill. kort  
Opstilling: Persh.b.BØDTCHER-  
HANSEN, H.

Nelson in the Caribbean: The  
Hero Emerges, 1784-1787  
Joseph F Callo  
Annapolis: Naval Institute Press,  
2003. - 230 s.: ill.  
Opstilling: Persh.b.NELSON, H.

All Mine  
Noel Cashford  
Sheffield: ALD Design & Print,  
2002. - 136 s.: ill.  
Opstilling: Persh.b.CASHFORD,  
N.

Admiral Bradley A. Fiske and  
the American Navy  
Paolo E Coletta  
Lawrence: The Regents Press of  
Kansas, 1979. - 306 s.  
Opstilling: Persh.b.FISKE, B.A.

Midshipman: Royal Naval  
Reserve  
F.N. Goodwin  
Spennymoor: The Memoir Club,  
2001. - 195 s.: ill.Kort.  
Opstilling: Persh.b.GOODWIN,

F.N.

>>The >>British Admirals of the  
Fleet 1734-1995: A Biographical  
Dictionary  
1936T.A. Heathcote  
Barnsley: Leo Cooper, 2002. -  
338 s.: ill.  
Opstilling: Persh.a.3.

Commodore Ellsworth P.  
Bertholf: First Commandant of  
the Coast Guard  
C. Douglas Kroll  
Annapolis: Naval Institute Press,  
2002. - 160 s.: ill. kort  
Opstilling: Persh.b.BERTHOLF,  
E.P.

The Kennedys at War: 1937-  
1945  
Edward J. Renehan, Jr.  
1. Edition- New York: Double-  
day, 2002. - 353 s.: ill.  
Opstilling: Persh.b.KENNEDY.

Obertømmermand Johan Daniel  
Schäffer's Dagbog  
Johan Daniel Schäffer  
u.sted., 1840. - forsk.pag.  
Opstilling: Persh.b.Schäffer.J.D.

**POLITIK OG EFTERRET-  
NINGSVÆSEN (FORSVAR-  
PROBLEMET)**

Fakta om Forsvaret: Maj 2002  
Vedbæk : Forsvarskommandoen,

2002. - 46 s. : ill. Kort

Opstilling:

Forsvarsproblemet.B.8.

The National Security Strategy  
of the United States of America  
Washington: The White House,  
2002. - 23 s.

Opstilling: Politik.B.3.

Armén behövs! : En diskussion  
om markstridsfunktionen  
Anders Brännström, Anders  
Carell, Anders Emanuelson, Gus-  
tav Hägglund, Helge Löfstedt  
Stockholm : Kungl. Krigsveten-  
skapsakademien, 2002. - 90 s. :  
ill.

Opstilling: Forsvarsproblemet.C.

No New Dividing Lines: Danish  
Defence Support to the Baltic  
States

Julian Elgaard Brett

København: Dansk Udenrigspoli-  
tisk Institut, 2002. - 42 s. :

Ill.Kort.

Opstilling: Forsvarsproblemet.A.

Militære Efterretningsfadæser:  
Fra invasionen af Sovjetunionen  
1941 til Golfkrigen 1991

John Huges-Wilson

1. udgave 1. oplag- København:  
P. Haase & Søns Forlag, 2002. -

415 s. : kort

Opstilling: Efterretningsvæsen.C.

The Sea in Soviet Strategy  
Bryan Ranft, Geoffrey Till  
2nd Edition- London: Macmillan  
Press, 1989. - 284 s.: ill. kort  
Opstilling: Politik.B.8.

The Battle of the Atlantic and  
Signals Intelligence: U-Boat  
Tracking Papers 1941-1947  
David Syrett, ed.

Aldershot: Ashgate for the Navy  
Records Society. - 464 s.

(Publications of the Navy  
Records Society; 144)

Opstilling: Efterretningsvæsen.B.

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

Die Wikinger zur See: Ein  
"nordischer Drache" besiegt den  
Atlantik

Fritz Otto Busch

Kiel : Verlag Rudolf Stade, u.år. -  
46 s. : Ill. kort

(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale ; 7)

Opstilling: Skibbygning.A.I.

Warrior Queens: The Queen  
Mary and Queen Elisabeth in  
World War 2

Daniel Allen Butler

Barnsley: Leo Cooper, 2002. -  
191 s.: ill.

Opstilling: Handel & Søfart.E.

- Lost Subs: From the Hunley to the Kursk, the greatest submarines ever lost - and found  
 Spencer Dunmore  
 Oxford: The Perseus Press, 2002. - 176 s.: ill.  
 Opstilling: Ubådsvæsen.E.
- Linienschiff "König" : Die revolutionären Ereignisse in der Kaiserlichen Marine 1918  
 Stefan Ehmke  
 Kiel: Rudolf Stade, U.år. - 46 s. : ill. kort  
 (SMS - Schiffe, Menschen, Schicksale ; 106)  
 Opstilling: Krh.A.I.a.5.
- The Independence Light Aircraft Carriers  
 Andrew Faltum  
 Charleston, South Carolina: The Nautical & Aviation Publishing Company of America, 2002. - 160 s.: ill.kort  
 Opstilling: Krh.A.I.a.3.
- USS Constellation: From Frigate to Sloop of War  
 Geoffrey M. Footner  
 Annapolis: Naval Institute Press, 2003. - 367 s.: ill. kort  
 Opstilling: Historie.C.3.
- Schlachtschiff "Scharnhorst" ; Ende im Nordmeer 1943  
 Uwe Greve, Otto Mielke, Karl
- Peter  
 Kiel: Verlag Rudolf Stade, 2000. - 86 s. : Ill. kort  
 (SMS - Schiffe, Menschen, Schicksale ; 84/85)  
 Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Atlanterhavet.
- Flugzeugträger HMS "Hermes" : Kampf um die Falklandinseln 1982  
 Klaus Gröbig  
 Kiel : Verlag Rudolf Stade, 1997. - 46 s. : Ill. kort  
 (SMS - Schiffe, Menschen, Schicksale ; 42)  
 Opstilling: Krh.A.II.e.4.
- Flugzeugträger "Eagle" : Ein Schiff im Brennpunkt des Seekriegs im Mittelmeer 1940-1942  
 Klaus Gröbig  
 Kiel : Verlag Rudolf Stade, 2000. - 46 s. : Ill.  
 (SMS - Schiffe, Menschen, Schicksale ; 90)  
 Opstilling: Krh.A.I.a.2.
- Ark Royal: A Flagship for the 21st Century  
 Eric Grove  
 u.sted: HMS Ark Royal, 2001. - 96 s. + 1 CD-rom: ill.  
 Opstilling: krh.A.I.a.2.- CD-ROM-delen ikke til UDLÅN

- United States Submarines  
David Randall Hinkle, ed., Harry  
H. Caldwell, ed., Arne C. John-  
son, ed.  
Westport, CT: Hugh Lauter  
Levin, 2002. - 352 s.: ill.  
Opstilling: Krh.A.I.a.3.- IKKE  
TIL UDLÅN
- K-19: The Widowmaker: The  
Secret Story of the Soviet Nucle-  
ar Submarine  
Peter Huchthausen  
Washington D.C.: National Geo-  
graphic, 2002. - 243 s.: ill.  
Opstilling: Ubådsvæsen.E.
- Jane's Battleships of the 20th  
Century  
Bernard Ireland  
New York: HarperCollins Publish-  
ers, 1996. - 192 s.: ill.  
Opstilling: krh.A.I.b.
- Aircraft Carriers: Cutaway Illus-  
trations - Performance Specifica-  
tions - Mission Reports  
David Jordan  
Enderby: Silverdale Books,  
2002. - 176 s.: ill.  
Opstilling: Krh.A.I.b.
- Linienschiff "Knjas Suworow" :  
Tsushima - Eine russische Katas-  
trophe  
Jakob Kienau  
Kiel : Verlag Rudolf Stade, u.år. -
- 46 s. : Ill.Kort  
(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale ; 36)  
Opstilling: Krh.A.II.a.1904-05.
- Riding on Luck: Saga of the  
USS Lang (DD-399)  
Rex A. Knight  
Hellgate Press: Central Point,  
Oregon, 2001. - 244 s.: ill.  
Opstilling: Krh.A.I.a.3.
- Letters from the Mary Rose  
C.S. Knighton, David Loades  
Stroud: Sutton Publishing,  
2002The Mary Rose Trust:  
Portsmouth, 2002. - 198 s.: ill.  
kort  
Opstilling: Historie.C.2.
- The Type XXI U-Boat  
Fritz Köhl, Eberhard Rössler  
Revised ed. - Annapolis: United  
States Naval Institute, 2002. -  
128 s.: ill.  
(Anatomy of the Ship Series)  
Opstilling: Ubådsvæsen.A.III.
- Renaissance War Gallery 1470-  
1590  
Angus Konstam  
Oxford: Osprey Publishing,  
2002. - 48 s.: ill.Kort.  
(Osprey New Vanguard Series;  
62)  
Opstilling: Skibbygning.F.VI.

- Kanonenboot "Iltis" I: Im Taifun  
1896 gesunken  
Otto Mielke  
Kiel: Verlag Rudolf Stade, 2000.  
- 46 s. : Ill. kort  
(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale ; 74)  
Opstilling: Krh.A.I.a.5.
- Schwerer Kreuzer "Admiral Hip-  
per" : Ein typisches deutsches  
Schiffsschicksal des Zweiten  
Weltkriges  
Otto Mielke  
Kiel : Verlag Rudolf Stade, 2000.  
- 58 s. : Ill.  
(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale ; 80)  
Opstilling: Krh.A.I.a.5.
- Unterseeboot "U 21" : Dardan-  
ellenkämpfe 1915  
Otto Mielke  
Kiel: Verlag Rudolf Stade, 1999.  
- 46 s.: Ill. kort  
(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale ; 66)  
Opstilling: Krh.A.II.b.2.B.Dard-  
anellerfelttoget.
- Kleiner Kreuzer "Königsberg" :  
Vor Ostafrikas Küste 1914/15  
Otto Mielke  
Kiel: Verlag Rudolf Stade, 1996.  
- 46 s. : Ill. kort  
(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale ; 40)
- Opstilling: Krh.A.II.b.2.K.  
Torpedoboots-Zerstörer "Scharf-  
schütze" : Vom Seekrieg im Mit-  
telmeer 1914-1918  
Otto Mielke  
Kiel: Verlag Rudolf Stade, 1998.  
- 47 s. : Ill. kort  
(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale ; 58)  
Opstilling: Krh.A.I.a.10.
- Kleiner Kreuzer "Emden" :  
Kaperkrieg in fernen Meeren  
1914  
Otto Mielke  
Kiel: Verlag Rudolf Stade, 1998.  
- 46 s. : Ill. kort  
(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale ; 54)  
Opstilling: Krh.A.II.b.2.K.
- Leichter Kreuzer "Nürnberg":  
Ein Schiffsschicksal zwischen  
Deutschland und Sowjetrusland  
Otto Mielke  
Kiel: Verlag Rudolf Stade, 1998.  
- 46 s. : Ill.Kort.  
(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale ; 57)  
Opstilling: Krh.A.I.a.5.
- Panzerschiff "Admiral Graf  
Spee" : Ende vor Montevideo  
Otto Mielke, Karl-Heinz  
Romann, Uwe Greve  
Kiel : Verlag Rudolf Stade, 199?.



- 86 s. : Ill. kot  
(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale ; 72/73)  
Opstilling:  
Krh.A.II.d.2.B.Atlanterhavet.

Leichter Kreuzer "Leipzig":  
Schiff ohne Fortune  
Otto Mielke  
Kiel : Verlag Rudolf Stade, 1997.  
- 46 s. : Ill.  
(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale ; 52)  
Opstilling: Krh.A.I.a.5.

Hilfskreuzer "Kronprinz Wil-  
helm" : Ein Schnelldampfer im  
Handelskrieg 1914/15  
Otto Mielke  
Kiel: Verlag Rudolf Stade, 2001.  
- 45 s. : Ill.Kort.  
(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale ; 89)  
Opstilling: Krh.A.II.b.2.K.

Eisbrecher "Georgij Sedow" :  
812 Tage im arktischen Eis  
Otto Mielke  
Kiel : Verlag Rudolf Stade, 2001.  
- 46 s. : Ill.  
(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale ; 87)  
Opstilling: Nordpol.B.b.1937-39.

Kleiner Kreuzer "Karlsruhe" :  
Neben "Emden" der bedeutend-  
ste Auslandskreuzer 1914/18

Otto Mielke, Uwe Greve  
Kiel: Verlag Rudolf Stade, 2002.  
- 46 s. : Ill. kort  
(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale ; 104)  
Opstilling: Krh.A.II.b.2.K.

Schlachtschiff "Gneisenau" :  
Schiff ohne Fortune  
Otto Mielke  
Kiel: Rudolf Stade, U.år. - 54 s. :  
ill. kort  
(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale ; 105)  
Opstilling: Krh.A.I.a.5.

Forschungsschiff "Meteor" : Die  
große Atlantik-Vermessung  
Otto Mielke  
Kiel: Verlag Rudolf Stade, 1995.  
- 46 s. : Ill. kort  
(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale ; 25)  
Opstilling: Sørejser.b.1925-27

Preußische Raddampfkorvette  
"Danzig" : Vorläufer der kaiser-  
lichen Marine  
Otto Mielke  
Kiel : Verlag Rudolf Stade, 1995.  
- 42 s. : Ill.  
(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale ; 21)  
Opstilling: Historie.C.5.

Hilfskreuzer "Wolf" : Eine  
Odyssee des Ersten Weltkrieges

Otto Mielke

Kiel: Verlag Rudolf Stade, 1995.

- 46 s. : Ill. kort

(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale ; 26)

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

Kleiner Kreuzer "Dresden" :

Ende bei Juan Fernandez 1915

Otto Mielke

Kiel: Verlag Rudolf Stade, 1995.

- 46 s. : Ill. kort

(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale; 24)

Opstilling: Krh.A.II.b.2.B.Coro-  
nel og Falkland.

U-"Deutschland" : Das erste

Handelsschiff unter Wasser

Otto Mielke

Kiel : Verlag Rudolf Stade, 1994.

- 42 s. : Ill.

(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale ; 12)

Opstilling: Krh.A.I.a.5.

Grosser Kreuzer "Blücher" : Die

Schlacht vor der Doggerbank

1915

Otto Mielke

Kiel: Verlag Rudolf Stade, 2001.

- 50 s. : Ill.Kort.

(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale ; 86)

Opstilling:

Krh.A.II.b.2.B.Kanalen, Nord-  
søen & Østersøen: Danmark

"U-38" : Kapitänleutnant Valen-  
tiners besondere Einsätze im 1.

Weltkrieg

Otto Mielke

Kiel : Verlag Rudolf Stade, 2001.

- 46 s. : Ill.

(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale ; 91)

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

S.M.S. "Amazone" : Von den

Anfangen der deutschen Marine

Otto Mielke

Kiel: Verlag Rudolf Stade, u. år. -

46 s. : Ill.

(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale ; 69)

Opstilling: Krh.A.I.a.5.

K.u.K. Panzerfregatte "Erzherzog

Ferdinand Max" : Von Helgoland

1864 bis Lissa 1866

Otto Mielke

Kiel: Verlag Rudolf Stade, 2001.

- 46 s.: ill.

(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale ; 95)

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

Hilfskreuzer "Prinz Eitel

Friedrich" : Ein Hilfskreuzer im

Ersten Weltkrieg

Otto Mielke

Kiel: Verlag Rudolf Stade, 2001.

- 46 s. : Ill.Kort.

(SMS - Schiffe, Menschen,

- Schicksale ; 99)  
Opstilling: Krh.A.II.b.2.K.
- A Time to Die: The Kursk Disaster.  
Robert Moore  
London: Doubleday, 2002. - 271 s.: ill. kort  
Opstilling: Ubådsvæse.E.
- Robert Fulton and the Submarine  
Wm. Barclay Parsons  
New York: Ams Press Inc., 1967. - 154 s.: ill.  
Opstilling: Ubådsvæsen.A.I.
- Mighty Midgets at War: The Saga of the LCS (L) Ships from Iwo Jima to Vietnam  
Robert L. Rielly  
Central Point: Hellgate Press, 2000. - 299 s.: ill. kort  
Opstilling: Krh.A.I.a.3.
- Die Trieren des Themistokles : Griechen gegen Perser zur See  
Alfred Rosentreter  
Kiel: Verlag Rudolf Stade, 1996. - 46 s. : Ill. kort  
(SMS - Schiffe, Menschen, Schicksale ; 38)  
Opstilling: Krh.A.II.a. indtil 1500
- Britisches Unterseeboot "Thetis" : Stationen einer Katastrophe in Friedenszeiten
- A. Thayer, Uwe Greve  
Kiel: Verlag Rudolf Stade, u.år. - 46 s. : Ill.  
(SMS - Schiffe, Menschen, Schicksale ; 59)  
Opstilling: Krh.A.I.a.2.
- Modern US Navy Destroyers  
E.F. Tomajczyk  
Osceola: MBI Publishing Company, 2001. - 96 s.: ill.  
(Enthusiast Colour Series)  
Opstilling: Krh.A.I.a.3.
- Flugzeugträger "Yorktown": Coral Sea und Midway  
Tobias Trinkl  
Kiel: Verlag Rudolf Stade, 1996. - 46 s. : Ill. kort  
(SMS - Schiffe, Menschen, Schicksale ; 35)  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stillehavet.
- "U 47" - Günter Prien : Der Weg eines U-Boot-Kapitäns  
Thaddeus V Tuleja, Otto Mielke  
Kiel: Verlag Rudolf Stade, 1996. - 46 s. : Ill.Kort.  
(SMS - Schiffe, Menschen, Schicksale ; 28)  
Opstilling: Persh.b.PRIEN, G.
- Fighting Ships of the Far East  
Stephen Turnbull  
Oxford: Osprey Publishing, 2002. -: ill.

(Osprey New Vanguard Series;  
61)

Opstilling: Skibbygning.F.VI.  
1: China and Southeast Asia 202  
BC-AD 1419. - 2002. - 48 s.

"Farvel, farvel..." - beretningen  
om rutebåden Kjøbenhavns  
dramatiske forlis

Bjarne Wagner-Augustenberg  
Skørping: Forlaget REBILD,  
2002. - 112 s. : ill.

Opstilling: Bjærgningsvæsen.C.

The Battleship Warspite

Ross Watton

Revised ed. - Annapolis: United  
States Naval Institute, 2002. -  
120 s.: ill.

(Anatomy of the Ship Series.)

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

Battleship

H.P Willmott

London: Cassell, 2002. - 352 s.:  
ill.Kort.

Opstilling: Krh.A.I.b.

British Invasion Fleets: The  
Mediterranean and Beyond  
1942-1945

John S. de Winser

Gravesend: The World Ship Soci-  
ety Ltd, 2002. - 152 s.: ill. kort

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Mid-  
delhavet.

Små huller på siderne:

25,26,27,28,29,30,31,32,

Flugzeugträger "Ark Royal" : Im  
Brennpunkt des Seekriegs-  
geschehens 1939-1941

Wilhelm Wolfslast

Kiel: Verlag Rudolf Stade, 2000.

- 46 s.: Ill. kort

(SMS - Schiffe, Menschen,  
Schicksale ; 81)

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

**SØMANDSKAB,**

**NAVIGATION m.m.**

The Book of the Sextant with  
Ancient and Modern Instruments  
of Navigation

A.J. Hughes

Glasgow: James Brown & Son,  
1915. - 63 s.: ill.

Opstilling: Navigation.C.III.a.

Søkortdirektør Jens Sørensen

"Den Danske Hydrografis Fader"

1646-1723: Et Bidrag til det  
danske Søkortvæsens Historie.

Johannes Knudsen

København: Det kongelige  
danske Søkort-Arkiv, 1918. - 280  
s. + 8 løse kort i

lomme bagest i ex. 1+280 s. + 5  
løse kort i lomme bagest i ex. 2:  
kort

Opstilling: Opmåling.A.I.- KUN  
TIL LÆSESAL

**BJÆRGNINGSVÆSEN OG  
DYKNING**

Stormfloden den 13. november  
1872: Danmarks største strand-  
ingskatastrofe

Kjeld Ejdorf

1. udg. - Stenstrup: Skib Forlag,  
2002. - 111 s. : ill. kort

Opstilling:

Bjærgningsvæsen.A.1.

Raising the Hunley: The  
Remarkable History and Recov-  
ery of the Lost

Confederate Submarine

Brian Hicks, Schuyler Kropf

1. ed. - Ballantine Books: New  
York, 2002. - 301 s.: ill. kort

Opstilling: Bjærgningsvæsen.C.

The Rescue of the Gale Runner:  
Death, Heroism, and the U.S.  
Coast Guard

Dennis L. Noble

Gainesville, FL: University Press  
of Florida, 2002. - 280 s.: ill.  
kort

(New perspectives on maritime  
history & nautical archaeology)

Opstilling: Historie.C.3.a.

**GRØNLAND**

Thule: Det yderste land

Jean Malaurie

1. udgave 1. oplag- København:

Gyldendal, 2002. - 399 s. : ill.  
kort

Opstilling: Grønland.B.a.

An Account of the Arctic  
Regions, with a History and  
Description of the

Northern Whale-Fishery

William Scoresby, Jr

Edinburgh: Archibald, Constable  
and Co., 1820. - 2 Bd.: ill. kort

Opstilling: Nordpol.A.a.- IKKE  
TIL UDLÅN

I:- 551 s. + (82) + 1 planche for-  
rest

II:- 574 s.+22 kort og plancher  
bagest

**DIVERSE**

Handbook of Bayonet Training  
for His Majesty's Fleet

London: His Majesty's Stationery  
Office, 1921. - 68 s.: ill.

Opstilling: Idræt.B.

Idrottsinstruktion för marinen  
(Idr. F M.)

u.sted : Sjöförsvarets Komman-  
doexpedition, 1926. - 122 s. : ill.

Opstilling: Idræt.B.

Forkortelser

Vedbæk: Chefen for Søværnet,  
1973-80. - Forsk.pag.

Opstilling: Håndbog.L.- IKKE  
TIL UDLÅN

Physical Activity Exercises  
u.sted, u.år. - 13 s.: ill.  
Opstilling: Idræt.B.

Forslag til indretning af  
Orlogsmuseum i Søkvæsthuset:  
Bevillingsoplæg marts 1986  
Forsvarets Bygningstjeneste  
København: Marineforeningen,  
1986. - upag. : Ill.  
Opstilling: Museer

Den Militærteknologiske  
Udvikling: Version 1.4  
Niels Krarup-Hansen, red., P.  
Lawætz, red.  
København: Forsvarets Forsknings-  
tjeneste, 2002. - 42+34 s.  
(FOFT; M-49/2002)  
Opstilling: Historie.I.

Klar ved flag og gøs: En ufuld-  
stændig samling af muntre anek-  
doter og andre beretninger fra  
Søværnet  
Steen Splittorff Ovesen, Frits  
Hammer Kjølens  
Århus: Forlaget Arkona, 2002. -  
206 s. : ill.  
Opstilling: Historie.G.

### **STRATEGI & TAKTIK**

Maritime security: Operations in  
extreme littoral areas: Sympo-  
sium of 6th of May 2002 in

Stockholm, Sweden  
Karlskrona: Royal Swedish Soci-  
ety of Naval Sciences, 2002. - 47  
s.  
Opstilling: Krigskunst.A.2.

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

Ekspløsvstoffer  
I. Hjorth Jensen, B.L. Zittan  
Holmen: Søværnets Eksplo-  
sivstofkommission/Søværnets  
Våbenskole, 1972. - 26 s.+ 4 s.  
Opstilling: Sprængstoffer.

### **TIDSSKRIFTER & PERIODICA**

Handels- og Søfartsmuseet på  
Kronborg: Årbog 2002  
Helsingør: Selskabet Handels- og  
Søfartsmuseets Venner, 2002. -  
180 s. : ill. kort  
Opstilling: Periodica.

Örlogsliv : Röster ur svenska  
flottans historia 1532-2002 :  
Sjöhistorisk Årsbok 2002-2003  
Stockholm : Föreningen Sveriges  
Sjöfartsmuseum, 2002. - 267s. :  
ill. kort  
(Sjöhistorisk Årsbok; 2002-  
2003)  
Opstilling: Historie.C.1.c.

**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**

# CFlex

A New Generation of Terma Naval C4I Systems



- Total Sensor and Weapon Integration
- Maximum Commercial-Off-the-Shelf Hardware
- LAN Distributed TV and Radar Video

**Component-based Software Architecture providing:**

- Configuration flexibility
- Reduced test requirements
- Reduced maintenance costs
- Open interface to third party software

The C-Flex concept allows for continuous upgrade of ships with new equipment without major costs and waiting time for a new software release. A concept designed for a continuous improvement of the technology rather than mid-life upgrades.

[www.terma.com](http://www.terma.com)

**TERMA<sup>®</sup>**



*Members of Naval Team Denmark:*



**Naval Team Denmark**

*DANYARD Aalborg A/S*

*Terma A/S*

*INFOCOM Systems A/S*

*MONBERG & THORSEN A/S*

*DESMI A/S*

*LOGIMATIC A/S*

*Lyngsø Marine A/S*

*CUBIC-Tavleproduktion A/S*

*RESON A/S*

*Nordic Defence Industries A/S*

*EIVA A/S*

*Dansk Maritimt Institut*

*MARIDAN AS*

*HMK-Gruppen*





# Tidsskrift for Søværnen

oprettet 1827  
udgivet af Søe-lieutenant-Selskabet



## Redaktion:

Overarkivar Hans Christian Bjerg  
og Orlogskaptajn Klaus Bolving  
(ansv.)

Artikler, indlæg, der ønskes  
optaget i tidsskriftet, samt bøger,  
der ønskes anmeldt, sendes til

Tidsskrift for Søværnen  
Hans Chr. Bjerg  
Møllevej 4  
2970 Hørsholm  
email: [hcbjerg@post.tele.dk](mailto:hcbjerg@post.tele.dk)

Manuskripter bedes fremsendt  
i word pr. email eller på diskette.  
Evt. illustrationer fremsendes  
særskilt eller efter aftale.

## Ekspedition og annoncer:

Orlogskaptajn Hans Erik Juul  
Søe-lieutenant-Selskabet  
Overgaden oven Vandet 62 B  
1415 København K  
Tlf.: 32 95 99 54  
Fax: 32 95 99 53  
Giro: 2 04 77 64  
Email: [sls@post9.tele.dk](mailto:sls@post9.tele.dk)

## Trykkeri

Nørrebros Bogtryk  
[www.nbb.dk](http://www.nbb.dk)

ISSN 0040-7186

## Formål

Det er tidsskriftets formål at  
publicere artikler og indlæg  
vedrørende maritime forhold  
i almindelighed og Søværnet i  
særdeleshed.

Tidsskriftet er etableret 1827  
som Archiv for Søværnet og  
udsendes 6 gange om året .

Eftertryk er tilladt med tydelig  
kildeangivelse

## Søe-lieutenant-Selskabet

er et krigsvidenskabeligt selskab  
af søofficerer, oprettet 1784.

Selskabets hjemmeside:  
[www.sls.svn.dk](http://www.sls.svn.dk)

Abonnement tegnes ved henvendelse til ekspeditionen

# THALES

THALES Underwater System

THALES Communication

THALES Nederland B.V.

THALES Optronics B.V.

THALES SAFARE

**EuroTorp** 

---

Roskildevej 8-10  
2620 Albertslund  
Tlf. 43 68 50 00  
Fax 43 68 50 50

 **geveke**  
teknik



# Tidsskrift for Søværnen

Nr. 2 · 2003 · 174. årgang



UDGIVET AF SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

# Tidsskrift for Søværnen

2003/2 \* 174.årg.

Redaktion: Hans Christian Bjerg og Klaus Bolving

---

## INDHOLD

Meddelelse fra redaktionen .....	69
NATO Response Forces som transformator <i>af Torben Ørting Jørgensen</i> .....	70
NATO Seasparrow Projektet <i>af T.L. Martinsen</i> .....	83
Sømilitære noter .....	118
Nekrolog over Georg Løkkegaard Smidt-Jensen .....	121
Marinens Bibliotek, erhvervelser jan/feb 2003 .....	125
Register til Tidsskrift for Søværnen 2002 .....	133

---

**Redaktionen sluttet 1. juni 2003**

**Forsiden:** "Laxen" samarbejder med en af Flyvevåbnets redningshelikoptere

**TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN 2002**  
**173. ÅRGANG**

**UDGIVET AF**  
**SØE-LIEUTENANT-SELSKABET**

**REDAKTØR**  
**ORLOGSKAPTAJN KLAUS BOLVING**

**KØBENHAVN 2002**

# INDHOLDSFORTEGNELSE

emneliste I

## KRIGSSKIBE OG SEJLADS

Harboe-Hansen, Hans:  
OM DEBAT OG UNDERVANDSBÅDE ..... 2

Skogøy, Jan Olav:  
SÆLENS DELTAGELSE I  
OPERATION ACTIVE ENDEAVOUR I 2002. .... 210

Glahn, Jesper:  
ANVENDELSE AF FLEX-SUB I SØVÆRNET ..... 217

Hansen, Jørn:  
ANVENDELSE AF MINI-UNDERVANDSBÅDE I SØVÆRNET ..... 252

## HISTORIE

Hansen, K.P.:  
APOSTELENS TOMMELFINGER 9. AUGUST 1971  
ET EKSEMPEL PÅ SØVÆRNETS VIRKE PÅ GRØNLAND ..... 46

Bjerg, Hans Chr.:  
EFTERSKRIFT – APOSTELENS TOMMELFINGER ..... 79

Bjerg, Hans Chr.:  
FLYVNING I SØVÆRNET GENNEM 25 ÅR ..... 82

Kieler, S.S.v.F :  
OM KAMPINFORMATION ..... 101

Jensen, Frede P.:  
NY ARTIKEL OM POLSKE MILITÆRE PLANER. .... 151

Piotrowski, Pawel:  
LANDGANG I DANMARK ..... 154

Nørby, Søren:  
FRA ORLOGSMUSEET, SKÆBNEN FOR FLÅDENS ENHEDER  
EFTER SÆNKNING DEN 29. AUGUST 1943. .... 160



Jacobsen, Per:  
MATAPAN, DEN BRISTEDE DRØM OM "MARE NOSTRUM" . . . . . 225

Nørby, Søren:  
MED ORLOGSFLAGET PÅ HALV. UDLEVERING AF  
SØVÆRNETS TORPEDOBÅDE I FORÅRET 1941. . . . . 258

### SIKKERHEDS- OG FORSVARSPOLITIK

Red:  
FRA FOLKETINGET §-20 SPØRGSMÅL:  
OM BEVILLINGER I FORSVARET . . . . . 16

Red.:  
FRA FOLKETINGET – UBÅDEN SÆLEN  
FOLKETINGETS FORHANDLINGER OM  
UDSENDELSE AF UBÅDEN SÆLEN. . . . . 189

### FORFATTERLISTE

#### (til emneliste I)

Bjerg, Hans Chr.:  
EFTERSKRIFT – APOSTELENS TOMMEFINGER . . . . . 79

Bjerg, Hans Chr.:  
FLYVNING I SØVÆRNET GENNEM 25 ÅR . . . . . 82

Glahn, Jesper:  
ANVENDELSE AF FLEX-SUB I SØVÆRNET . . . . . 217

Hansen, Jørn:  
ANVENDELSE AF MINI-UNDERVANDSBÅDE I SØVÆRNET . . . . . 252

Hansen, K.P.:  
APOSTELENS TOMMEFINGER 9. AUGUST 1971  
ET EKSEMPEL PÅ SØVÆRNETS VIRKE PÅ GRØNLAND. . . . . 46

Harboe-Hansen, Hans:  
OM DEBAT OG UNDERVANDSBÅDE . . . . . 2

Jacobsen, Per:  
MATAPAN, DEN BRISTEDE DRØM OM "MARE NOSTRUM" . . . . . 225

Jensen, Frede P.:  
NY ARTIKEL OM POLSKE MILITÆRE PLANER. . . . . 151

Kieler, S.S.v.F :  
OM KAMPINFORMATION . . . . . 101

Nørby, Søren:  
FRA ORLOGSMUSEET, SKÆBNEN FOR FLÅDENS ENHEDER  
EFTER SÆNKNING DEN 29. AUGUST 1943. . . . . 160

Nørby, Søren:  
MED ORLOGSFLAGET PÅ HALV  
UDLEVERING AF SØVÆRNETS TORPEDOBÅDE  
I FORÅRET 1941 . . . . . 258

Piotrowski, Pawel:  
LANDGANG I DANMARK . . . . . 154

Red:  
FRA FOLKETINGET §-20 SPØRGSMÅL:  
OM BEVILLINGER I FORSVARET . . . . . 16

Red.:  
FRA FOLKETINGET – UBÅDEN SÆLEN  
FOLKETINGETS FORHANDLINGER OM  
UDSENDELSE AF UBÅDEN SÆLEN. . . . . 189

Skogøy, Jan Olav:  
SÆLENS DELTAGELSE I  
OPERATION ACTIVE ENDEAVOUR I 2002. . . . . 210

emneliste II

SØE-LIEUTENANT-SELSKABET OG  
TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Bolving, Klaus:  
LEDER . . . . . 1

Søe-Lieutenant-Selskabet: MEDDELELSE FRA SØE-LIEUTENANT-SELKABET .....	12
Søe-Lieutenant-Selskabet: MEDDELELSE FRA SØE-LIEUTENANT-SELKABET .....	22
Bolving, Klaus: LEDER .....	45
Bolving, Klaus: LEDER .....	100
Bolving, Klaus: LEDER .....	188
Bolving, Klaus: LEDER .....	251
Søe-Lieutenant-Selskabet: MEDDELELSE FRA SØE-LIEUTENANT-SELKABET FOREDRAGSRÆKKEN I FEBRUAR OG MARTS I DET 219. FORSAMLINGSÅR .....	295
Larsen: Jakob Paaske: FORMANDENS ÅRSBERETNING .....	296
Bolving, Klaus: REDAKTØRENS ÅRSBERETNING .....	302
Juul, Hans Erik: REGNSKAB .....	306
BOGANMELDELSER OG FOROMTALER Ovesen, S: ORLOGSLIV OG -LUNE .....	13
Sjøstedt, Peter: BOGANMELDELSE SØKADETAKADEMIET I OPLYSNINGSTIDEN .....	24
Koch, Hans Christian Dahlerup: BOGANMELDELSE – FRA TRÆSKOFLYVER TIL VIP JET .....	86

Borck, Knud E. J.: BOGANMELDELSE – MARINEHJEMMEVÆRNET I 50 ÅR 1952-2002 .....	163
MARINENS BIBLIOTEK	
Marinens Bibliotek: ERHVERVELSER JANUAR/FEBRUAR 2002 .....	88
Marinens Bibliotek: ERHVERVELSER MARTS/APRIL 2002 .....	95
Marinens Bibliotek: ERHVERVELSER MAJ/JUNI 2002 .....	171
Marinens Bibliotek: ERHVERVELSER JULI/AUGUST.....	
Marinens Bibliotek: ERHVERVELSER SEPTEMBER/OKTOBER.....	241
Marinens Bibliotek: ERHVERVELSER NOVEMBER/DECEMBER.....	308
NEKROLOGER	
1893 & 1899: NEKROLOG – KONTREADMIRAL PAUL BJØRN SØRENSEN.....	27
1617 og 1619: NEKROLOG – ORLOGSKAPTAJN FLEMMING VALDEMAR CARL AXEL, GREVE AF ROSENBORG .....	167
DIVERSE	
Seerup, Jacob: FRA ORLOGSMUSEET, POLITIINSPEKTØRENS DELFIN PÅ MUSEUM.....	158
Bjerg, Hans Chr.: MARINEHISTORIE PÅ INTERNETTET.....	162

forfatterliste  
(til emneliste II)

Bjerg, Hans Chr.: MARINEHISTORIE PÅ INTERNETTET.....	162
Bolving, Klaus: LEDER .....	1
Bolving, Klaus: LEDER .....	45
Bolving, Klaus: LEDER .....	100
Bolving, Klaus: LEDER .....	188
Bolving, Klaus: LEDER .....	251
Bolving, Klaus: REDAKTØRENS ÅRSBERETNING .....	302
Borck, Knud E. J.: BOGANMELDELSE – MARINEHJEMMEVÆRNET I 50 ÅR 1952-2002 .....	163
Juul, Hans Erik: REGNSKAB .....	306
Koch, Hans Christian Dahlerup: BOGANMELDELSE – FRA TRÆSKOFLYVER TIL VIP JET.....	86
Larsen: Jakob Paaske: FORMANDENS ÅRSBERETNING .....	296
Marinens Bibliotek: ERHVERVELSER JANUAR/FEBRUAR 2002 .....	88

Marinens Bibliotek: ERHVERVELSER MARTS/APRIL 2002 .....	95
Marinens Bibliotek: ERHVERVELSER MAJ/JUNI 2002 .....	171
Marinens Bibliotek: ERHVERVELSER JULI/AUGUST .....	177
Marinens Bibliotek: ERHVERVELSER SEPTEMBER/OKTOBER.....	241
Marinens Bibliotek: ERHVERVELSER NOVEMBER/DECEMBER.....	308
Ovesen, S: ORLOGSLIV OG -LUNE.....	13
Seerup, Jacob: FRA ORLOGSMUSEET, POLITIINSPEKTØRENS DELFIN PÅ MUSEUM .....	158
Sjøstedt, Peter: BOGANMELDELSE – SØKADEAKADEMIET I OPLYSNINGSTIDEN .....	24
Søe-Lieutenant-Selskabet: MEDDELELSE FRA SØE-LIEUTENANT-SELKABET .....	12
Søe-Lieutenant-Selskabet: MEDDELELSE FRA SØE-LIEUTENANT-SELKABET .....	22
Søe-Lieutenant-Selskabet: MEDDELELSE FRA SØE-LIEUTENANT-SELKABET FOREDRAGSRÆKKEN I FEBRUAR OG MARTS I DET 219. FORSAMLINGSÅR.....	295
1617 og 1619: NEKROLOG – ORLOGSKAPTAJN FLEMMING VALDEMAR CARL AXEL, GREVE AF ROSENBORG .....	167
1893 & 1899: NEKROLOG – KONTREADMIRAL PAUL BJØRN SØRENSEN .....	27

## MEDDELELSE FRA REDAKTIONEN 2003/2

Det har været opmuntrende for redaktionen, at flere har reageret på efterlysningen i forrige nummer af tidsskriftet af interesserede, der ville stille sig til rådighed for at anmelde bøger. En ny præsentation af tidsskriftet hos forlagene har også givet resultater, således at vi nu fremover vil kunne forøge antallet af anmeldte eller omtalte bøger.

Der er også modtaget adskillige forslag til artikler, og det er det, der gør det muligt i dette nummer at bringe to bidrag med emner, der er oppe i tiden. I løbet af efteråret vil debatten om hvordan den fremtidige forsvarsordning skal se ud sandsynligvis intensiveres. En implementering af NATO Response Force som transformator, som beskrevet af kommandørkaptajn T.Ø. Jørgensen i dette nummer, vil være en overvejelse værd i forbindelse med denne debat.

Artiklen om Seasparrow projektet af orlogskaptajn T. L. Martinsen er en samlet og opdateret redegørelse for en succeshistorie, som Danmark har været en del af.

Med nærværende nummer udsendes også registret over tidsskriftets indhold for 173. årgang 2002 udarbejdet af redaktøren, orlogskaptajn Klaus Bolving.

Som tidligere meddelt var det tanken også at etablere 'Sømilitære noter' som en tilbagevendende rubrik. Det er meningen, at denne rubrik skal indeholde mindre notitser eller indlæg af såvel nutidig som historisk karakter. Den første bringes denne gang. Forslag til korte indlæg til denne rubrik modtages gerne fra læserne – eller måske forslag til emner svarende til det her gengivne, som ønskes behandlet.

Med hensyn til tidsskriftets forside, så vil denne indeholde den samme illustration årgangen igennem.

*Hans Christian Bjerg*

## 'NATO RESPONSE FORCE' SOM TRANSFORMATOR

af Kommandørkaptajn Torben Ørting Jørgensen

*Kommandørkaptajn Torben Ørting Jørgensen er chef for Policysektionen i Forsvarsstabens Udviklingsafdeling. Denne sektion behandler det internationale militære samarbejde i bl.a. NATO, EU og FN og søger at omsætte dette til konkrete udviklingsinitiativer for dansk forsvar. Nærværende artikel er en bearbejdning af et foredrag som forfatteren holdt den 2. maj 2003 på et seminar om Fremtidens forsvar arrangeret af Institut for Internationale Studier. De i artiklen fremsatte synspunkter er udelukkende forfatterens egne og er ikke nødvendigvis udtryk for officielle vurderinger.*

### INDLEDNING

Nærværende artikel om NATO Response Force som transformator falder i to dele. Først gennemgås, hvad vi konkret ved om NATO Response Force (NRF) på nuværende tidspunkt (d.v.s. maj 2003), hvor der er ca. 1 måned til den endelige koncept skal vedtages. Der vil blive redegjort for, hvordan NRF skal virke som transformator. Pointen er, at det strategiske sigte med NRF er at virke som katalysator for modernisering af NATO's militære kapaciteter, først og fremmest de europæiske landes styrker. Denne rolle for NRF har desværre været næsten helt overset i medierne. Dette forhold vil artiklen søge at råde bod på.

Dernæst vil det søges påvist, at de visioner og ideer, der ligger bag NRF, med fordel kan overføres på fremtidig dansk forsvarspolitik. Og at varieret dansk deltagelse i NATO NRF derfor kan og bør bruges som redskab til udvikling af dansk forsvar.



## HVAD VED VI OM NRF?

Forslaget om at etablere "NATO Response Force" (NRF) blev lanceret af USA på det uformelle forsvarsministermøde i Warszawa 24. september 2002. På topmødet i Prag 21. november 2002 blev det besluttet at etablere NRF. Siden er der blevet arbejdet med at udarbejde den militære koncept for NRF, og denne blev vedtaget af NATO's Militærkomité 10. april 2003. Sideløbende med Militærkomiteen har tre af de politiske komiteer i NATO arbejdet med politiske emner i relation til NRF. Den samlede koncept skal godkendes på NATO Forsvarsministermødet 12.-13. juni 2003. De to strategiske kommandoer er allerede i gang med at fastlægge detaljer på grundlag af den militære koncept. Det er tanken, at den første NRF skal opstilles allerede i OKT 2003. Alt i alt et meget hurtigt forløb målt med NATO alen.

Styrkens beredskab skal være 2-30 dage. Der er tale om det såkaldte "notice to move", dvs. de første dele af NRF skal kunne indlede deployering 2 døgn efter iværksættelsesordre, og alle skal være i gang med at deployere senest efter 30 dage. Hvornår styrken er klar i indsættelsesområdet afhænger af, hvor lang tid det tager at deployere. Der er ikke krav om, at alle styrkens elementer holdes samlet i stand by perioden. De kan altså blive indsat fra forskellige steder. Man kan også forestille sig, at hele eller dele af NRF fremskydes i internationalt farvand, når en indsættelse er under opsejling for at forkorte reaktionstiden eller aktivt at indgå i den signalgivning, der knytter sig til traditionel krisestyring.

NRF skal kunne indsættes i hele NATO's opgavespektrum. Der er for nærværende ikke specificeret nærmere opgaver, men NRF vil i sagens natur blive en first in, first out styrke. Styrkens beredskab og operative brede kapacitet gør den oplagt til løsning af militære opgaver, hvor slagkraft og hurtig styrkeindsættelse er en afgørende præmis. Bliver der behov for længerevarende tilstedeværelse i et konfliktområde, vil andre styrker afløse NRF.

NRF skal kunne indsættes globalt, dvs. både inden for og uden for Alliancens territorium. Det vil altså sige i mange forskellige terræner, farvande og klimaer.

NRF skal være en såkaldt Combined Joint Task Force (CJTF). "Combined" betyder multinational. "Joint" betyder værnssfælles, dvs. at landstyrker, flådestyrker og flystyrker arbejder tæt sammen. NRF kan således ses som en del af den CJTF-koncept, der blev vedtaget tilbage i 1994, men som stadig ikke er blevet fuldt implementeret. Den væsentlige forskel imellem NRF og en "normal" CJTF er, at NRF skal være identificeret og samarbejdet før opgaverne opstår, mens en normal CJTF først genereres, når behovet opstår. Netop de grundige forberedelser, inklusive intensiv øvelsesvirksomhed, gør NRF stærk og muliggør det korte beredskab.

NRF skal indeholde en række kapaciteter, der giver den operativ fleksibilitet. Hvis der ikke er behov for hele styrken til en specifik opgave, vil den blive skræddersyet til opgaven.

NRF størrelse og sammensætning kender vi ikke endnu. I det oprindelige amerikanske forslag blev nævnt tallet 21.000, men dette var kun retningsgivende, og mange militærfolk i Pentagon var ikke glade for, at der så arbitrært blev sat tal på. Foreløbige angivelser af størrelsen er en robust brigade, måske noget i stil med den tidligere UK Mobile Force, en maritim NATO Task Force, inkl. en europæisk hangarskibsgruppe, samt evne til 200 sorties med kampfly om dagen plus de fornødne støttende flyoperationer, f.eks. rekognoscering, lufttankning og transport. Styrken skal have en logistisk udholdenhed på 30 dage. Styrken skal have fornøden strategisk løftekapacitet til rådighed, da det ellers vil blive en "Rolls Royce uden hjul". På grund af NRF størrelse og krav om forsyninger til 30 dage vil der klart blive tale om ikke bare flytransport, men især strategisk søtransport. Her vil det danske initiativ inden for strategisk søtransport, det såkaldte Ark-projekt, være af stor værdi.

Nu til en meget vigtig del af koncepten, som er central for NRF rolle som transformator: Der skal dannes en ny NRF hvert halve år. De enkelte, successive NRF vil blive udpeget på styrkegenereringskonferencer 1½ år i forvejen, så der er 1½ år til materielanskaffelser, uddannelse, øvelser og certificering, inden de tilmeldte enheder som én samlet styrke indgår i NRF i et ½ år. Enheder, der skal indgå i NRF skal altså igennem et intensivt toårigt forløb fra de udpeges til de deaktiveres. I

løbet af de 2 år bør der ikke være nogen udskiftning af personel i enhederne. Det stiller altså særlige krav til kontraktformer og lignende.

Den enkelte indsættelse af NRF skal godkendes i NATO. På nuværende tidspunkt er det ikke klart, om det skal være i enighed mellem alle nationer, dvs. i NATO Rådet, eller om man kan nøjes med enighed i Defence Planning Committee, hvor Frankrig som bekendt ikke er repræsenteret. Selvom den amerikanske forsvarsminister Rumsfeldt er citeret for at have sagt: "at gå i krig uden Frankrig er det samme som at gå på jagt uden en harmonika!" er der alligevel behov for Frankrigs militære kapaciteter til NRF. Men der er også behov for en mekanisme, hvor Frankrig ikke kan blokere for NRF indsættelse af politiske årsager. Der er almindelig accept af, at et land, der har tilmeldt enheder til NRF, skal kunne melde fra til den enkelte operation, idet det i sidste instans er det enkelte lands parlament, der træffer beslutning om deltagelse. Der er altså tale om politisk stillingtagen i 2 takter. Først om man vil tilmelde enheder til NRF i et givet halvår – og det skal som nævnt besluttes 1½ år i forvejen – dernæst om man vil deltage i den enkelte, konkrete operation. Netop på grund af dette politiske aspekt taler nogle lande for, at der skal være indbygget redundans i NRF, så NRF ikke amputeres, hvis enkelte lande situationsbestemt melder fra. Selv om man i Forsvarskommandoen naturligvis anerkender, at det altid vil være et lands suveræne beslutning, om det vil deltage i en operation, vil man her være imod, at der skal dannes en "frameldingskultur". Allerede når man beslutter sig for at tilmelde enheder til NRF, må man være indstillet på, at det forpligter. Ellers undergraves NRF berettigelse hurtigt. Desuden vil alt for megen indbygget redundans kræve store ressourcer.

Et andet politisk aspekt, der drøftes, er forholdet mellem NRF og EU. USA har fra starten lagt megen vægt på at forklare, at NRF ikke vil være en konkurrent til EU's udrykningsstyrke, men at NRF tværtimod vil være en fordel for EU, fordi NRF sikrer en modernisering af europæiske styrker. Det ser også ud til, at NRF – eller i hvert fald dele heraf – i særlige tilfælde skal kunne udlånes til EU.

For god ordens skyld skal forholdet mellem NRF og NATO's partnerlande, dvs. de 27 lande, der er med i Pfp (tallet falder til 20, når de 7

inviterede lande bliver medlemmer af NATO næste forår), også lige nævnes. Det er ikke tanken – i hvert fald ikke i den militære koncept – at partnerlande skal kunne deltage i NRF. En sådan deltagelse ville sænke den militære effektivitet og vanskeliggøre beslutningsprocessen i forbindelse med NRF indsættelse. Endelig ville deltagelse fra partnerlande give NATO-landene færre muligheder for deltagelse. Samtidig er det dog klart, at der på case by case basis kan blive tale om involvering af partnerlande i operationer, f.eks. med overflyvnings- og anløbstilfaldelser, basefaciliteter og opmarchområder, ligesom vi eksempelvis har set det med de centralasiatiske lande under krigen i Afghanistan.

Det forventes, at NRF koncepten skal være fuldt implementeret senest i oktober 2006. Men der er et udbredt politisk ønske i NATO om at levere "noget" allerede fra oktober 2003. Denne første NRF fra oktober 2003 til april 2004 og den næste fra april 2004 til oktober 2004 vil blive kaldt "Implementation NRF". Derefter kommer der 4 kvantitativt større NRF fra oktober 2004 til oktober 2006, og derefter kommer så fulde NRF'er fra oktober 2006, som sagt med en ny hvert halve år.

Dette var en hurtig gennemgang af NRF koncepten, som den ser ud lige nu. Som nævnt er den ikke færdigudviklet.

### **NRF SOM TRANSFORMATOR**

Forslaget om NRF er som nævnt et amerikansk forslag. For en god ordens skyld skal det nævnes, at heller ikke denne amerikanske handling alene kan forklares med amerikanske olieinteresser. I tilfældet NRF bør nævnes i hvert fald tre amerikanske motiver:

Ønsket om at bruge NATO som en Force Multiplier for amerikanske militære styrker er nok det, der fylder mindst. Men militært set kan NRF fungere som et forum for fastholdelse og udvikling af interoperabilitet. Af hensyn til politisk legitimitet har USA et behov for at skabe i det mindste en lille, multinational NATO-styrke, der kan indsættes i front sammen med amerikanske styrker.

Det tredje motiv er, at NRF skal virke som transformator for europæiske styrker, og dette er nok kernen i det amerikanske forslag.

Alt efter temperament kan man opfatte forslaget om NRF som et spark eller en venlig håndsækning til Europa. USA meddelte allerede fra starten, at styrken skulle være et balanceret Allianceprojekt med vægten på bidrag fra de europæiske Alliance-medlemmer. USA vil også bidrage til styrken, men man ville ikke være garant for tilvejebringelse af særlige kapaciteter, som de europæiske nationer rettelig burde anskaffe sig selv. USA har forsøgt sig med andre initiativer for at sætte mere skub i omdannelse af de europæiske styrker efter Den Kolde Krig. Her skal nævnes Defence Capabilities Initiative (DCI), som blev introduceret på NATO-topmødet i Washington i 1999. DCI blev afløst af det mere fokuserede og forpligtende Prague Capabilities Commitment (PCC) på topmødet i Prag. Men i modsætning til DCI og PCC, som dybest set er mangelkataloger og indkøbslister for Alliancen, er NRF mere direkte møntet på operationer og mere fremtidssikret.

Det strategiske sigte med NRF er altså at virke som katalysator for transformation. Dette er understreget i erklæringen fra topmødet i Prag. NRF er derfor heller ikke én fast elitestyrke, men, som nævnt flere gange, en ny styrke hvert halve år. Denne rolle har desværre været helt overset i medierne. En journalist i Danmarks Radio (Ole Åbenhus), præsenterede for et stykke tid siden NRF som "et puslespil, hvor hvert land bidrager med det, de nu engang er bedst til". Intet er imidlertid mere forkert. Hvis det var sådan, ville NRF jo netop ikke drive en udvikling, men fastholde den nuværende situation. Hvor imponerende ville det egentlig være, hvis verdens stærkeste militære alliance med flere millioner soldater kun skulle være i stand til at opstille en enkelt styrke på ca. 21.000 mand?

NRF er ikke en lagkage, hvor et lille land som Danmark fast bidrager med et pyntebær. NRF er snarere "Europaholdet i fodbold", hvor de enkelte nationers deltagelse varierer ud fra en varieret træningsindsats. I perioder vil Danmark slet ikke være repræsenteret eller kun bidrage med en enkelt spiller; i andre perioder vil Danmark efter en målrettet indsats have flere spillere på holdet, måske både i forsvar og angreb, og måske endda stille med anføreren. Forudsætningen for at få spillere på europaholdet er, at man har et landshold at hente potentiale fra. Det er i denne forbindelse helt centralt, at man har en bred talentmasse, som kan

føde alle pladser på holdet. Ønsker landstræneren f. eks at styrke midtbanen, kan Danmark med en målrettet indsats klargøre midtbanespillere til Europaholdet og derved bruge det som drivkraft til at udvikle den danske midtbane. Den teknik og erfaring spillerne opnår i kampene for Europaholdet giver landsholdet et løft, og når spillerne har været på holdet, kan de gå ud og øse af deres erfaringer, styrke andre hold eller virke som trænere for nye spillere. At USA så måske foretrækker at spille amerikansk fodbold og helst så, at europæerne lærte dette, er en anden sag.

Den praktiske mekanisme til at få NRF til at virke som katalysator er, at der skal være en ny NRF hvert halve år, altså NRF 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 ... og så videre. NRF sammensætning vil udvikle sig over tid, efterhånden som trusler, doktriner og teknologi udvikler sig. NRF er altså fremtidssikret.

I NATO's nye kommandostruktur vil den ene af de to nuværende strategiske kommandoer efter amerikansk forbillede blive omdannet til en transformationskommando, der alene skal tage sig af transformation af Alliancens militære kapaciteter. Det er den nuværende Allied Command Atlantic i Norfolk, USA, der bliver til Allied Command Transformation, forkortet ACT. Chefen for denne NATO-kommando bliver dobbelthattet med chefen for den amerikanske transformationskommando, US Joint Forces Command. Det er tanken, at ACT skal have en ledende rolle i udviklingen af NRF og altså stå for fremtidssikringen.

### **DANSK FORSVAR OG NRF**

I der følgende vil der blive redegjort for sammenhængen mellem NRF og udviklingen af dansk forsvar. Påstanden skal her være, at visionerne og ideerne bag NRF i vid udstrækning er anvendelige for dansk forsvars udvikling, og at dansk deltagelse i NRF derfor er et meget velegnet redskab til udvikling af Forsvaret. Langt bedre egnet end Prague Capabilities Commitment, PCC. Fokuserede vi alene på de Alliancemangler, der er nævnt i PCC, kunne det meget nemt føre til en skævvridning af Forsvaret.

Nøgleordene eller temaerne i den følgende gennemgang er 4 områder, som karakteriserer NRF og også bør være styrende for dansk forsvars udvikling. Det er:

- Helstøbte kapaciteter.
- Alsidig værktøjskasse.
- Evne til at være med i den spidse ende.
- Evne til at arbejde militært sammen med andre NATO-lande, dvs. interoperabilitet.

### **HELSTØBTE KAPACITETER**

Tankegangen bag NRF er rådighed over kapable styrker, der er klar og kan indsættes med tilhørende logistik og transportkapacitet. Ikke noget, der på en reaktiv måde først skal bringes sammen, når behov opstår, og hvor vi nærmest starter fra bunden. Den tankegang bør vi overføre på dansk forsvar. Tænk blot på den lange reaktionstid, vi for øjeblikket ser med styrkebidraget til Irak. Det vil også medvirke til at skabe balance imellem kampenheder og den fornødne støtte. I NATO er der et stort misforhold imellem kampenheder og støtteenheder. Der er alt for få af de såkaldte Combat Support og Combat Service Support enheder.

Vi må altså tænke i helheder. Dermed ikke være sagt, at vi ikke skal søge multinationale løsninger eller fx skabe puljer af transportkapacitet, men vi skal bare sikre os, at når vi anskaffer kampenheder, så er der sikkerhed for, at de kan indsættes. Ellers er de jo irrelevante. Hvis prisen for dette er færre kampenheder, må vi acceptere det.

### **ALSIDIG VÆRKTØJSKASSE**

Behovet for en alsidig værktøjskasse og fleksibel anvendelse af denne er evident. Ellers vil Forsvaret ikke kunne dække det brede spektrum af opgaver, der er fastsat ved lov i "Lov om Forsvarets formål, opgaver, organisation mv.", ligesom Forsvaret heller ikke ville være i stand til at reagere på den strategiske uforudsigelighed, som bl.a. 11. september er udtryk for.

Territorialforsvar har siden 1949 handlet om hele NATO's territorium. Danmark har ikke siden 1949 skullet forsvare det danske territorium alene. Der har hele tiden været tale om internationale operationer med deltagelse fra mange lande. Den daglige overvågning og suverænitets-hævdelse er dog stadig en kerneopgave og vil vedblive at være det. Det fik vi senest demonstreret, da NATO forgæves forsøgte at opløse landegrænserne i det integrerede luftforsvar. Terrortruslen eksisterede også før 11. september 2001. Som bekendt indeholdt perioden fra slutningen af 60'erne til 2001 en række terroraktioner i Europa, og allerede i NATOs strategiske koncept fra 1999 er terrortruslen omtalt. Asymmetri har altid været efterstræbt i konflikter for at undgå nedslidningskrige. Konventionelle trusler søger også derhen, hvor modstanden er svagest. En pointe i omtalen af asymmetri burde være, at denne først og fremmest betyder en forskel i spilleregler, herunder opfattelsen af, hvad der er legale mål.

Fremtidens konflikter vil blive meget forskelligartede. Det vil ikke længere være muligt at skelne entydigt mellem konventionel og ukonventionel krigsførelse. Uanset konflikttype vil indsatte styrker kunne blive udsat for både høj- og lavteknologiske trusler. Ikke to militære operationer vil være ens. NATO Response Force har taget højde for dette ved at besidde operativ fleksibilitet i form af en række forskellige kapaciteter og ved at skulle indsættes i hele opgavespektret.

Der er også en moralsk forpligtelse til opgave-, ansvars- og byrdefordeling. Det er uholdbart i længden, hvis andre lande skal sende deres soldater i krig i forreste række, og Danmark blot skal være dem, der flyver de andre soldater til og fra området, eller hvis Danmark alene stiller med et felthospital, der kan lappe de andre landes soldater sammen. Også dette forhold er der taget højde for i NRF, der jo netop skal kunne give politisk legitimitet.

Forestillinger om rollespecialisering eller nichekapaciteter bør manes i jorden, da de er helt ude af trit med det ved lov fastsatte brede opgavespektrum, der bekræftes af viften af mulige fremtidige konflikter og operationer. Under Den Kolde Krig var det anderledes. Der havde vi én, veldefineret trussel at forholde os til. Det muliggjorde specialisering



næsten ned til mindste detalje. Det er omstillingen af denne specialiserede forsvarsstruktur, der her 13 år efter murens fald fremdeles er hovedudfordringen for dansk forsvar.

Rollespecialisering ville også betyde mistet handlefrihed, idet Danmark ville være henvist til at deltage i bestemte operationer – en konsekvens, som de færreste politikere formentlig er indstillet på. Hertil kommer de tydelige renationaliseringstendenser, der kan konstateres i NATO. NATO er ved at udvikle sig til en koalitionsstøttende frem for en kollektiv forsvarsalliance. Det har vi bl.a. set i forbindelse med forsøgene på efter 11. september at blive enige om en koncept for nedskydning af kaprede fly. Det mislykkedes, selv om det integrerede luftforsvar hidtil har været centralt i Alliancen. Nationerne ville simpelt hen ikke afgive suverænitet over eget luftrum, når der ikke længere er tale om en massiv eksistentiel trussel, der alene kan imødegås i en Allianceramme.

Ved rollespecialisering forstår NATO, at en nation opdyrker en bestemt niche ud over eget behov. At man ikke råder over alle kapaciteter er ikke ensbetydende med, at man er rollespecialiseret, lige så lidt som man bliver specialist i cykling, bare fordi man ikke dyrker svømning eller boksning. Det væsentlige er at bevare en god grundkondition. Hvor megen fest er der i at være god til at putte i golf, hvis de andre hellere vil spille ishockey?

PCC er alene et NATO-katalog over nuværende kritiske mangler i NATO. At en kapacitet ikke er nævnt i PCC betyder ikke, at der ikke er behov for den (kampvogne, korvetter og kampfly er fx ikke nævnt i PCC, selv om alle ved, at det er kampafgørende våbensystemer). Hvis der alene fokuseres på danske bidrag til PCC, kan det nemt føre til uønsket rollespecialisering. Dansk deltagelse i NRF vil således være et langt bedre redskab til en balanceret udvikling af Forsvaret - et langt vigtigere fokuseringsværktøj - end danske bidrag til PCC. Dansk deltagelse i NRF skal altså ikke være permanente nichebidrag; derimod bør der sigtes mod en varieret deltagelse med enheder af forskellig størrelse og sammensætning, så der over en årrække kan ske en modernisering af danske styrker i en operativ ramme.

**EVNE TIL AT VÆRE MED I DEN SPIDSE ENDE**

Et andet krav til fremtidens danske forsvar er, at Forsvaret skal kunne være med i den spidse ende, dvs. fokus på evnen til at kunne kæmpe. Dette krav vil være styrende for NRF, idet den skal kunne fungere som Alliancens spydspids, f.eks. være med først inde i operationer som i Afghanistan og Irak. Krig har – når den føres højteknologisk, kvalificeret og med omtanke – objektivt vist sig som et relevant alternativ til andre former for konfliktløsning.

Det er imidlertid en kendsgerning, at såfremt vore kapaciteter ikke er på niveau med vore allieredes, vil vore styrker ikke blive efterspurgt i internationale operationer, og vi risikerer at blive marginaliserede. Forsvarets omstilling til de nye opgaver er derfor helt essentiel for vores fremtid i NATO, ligesom de europæiske NATO-landes transformation er central for bevarelse af det transatlantiske link. Kan forswarets enheder løse kampopgaver, vil de også kunne løse andre opgaver, mens det omvendte ikke er tilfældet. Vi bør ikke glemme Srebrenica.

Heraf kan prioriteringen inden for værktøjskassen udledes. F.eks. bør Forsvaret i en fremtidig "Irak-konflikt" være i stand til at stille med et større bidrag, end tilfældet var. 90'ernes fredsstøttende operationer og Østsamarbejde var rigtigt og succesfuldt, men Forsvaret (Hæren) må passe på, at disse opgaver ikke bliver en fast niche. Påstanden skal her være, at mange i og omkring det danske forsvar stadig lever i 1990'erne og bliver ved med at holde fast i, hvad der var godt dengang. Myten om de gode danske soldater, der er med til at holde fred på Balkan, er blevet så cementeret, at Danmark til krigen i Irak ikke stillede med en eneste kampsoldat på trods af, at Hærens flagskib – Den Danske Internationale Brigade – tilhører 1st UK Armoured Division, som blev indsat. Hvorfor? Fordi vi alle hænger fast i det, der var *comme-il-faut* på Balkan i 90'erne. Vi er fanget i retorik, selvgodhed og materielanskaffelser møntet på fredsbevarende operationer. I vide kredse er der desværre trædestene til en cementering af denne rolle. F.eks. kan nævnes Østersøen som sammenhængende fællesskab, samarbejde med Rusland, CIMIC som dansk kernekompetence, fokuseret dansk fredsbevarende indsats og Forsvarets muligheder for i sammenhæng med varetagelse af internationale opgaver at bidrage til udvikling og fremme af moderne,

demokratiske samfundsforhold. Det sikkerhedspolitiske miljø har ændret sig efter Kosovo og 11. september 2001, og mens Søværnet og Flyvevåbnet følger med i den spidse ende og også synes at ville bevare denne mulighed, sakker Hæren bagud i forhold til egentlige kampopgaver, når der lige ses bort fra Jægerkorpset. Det skal vi ud af, og her kan NRF hjælpe til.

### **EVNE TIL MILITÆRT SAMARBEJDE MED ANDRE NATIONER (INTEROPERABILITET)**

Et tredje krav er evne til militært samarbejde med andre nationer: interoperabilitet. Det er og bliver meget begrænset, hvad dansk forsvar kan udrette alene. NATO er ved at udvikle sig til en koalitionsstøtter i stedet for en kollektiv forsvarsalliance. Artikel 5 er blevet devalueret – tænk på erklæringen 12. september 2001 og den manglende støtte til Tyrkiet i f.m. krigen mod Irak - og i krisestyringsoperationer kan det enkelte land vælge at deltage eller lade være. Men NATO er stadigvæk en enestående ramme for interoperabilitet med en række nationer, som Danmark traditionelt samarbejder med. NATO har i mere end 50 år fokuseret på militær interoperabilitet og er unik på dette område. Der er ikke noget alternativ, heller ikke til at forsøge at fastholde interoperabilitet med USA - en interoperabilitet som fremover forankres i NATO Response Force. Selv Sverige, det mest aktive Pfp-land, halter langt bagefter, fordi det står udenfor og optimerer internt. Dette er kommet til udtryk i det helt forfejlede NORDCAPS samarbejde, hvor Sverige søger at drive et arbejde med at skrive særlige NORDCAPS doktriner.

Nogle plæderer for, at de tre danske værn først og fremmest skal fremelske "jointness" i national ramme, hvilket er uheldigt. I stedet burde fremhæves, at de enkelte værn skal kunne samarbejde med andre nationer, så der ikke suboptimeres nationalt på bekostning af interoperabilitet med andre nationer. Det ville være en de facto isolationisme. F.eks. skal network centric warfare søges i allianceramme, ikke i dansk regi.

Dansk deltagelse i NRF vil være en forudsætning for at bevare interoperabilitet med andre NATO-lande. Ellers bliver vi irrelevante og melder os reelt ud af Alliancen.

## AFSLUTNING

For at summere op, er NRF et banebrydende forslag i NATO's historie. Det er genialt tænkt både med en operativ og en strategisk dimension. Intelligent anvendt vil NRF kunne blive fokus for og katalysator i udviklingen af NATO's, først og fremmest de europæiske styrkers, udvikling. En transformator.

Danmark bør springe på denne vogn, og benytte lejligheden til at sadle om. Hvorfor skal et relativt lille land som Danmark gøre en dyd ud af at være et af de lande, der i årevis på Balkan og andre steder stiller med det i forhold til befolkningens størrelse største bidrag? Hvorfor ikke i stedet satse på kvalitet og first in-first out? Det ligger lige til højre fod. Og lad os så sørge for, at deltagelsen i NRF bliver varieret og frem for alt undgå rollespecialisering, der kun giver kortsigtede fordele. Indsatsklare kapaciteter, alsidig værktøjskasse, evne til at være med i den spidse ende og evne til at arbejde militært sammen med andre NATO-lande er styrende faktorer i NRF og burde også være det for dansk forsvar.

Hvis vi hader forandring, vil vi komme til at hade irrelevans endnu mere.

## NATO SEASPARROW PROJEKTET

af orlogskaptajn T.L. Martinsen

*Forfatteren har siden AUG 2000 været tjenestegørende som dansk repræsentant ved NATO Seasparrow Project Office i Washington D.C.*

### Indledning

I vor foranderlige verden med hurtige skift dukker nye trusler forholdsvis hurtigt op, og våbensystemer forældes følgelig ofte lige så hurtigt. På den baggrund kan det synes uforståeligt, at et luft-til-luft missil, udviklet i 40'erne og 50'erne og i 60'erne ombygget til et overflade-til-luft missil, fortsat kan leve op til dagens operative krav til et luftforsvarssystem. Eller sagt med andre ord: Hvordan kan det være, at Seasparrowsystemet har overlevet i så mange år?

Det samme spørgsmål blev også stillet for 13 år siden af KD Arne Stihøj Pedersen i en artikel i TFS nr. 2 1990 med titlen "NATO SEASPARROW MISSILE PROJECT OG FREMTIDEN", hvor det allerede dengang hed: "Er et missilsystem, der er 20 år gammelt ikke ved at være forældet? Hertil kan kun svares nej, men samtidig tilføjes, at det oprindelige system er blevet udviklet siden introduktionen i begyndelsen af 70'erne." Artiklen beskriver derefter udførligt, hvorledes systemet blev opgraderet i tiden indtil 1990. Det forudsiges samtidig, at "Nato Seasparrow vil være et missil i operativ tjeneste langt ind i det næste århundrede."

Med nærværende artikel ønskes foretaget en opsummerende bedømmelse af det NATO Seasparrowprojekt, Danmark nu i snart 35 år har været en del af. Systemets fortsatte videreudvikling har bevirket, at det danske søværns primære luftforsvarssystem stadig hedder Seasparrow og snart efterfølges af Evolved Seasparrow Missile (ESSM).

### Ændret trusselsbillede

De mange års bibeholdelse af det samme luftforsvarssystem sker til trods for, at et effektivt luftforsvar også for danske orlogsskibe har fået ny betydning efter Sovjetunionens sammenbrud p.g.a. vores stigende

internationale engagement udenfor det tidligere primære operationsområde. Internationale operationer med maritim deltagelse forventes ofte at skulle foregå tæt ved det uroområde, der er årsag til indsatsen. Kystnære operationer er som bekendt meget krævende, især fordi reaktionstiden vil være betydelig kortere end på åbent hav, men også fordi langt flere korttrækkende våben kan indsættes. Et andet forhold er, at de elektromagnetiske forhold forværres således, at sensorer som f.eks. radar- og elektrooptiske systemers ydeevne forringes. F.eks. optræder der ofte mange flere falske radarspor, forårsaget af landclutter fra bevægelige objekter som biler, vindmøller osv. Så selvom danske enheder normalt aldrig vil operere alene, men altid vil deltage som en del af en international styrke, er kravene til luftforsvar meget høje.

Man kan i dag gruppere hovedtruslerne mod moderne orlogsskibe således: kystubåde, miner, terroraktioner fra land, sø eller luft, Unmanned Aerial Vehicles (UAV'er), fly, helikoptere samt ikke mindst sømålsmissiler. Seasparrow og ESSM vil hovedsagelig kunne anvendes mod lufttruslen, men vil snart også få forbedret ydeevne mod mindre overflademål.



*fig. 1*

*Korvetten Niels Juel affyrer Seasparrow fra Mk. 48 Mod. 3 launcher.*

Moderne sømålsmissiler kan affyres fra et bredt spektrum af platforme som: helikoptere, fly, ubåde, overfladeenheder, landbaserede missilbatterier og fra Combat UAV'ere. Der findes i dag en beholdning på mere end 100.000 sømålsmissiler i verden, fordelt blandt mere end 70 nationer. Mange af disse lande er i øvrigt identisk med de såkaldte "slyngelstater" eller potentielle uroområder i verden. Der foregår endvidere en intens forskning og videreudvikling af disse våben for at gøre dem mere og mere effektive, ligesom der fremkommer stadig mindre, mere manøvredegytge og hurtigere missiler, som bliver stadig sværere at opdage og nedkæmpe i tide.

### **Sparrow missilet – et afgørende udviklingstrin frem mod NATO Seasparrow Missile System**

Man har ofte forbundet sænkningen af den israelske destroyer, "Eliath", under seksdageskrigen i 1967 med etableringen af NATO Seasparrowprojektet. Det er uomtvisteligt, at denne episode rystede den vestlige verden og dermed øgede beslutningshastigheden for oprettelsen af NATO Seasparrowprojektet, benævnt NATO Seasparrow Missile System (NSSMS).

Missiludviklingen havde imidlertid været i gang længe før, og en kort oversigt over hvilke stadier der måtte passeres, før disse via Sparrowmissilet blev videreudviklet til Seasparrow, er medtaget her for at give et samlet billede af udviklingen frem mod et af de nyeste systemer, Evolved Seasparrow Missile.

Optakten til udviklingen af et amerikansk luft-til-luft missil blev foretaget i 1946, da et forskerhold blev sat på projekt HOTSHOT. Da man havde konstrueret en missilprototype, udbød man en konkurrence mellem tre firmaer til at designe den optimale styring af missilet. Hovedformålet var at designe et missil til nedskydning af angribende, sovjetiske bombefly.

En serie på tre missiltyper blev derefter projekteret. Eneste forskel var den måde, missilerne blev styret på, altså udformningen af dens styreenhed, normalt kaldet søgehoved eller "Guidance Section".

Den første prototype fik navnet, AIM-7A<sup>0</sup><sup>1</sup>. Missilet var bygget af firmaet Sperry og var en såkaldt "Beam-Rider", der homede på reflekteret energi, når en radar belyste målet. Missilet blev operativt i 1956 på jagerflyene F3H-2M Demon og F7U-3M Cutlass. P.g.a. dårlig ydeevne i lav højde blev det hurtigt udfaset.

Den anden prototype, AIM-7B<sup>2</sup>, var designet af Douglas. Missilet havde en aktiv radar til at styre målfatning og intercept. Den skulle have bevæbnet jagerflyene F5D Skylancer og den canadisk CF-105 Arrow, men US Navy forkastede projektet i 1956, før produktionen indledtes. Tredje prototype blev konstrueret og produceret af Raytheon og benævnt AIM-7C<sup>3</sup>. Missilet havde en semi-aktiv styreform. Inden affyring af missilet belyste en ildledelsesradar målet, og et forventet træffepunkt (Interceptpoint) blev indkodet i missilets computer. Efter affyring fløj missilet mod dette træffepunkt, og vha. to forskellige antenner på missilet modtog og sammenlignede det, dels den reflekterede dobbleradarstråling fra målet, dels den direkte udsendte dobbleradarstråling fra illuminationsradaren på den affyrende platform. De to radarsignaler blev derefter sammenlignet i missilets computer, der kunne korrigere træffepunktet i takt med målets eventuelle afvigende bevægelser.

Det viste sig hurtigt, at netop denne styreform var den mest velegnede, og det blev da også det bærende princip, da Sparrow, som missilet blev navngivet, senere blev videreudviklet til Seasparrow.

En vigtig teknisk forskel på de tre prototyper var, at Raytheon netop havde opfundet miniradorøret, der viste sig at være langt mere stabilt end øvrige radiorør. De første testaffyringer i luften med et Sparrowmissil blev foretaget i 1952. En stor del af disse tests blev udført fra jagerflyet F3-D Skyknight mod balloner i 40,000 fods højde<sup>4</sup>. RIM-7C blev først operativt i den amerikanske flådes flyvevåben i 1958, og i 1962 valgte US Air Force dette missil til at bevæbne F-4C Phantom II. En ny version, AIM-7D, fremkom i 1961. Den havde bl.a. en bedre radar. 7D er den eneste version, der har haft en raketmotor med flydende brændstof. AIM-7E blev introduceret i 1963 med forbedrede egenskaber imod elektronisk jamming (EPM, Electronic Protective Measures)<sup>5</sup>.



### Sparrow missilet i Vietnam- og Golfkrigen

Sparrowmissilet blev i vid udstrækning anvendt under Vietnamkrigen fra 1964 til 1973.

Selvom missilet blev anvendt i flere versioner, stod det noget i skyggen af det samtidige Sidewindermisil, AIM-9. Det kortere rækkende Sidewindermisil er et selvsøgende missil, der v.h.a. infrarød udstråling fra målet styrer sig passivt ind på dette.

Eftersom luftkampene under Vietnamkrigen hovedsagelig bestod af "dogfights" med nordvietnamesiske jagerfly, er det egentlig ganske naturligt, at Sparrowmissilet kun opnåede en succesrate på 10%<sup>6</sup>, mens Sidewinder opnåede 35%. Årsagen til dette ligger i de to missilsystemers forskellige styreformere. Sidewinder skal blot have en måludpegning fra piloten og styrer derefter vha. sit infrarøde søgehoved selv mod målet, mens piloten i et Sparrowengagement forsat skal holde målet belyst med flyets radar, for at Sparrowmissilet kan home sig ind på målet.

På trods af disse lave scoringstal blev i alt 59 nordvietnamesiske fly nedskudt af Sparrow og 79 af Sidewinder ud af de i alt 216 registrerede nedskydninger<sup>7</sup>.

En speciel "dogfight"-udgave, AIM-7E, blev udviklet og introduceret i 1968. Den havde noget kortere rækkevidde, men var mere manøvreedygtig og rettede derfor op på de svagheder, de første års luftkampe havde vist. I 1976 blev AIM-7F introduceret. Denne udgave var et næsten helt nyt design med "Solid State" elektronik, nyt forbedret krigshoved, ny fast brændstof raketmotor med indbygget "Booster". Dette medførte langt bedre manøvreegenskaber, længere rækkevidde og større pålidelighed. I de følgende år blev missilet løbende forbedret med AIM-7M-udgaven i 1982 og senest med AIM-7P i 1989.

Under den senere Golfkrig i 1991 stod Sparrowmissilet for 25 af de i alt 40 nedskudte irakiske fly og helikoptere, mens Sidewinder nedskød 12. Dette skyldtes sandsynligvis det forhold, at de irakiske fly kun i meget få tilfælde indlod sig på nærkampe med de allierede fly. De fleste nedskydninger foregik på større afstande, hvor et Sparrowengagement har betydeligt større sandsynlighed for succes end under dogfights.

### Sparrowmissilets sidste opdatering

En yderligere forbedring af missilet blev forsøgt med AIM-7R. US NAVY startede i 1988 et program, kaldet MHIP (Missile Homing Improvement Program). Formålet var at udvikle et nyt, fælles missilstyresystem til både Sparrow og SM-2 Block 3a (Standardmissil) samt til – (Seasparrow, som i mellemtiden var kommet til, men herom senere). Dette nye system skulle være et dobbeltstyresystem med både et radar- og infrarødt søgehoved. Der blev foretaget mange succesfulde testskydninger både fra fly i luften og fra landbaserede missillaunchere<sup>8</sup>. Det infrarøde søgehoved blev indsat midt i missilets radome. Kort efter affyring var søgehovedet forprogrammeret til at begynde at søge efter målet. Hvis målkriterierne var opfyldt, overgik missilet til infrarød homing på målet. Var det ikke opfyldt, anvendte missilet den normale semi-aktive styring.

Udviklingen for Sparrow/Seasparrows vedkommende blev imidlertid stoppet i starten af 1997, før en produktion kunne indledes<sup>9</sup>. Årsagerne hertil er lidt dunkle; nogle kilder hævder at US Air Force og US Navy<sup>10</sup> ikke ønskede nogen konkurrence mellem AMRAAM<sup>11</sup> (advanced medium-range air-to-air missile) og AIM-7R. En anden kilde hævder, at årsagen for US Navy var økonomisk, idet man ikke mente at have råd til at opdatere Standardmissilet, SM-1, til SM-2 samtidig med en større opdatering af Sparrow og Seasparrow<sup>12</sup>.

Sparrowmissilet AIM-7P bliver således den sidste operative version og vil i takt med produktionen og implementering af AMRAAM blive udfaset i løbet af få år i USA og sandsynligvis også i alle de mange andre brugerlande. Disse tæller i dag: Australien, Canada, Egypten, Storbritannien, Grækenland, Iran, Israel, Italien, Japan, Sydkorea, Kuwait, Saudi-Arabien, Spanien, Taiwan og Tyrkiet.<sup>13</sup>

En britisk luft-til-luftmissilvariant af Sparrow, kaldet Skyflash, er baseret på AIM-7E2. Den har været operativ fra sidst i 70-erne i både Storbritannien og Sverige<sup>14</sup>.

### **Voksende trussel fra sømålsmissiler – starten på seasparrow**

Seasparrowsystemet tog egentlig sin spæde begyndelse allerede i 1964, hvor US Navy bad Raytheon om at udvikle et korttrækkende luftforsvarsmissil baseret på eksisterende våbensystemer. Valget af dette faldt netop på luft-til-luft missilet RIM-7C (Sparrow), og som launcher valgte man at modificere en ASROC-launcher<sup>15</sup> til at kunne indeholde otte missiler. Projektet fik navnet BPDMS<sup>16</sup> (Basic Point Defence Missile System). Det samlede våbensystem viste sig at blive meget stort og tungt, hvilket ikke gjorde systemet særlig egnet til mindre skibstyper som korvetter og fregatter. BPDMS blev operativt i US NAVY i 1969 men, som det senere ses, udfaset i 1984 i takt med implementeringen af NATO Seasparrow Missile System (NSSMS).

Truslen fra det voksende antal sømålsmissiler måtte imidlertid imødegås ved en større udbredelse af luftforsvarsmissiler blandt NATO-landene, og i 1966 fremsatte USA et forslag om en fælles udvikling af et sådant. Forslaget blev fremsat gennem NATOs "Conference on National Armament Directors"<sup>17</sup> (CNAD). Efter EILATH-episoden i 1967 enedes fire lande om at deltage i udviklingen af et letvægts luftforsvarssystem, indledningsvis baseret på BPDMS. Det nye våbensystem fik navnet NATO Seasparrow Missile System.

En Memory of Understanding (MOU) blev underskrevet i 1968 mellem USA, Italien, Norge og Danmark, og dette var den formelle indledning til NATO SEASPARROW projektet<sup>18</sup>. De fire lande dannede et konsortium i NATO-regi til at styre udviklingen af missilsystemet, og man enedes yderligere om at dele udviklings- og produktionsomkostninger samt at medinddrage alle medlemslandene i produktionen. Herved fik Danmark næsten fuld kompensation for udgifterne til systemet gennem medproduktionskontrakter til dansk industri. Sådant var ikke tidligere set i NATO-samarbejdet, og samme opskrift blev i øvrigt senere fulgt ved købet af F-16 til flyvevåbnet, hvilket inkluderede en produktionskontrakt mellem USA, Norge, Belgien og Danmark.

### **Det første Seasparrow missilsystem**

Firmaet Raytheon vandt den indledende udbudsrunde med udvikling af det nye missilsystem. En 3-årig udviklingskontrakt på \$23 mio. blev underskrevet i oktober 1969.



Fig. 2

*RADM Woods underskriver udviklingskontrakten. I bagerste række ses de nationale repræsentanter ved projektkontoret i Washington. KL F. Andersen fra Danmark ses som nummer tre fra højre.*

Man valgte som grundstamme for projektet Sparrow 7-E2, som netop var blevet lanceret. Ud over selve missilet skulle systemet bestå af et ildledelseskomponent og en missillauncher. Missilet blev modificeret med foldbare vinger og finner for at reducere vægten af launcheren og stuvepladsen ombord. Den første udgave af Seasparrowmissilet fik betegnelsen RIM-7H, mens det første samlede Seasparrowsystem blev benævnt Mk.57 og bestod af følgende hovedenheder:

- en eller to radarer (Mk. 91) til at belyse og tracke målet
- en affyringsrampe eller launcher (Mk. 29) med plads til otte missiler
- en computer til at beregne missilengagementer (Mk. 157)
- et sæt radar- og affyringskonsoller (Mk. 86)
- samt selve missilet, Seasparrow, RIM-7H.

Der blev indledende fremstillet i alt tre systemer: To blev installeret på sejlede enheder til operativ test og evaluering - det ene på den amerikanske fregat USS "Downes" og den anden på den norske fregat KNM "Bergen". et sæt blev anvendt som landbaseret test- og træningsenhed.



*Fig. 3  
Seasparrowaffyring  
fra Mk. 29 launcher.*

I 1973 vandt Raytheon tillige den efterfølgende fastpris produktionsskontrakt på \$110.3 mio<sup>19</sup>. Firmaet var endvidere ansvarlig for en fordeling af produktionen mellem de deltagende nationer. Denne blev opgjort i forhold til det antal missilsystemer, landene havde bundet sig til at anskaffe.

Terma i Danmark skulle i denne forbindelse designe og fremstille en modtager til systemet, DISA en piedestal til missillauncheren og Neå Lindberg en statisk omformer. Selenia i Italien skulle bygge operatørkonsoller og Kongsberg i Norge missilcomputeren og radarfundamentet. De resterende komponenter til systemet skulle produceres i USA hovedsagelig af Raytheon.

Dette var som tidligere omtalt det første multinationale samarbejde om udvikling og produktion af et våbensystem i et omfang som dette.

Efter de omtalte tre testsystemer blev det første produktionssystem leveret til Holland<sup>20</sup> og installeret på HNLMS "Tromp" i 1975. Det leverede system var dog uden radar, da hollænderne havde valgt at anvende deres egne belyningsradarer. I september samme år blev det første amerikanske Seasparrowssystem erklæret operativt ombord på flådetankskibet, USS "Kansas City", (AOR 3).

En opdateret Seasparrowversion blev i 1983 indført under betegnelsen RIM-7M<sup>21</sup>. Denne udgave havde en forberet modstandsevne over for jamming, bedre autopilot og et nyt forbedret krigshoved, som tillige

gjorde missilet mere effektivt mod sømål. Samme år nåede man op på i alt 143 bestilte såvel som leverede systemer. Heraf havde US Navy tegnet sig for 83 systemer til hangarskibe, amfibieskibe, destroyere samt tank- og forsyningskibe. En såkaldt H-bygget RIM-7M blev introduceret i 1988. Denne nye udgave havde bl.a. en forbedret ydeevne mod mål i lavere højde.

### **Seneste, større opdatering**

Den seneste version af Seasparrow, RIM-7P, kom i 1991. Den var specielt udviklet til at imødegå de såkaldte "seaskimmers", sømålsmissiler i meget lav højde<sup>22</sup>. Den viste sig imidlertid at have nogle svagheder, hvorfor en softwareopdatering af 7P-versionen, kaldet 7P++, nu er blevet introduceret. Herudover vil der formentlig snart blive tilbudt en yderligere opdatering, der væsentligt vil kunne forbedre Seasparrows træfsandsynlighed overfor små overflademål og stillestående helikoptere. Sidstnævnte regnes i almindelighed for den sidste opdatering overhovedet af Seasparrow, inden de fleste lande indenfor de næste få år skifter til ESSM.

### **Danmarks implementering af Seasparrow**

Danmark installerede i midten af 70-erne sit første Seasparrowsystem (RIM-7H) på fregatten "Herluf Trolle", der samtidig gennemgik en levetidsforlængelse. Skibets agterdæk fik afmonteret alle dybdebombekasteapparater, og en Mk. 29 launcher blev monteret<sup>23</sup>. I agterskibet mellem 40-mm kanonerne blev der bygget to ildledelsescentraler. Ovenpå disse blev installeret to Mk. 91 radarer til belysning af målene. Endelig blev en af skibets to dobbelte 5" kanoner afmonteret, og to Harpoonlaunchere monteret i stedet. "Herluf Trolle" blev operativ efter installationsskydninger den 19. juni 1978 ud for Stavanger. Der blev indledningsvis affyret i alt fire missiler. Senere blev også søsterskibet "Peder Skram" levetidsforlænget med bl.a. Seasparrow. I slutningen af 70-erne og begyndelsen af 80-erne tilgik de tre korvetter af "Niels Juel"-klassen, og disse enheder blev fra starten udrustet med Seasparrowsystemet.

De senest tilgæede enheder, "Flyvefisken"-kl., var for små til at kunne rumme det eksisterende NSSMS-system. Søværnets Materielkomman-

do (SMK) fik derfor modificeret artilleriradaren, Flexfire, samt CI-systemet til at også at kunne bruges som ildledelsessystem for Seasparrow. Endelig fik man udviklet en ny og mindre launcher, benævnt Mk. 48 Mod. 3, til indbygning i en Standardflexcontainer. Launcheren indeholder 6 missiler for vertikal affyring. En kontrakt blev underskrevet i 1994.

Danmark har været deltager i alle missilopdateringer fra RIM-7H og til RIM-7P++, og i de forløbne år har søværnet gennemført både installations-, verifikations- og øvelsesskydninger. I alt 100 Seasparrowmissiler er til dato affyret fra danske enheder. De to seneste affyringer foregik sidste år fra "Niels Juel" og "Ravnen".

### **Licensaftale vedrørende AIM-7C samt AIM-7E**

I slutningen af 60'erne opnåede Italien en licensaftale om en missilproduktion under navnet Aspide. Aspide er baseret på AIM-7C og AIM-7E. Hele systemet med en launcher næsten magen til Mk. 29 bliver kaldt Albatros. Systemet blev operativt i 1978 og har siden været anvendt på de fleste større italienske enheder. Italien købte kun fire NATO Seasparrowssystemer til deres "Lupo"-kl fregatter, men har løbende opgraderet Aspide. Mærkeligt nok fik italienerne allerede dengang også lov til at eksportere dette system til en lang række lande i konkurrence med NSPO's Seasparrowssystem. Således f. eks. til Spanien, som købte både Seasparrow- og Aspidemissiler samt Albatroslaunchere<sup>24</sup>. Spanierne har nu officielt udfaset Seasparrow, men beholdt Aspide på deres seks "Descubierta"-kl. fregatter.

### **Produktion og salg af Seasparrow**

Seasparrowssystemet eller varianter af dette er blevet solgt eller licensproduceret til følgende lande udenfor konsortiet: Japan, Sydkorea, Taiwan, Thailand og New Zealand. I alt ca. 200 skibe indenfor og udenfor konsortiet er i dag udrustet med Seasparrow. Herudover har italienerne produceret ca. 65 Aspide/Albatrossystemer samt ca. 2.000 tilhørende missiler til den italienske flåde samt til 13 andre nationer: Argentina, Brasilien, Ecuador, Egypten, Irak, Kina<sup>25</sup>, Libyen, Marokko, Nigeria, Peru, Spanien, Thailand og Venezuela.

Mere end 62.000 Sparrow og 9.000 Seasparrowmissiler er indtil nu blevet produceret i USA. Japan licensproducerer stadig Seasparrowmissiler, pt. ca. 100 missiler om året<sup>26</sup>, og deres samlede produktion løber op i flere tusinde.

### **Et trist uheld**

Der har lykkeligt nok "kun" været en større ulykke med Seasparrowsystemet. Under en øvelse i Middelhavet affyrede det amerikanske hangarskib USS "Saratoga" (CV 60) den 2. oktober 1992 to Seasparrowmissiler, der ramte den tyrkiske destroyer "Mauvenet"<sup>27</sup> (DM-357). Fem besætningsmedlemmer ombord på skibet omkom, heriblandt skibets chef.

En efterfølgende retslig undersøgelse i USA fastslog, at årsagen til affyringen skyldtes dårlig og ineffektiv træning af det amerikanske betjeningspersonel samt dårlige kommandoforhold f.s.a. hangarskibets våbenofficers muligheder for at overvåge procedurerne i missilengagementer.

Undersøgelsen fandt ingen tekniske fejl ved Seasparrowsystemets apparatur.

### **Industrifordele**

Der har heldigvis vist sig at være langt flere fordele end ulemper ved at være medlem af et konsortium som NSPO. På samme måde som ved F-16 projektet har medlemslandene kunnet deles om udviklings- og produktionsomkostninger, ligesom efterfølgende vedligehold i mange tilfælde har kunnet effektiviseres og koncentreres i enkelte lande. Herudover har udgifterne til den løbende opdatering og udvikling af nye, tilhørende systemer kunnet deles mellem interesserede lande. Endelig har konsortiets medlemmer fået en del af deres indledende investeringer til udvikling af Seasparrowsystemet tilbage, takket være en 10% afgift, der har været pålagt alt Seasparrowudstyr, solgt til nationer udenfor konsortiet<sup>28</sup>.

Seasparrowmissilet kunne måske have været produceret billigere hos en enkelt producent, men i og med alle nationer har deltaget i udvikling og produktion af missilet, har de nationale industrier i stort omfang fået til-



ført teknologi samt arbejdspladser til gavn for de enkelte lande. Værdien af denne medproduktion er meget vanskelig at opgøre, men det er uomtvisteligt, at dansk industri har nydt godt heraf, specielt ved tilførsel af ny teknologi til gavn for også andre projekter.

### **NATO Seasparrow Project Office**

Det blev fra starten besluttet, at konsortiet skulle placeres i Washington D.C. og have en amerikansk projektleder. Projektlederen er den daglige leder af et kontor, der i dag tæller ca. 85 medarbejdere<sup>29</sup>. Større beslutninger om projektets udvikling og budget ledes af en bestyrelse kaldet styrekomiteen, NSPSC (NATO Seasparrow Project Steering Committee) bestående af et bestyrelsesmedlem fra hvert land<sup>30</sup>. Denne bestyrelse mødes hver 6. måned og fastlægger ved enstemmighed den videre udvikling i konsortiet. Bestyrelsesformanden skal i følge MOU'en gå på skift mellem nationernes medlemslande. Der har hidtil udelukkende været amerikanske formænd, hvilket formentlig skyldes praktiske forhold, da man valgte at placere projektet i USA og dermed også valgte at arbejde efter amerikanske forretningsregler. De deltagende nationer har endvidere hver en repræsentant (national deputy) på kontoret, der ved deres daglige arbejde og de ugentlige projektmøder varetager deres landes nationale interesser<sup>31</sup>. Ud over de nationale interesser udfylder hver deputy tillige en position i NSPO's organisation. Den officielle daglige kontakt mellem NSPO og medlemslandene går gennem en såkaldt Single Point of Contact (SPOC)<sup>32</sup>.

Udgifterne til NSPO afregnes i dollar og deles som hovedregel af medlemslandene i forhold til, hvor mange systemer man har indkøbt efter de såkaldte "share formulars", samt hvilke programmer som de enkelte lande har valgt at deltage i. Aktiviteter, der kun omfatter en nation, afholdes alene af denne.

Indskud og betaling fra medlemslandene indsættes på en såkaldt "Thrust Account" i Bank of America. Da landene har forskellige økonomiske procedurer og regler samt regnskabsår, har dette vist sig at være en udmærket ordning. NSPO's regnskabår begynder og slutter 1. oktober.

NSPO-kontoret er under projektlederen i dag inddelt i fire divisioner:

- N-10 Project Operation Division, ansvarlig for økonomi, omkostninger, overholdelse af vigtige terminer og management af civilt ansat personale
- N-20 Standard Configuration Division, med ansvar for støtte og vedligehold af det oprindelige ildledelsessystem (Mk-57) med den drejelige launcher (Mk-29). Ildledelsessystemet anvendes i dag kun af Danmark, Norge og USA. Danmark har dog udskiftet Mk-29 launcheren med vertikal affyrende launcher (Mk-48 Mod. 3)
- N-40 Dutch Configuration/Vertical Launch Division, ansvarlig for støtte og vedligehold af det hollandske ildledelsessystem fra Thales, kaldet Dutch Configuration og Mk. 48 launcherfamilien, der anvendes af Canada, Danmark, Grækenland, Holland, Portugal, Tyrkiet og Tyskland.
- N-50 Missile (ESSM) Division, ansvarlig for udvikling, test, evaluering, indkøb, produktion og vedligehold af Evolved Seasparrow Missile (ESSM).

Siden dannelsen af NSSMS-konsortiet er yderligere ni lande kommet til: Belgien og Holland 1970, Tyskland 1977, Canada, Grækenland og Tyrkiet 1982, Portugal 1988, Australien 1990 og Spanien i 1991. I takt med disse landes deltagelse i projektet blev produktionen af enkeltdele til missilsystemet omfordelt, således at alle lande fik en forholdsmæssig andel af den samlede produktion. Et land, Italien, har i 2001 forladt konsortiet, og Seasparrow er ikke længere operativt her. To af deres fire sidste Seasparrowenheder<sup>33</sup> er ved at blive solgt til Peru.

I NSPO-regi har man også en arbejdsgruppe, kaldet NATO Seasparrow Performance Assessment Group (NSPAWG), der følger Seasparrowssystemets performance i forbindelse med de indberettede skydedata, som alle konsortiets medlemmer sender til NSPO. To gange om året bliver disse data analyseret og dokumenteret i en klassificeret rapport til alle medlemslande. Rapporten bliver gennemgået på halvårige Flight Analysis Meetings (FAM). Denne gruppes aktiviteter har medført mange forslag til forbedring af såvel missilet som til ændringer af de taktiske affyringsdoktriner, de enkelte lande har anlagt. Senest har den bevirket udvikling af RIM-7P++ software til forbedring af engagement af lavtgående sømålsmissiler.

### **Forskellige konfigurationer af NATO Seasparrowsystemet**

Der findes i dag et væld af forskellige konfigurationer af Seasparrowsystemet. Kun et er fælles for alle brugere, og det er selve missilet. Her er en kort oversigt:

#### **Mk. 57**

Den første udgave af NSSMS fik som omtalt betegnelsen Mk. 57 og bestod af en eller to illuminationsradarer, Mk. 91. Herudover bestod systemet af Mk. 29 launcheren, et antal operatørkonsoller og en computer til at beregne missilets træffepunkt. Danmark, Norge, Italien og USA valgte som tidligere omtalt indledende at anskaffe Mk. 57 ildledelsessystem, mens andre nationer udviklede eller modificerede egne ildledelsessystemer.

#### **Dutch Configuration**

Det mest udbredte i dag er det hollandske, som fik navnet "Dutch Configuration (DC)". Dutch Configuration blev implementeret i NSPO i oktober 1988.

Der er udviklet fire forskellige udgaver benævnt cluster I, II, III og IV. Cluster I til III er i princippet alle ildledelsessystemer, der er sammenlignelige med Mk. 57, blot anvendes andre komponenter. Cluster IV er endnu ikke operativt, men anvender APAR-systemet (Active Phased Array Radar).

I dag har Belgien, Canada, Grækenland, Holland, Tyrkiet, Tyskland, Spanien og Portugal forskellige udgaver af det hollandske ildledelseskoncept.

#### **Danmark og Australien**

Danmark valgte at udvikle et mindre ildledelsessystem omkring Flex-fire (9LV200 Mk. 3) til "Flyvefisken"-kl. Australien valgte senere med dansk teknologioverførsel en næsten tilsvarende løsning til deres nye ANZAC-fregatter.

#### **AEGIS**

Amerikanerne har senere også tilpasset Seasparrow til AEGIS-systemet på deres større enheder. Det indgår her i et lagdelt luftforsvar, hvor Standardmissilet engagerer indkommende trusler på større afstande og

RAM eller CIWS<sup>34</sup> på meget kort hold mens Seasparrow dækker det mellemliggende område.

### **MISSILLAUNCHERE Mk. 2**

Den drejelige affyringsplatform, Mk. 29 launcheren, var ved starten af Seasparrowprogrammet ene på markedet. Siden er der sket en omfattende udvikling af vertikale affyringsplatforme, og fordelene ved disse er mange. Her er først og fremmest ingen affyringsbegrænsninger, som man f.eks. har med Mk. 29 launcheren, dersom målet befinder sig på den anden side af skibets overbygning. For det andet er der meget færre bevægelige dele, som kræver vedligehold. Og for det tredje vejer en vertikal launcher meget mindre end Mk. 29 launchersystemet. Derfor er dette system nu ved at være udtjent, og de fleste lande forventes indenfor en kortere årrække at udskifte det med en vertikal launcher.

### **GMLS**

Mk. 29 launcheren fik fra 1981 konkurrence af den vertikalt affyrende Mk. 48 launcher. Forinden havde Canada, mens det endnu var udenfor konsortiet, til Seasparrow implementeret deres egen særlige launcher, kaldet GMLS (Guided Missile Launching System). Den var indbygget i destroyere af IROQUOIS-kl's overbygning. Systemet bestod af to bomme med hver op til fire Seasparrowmissiler, der før affyring blev ført ud gennem en luge i skibets overbygning bagved broen. Launcher-systemet brød ofte sammen og blev aldrig nogen større succes. Seasparrowsystemet er på disse enheder siden blevet erstattet af Standardmissilet.

### **Mk. 41 Launcher**

Den amerikanske Mk. 41 launcher, udviklet af fa. Lockheed Martin, kan bl.a. affyre Standard-, Tomahawk- og ASROC-missiler. Den er også blevet modificeret til at kunne affyre Seasparrow. Missilet lægges ind i en specialudviklet affyringscanister<sup>35</sup>, kaldet Mk. 22. Denne canister blev operativ i 1996 og anvendes af følgende lande: Australien, Canada, Tyrkiet, Grækenland, Holland, Tyskland, Japan, New Zealand og Sydkorea.

For ESSM er den såkaldte Mk. 25 "Quadpack Canister" til Mk. 41 launcheren udviklet. ESSM har ikke nogen vinger, kun nogle små sam-

menklappelige styrefinner. Dette har betydet, at antallet af ESSM-missiler kan firedobles, da hver celle i Mk. 41 launcheren kan indeholde fire ESSM-missiler i stedet for kun et Seasparrowmissil.

US Navy har valgt denne affyringsmetode for ESSM til alle de overfladekampenheder, der har eller skal have Mk. 41 launcheren. Herudover har Norge og Spanien købt Mk. 41-systemet til deres nye fregatter.

### **Mk. 48 Launcherfamilien**

En mindre launcher til vertikal affyring af Seasparrow blev i 1983 implementeret i konsortiet. Den fik betegnelsen Mk. 48 Mod. 0 og var blevet udviklet af Raytheon til den canadiske flåde. Mk. 48 launcheren er indtil nu fremstillet i fire-fem versioner, der alle anvender Mk. 20 canisteren:

#### **Mk. 48 Mod. 0 Launcher**

Mod 0 består i sin grundform af et element med to Mk. 20 canistere og tilhørende udstødningssystem. Det er sat på en ramme og udgør en enhed. På de canadiske patruljefregatter, (CPF) af HALIFAX-kl., er der monteret fire af disse dobbelte canistere på hver side af skorstenen. Det giver en samlet kapacitet på 16 missiler. De japanske destroyere, DD-2230 har et lignende arrangement.

#### **Mk. 48 Mod. 1 Launcher**

Mod 1 ligner meget Mod. 0. Forskellen er, at udstødningen fra hver canister ikke er ført op, men rettes sideværts ud over skibssiden i en vinkel på 90 grader. De hollandske M-klasse fregatter har monteret otte af disse elementer på bagbords side af helikopterhangaren på agterdækket. Den samlede kapacitet giver derfor plads til 16 missiler.

#### **Mk. 48 Mod. 2 Launcher**

Mod 2 er den græske Mk. 48 version. Dette er en launcher nedfældet i dækket med en vandtæt luge i toppen. Launcheren har plads til 16 missiler. - De sydkoreanske KDX-fregatter har den samme konfiguration.

**Mk. 48 Mod. 3 Launcher**

Mod. 3 er det danske system til Seasparrow. Danmark valgte i starten af 90-erne at få fremstillet en mindre udgave af Mk. 48 med plads til seks missiler. En af hovedårsagerne var hensynet til Standard Flex-konceptet og "Flyvefisken"-klassen, som ikke ville have plads eller tonnage til en launcher med et større antal missiler. Senere har "Niels Juel"-kl. fået udskiftet Mk. 29 launcheren med to Standardflexpositioner. Danmark har pt. 10 Standardflexlauncherne til Seasparrow.

**Mk. 48 Mod. 4 Launcher**

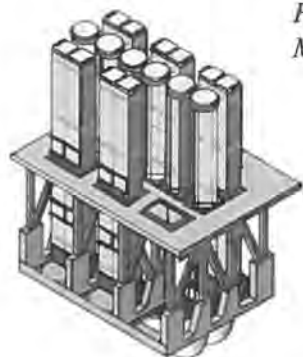
Mod. 4 bliver den nye variant af den canadiske Mod. 0, opgraderet til at kunne affyre ESSM. Det første system skal efter planerne være operativt i 2004, hvorefter canadierne i takt med levering og installation af de nye launcherne helt vil overgå til ESSM.

Mod 5. bliver den græske opgradering af deres Mod. 2 launcher. Projektet køres indledende sammen med den canadiske opgradering af NSPO, men grækerne har endnu ikke besluttet sig for, om de vil følge samme model eller vælge en helt anden launcher.

**DPELS Launcher**

DPELS (Dual Pack ESSM Launching System) er Danmarks nye ESSM-launcher. DPELS har også fået betegnelsen Mk. 56 launcheren og vil i den danske version blive containeriseret og have plads til 12 missiler, fordi ESSM i de nye kulfiberkanister fylder meget mindre end Seasparrow. Den første af de 10 nye launcherne blev leveret sidste år, og i løbet af indeværende år vil søværnet foretage den første affyring af ESSM.

US Navy er i øjeblikket i gang med sidste del af en næsten et år lang udvælgelsesfase for deres erstatningsprogram for Mk. 29 launcheren til deres hangar- og amfibieskibe. Grækenland, Portugal og Belgien overvejer også en mulig udskiftning af deres Seasparrowenheder med mk. 29 launcher til DPELS. Udenfor konsortiet er launcheren tilbudt De Forenede Arabiske Emirater i forbindelse med deres udbud på et missil-system til pojekterede patruljebåde af "Baynounah"-kl.



*Fig. 4*  
*Mk 56 DPELS-launcher*



*Fig. 5*  
*ESSM.*

### **Evolved Seasparrow Missile**

I 1991 enedes 10 af konsortiets medlemmer om at foretage en kraftig opdatering af Seasparrow, således at missilet kunne imødegå truslen også fra manøvrerende og supersoniske missiler.

Dette blev startskuddet til "Evolved Seasparrow Missile" (ESSM), RIM-162. Missilet skulle have en betydelig højere fart og en længere rækkevidde for at kunne imødegå truslen fra primært det sovjetiske SSN-22 Sunburnmissil, men tillige at imødegå en forventet udvikling af andre manøvrerende og supersoniske sømålsmissiler.

De indledende studier fastslog, at udviklingsomkostningerne ville løbe op i ca. \$300 mio. Det viste sig at være umuligt at tilvejebringe dette store beløb blandt konsortiets medlemmer, hvorfor man indgik kompromis ved at genbruge Seasparrowmissilets styresystem. Kontrakten kunne herved nedbringes til ca. \$180 mio., selvom resten af missilet stort set er nydesignet. Det har fået en ny og kraftigere motor, som mere end fordobler hastigheden samt forbedrer dens manøvreevne. Missilet kan nu klare påvirkninger på mere end 50G. Grundet disse opdateringer har det været nødvendigt at øge diameteren på størstedelen af missilet

fra 8" til 10" undtagen ved missilets guidance section i næsen af missilet. I stedet for vinger har missilet nu kun nogle korte finner. Dette har betydet, at man i den nye danske Mk. 56 DPELS-launcher kan pakke to ESSM ned på den samme plads, som et Seasparrowmissil.

Det nye missil har bl.a. også fået et nyt krigshoved med langt større ødelæggelsesevne end det nuværende Seasparrowkrigshoved. Det gamle krigshoved blev i sin tid optimeret til nedskydning af fly. Det havde en sprængladning på 15 kg, og en metalkappe, som ved detonationen blev spredt ud i luften. Stykkerne var beregnet til at rive fly- og missilkroppe i stykker. Ulempen ved dette krigshoved var, at ved nedskydninger på klods hold risikerede man alligevel at blive ramt af større fly- og missilfragmenter.

ESSM's nye krigshoved er nu blevet specielt optimeret til at kunne gennemtrænge et sømålsmissils krigshoved for at bringe det til detonation, således at større missildele ikke vil fortsætte ballistisk efter nedskydningen. Krigshovedet består fortsat af ca. 15 kg sprængstof, men nu med ca. 10 gange så mange små skarpe, hærdede stålterninger, der ved detonation bliver spredt ud. Samlet vægt af krigshovedet er 65 kg. Statiske forsøg med sprængning af det nye krigshoved mod rigtige fly og missiler har været meget succesfulde.

### **ESSM's store potentiale**

Det nye missils ydeevne i forhold til Seasparrow er mangedoblet. ESSM kan endvidere i modsætning til Seasparrow indsættes i 5 forskellige affyringsmodes. Afhængigt af hvor udbygget affyringssystemet er ombord på den affyrende platform, kan operatøren vælge, hvilken mode han måtte ønske inden affyring af missilet. Virkemåden af de forskellige modes er kort beskrevet:

#### **Mode 1, X-band**

I denne mode behøves typisk en X-bånds multifunktionradar<sup>36</sup> til at tracke målet og sende målinformationer til missilet efter affyring. En multifunktionradar er typisk opbygget med tre til fire faste antenner i skibets overbygning. Konstant belysning af målet vil kun være nødvendigt i de sidste få sekunder før intercept. Dette medfører, at hver af



radarens antenner om nødvendigt kan kontrollere ganske mange missiler af gangen.

Tysklands nye type-124 fregatter og Hollands LCF-fregatter bliver snart operative med den såkaldte APAR<sup>37</sup> X-bånds multifunktionradar.

Danmark har deltaget i et nu skrinlagt projekt sammen med Australien, Canada, Holland og USA om at udvikle en ny og mindre udgave af APAR, kaldet SEAPAR. SEAPAR skulle have været udviklet i et samarbejde mellem Thales i Holland og Raytheon i USA, men de to firmaer kunne ikke samarbejde om opgaven. De to firmaer tilbyder nu hver deres letvægts multifunktionradar. Søværnets Materielkommando overvejer pt. de fortsatte muligheder for sådanne systemer til søværnets nye patruljeskibe og måske på sigt også til de fleksible støtteskibe. USA planlægger at anvende X-band, SPY-3 på alle nye enheder som f.eks. LCS<sup>38</sup>, DD(X) og CG(X)<sup>39</sup> samt deres hangarskibe.

### **Mode 2, S-band**

Mode 2 kræver også en multifunktionradar, men den bruges kun til at tracke målet og sende meddelelser til missilet. Belysning af målet foretages af særskilte illuminationsradarer; en enhed har typisk to sådanne illuminationsradarer. Dette system kan også engagere mange samtidigt indkommende mål, men vil dog have mindre kapacitet end X-band pga. de dedikerede illuminationsradarer. Det amerikanske AEGIS-system med SPY-1 radaren på de nuværende krydsere af "Ticonderoga"-kl. og destroyere af "Arleigh Burke"-kl. vil blive anvendt til at styre ESSM. Norge og Spanien har ligeledes valgt en exportversion af dette styresystem til deres nye F-100 fregatter. Aegissystemet består imidlertid af snart mere end 20 år gammel teknologi, hvilket formentlig er en af årsagerne til, at US Navy forventes at ville overgå til det tidligere omtalte x-bånds multifunktionradarsystem for alle deres fremtidige skibsklasser.

### **Mode 3 IMCG (Initial Mid Course Guidance)**

Denne mode kan anvendes, hvis man f.eks. ønsker at skjule en missilaffyring. Missilet affyres under radartavshed og flyver mod en forudbestemt interceptposition. Dette kræver naturligvis, at man forinden har modtaget måldata fra anden side. Målet vil her først blive

belyst få sekunder før intercept. Ulempen er selvfølgelig, at man kan risikere, missilet aldrig vil træffe målet, hvis dette f.eks. har manøvreret sig for langt væk fra det tidligere beregnede interceptpunkt. Denne mode kræver ligesom de to næste (mode 4 og 5) ikke en multifunktionsradar, men blot et traditionelt missilaffyringsystem med en eller flere illuminationsradarer.

#### **Mode 4 HAW (Home All the Way)**

Denne mode kunne med fordel have heddet "Illumination All the Way", for målet bliver konstant belyst, selvom missilet først åbner for sin søgeradar nogle få sekunder før det beregnede interceptpunkt og derefter homer sig ind på målet. Ulempen er ligesom ved mode 3, at hvis det indkommende missil er indstillet til foretage større kursændringer, kan det risikeres, at målet kommer udenfor missilets søgeradars dækningsområde, når denne bliver aktiv, og i så fald vil engagementet ikke lykkes.

#### **Mode 5 THAW (True Home All the Way)**

I denne mode vil målet blive konstant belyst samtidig med, at missilets søgeradar vil søge efter målet. Dette bevirker, at missilet vil følge alle målets bevægelser. Ulempen er her, at missilet risikerer at blive udmanøvreret og miste sin energi, før det kan nå frem til interceptpunktet. Dette kan ske, hvis man affyrer sit missil for tidligt, og det indkommende sømålsmissil f.eks. har indlagte waypoints<sup>40</sup> inden overgang til det afsluttende angreb i terminalfasen eller, hvis et missil weaver<sup>41</sup> kraftigt. Denne mode er helt identisk med den eneste eksisterende mode mod luftmål for Seasparrow.

Herudover er der indført en submode kaldet XTC (Crossing Target Capability). XTC er indbygget i Mode 1 (X-Band) og kan vælges som supplement til mode 3 (IMCG) og 4 (HAW). Kort fortalt bevirker XTC, at ESSM kan engagere næsten tangentielt flyvende mål med meget lav dopplerhastighed og dermed anvendes til områdeluftforsvar. Australien udviklede indledende for egen regning XTC under det såkaldte EEHAW-program<sup>42</sup>. Med denne store forbedring af ESSM's ydeevne er missilet ikke længere "kun" anvendeligt til selvforsvar (Point Defence), men kan også anvendes til forsvar af andre enheder. Derfor vil en mere korrekt beregning nok være Local Area Air Defence Missile<sup>43</sup>.

## Udviklingen af ESSM

ESSM-programmet er inddelt i fire faser:

1. Definitionsfasen med udvikling af koncepter og studier.
2. Fremstillingsfasen med test og udvikling af missilet.
3. Produktionsfasen.
4. Anvendelses- og vedligeholdelsesfasen.

I forbindelse med udvikling af missilet har man udviklet et software-analyseværktøj, der med meget stor nøjagtighed kan simulere et ESSM-engagement og beregne en forventet nedskydnings sandsynlighed kaldet Pkill (Propability of Kill).

Før hver ESSM-affyring har man på denne måde simuleret skydningen og kun fundet meget små afvigelser, der som oftest har været forårsaget af en teknisk fejl ved missil eller affyringssystem. Systemet hedder INTSIM (International Simulation), og det danske søværn har købt systemet til brug for øvelsesplanlægning og udarbejdelse af taktiske doktriner for luftforsvar med ESSM.

Missilet har gennemgået en omfattende række af tekniske afprøvninger bl.a. ved White Sands Missile Test Range i New Mexico. Her har missilet effektivt engageret og (nedkæmpet) måltyper som efterligner SSN-22 og Exocetmissilers<sup>44</sup> flyveprofiler. Disse er efterfulgt af taktiske afprøvninger ved et testområde ud for flådebasen Port Hueneerne i Californien. Man har her anvendt en gammel amerikansk fregat USS "Decantor", nu omdøbt til SDTS (Self Defense Test Ship) som ESSM-plattform. Skibet fungerer, dels som mål for de sømålsmissiler og droner som ESSM skulle engagere, dels som affyrende ESSM-plattform. De fleste test mod supersoniske droner og Harpoonmissiler er foregået med rigtige krigshoveder for at vise, at ESSM virkelig kan eliminere lufttruslerne.

Australien gennemførte som det første land udenfor USA den 20 JAN 2003 en installationsaffyring med ESSM, der forløb helt som planlagt. Man vil efterfølgende foretage en større operativ test med fire affyringer ved Hawaii til efteråret.

US Navy gennemførte i foråret 2003 sin afsluttende test af ESSM, TECHEVAL/OPEVAL, før introduktion i flåden. Rapporten herom forventes frigivet i løbet af september i år. De uofficielle resultater indikerer, at det har været en succesfuld test. Der har til dato været affyret 47 stk. ESSM i forbindelse med udvikling og test af missilet<sup>45</sup>. Den første affyring blev foretaget i september 1998 og den sidste i forbindelse med US Navy OPEVAL i april 2003.

De første danske ESSM-affyringer er planlagt til at blive afholdt i indeværende år, hvor både en "Flyvefisken"-kl. og en "Niels Juel"-kl vil foretage installationsskydninger. De første taktiske ESSM-missiler<sup>46</sup> vil Danmark modtage i løbet 2003.

Sideløbende med den taktiske/operative afprøvning er der blandt konsortiets medlemmer nedsat et såkaldt "Requirements Panel" (RP), som skal indsamle og undersøge fremtidige mulige trusler, som ESSM på sigt bør opdateres til at kunne imødegå. Der er ikke i øjeblikket registreret nogen trusler, der vil kunne opnå operativ status indenfor de næste 5-10 år, som ESSM ikke på nuværende tidspunkt kan håndtere.

### **Den mulige, fremtidige udvikling**

I forbindelse med en evt. fremtidig opdatering har medlemslandene fremlagt deres langsigtede ønsker for et forbedret ESSM-missil, disse er:

Større rækkevidde m.h.p. en bedre Area Air Defence-kapacitet, forbedret effektivitet mod de stadig hurtigere og RCS<sup>47</sup>-mæssigt mindre og mindre sømålsmissiler.

øget modstandsevne overfor elektronisk jamming (ECM).

forbedret evne til nedkæmpelse af stillestående helikoptere,

De første tre mulige opdateringer vil kræve en ny og kraftigere raketmotor samt en ny guidance section (enten semi-aktiv RF og IR eller semi-aktiv RF og aktiv RF). Disse ændringer vil hver især være meget bekostelige og derfor formentlig ikke realisable de første mange år. Det sidste forhold er allerede under implementering, idet man har udviklet en softwareændring til Seasparrow, der afgørende forbedrer mulighederne for engagement af både stillestående helikoptere og mindre over-

flademål. En tilsvarende softwareændring vil snart være tilgængelig også for ESSM.

ESSM har således potentiale til større opdateringer, der medfører, at missilet vil kunne følge trusselsudviklingen, for så vidt medlemslandene vil være villige og have mulighed for at betale for en løbende forbedring af missilet.

### **Alternative missilsystemer**

Der findes en lang række forskellige luftforsvarsmissilsystemer med nogenlunde de samme karakteristika, men kun meget få potentielle konkurrenter til ESSM. De eneste sammenlignelige, reelle konkurrenter i dag er de franske missilsystemer Aster<sup>48</sup> 15 og MICA. De øvrige missilsystemer som f.eks. det israelske Barak, det britiske Sea Wolf, SAN-7 Gadfly i Rusland etc. er alle enten forældede, ikke tilgængelige eller udgået af produktion.

### **Aster 15/30**

Oplysninger om dette missilsystem er noget sparsomme. Udviklingen blev indledt af Frankrig i 1980/81. Nogle år senere, juli 1994, tilsluttede Storbritannien og Italien sig projektet i forbindelse med udviklingen af det fælles fregatprogram, HORIZON.

De første affyringer foregik i 1995. Ved en taktisk afprøvning samme år blev et Exocetmissil nedskudt af Aster. Missilet findes i to versioner, der har samme søgehoved og krigsladning, men forskellige boostere.

Projektet har været præget af mange forsinkelser, men er nu omsider blevet erklæret for operativt på det franske hangarskib, "Charles de Gaulle". Aster 15 har en rækkevidde på ca. 30 km. Missilet vejer ca. 660 kg inkl. booster og har en max. hastighed på Mach 3. Aster 30 har en rækkevidde på ca. 70 km. Vejer ca. 990 kg og kan nå op på en hastighed på Mach 4,5.

Missilet styres i starten henimod målet af den skydende platform. Når missilet er kommet tæt derpå, vil dets egen radar overtage styringen i den sidste del af engagementet. En forholdsvis lille krigsladning medfører, at missilet skal detonere meget tættere på målet end ESSM og Seasparrow. Aster har derfor fire små boostere i midten af missilet (kaldet Pif-Paf), der umiddelbart før intercept skal korrigere missilets

position indenfor en afstand af 2 meter fra målet. Disse boosterne har en kapacitet på 12G.

Den tilhørende Sylverlauncher har i sit grundmodul plads til otte missiler og kan på større enheder sammensættes i grupper med plads op til 64 missiler. Vægten og størrelsen af launcheren er ikke opgivet, men da den skal kunne huse Aster 30 med en længde på 4,8 meter og en vægt på ca. 1 t, kan den nok bedst sammenlignes med den amerikanske Mk. 41 launcher. D.v.s. at mindre enheder under fregatstørrelse kun vanskeligt vil kunne rumme launcheren. Dette vil endvidere være ensbetydende med, at Sylverlauncheren formentlig ikke ville kunne indbygges i en Standardflexcontainer. Den samlede vægt for et Aster 15 missilsystem med launcher og ildledning opgives til ca. 73 tons, mens et tilsvarende ESSM-system med en Mk. 41 launcher og to ildledelsesradarer opgives til 49 tons.



Både Aster 15 og 30 er integreret med enten det fransk/italiensk byggede Arabel ildledningssystem eller det britiske EMPAR, der hver vejer ca. 6 tons.

Asterprogrammet består af tre forskellige programpakker:

Aster 15-SAAM, (Surface-to-Air Anti Missile for Ships Self-Defence and Consort Protection) med en Sylverlauncher til otte missiler.

Aster 30-SAMP/T AD, (Surface-to-Air Medium Range/Land) for landbaseret områdeluftforsvar mod fly og missiler.

*Fig. 6  
Aster 15 affyring*

Aster 15/30-PAAMS, (Principal Anti-Air Missile System) en kombination af selvforsvar og områdeluftforsvar. Der er et samarbejde mellem Frankrig, Italien og Storbritannien. PAAMS består af en 48-celles Sylverlauncher med 16 Aster 15-missiler og 32 Aster 30-missiler.

Astermissilerne er eller forventes at blive implementeret i følgende enheder:

Frankrigs atomdrevne hangarskib "Charles de Gaulle" med 4 Sylver-launchere med Aster 15.

2-4 franske "Horizon"-fregatter med Aster 15/30 i årene fra 2006-2012.

3 "La Fayette"-fregatter til Saudi Arabien med Aster 15.

6 "La Fayette"-fregatter til Singapore med Aster 15/30.

6 italienske "Horizon"-fregatter med Aster 15/30.

"Andrea Doria", Italiens nye hangar/amfibieskib med Aster 15 og

12 britiske type 45 fregatter med Aster 15/30<sup>49</sup>.

Missilet anses for at være den hårdeste konkurrent til ESSM. Aster vandt f.eks. et udbud fra Singapore for et par år siden. Prisen for systemet har ikke kunnet verificeres, men forlydender indikerer, at det i forbindelse med større handler har været tilbudt til en lavere pris end ESSM.

## MICA

MICA står for Missile d'Interception et de Combat Aérien<sup>50</sup>. Missilet blev af MBDA udviklet i starten af 80'erne som et luft-til-luft missil<sup>51</sup>. Denne udgave er i dag operativ i både det franske flyvevåben og den franske flåde. Herudover er det solgt til Taiwan og De Forenede Arabiske Emirater. For tre år siden begyndte MBDA at udvikle en vertikal affyret overflade-til-luft version. Denne udgave havde sin første succesfulde testaffyring i januar 2002. Missilet vejer kun 1/3 af ESSM og har en forholdsvis kort rækkevidde, der opgives til 10 km mod let manøvrerende mål. Det er et såkaldt "fire and forget" missil, der kan fås i to udgaver med enten et infrarødt søgehoved eller en aktiv radar<sup>52</sup>. MICA kan leveres i en letvægts 4-missillauncherudgave.



*Fig. 7*  
*MICA.*

MICA er i øjeblikket i konkurrence med ESSM i De Forenede Arabiske Emirater om en kontrakt på 6 skibssystemer til deres projekterede patruljeskibe af "Baynounah"-kl. Efterfølgende kan kontrakter til yderligere seks "Baynounah"-kl. og 24 "Lewa"-kl. komme på tale. Herudover vil der være mulighed for en opgradering af De Forenede Emiraters nyerhvervede, hollandske S-klasse fregatter af "Kortnaer"-kl samt erstatning af deres mobile HAWK-batterier. Frankrig har efter forlydender tilbudt de første 6 systemer gratis.

### **Delkonklusion**

På baggrund af de tilgængelige oplysninger har det ikke været muligt at foretage en dybtgående sammenlignende teknisk/operativ analyse af MICA, Aster 15 og ESSM. Det kan dog konstateres, at ingen af systemerne er immune overfor jamming, og alle systemer har gode og mindre gode sider afhængig af forholdene. Der er derfor på det foreliggende grundlag ingen særlig årsag til at fremhæve nogen operative fordele eller ulemper ved det ene missilsystem frem for det andet. De forskellige styreformater, aktiv, semi-aktiv og aktiv homing har ligeledes hver deres gode og dårlige sider både med hensyn til jamming og vejr-påvirkninger. Det antages derfor, at også de franske systemer overholder de operative krav, som søværnet stiller til et primært luftforsvarssystem.

Der kan imidlertid peges på flere andre årsager til, at ESSM under disse omstændigheder må anses for at være det bedste luftforsvarsmisil for søværnet frem for Aster 15 eller MICA.



For det første vil Aster 15 og MICA have været dyrere at anskaffe end ESSM. Dette skyldes ikke kun en mulig højere anskaffelsespris for selve missilet, men også fordi de tilhørende launchersystemer for Aster 15 er for store og tunge til at kunne anvendes i mindre enheder end fregatter. Danmark ville derfor i givet fald have været nødsaget til at anskaffe et mindre missilsystem til de mindre enheder og således skullet have vedligeholdt to missilsystemer i stedet for et.

For det andet har vi en materielarv fra Seasparrowsystemet, der uden videre eller med mindre modifikationer har kunnet anvendes til det nye ESSM-missil. Herudover ville nye ildledelsessystemer for ihvertfald Aster 15's vedkommende også have været nødvendig.

For det tredje ville man formentlig hverken med Aster 15 eller MICA have kunnet indgå i et konsortium som NSPO med de mange fordele for søværnet og dansk industri, som vi har set siden dette projekts start i 1968.

### **Fremtiden**

Første generation af sømålsmissiler fra 60'erne og 70'erne som f.eks. Exocet, Harpoon og SSN-2 Styx<sup>53</sup> er i mange tilfælde blevet opgraderet. De har typisk fået kraftigere raketmotorer samt mere effektive søgehoveder og krigsladninger. Dette har medført en kraftig forbedring af deres ydeevne og dermed øget missilernes evne til at gennemtrænge både hardkill og softkill forsvarssystemer.

Udviklingen af moderne missilteknologi vil imidlertid næppe være revolutionerende indenfor de næste 10-15 år. Der vil give ske mindre ændringer, men de fysiske forhold som f.eks. vanskeliggør udvikling af supersoniske missiler med en meget lille RCS og IR-søgehoveder vil fortsat være gældende. Frankrig og Tysklands har for tiden opgivet at udvikle sådanne våben. Dette er formentlig besluttet som følge af, at udviklingsomkostningerne er så høje, at det kun vil være nationer som Rusland, Kina og USA, der fortsat vil have råd til at kunne forske og udvikle disse våbensystemer.

De russiske overlydsmissiler har alle et radarsøgehoved og en formodentlig tilsvarende stor RCS. Dette vil trods deres høje hastighed give nogen kompensation, fordi missiler med en stor RCS vil være lettere at opdage. Men såfremt man kan opnå hastigheder væsentligt over mach 2 samtidig med – og dette er vigtigt – en meget lille RCS, vil sådanne missiler kunne volde betydelige problemer for et luftforsvar.

Boing indledte i 1999 et missilprogram m.h.p. at udvikle et supersonisk missil med en rækkevidde på 600 sømil og en hastighed mellem mach 3,5 og 7<sup>54</sup>. Missilet forventes operativ omkring 2010. Sømålsmissiler med disse hastigheder vil kun vanskeligt kunne bekæmpes uden et meget effektivt, lagdelt luftforsvar med langtrækkende sensorer og flere luftforsvarssystemer. Udvikling og udforskning i forbindelse med nye våbensystemer til at supplere luftforsvarsmissiler og hurtigskydende maskinkanoner for at imødegå denne trussel drives derfor intensivt. Systemer som f.eks. laser- og kinematiske våbentyper vil derfor muligvis snart være indenfor rækkevidde<sup>55</sup>.

De fleste nye missiler vil i den nærmeste fremtid formentlig stadig være subsoniske. Eksempelvis har Norge investeret store midler i fremstilling af små missiler til kystnære operationer, og lignende passive og meget små missiler vil med nye imaging IR-sensorer være meget svære at jamme eller vildlede. Set i et sådant perspektiv vil der fortsat være et stort behov for hardkillvåben som ESSM.

Lufttruslen vil dog være langt mere nuanceret end blot missiler. I de senere år har det danske søværn overvejende haft kystnære opgaver i forbindelse med fredsstøttende og fredsskabende missioner, og netop i forbindelse med sådanne operationer har der, som påpeget, kunnet tages en række nye våben i brug mod de maritime enheder. Det kan være mindre håndholdte våben- og missilsystemer affyret fra land, småbåde, vandscootere o.lign. Siden angrebet på USS COLE i OKT 2000 og World Trade Center i SEP 2001 er kamikazeprincippet igen blevet taget i anvendelse også mod maritime mål. Denne form for asymmetrisk krigsførelse kan et missilluftforsvarssystem som ESSM for såvidt angår mindre overfladefartøjer og fly udmærket bruges imod. Men mod de øvrige trusler må der bringes andre midler i anvendelse.

### Konklusion

Søværnets fordele i et konsortium er som beskrevet, at man deles forholdsmæssigt om udgifterne i forbindelse med udvikling, produktion, vedligehold, studier og senere opdateringer.

Dette har givet Danmark en enestående mulighed for at kunne implementere et ellers meget dyrt våbensystem og løbende holde dette opdateret, hvilket en relativ lille, maritim nation sjældent selvstændigt ville være i stand til.

Herudover har det ikke mindst vist sig at være en uvurderlig fordel, at data for alle konsortiets skydninger bliver samlet i en database, og at de efterfølgende analyser om systemets performance deles med alle. Disse analyser har på trods af et minimum af egne missilskydninger givet søværnet grundlag for at udvikle taktiske doktriner for anvendelse af Seasparrow. - Nøjagtig de samme fordele vil i fremtiden også være gældende i forbindelse med ESSM.

Såfremt Danmark havde valgt et andet missilsystem som f.eks. Aster 15 eller MICA ville vi være gået glip af en organisation som NSPO, idet Frankrig i hvert fald i skrivende stund ikke har en tilsvarende organisation at tilbyde.

Industriens fordele er ikke først og fremmest arbejdspladser. Dem burde vi have fået alligevel i form af modkøbskontrakter, men snarere at medproduktionen tilfører landet ny teknologi og indsigt, som dansk industri kan anvende på andre produkter.

For Danmark er ESSM derfor formentlig vores eneste økonomisk realistiske mulighed for at besidde et missilsystem med evne til områdeluftforsvar, om end rækkevidden i øjeblikket er i underkanten af andre Area Air Defencesystemer. Det synes derfor kun naturligt, at søværnet fortsætter med ESSM som sit hovedluftforsvarsvåben.

**NOTER**

- 1 Benævntes indledende, AAM-N-2, indtil det amerikanske forsvar ændrede betegnelserne i 1962.
- 2 Benævntes indledende XAAM-N2a i 1951/52 fik den præfixet XAAM-N-3. (X = prototype)
- 3 Benævntes indledende AAM-N-6.
- 4 Herudover var der en række forhold, som gjorde Raytheon til den foretrukne samarbejdspartner. Fa. Sperry var på den tid meget autokratisk og behandlede sine kunder med stor arrogance. Douglas var hele tiden bagud med de lovede leverancer, mens Raytheons udgangspunkt var: "Hvornår skal missilet leveres?".
- 5 [www.designation-systems.net/dusrm/m-7.html](http://www.designation-systems.net/dusrm/m-7.html), Directory of US Military Rockets and Missiles AIM/RIM-7 by Andreas Parsh, 2002.
- 6 Der var endvidere forskel på, hvordan US Navy jagere og US Air Force jagere anvendte Sparrow. US Air Force Phantoms affyrede i starten alle fire sparrowmissiler mod målet, mens US Navy Phantoms som hovedregel kun affyrede et missil ad gangen.
- 7 US Air-to-Air Victories in the Vietnam War  
<http://home.spynet.com/~anneled/usvictor.html>.
- 8 Missillaunchere findes i mange afskygninger, men er i princippet blot en affyrringsrampe for et våbensystem. Det kan være et missilophæng og affyrringsrampe (pylon) på et fly, eller bevægelige, styrede ramper, som kan være både land- og skibsbaserede. I visse missilsystemer er hvert missil anbragt i en speciel affyrringsbeholder kaldet kanister (eng. Canister). En launcher af denne type vil derfor mekanisk bestå af et antal missilkanistere samt en ramme eller struktur til at fastholde disse.
- 9 Mr. Jim Nelepovitz, Naval Weapon System Division (NWS), China Lake, CA.
- 10 US Navy har to materielkommandoer: NAVAIR og NAVSEA. Den første tager sig af alle flybårne- og flyrelaterede systemer, men er ansvarlig for både Sparrow og Seasparrow. NAVSEA tager sig af alle øvrige systemer. Sparrowmissilet har i øvrigt større udbredelse i USA end Seasparrow.
- 11 AIM-120
- 12 [www.dote.osd.mil/reports/FY96/96AIMRIM7R](http://www.dote.osd.mil/reports/FY96/96AIMRIM7R), DOT&E Annual Report 1996.
- 13 AIM-7 Sparrow III \* USA Ø Anti-Air. <http://www.novia.net/~tomcat/aim-7.html>
- 14 [www.fas.org/man/dod-101/sys/missile/row/skyflash.htm](http://www.fas.org/man/dod-101/sys/missile/row/skyflash.htm).
- 15 ASROC-launcheren (Anti Submarine Rocket) var tidligere udviklet fra et 3"/50 kanonfundament.
- 16 I starten havde projektet navnet IPDMS (Improved Point Defence Missile System)

## NATO SEASPARROW PROJEKTET

- 17 CNAD's formål er at identificere områder, hvor NATO's medlemslande kan samarbejde om analyse, udvikling og produktion af militært udstyr og våben-systemer.
- 18 Den første styrekommite for det nye projekt bestod af viceadmiral I.B. Rodholm, Danmark, general Sverre L.B. Hamre, Norge, kommandør Legnaioli, Italien og viceadmiral Mark L. Woods, USA.  
NATO Seasparrow Office. (1978). Ten Years of International Cooperation and Progress (Brochure).
- 19 NSPSC Decision #151.
- 20 Holland var blevet medlem af konsortiet i 1970.
- 21 Betegnelsen, RIM, er en amerikansk forkortelse, som gives til alle US NAVY/Marine Corps overflade-til-luft missiler.
- 22 De første "seaskimmers" havde en ca. flyvehøjde mellem 50 og 100 meter, mens nyere typer flyver mellem 5 og 15 meter. Typer som f.eks. SSN-22, Sunburn, menes at have en flyvehøjde på ca. 5 meter. Det nye norske sømålsmissil, (NSM), hævdes at ville kunne flyve i en højde af kun 3 meter.
- 23 I agterskibet umiddelbart bagved Mk. 29-launcheren var skibet modificeret med et ammunitionsmagasin med plads til yderligere otte Seasparrowmissiler.
- 24 Aspidemissilet og Albatroslauncheren bliver i dag forhandlet af den samme industrigruppe, MBDA, der bl.a. også forhandler Aster 15/30, MICA og Sea Wulf. De to førstnævnte er p.t. de hårdeste konkurrenter til Seasparrowmissilet efterfølger Evolved Seasparrow Missile (ESSM).
- 25 Det kinesiske missil PL-11 er baseret på Aspide og blev solgt til Kina sidst i 80-erne. Senere leverancer blev tilbageholdt efter de internationale sanktioner mod Kina i forbindelse med massakren på Tiananmen Torvet i juni 1989.  
[www.fas.org/man/dod-101/sys/missile/row/aspide.htm](http://www.fas.org/man/dod-101/sys/missile/row/aspide.htm).
- 26 Japan vil fortsætte denne licensproduktion frem til 2006. Herefter forventes de at indlede en licensproduktion af ESSM.
- 27 Tidligere USS "Gwin" (DD 772) en "Allen M Sumner"-kl fra Den anden Verdenskrig. Skibet blev overført til den tyrkiske flåde i 1972.
- 28 NSPSC Decision #169.
- 29 NSPO har ingen kompetence over Seasparrowmissilet, der administreres af den amerikanske flådes materielkommando, NAVAIR (Naval Air Systems Command) Alle Seasparrowmissiler er solgt under Foreign Military Sales kontrakter (FMS-cases)
- 30 Danmarks styrekommitemedlemmer har siden projektets start været repræsentanter fra SMK:  
KA I.B. Rodholm, 1968-76  
KA J. Ph. Rasmussen, 1976-86  
KA H. Dynnes Hansen, 1986-89  
KK V. Hansen, 1989-91

- KA S. Torp Petersen, 1991-93  
 KK A. S. Pedersen, 1993-95  
 KK S. Thostrup, 1995-99  
 KK J. Hansen, 1999-03  
 KK C. Nielsen, 2003-
- 31 De danske nationale repræsentanter ved NSPO har været:
1. OK F. Andersen, 1968-72
  2. OK N. Torp, 1972-76
  3. OK E. Ernstsens, 1976-80
  4. OK H. Dahlsgaard, 1980-84
  5. OK N. Buhl, 1984-88
  6. OK L.H. Skotte, 1988-91
  7. OK A.S. Pedersen, 1991-93
  8. OK T. Poulsen, 1993-96
  9. OK S. Beck, 1996-00
- OK T.L. Martinsen, 2000-03  
 OK J. Simonsen, fra AUG 2003-
- 32 De danske SPOC'er har været:
1. ING J.E. Jensen, 1976-2002
  2. ING S. Ø. Jensen, 2002-
- 33 Korvetter af "Lupo"-kl.
- 34 RAM (Rolling Airframe Missile), CIWS (Close-in Weapons System) Feks. Vulcan Phalanx 20 mm Gun.
- 35 En canister anvendes til at transportere missilet i samt som affyrringsrampe efter den er blevet monteret i launcheren.
- 36 En traditional X-bånds illuminationsradar kan i princippet også anvendes, den har dog en række operative begrænsninger som f.eks. i forbindelse med håndtering af flere samtidigt indkommende luftmål.
- 37 Advanced Phased Array Radar.
- 38 (LCS) Littorial Combat Ship forventes tidligst indført fra 2006.
- 39 Nuværende betegnelser for US Navy's nye planlagte destroyere og krydsere. Destroyerne forventes indført i 2008 og krydserne efter 2011.
- 40 Waypoints er forudprogrammerede punkter, som sømålsmissilet vil styre efter for, dels at vanskeliggøre nedskydning, dels bringe forsvaren i tvivl om missilets egentlige mål.
- 41 Weaving i betydningen "at sno sig". Sømålsmissiler kan foretage variable kursændringer i siden og/eller i højden på sin vej ind i mod målet med henblik på at vanskeliggøre målfatning, tracking og nedskydning.
- 42 EEHAW (Enhanced Home All the Way)
- 43 Der findes i NATO ikke nogen entydig definition af rækkevidden for et Area Air Defencemissil. US Navy hævder, det skal kunne række ca. 30 sømil (hvilket

- svarer til deres gamle Standardmissil, SM-1's rækkevidde), mens Royal Navy hævder en rækkevidde på 24 sømil ( hvilket svarer til rækkevidden for Sea Dart).
- 44 Exocet betyder flyvefisk.
- 45 De 47 affyringer har været fordelt som følger:  
 CTV, (Controlled Test Vehicle) 4 affyringer  
 GTV (Guided Test Vehicle, 5 affyringer  
 S-Band, 4 affyringer,  
 AEGIS Risk Reduction, 1 affyring,  
 At Sea Test, 15 affyringer  
 At Sea Test, US-only, 3 affyringer  
 Australiens First of Class, 1 affyring,  
 US Navy TECHEVAL, 2 affyringer  
 US Navy OPECAL, 12 affyringer,
- 46 Der er til dato produceret og kontraheret over 800 ESSM-missiler, siden den indledende produktion af testmissiler blev indledt i midten af 90-erne.
- 47 RCS (Radar Cross Section) er en radarmæssig betegnelse, der bruges for at beskrive et måls størrelse. Et mål med en stor RCS vil kunne detekteres af en radar på længere afstand end mål med mindre RCS. RCS angives i m<sup>2</sup>.
- 48 Aster betyder asters på fransk.
- 49 Jane's Defence Review, SEP 2001, Cruise Control by Mark Hewish and Charles Gilson, pp. 57.
- 50 Luftkamp- og interceptmissil.
- 51 MBDA er en sammenslutning af stort set alle de europæiske missilfabrikanter i Tyskland, Frankrig, Italien, Spanien og Storbritannien.
- 52 www.janes.com. Naval Weapon Systems p. 377
- 53 Styx el. Stih's var en mørk og uhyggelig flod i den græske og romerske mytologi, hvor Charon sejlede de dodes sjæle over floden til underverdenen. (The World book of Encyclopedia, 18, p 746)
- 54 Disse høje hastigheder og store rækkevidder kan opnås med de såkaldte scramjetmotorer, som for tiden er under udvikling, og som har betydelig forøget ydeevne.
- 55 US Navy arbejder for tiden intenst med udvikling samt udforskning i forbindelse en såkaldt Electromagnetic Rail Gun til de nye destroyere (DDX) med mundingshastigheder på mange km/s og rækkevidder på flere hundrede km. Kanonen forventes operativ omkring 2015.

## SØMILITÆRE NOTER

### ANGÅENDE ORLOGSFLAGETS FARVE

Et af de spørgsmål man som orlogshistoriker ofte bliver spurgt om, er hvorfor den røde farve, som anvendes på det splitflag, som Søværnets skibe fører, er mørkere end det, der ses i alle andre anvendte Dannebrogslag, såvel stutflag som splitflag. Hvordan denne tradition er opstået kan der imidlertid ikke gives en endegyldig forklaring på.

Der blev fastsat et flagreglement for Søetaten i 1696. I dette reglement står der dog ikke noget bestemt om, hvilken nuance af rød, der skal anvendes. De til reglementet tilhørende farvede flag fremviser en mørkere rød end den, der anvendes til Dannebrog i dag. Om dette er tilfældigt vides ikke.

Vi véd, at det i 1781 i reglementet for Det kgl. Grønlandske Handelskompagni fastsattes, at kompagniets skibe skulle føre et splitflag, hvis røde farve skal være af "mørkere dug end det, der er anordnet for kongens flåde". Dette tyder således ikke på, at Søetaten og Flåden på dette tidspunkt havde et flag med en mørkere rød dug, end hvad der ellers anvendtes. En orlogsvimpel, som skulle være fra 1780erne, der stadig er bevaret, viser imidlertid en rød farve, som vi vil opfatte som mørkere end den højrøde farve, der anvendes i dag til det almindelige flag..

Uden at det kan spores i reglementer og bestemmelser kan det konstateres på grundlag af det faktisk bevarede materiale, i form af flagbøger og afbildninger, at der i løbet af 1800-tallet udviklede sig tre forskellige røde nuancer til Dannebrog. Nationalflaget eller handelsflaget (koffardiflaget) var nærmest højrødt, mens kongeflaget og orlogsflaget hver havde deres mørkere nuance.

Omkring 1830 betegnes de flag, der fremstilles til kongen ved Sejlmagerværkstedet på Holmen, som højrød, dog senere benævnt 'kongerød'.



Først i 1902 ses den røde farve til orlogsflaget i et reglement betegnet som værende 'kraprød', en mørk rød farve fremstillet af farvestoffet fra en bestemt plante. Det er første gang, at den røde farve nærmere defineres og beskrives.

I publikationen Danske Flag og Kommandotegn fra 1905 beskrives såvel det almindelige flag som orlogsflaget med farven rød.

I Flagkommissionen af 1907 ændredes denne farve overraskende til 'dybrød', gældende for begge kategorier.

I Søværnets Flag- og Honnørreglement af 1925 benævnes orlogsflagets farve som 'kraprød', men i 1932, samt i Flagreglement for Søværnet af 23.10.1939 bliver den betegnet som dybrød.

Ligeledes i 1939 kaldes i et flagreglement farven på nationalflaget for 'klar rød'

Man kan følge udviklingen af orlogsflagets farve i de forskellige udgaver af Lærebog for Orlogsgaster. I udgaven fra 1953 betegnes farven på både nationalflaget og orlogsflaget som 'dybrød'. I udgaven fra 1959 betegnes nationalflaget som 'klar rød' og orlogsflaget som 'dybrød'. I Grundbog for Orlogsgaster af 1979 anføres, at orlogsflaget er 'af dybrød farve (orlogsrød) med hvidt kors'. Nationalflaget anføres som værende 'dannebrogrødt med hvidt kors'. Som noget nyt står det anført, at 'i dag benyttes splitflaget i en lysere farvetone af hæren, flyvevåbnet og øvrige statsinstitutioner'. Senere hedder det i samme udgave, at 'Søværnets landtjenestesteder fører inden for flagtiden splitflag af samme dimensioner som orlogsflaget, men til forskel fra dette er splitflag af en lysere rød farve (dannebrogrød)'.

I den nugældende FKOBST 202-4 om ceremoniel i forsvaret kan man se at orlogsflaget og kommandotegnene, der anvendes om bord på Søværnets skibe, er mørkere end nationalflaget.

Den udviklede tradition må dermed siges, at være blevet accepteret fuldt ud.

Svaret på det spørgsmål, der blev stillet her i noten, er således, at Søvær-

net i løbet af 1800-tallet uden noget formelt grundlag har skabt en tradition, der går ud på, at det flag, som anvendes af orlogsskibe og orlogsfartøjer - såvel flag som gøs og kommandotegn - har en mørkere rød farve end det dannebrog, der anvendes i land. Farven betegnes i nyere tid - helt uden formel hjemmel - som 'orlogsrød'. Det her nævnte forhold ses første gang i et reglement fra 1902. Som anført gælder traditionen kun det sejlene materiel. Søværnets institutioner og landetablisseringer flager således med splitflag, der er den almindeligt anvendte farve (dannebrogrød).

Forklaringen på ønsket om til søs at føre et flag af en mørkere rød farve skyldes utvivlsomt, at et flag med en sådan farve ses bedre end et flag med en lysere rød farve. Tilbage i 1700-tallet kan brugen af den mørkere røde farve være affødt af behovet for under sejlads i Middelhavet, især når der ikke var tale om splitflaget, for at kunne skelne Dannebrog fra det maltesiske flag, som ligeledes var rødt med et hvidt kors. Normalt indsattes kongens monogram i det hvide kors for at betone denne forskel, men farvenuancen kan også have tjent det samme formål.

*HCB*

## NEKROLOG

### Georg Løkkegaard Smidt-Jensen

(1592) Kommandørkaptajn Georg Løkkegaard Smidt-Jensen blev født den 16. august 1918 i Løvel i Viborg Amt som søn af brugsforeningssuddeler Niels Kristian Smidt-Jensen og hustru Hansine Kathrine f. Løkkegaard. Efter studentereksamen i 1938 fra Rungsted Statsskoles Kostskoleafdeling blev han optaget som søkadetlærling.

Den 9. april 1940 var Smidt-Jensens klasse som C-kadetter tilkommanderet en VP-ekserverskole på kaserneskipet 'Fyen' på Holmen. Syv af klassens kadetter – blandt dem kadet Smidt-Jensen – bemægtigede sig kasernens motorbåd og sejlede til Sverige i den hensigt at tilslutte sig de norske styrker, som endnu bekæmpede den tyske invasion. Tilladelse til passage nordpå gennem Sverige blev ikke givet af de svenske myndigheder, som i stedet internerede kadetterne sammen med bl.a. tyske og andre flygtninge i en nedlagt pigeskole 'Himmeriksgränden' i Helsingborg. Kadetterne blev nogle måneder senere returneret til Danmark, hvor man belønnede initiativet og kampiveren med 14 dages betinget kvarterarrest og med at sætte holdet et år tilbage, således at Smidt-Jensen kom til at tilhøre det kadethold, hvis udnævnelse blev midlertidigt udsat af begivenhederne den 29. august 1943.

Fra marts 1944 til maj 1945 arbejdede Smidt-Jensen med dækningsnavnet 'Stærke' eller 'Søren Jensen' som et af de såkaldte 'Skovsvin' for Marinestabens illegale transporttjeneste. I denne periode lykkedes det ham, som en af de få, at undgå arrestation eller at være nødsaget til flugt til Sverige.

Den 7.7.1944 blev Georg Smidt-Jensen gift i Holmens Kirke med Kety Kristiane Hansen

Kort efter befrielsen den 5. maj 1945 fulgte udnævnelsen til søløjtnant

II og umiddelbart efter til søløjtnant I med tjenestealder fra henholdsvis 1.10.1943 og 1.10.1944.

Fra juli til oktober 1945 var Georg Smidt-Jensen tilkommanderet inspektionsskibet 'Godthaab' til tjeneste i grønlandske farvande. Herefter fulgte tjeneste som chef for ministrygeren 'MR 154' samt ved Søminevæsenet, torpedobåde af 'Willemoes'-klassen samt i sommeren 1948 fregatten 'Holger Danske' på artilleriskoletogt.

Georg Smidt-Jensen var fra juni 1948 til november 1951 ved Søminevæsenet, herunder i perioder dels fører af torpedotransportfartøjer 'Sleipner' dels til tjeneste ved torpedostationen Kongsøre.

Fra oktober 1949 til juni 1950 gennemgik Smidt-Jensen den svenske torpedoofficersuddannelse om bord i jageren 'Uppland' og var fra 1950 til 1952 lærer i torpedolære ved Søofficersskolen.

Den 20.11.1950 blev Georg Smidt-Jensen udnævnt til kaptajnløjtnant og var fra november 1951 til december 1952 tjenstgørende som næstkommanderende i 'Willemoes'.

Den 1.11.1952 fulgte udnævnelsen til orlogskaptajn og i det følgende år gennemgik han den norske marines stabsskole i Oslo efterfulgt af tjeneste ved H.Q.Allied Naval Forces i Kolsås indtil 5.4.1956.

Efter hjemkomsten til Danmark fulgte en periode i Søværnsstabens O-afd. sluttende den 1.10.1958 med overgang til sejlene tjeneste som chef for patruljebåde af 'Willemoes'-klassen, som chef for Torpedobådseskadren og i en periode som chef for dennes depotskib 'Hjælperen'.

Den 16.10.1961 blev Georg Smidt-Jensen chef for fregatten 'Thetis' med fiskeriinspektion på Færøerne, og fra 1.4.1962 til 1.8.1964 tjenstgjorde han ved H.Q.Allied Forces, Baltic Approaches, i Karup. I denne periode fulgte udnævnelsen til kommandørkaptajn.

Den 4. oktober 1965 blev Smidt-Jensen udnævnt til R.af Dbg. og den 4. oktober 1971 til R.I af Dbg.

Den 1.8.1964 blev Georg Smidt-Jensen efter ansøgning sat uden for nummer og ansat som distriktsleder af 1. grad i Hjemmeværnet med tjeneste som stabschef hos Marinehjemmeværnsinspektøren og pr. 1.8.1967 overført til tjenestemandsansættelse som kommandørkaptajn i Hjemmeværnet.

I perioden 1.12.1964 til 25.11.1965 var Smidt-Jensen fungerende Marinehjemmeværnsinspektør og fra 1.1.1973 chef for Marinehjemmeværnsdistrikt I i Aarhus, fra hvilken tjeneste han med flotillernes steam-past gik på pension med udgangen af august 1978.

Fra Aarhus flyttede familien til Knebel Vig på Mols, hvor Georg Smidt-Jensen med sin kone Ketty kunne dyrke sin hobby som fritidsfisker fra egen båd og i øvrigt dyrke familielivet med deres tre børn fordelt med sønnerne Steen og Niels Peter henholdsvis i København og Nordjylland og datteren Jette i USA – og med dem børnebørn og oldebørn.

I denne periode ydede han en stor indsats i det maritime foreningsarbejde, bl.a. som formand for Ebeltoft Marineforening og i Selskabet Fregatten Jyllands Venner. I en periode sad han således også i Fregatten Jyllands bestyrelse som Søværnets repræsentant.

Georg Smidt-Jensen havde arvet anlæg for gymnastik og atletik fra sin moder, som var foregangsmand for kvindegymnastikken på sin jyske hjemegn. Som elev på Rungsted Statsskole og senere på Søofficersskolen var han den absolutte top-idrætsmand. Evnerne gik videre til hans ældste søn Steen – nu overlæge på Hvidovre Hospital – som blev dansk og nordisk mester i tikamp og derefter repræsenterede Danmark i denne disciplin i 1968 ved de olympiske lege i Mexico og i 1972 ved den olympiske lege i München med Georg Smidt-Jensen og fru Ketty på tilskuerpladserne.

På denne baggrund var det en voldsom ændring af et aktivt liv, at den humorfyldte og farverige person, Georg Smidt-Jensen, måtte underkaste sig alvorlige hjerteoperationer, som ændrede hans livsrytme. Huset i Knebel Vig blev afhændet, og familien flyttede til Højslev øst for Skive, hvor yngste søn, Niels Peter, havde etableret sin virksomhed som byg-

ningskonduktør i en nedlagt gård, og hvor han og hans norsk-fødte hustru, Björk, generøst skabte et trygt otium for Georg og Ketty Smidt-Jensen. Et uheldigt fald hér medførte et benbrud, som krævede operation på Viborg Sygehus. Komplikationer stødte til, og Georg Smidt-Jensen sov stille ind den 17. maj 2003. Han blev bisat fra Ørslevklosterkirke den 23. maj, og urnen nedsat på Kvols Kirkegård, hvor også hans forældre er bisat.

(1589),(1593)

## 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 · Tirsdag 9-18

### ERHVERVELSER MARTS/APRIL 2003

### ADMINISTRATION & UNDERVISNING

1701-2001 Søværnets Officers-  
skole Festgudstjeneste i Holmens  
Kirke 26. februar 2001  
København: Søværnets Officers-  
skole, 2001. - u.pag.  
Opstilling: Undervisningsvæsen.  
A.I.a.

### HISTORIE

Sky Ships: A History of the Air-  
ship in the United States Navy  
William F. Altoff  
New York: Orion Books, 1990. -  
304 s.: ill.  
Opstilling: Flyvevæsen.

Standarten und Flaggen der  
Kaiserlich Deutschen Marine:  
Flaggen- und Salut-Reglement

Uwe Greve  
Kiel: Rudolf Stade, u.år. - 74 s.:  
ill.  
(SMS Spezial ; 7)  
Opstilling: Flagvæsen.

Representing the Royal Navy:  
British Sea Power, 1750-1815  
Margarette Lincoln  
Aldershot: Ashgate Publishing  
Company, 2002. - 226 s.: ill.  
Opstilling: Historie.C.2.

A History of the Administration of  
the Royal Navy and of Merchant  
Shipping in Relation to the Navy  
from 1509 to 1660 with an Intro-  
duction Treating of the Preceding  
Period  
M. Oppenheim  
Aldershot: Temple Smith, 1988. -  
411 s.: Ill.Kort.  
Opstilling: Historie.C.2.

The Three German Navies: Disso-  
lution, Transition, and New

- Beginnings  
 Douglas C. Peifer  
 Gainesville: University press of Florida, 2002. - 250 s.  
 (New Perspectives on Maritime History & Nautical Archaeology)  
 Opstilling: Historie.C.5.
- KRIGSHISTORIE**
- Krasnosnamenny Baltiskiy Flót v Bitve sa Leningrad 1941-1944 = Den baltiske Rødbannerflåde i kamp for Leningrad i årene 1941-1944  
 V.I. Atskasov, Ed.  
 Moskva: Nauka, 1973. - 445 s.  
 Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Øster-søen
- Return to Midway  
 Robert D. Ballard, Rick Archbold  
 London: Cassell, 1999. - 191 s.: ill. kort  
 Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stillehavet.
- The Royal Navy and the Mediter-ranean  
 David Brown, ed.  
 Plymbridge: Frank Cass, 2002. -: ill.kort  
 (Naval Staff Histories)  
 Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Mid-delhavet  
 I: September 1939-October 1940.- 2002.- 178 s. + 20 s. planer
- II: November 1940-December 1941.- 2002.- 318 s. + 29 s. plan-er
- Success Is All That Was Expected: The South Atlantic Blockading Squadron during the Civil War  
 Robert M. Browning, Jr.  
 Washington: Brassey's, 2002. - 497 s.: ill. kort  
 Opstilling: Krh.A.II.a.1861-65.
- The Battle of Tassafaronga  
 Russel Crenshaw  
 Mount Pleasant, SC, xBaltimore: The Nautical & Aviation Publish-ing Company of America, 1995. - 214 s.: ill. kort  
 Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stille-havet
- War at Sea in the Middle Ages and the Renaissance  
 John B Hattendorf, ed., Richard W Unger, ed.  
 Woodbridge, Suffolk: Boydell Press, 2003. - 276 s.: ill. kort  
 (Warfare in History)  
 Opstilling: Krh.A.
- Ellet's Brigade: The strangest out-fit of all  
 Chester G Hearn  
 Baton Rouge: Louisiana State University Press, 2002. - 289 s.: ill. kort  
 Opstilling: Krh.A.II.a.1861-65.



- Naval Warfare: An Illustrated History  
Richard Humble, ed.  
London: Greenwich Editions, 2002. - 304 s.: ill. kort  
Opstilling: Krh.A.
- The Armada Campaign 1588: The Great Enterprise Against England  
Angus Konstam  
Botley: Osprey Publishing Ltd., 2001. - 96 s.: ill. kort  
(Osprey Campaign Series; 86)  
Opstilling: Krh.A.II.a.1588
- Under the Red Duster: The Merchant Navy in World War II  
William L. Lewis  
Shrewsbury: Airlife, 2003. - 184 s.: ill.  
Opstilling: Handel & Søfart.E.
- Malteserkorsskibene: En Tragedie Per Mortensen  
U.sted.: Permortensen, 2003. - 52 s.  
Opstilling: Handel & Søfart.E.
- Japanese Naval Aviation Uniforms and Equipment 1937-45  
Gary Nila  
Botley: Osprey Publishing Ltd., 2002. - 64 s.: ill.  
(Osprey Elite Series; 86)  
Opstilling: Uniformsvæsen.B.
- Jyllandsslaget 1916: Historiens største søslag  
Thomas de Richelieu  
København: Aschehoug Dansk Forlag, 2002. - 199 s.: Ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.b.2.B.Jyllandsslaget
- The Armada Campaign 1588  
John Tincey  
Botley : Osprey Publishing Ltd., 1999. - 63 s.: ill. kort  
(Osprey Elite Series; 15)  
Opstilling: Krh.A.II.a.1588
- U-Boat Bases and Bunkers 1941-45  
Gordon Williamson  
Botley: Osprey Publishing, 2003. - 64 s.: ill.  
(Osprey Fortress Series; 3)  
Opstilling: Kystforsvar.B.

## PERSONALHISTORIE

- US Commanders of World War II (2) : Navy and USMC  
James R. Arnold, Starr Sinton  
Oxford: Osprey Publishing, 2002. - 64 s.: Ill.  
(Osprey Elite Series; 87)  
Opstilling: Persh.a.3.
- Jørgen Brønlund: Optegnelser fra en ekspedition 1902-04: Ilisimasassarsionermit allattukkat 1902-04  
Jørgen Brønlund  
Charlottenlund: Det grønlandske

- Selskab, 2002. - 143 s.: ill. kort  
(Det Grønlandske Selskabs Skrifter; XXXV)  
Opstilling: Persh.b.BRØNLUND, JØRGEN.
- Alone  
Richard E Byrd  
London: Putnam, 1938. - 302 s.: ill.Kort.  
Opstilling: Pers.b.BYRD, R.E.
- Exploring with Byrd: Episodes from Adventurous Life  
Richard E Byrd  
New York: G.P. Putnam's Sons, 1937. - 241 s.: ill. kort  
Opstilling: Persh.b.BYRD, R.E.
- Elizabethan Sea Dogs 1560-1605  
Angus Konstam  
Botley: Osprey Publishing Ltd., 2000. - 64 s.: ill. kort  
(Osprey Elite Series; 70)  
Opstilling: Historie.C.2.
- The Pirate of Tobruk: A Sailor's Life on the Seven Seas, 1916-1948  
Alfred B. Palmer  
Annapolis: Naval Institute Press, 1994. - 205 s.: Ill. kort  
Opstilling: Persh.b.PALMER, ALFRED
- Lost Crusader: The Secret Wars of CIA Director William Colby  
John Prados  
New York: Oxford University Press, 2003. - xvii/380 s.: ill.  
Opstilling: Persh.b.COLBY, W.C.
- Thomas Macdonough: Master of Command in the Early U.S. Navy  
David Curtis Skaggs  
Annapolis: Naval Institute Press, 2003. - 257 s.: ill. kort  
(Library of Naval Biography)  
Opstilling: Persh.b.MACDONOUGH, THOMAS
- Rejse i Livet.: Kronprins Frederik fortæller til Ninka.  
Anne Wolden-Ræthinge  
København: Forlaget Forum, 2002. - 200 s.: ill.  
Opstilling: Persh.b.FREDERIK, Kronprins
- POLITIK og EFTERRETNINGSVÆSEN (FORSVARSPROBLEMET)**
- Chinese Grand Strategy and Maritime Power  
Thomas M. Kane  
London: Frank Cass, 2002. - 158 s.  
(Cass Series: Naval Policy and History; 16)  
Opstilling: Politik.B.10.
- Andra Världskriget och Sverige : Historia och mytbildning

- Jan Linder  
Hallstavik : Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek, 2002. - 224 s.:  
Ill.Kort  
Opstilling: Politik.H.1.  
Swedish Signal Intelligence 1900-45  
C.G. McKay, Bengt Beckman  
London: Frank Cass, 2003. - 310 s.: ill.  
(Cass Series: Studies in Intelligence)  
Opstilling: Efterretningsvæsen.B.
- India's Maritime Security  
Rahul Roy-Chaudhury  
New Delhi: Knowledge World, 2000. - 208 s.: kort  
Opstilling: Politik.B.10.
- SKIBE, SKIBBYGNING m.m.**
- Warships: Guide to the Royal Navy 2003  
Iain Ballantyne, ed.  
St. Leonards-on-Sea: HPC Publishing, 2003. - 64 s.: ill.  
Opstilling: Krh.A.I.a.2.
- Annals of our Royal Yachts 1604-1953  
J.E. Grigsby  
London: Adlard Coles Limited & George G. Harrap, 1953. - 64 s.: ill.  
Opstilling: Krh.A.I.a.2.
- Schlachtschiff "Giulio Cesare" : Das Schicksal eines italienischen Grosskampfschiffes  
Klaus Gröbig  
Kiel: Verlag Rudolf Stade, 2002. - 45 s.: ill.  
(SMS - Schiffe, Menschen, Schicksale ; 110)  
Opstilling: Krh.A.I.a.6.
- The Survivor: The True Story of the Sinking of the Doggerbank  
Hans Herlin  
London: Leo Cooper, 1994. - 163 s.: ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.K.
- Salvage of the Birkenhead  
Allan Kayle  
1. ed 1. oplag- Bergvlei, Johannesburg : Southern Book Publishers, 1990. - 151 s.: ill. kort  
Opstilling: Bjærgningsvæsen.C.
- British Napoleonic Ship-of-the-Line  
Angus Konstam  
Botley: Osprey Publishing Ltd., 2001. - 48 s.: ill.  
(Osprey New Vanguard Series; 42)  
Opstilling: Krh.A.I.a.2.
- Confederate Raider 1861-65  
Angus Konstam

- Botley: Osprey Publishing Ltd., 2003. - 48 s.: ill. kort  
(Osprey New Vanguard Series; 64)  
Opstilling: Krh.A.II.a.1861-65
- Batfish: The Champion "Submarine-Killer" Submarine of World War II  
Hughston E. Lowder, Jack Scott  
Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice-Hall, 1980. - 232 s.: ill.  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.
- Stora Cronan : Byggandet Slaget Plundringen av Öland. En genomgång av historiens källmaterial  
Kurt Lundgren  
Lenstad : Lenstad Bok & Bild, 1997. - 262 s.: Ill. kort  
Opstilling: Krh.A.I.a.1.SVERIGE
- Navy Shipbuilding: Background and Issues  
Ronald O'Rourke  
New York: Novinka Boill.ks, 2002. - 86 s.  
Opstilling: Skibbygning.F.II.
- Fighting Ships of the Far East  
Stephen Turnbull  
Oxford: Osprey Publishing, 2002. -; ill.  
(Osprey New Vanguard Series; 63)  
Opstilling: Skibbygning.F.VI.
- 2: Japan and Korea AD 612-1639, 2003 - 48 s.  
German E-Boats 1939-45  
Gordon Williamson  
Botley: Osprey Publishing Ltd., 2002. - 48 s.: ill.  
(Osprey New Vanguard Series; 59)  
Opstilling: Krh.A.I.a.5.
- BJÆRGNINGSVÆSEN og DYKNING**
- Another Kind of Courage: Stories of the UK-based Walrus Air-Sea Rescue Squadrons  
Norman.L.R Franks  
Somerset: Patrick Stephens, 1994. - 232 s.: ill. kort  
Opstilling: Bjærgningsvæsen.A.2.
- Skibet var ladet med guld  
Gary Kinder  
København: Gyldendal, 1999. - 512 s.: ill.  
Opstilling: Bjærgningsvæsen.C.
- DIVERSE**
- Midlertidigt tillæg til Gymnastikreglement for Flaaden. Herbert's System.: Approberet af Marineministeriet. Til Prøve.  
København: Marineministeriet, 19??. - 84 s. + 9 bilag: Ill.  
Opstilling: Idræt.B.

Eks. mærket Gymnastikskolen,  
Nr. 76

**ROMANER**

En anden Tid

Søren Lassen

København: Cicero, 2001. - 235 s.

Opstilling: Grønland.V.

**VÅBENTEKNISKE- o.a.  
HÅNDBØGER**

Naval Warfare: An International  
Encyclopedia

Spencer C. Tucker, ed

Santa Barbara, California : ABC-  
CLIO, Inc., 2002. - 1231 s.: ill.

kort

Opstilling: Håndbog.L.

Volume One: A - F - xxxv + 413  
s.

Volume Two: G - P - xxxiv + s.  
415-832

Volume Three: Q - Z - xxxiv + s.  
833-1231

Operation Birka

Bo Nyman

Falkenberg : Marinlitteratur AB,  
2001. - 276 s.

Opstilling: Krh.B.II.e





# Tidsskrift for Søværnen

Nr. 3 · 2003 · 174. årgang



UDGIVET AF SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

# Tidsskrift for Søværnen

2003/3 \* 174.årg.

**Redaktion: Hans Christian Bjerg og Klaus Bolving**

## INDHOLD

Meddelelse fra redaktionen .....	133
“Niels Iuel”s kamp i Isefjorden 29. august 1943 <i>af I. B. Rodholm</i> .....	134
Den danske flådes udvikling og virke i det 20. århundrede I 1900-1918 <i>af S. Thostrup</i> .....	155
Boganmeldelser Robert Christensen: Gennem ild og vand (Hans Christian Berg) .....	188
Nekrolog over Kai Nolsøe Bang .....	190
Marinens Bibliotek, erhvervelser maj/juni 2003 .....	193

**Redaktionen sluttet 15. juli 2003**

**Forsiden:** ”Laxen” samarbejder med en af Flyvevåbnets redningshelikoptere



## MEDDELELSE FRA REDAKTIONEN 2003/3

Den 29. august 2003 er det 60 år siden, at Søværnets ledelse den 29. august 1943 gav ordre til flådens skibe om enten at søge at nå svensk territorium eller at ødelægge dem, således at fjenden ikke kunne anvende dem, hvis de skulle komme i besiddelse af dem. Der er skrevet meget om denne aktion, der bragte Danmark på de Allieredes avisers forsider, dens besættelsestidsmæssige og idémæssige forudsætninger og dens forløb. Dens idémæssige forudsætninger må søges i den franske flådes selvdestruktion ved den tyske aktion mod Vichy-Frankrig i november 1942. Timingen i det, der blev den største sabotageaktion under den tyske besættelse, var perfekt, både politisk, militært og modstandsmæssigt. Med den operation, der blev udført den 29. august 1943, genvandt den danske flåde sin selvrespekt efter perioden 1940-43, uanset hvilken betydning denne operation i øvrigt fik både for den hjemlige modstandsholdning og for de Allieredes indtryk af danskerne. Derfor er den 29. august med rette en mærkedag i Søværnets historie.

På trods af at det efterhånden er svært at finde nyt kildemateriale til begivenhederne den 29. august 1943, er det lykkedes tidsskriftet at få mulighed for at bringe kontreadmiral I. B. Rodholms øjenvidneskildring af hvad der foregik på artilleriskibet "Niels Iuel" den 29. august 1943. Der er tale om en bearbejdelse af et foredrag holdt på Frihedsmuseet, der ikke tidligere har været publiceret.

Derudover indeholder tidsskriftet første del af viceadmiral S. Thostrups omfattende skildring af Søværnet i det 20. århundrede. Redaktionen er meget glad for at kunne bringe denne samlede og synteseprægede skildring, der bygger på admiralens store historiske viden og beskæftigelse med forsvars- og flådepolitiske problemer gennem mange år. Første del vil dække perioden 1900-1918. Andet afsnit, der bringes i tidsskriftets nummer 4, går fra 1919-45 og tredje del, i tidsskriftets nummer 5, beskriver tiden fra 1945-2000.

*Hans Christian Bjerg*

## "NIELS IUEL" S KAMP I ISEFJORDEN 29. AUGUST 1943

af kontreadmiral I. B. Rodholm

*Kontreadmiral I.B.Rodholm blev søløjtnant II i 1942, og gjorde tjeneste på artilleriskibet "Niels Iuel" 5.4.-29.8.1943. Han opholdt sig november 1943 til maj 1945 i Sverige. Efter en alsidig karriere i Søværnet, og herunder gennemførelse af Naval Command Course for Senior Foreign Officers på U.S.Naval War College 1961-62, blev forfatteren kontreadmiral 1974 og var 1974-81 chef for Forsvarsstabens materielstab.*

Fra april 1943 var "Niels Iuel" på uddannelsestogt med en værnepligtig besætning i Isefjorden. Det blev i løbet af sommeren klart for alle ombord, at situationen i Danmark blev mere og mere spændt, men det var selvfølgelig ikke muligt på det lave niveau, hvor jeg befandt mig, at danne sig nogen kvalificeret mening om, hvorhen udviklingen ville gå.

### **Begivenhederne op til 29. august**

I ugen fra mandag den 23/8 til fredag den 27/8 gik uddannelsen af besætningen på "Niels Iuel" videre som normalt. Det var hensigten, at skibet i weekenden skulle gå til Kyndby-værket for at fylde ferskvand (dengang fandtes der ikke ferskvands-generatorer, som på betryggende måde kunne omdanne søvand til ferskvand), og derefter ankre i Nykøbing bugt, men da der ikke var kajplads ved værket, bestemte skibschefen, kommandørkaptajn C.A.S. Westermann, sig til at gå til Holbæk i stedet. Ved at gå til Holbæk blev det også muligt at få sikker telefonforbindelse med København, hvilket var vigtigt, da forbindelsen med Søværnets normale radiostation jo kunne afbrydes ved et tysk angreb, og de i hemmelighed installerede nødsendere kun havde kort rækkevidde.

Det var hensigten, at opholdet i Holbæk skulle vare til mandag den 30. august. Allerede den foregående uge havde Søværnskommandoen givet ordre til 'skærpet opmærksomhed' på grund af forskellige uroligheder som følge af sabotagehandlinger rundt om i landet med deraf følgende divergenser mellem den danske regering og besættelsesmagten.

## 28. og 29. august

Der blev givet normal landlov fredag den 27/8 til kl. 2400, men Holbæk måtte ikke forlades. Om aftenen kl. ca. 2330 blev chefen ringet op fra Marineministeriet i anledning af, at der var indtrådt en forværring af situationen, og informeret om, at der nu var beordret ‘skærpet beredskab’. Der blev truffet forskellige foranstaltninger for det tilfældes skyld, at skibet hurtigt skulle løbe ud. Der blev således fyret op under kulkedlerne med damp på et kvarters varsel (artilleriskibet havde to oliefyrede og to kulfyrede kedler, men på grund af knapheden på olie blev normalt kun de kulfyrede kedler anvendt), og der blev ført en trosse ud fra bakken til en varpetønde i havnen. Endvidere blev der sat dobbelte vagtposter ud på kajen, og landgangen blev gjort løs, så den hurtigt kunne kastes på land, hvorefter det ville blive meget svært at storme skibet på grund af dets høje sider. Folk, der kom fra land, kunne berette, at der blev sat maskingeværposter ud ved Holbæk kaserne, hvor man i øvrigt gjorde klar til at imødegå angreb.

Lørdag den 28. august gik med normal rengøring med efterfølgende parade og inspektion. Chefen samlede derefter officererne i messen og meddelte, at tyskerne havde stillet krav, som regeringen i øjeblikket behandlede. Senere på dagen kunne kommandørkaptajn Westermann oplyse, at regeringen blankt havde afslået alle besættelsesmagts krav med den motivering, at de ikke var i overensstemmelse med dansk mentalitet, og at man følgelig ikke kunne tage ansvaret for befolkningens reaktion, såfremt kravene blev imødekommet.

Mellem kl. 1600 og 1700 blev vagtchefen ringet op fra Søværnskommandoens efterretningsstation med denne anmodning: ‘Vil De informere chefen for ”Niels Iuel” om følgende: Der indskærpes i Søværnskommandomeddelelsen af 30/5 1943 det afsnit, der omhandler, at Søværnskommandoens (regeringens) ordre skal indhentes i hvert af de forskellige tilfælde’. Regeringen ønskede åbenbart ikke, at de forskellige skibschefer optrådte for aktivt på egen hånd.

Jeg havde, som næstkommanderende på ”Niels Iuel”s 4. skifte, hundevagt, d.v.s. fra kl. 2400 den 28/8 til 0400 den 29/8. Vi ventede angreb hvert øjeblik, men der skete intet, og efter afløsningen gik jeg til køjs.

Det lykkedes dog ikke at falde i søvn, før der blev beordret ‘klart skib’. Der var nemlig sket det, at vi kl. 0410 fra en meget svag radiostation havde modtaget et signal, som beordrede ‘skærpet beredskab’ (hvad vi allerede havde), efterfulgt kl. 0412 af ordren ‘alarmtilstand’ og kl. 0420 af ‘søg svensk territorium’.

Denne sidste ordre var helt i overensstemmelse med en hemmelig forholdsordre, som alle skibsførere havde fået udleveret før kommandohejsningen, og som yderligere var blevet mundtligt indskærpet i Søværnskommandoen. Instruksen gik i korte træk ud på, at intet dansk orlogsfartøj måtte overgives til tyskerne, og hvis det pågældende skib ikke kunne undslippe til Sverige, skulle det yde modstand ved angreb og derefter ødelægges, således at det ikke uskadt faldt i Værnemagtens hænder. Den skriftlige instruks var underskrevet af viceadmiral Vedel, som hermed tog det fulde ansvar for de hændelser, som Søværnets skibe på Holmen og i de forskellige havne blev indblandet i den 29. august 1943. Forholdsordren var derimod ikke godkendt af forsvarsministeren.

Ved modtagelsen af signalet kl. 0410 blev der sat damp på de oliefyrede kedler, således at ”Niels Iuel” ville kunne komme op på sin højeste fart, 16 knob, hvorefter der blev beordret ‘klart skib’. Dette skete normalt ved hornsignaler og ordre over højtalerssystemet, men i dette tilfælde anvendtes denne metode ikke, da det ikke ønskedes at vække opmærksomhed i byen.

På dækket gik man straks i gang med at klargøre skytset, og i magasinerne gik besætningerne i gang med at skrue detonatorer i granaterne (under normale omstændigheder var detonatorerne ikke isat af sikkerhedsmæssige grunde). En slæbebåd, ”Maagen”, som assisterede ved arbejderne på den nye torpedostation i Kongsøre, blev anmodet om at sætte dampen op, da det blæste med en stiv kuling fra nord ind på kajen, hvilket efter chefens opfattelse ville umuliggøre artilleriskibets afgang fra kaj ved egen hjælp. Da ”Maagen” kun havde tørv til fyring, blev der bragt fyrbrænde og kul over fra ”Niels Iuel”.

Føreren af slæbebåden mente, at det ville tage en halv time for ham at blive klar, men det varede næsten en hel time, før ”Maagen” kunne yde

assistance til ”Niels Iuel”. Medens slæbebåden satte dampen op, blev det forsøgt at hale skibet fra kaj ved hjælp af den trosse, som i forvejen var ført ud til en varpetønde, men da der var fare for, at trossen på grund af den stærke pålandsvind ville sprænges, blev artilleriskibets eget dampdrevne fartøj (en såkaldt vedetbåd) beordret til at føre en wire over i tønden. Men da båden var halvvejs, smuttede wirens frie ende udenbords og kom i skruen, som så måtte frigøres, før vedetbåden kunne sejle videre.

Imidlertid var vinden aftaget så meget, at chefen besluttede at gøre et forsøg med at hale skibet ud ved hjælp af trossen. Det lykkedes også langsomt at hale ”Niels Iuel” ud fra kajen, men arbejdet måtte midlertidigt afbrydes, idet det på grund af afstanden til bøjen havde været nødvendigt at knobe to trosser sammen, og nu kunne knobet ikke passere gennem kæben. Kutteren ”P. 37”, som i mellemtiden var kommet ud af fiskerihavnen, fik derfor ordre til at tage en ny trosse og hale, og derved lykkedes det at få sammenknobningen gennem kæben. Umiddelbart efter blev ”Maagen” klar og overtog trossen fra ”P.37”.

Under klargøring til afgang kom en politimand om bord og meddelte et forlydende om, at Flåden i København havde sænket sig selv, at Slotsholmen og Sorgenfri var blevet besat af tyskerne, at politiet havde fået ordre til at overgive deres stationer uden kamp, og at Roskilde og Nykøbing S. politistationer allerede var besat.

Det var i mellemtiden blevet så lyst, at man overgik til ‘klart skib om dagen’. Under den sidste halve time af klargøringen var ”Niels Iuel” under observation af et eller to tyske luftfartøjer. Chefen havde givet ordre til, at telefonforbindelsen skulle holdes så længe som muligt, og som følge heraf blev forbindelsen først afbrudt, da kablet blev sprængt ved afgang fra kajen. Da vedetbåden havde fået klaret skruen, beordredes den i havn, og besætningen blev overtaget af ”P.37”, der senere satte den om bord i ”Niels Iuel”. Den sidste fortøjning blev bjerget klokken ca. 0620, kl. 0640 lod ”Maagen” slæberen gå, og artilleriskibet fortsatte derefter ud gennem den gravede rende i Holbæk fjord med 9 knobs fart. Det havde altså kostet ”Niels Iuel” en forsinkelse på to timer at ligge i havn i Holbæk.

### **Situationen, set fra tysk side**

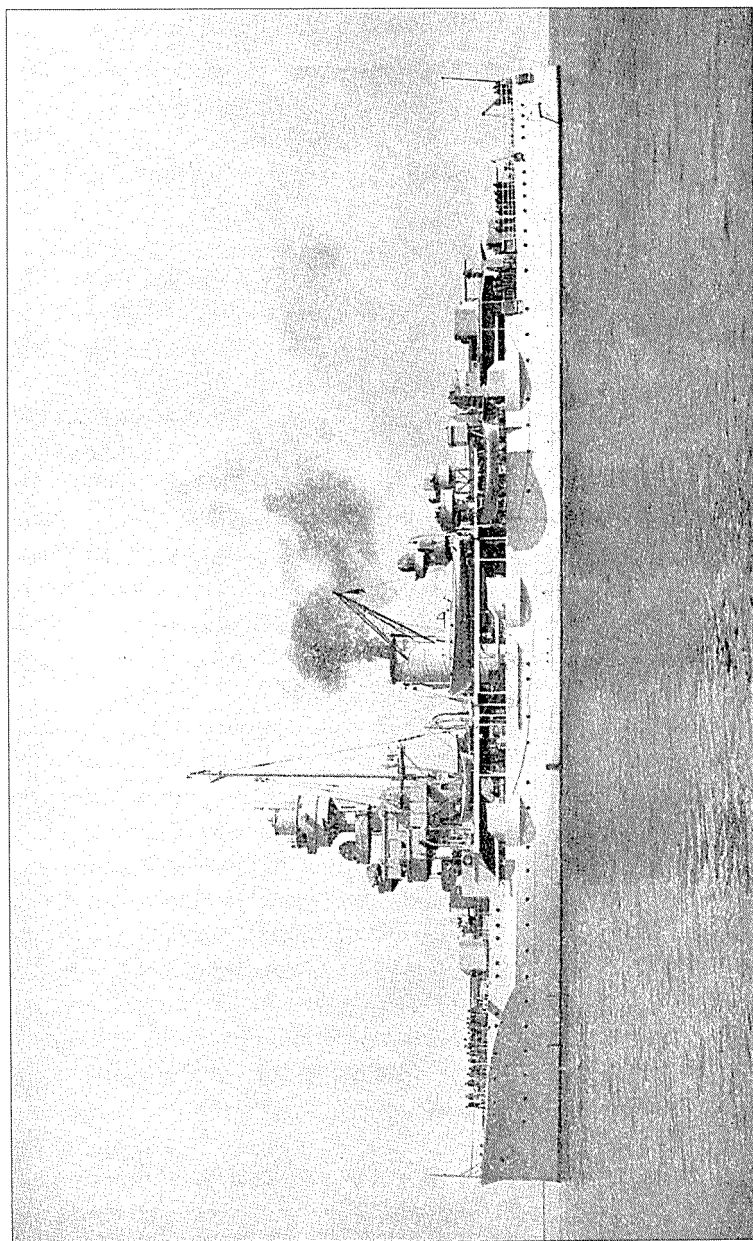
Chefen for de tyske flådestyrker i Danmark, den såkaldte ‘Admiral Dänemark’, var en viceadmiral ved navn Wurmbach. Han havde, for så vidt angik ”Niels Iuel”, fået en ordre fra selveste Hitler på at erobre artilleriskibet eller ødelægge det, idet ‘Føreren’ på en konference i sit hovedkvarter havde bestemt, at Tyskland ikke kunne acceptere, at den danske flådes største skib undslap.

Wurmbach vidste ifølge sin krigsdagbog, som nu er tilgængelig, at Søværnet natten mellem den 28. og den 29. august blev sat i højt beredskab, men admirals dilemma var, at han ikke havde landtropper nok til at overmande ”Niels Iuel” i Holbæk havn og garnisonen samme sted, før den såkaldte operation ‘Safari’ (afvæbningen af det danske forsvar) var afsluttet i København og ved garnisonerne i Sydsjælland. Det gjaldt følgelig om at forhindre, at artilleriskibet slap ud af Isefjorden og nåede til Sverige, og admiral Wurmbach beordrede derfor fra daggry 29/8 minering og bevogtning af farvandet nord for Isefjorden og rekvirerede fly til rekognoscering og offensiv luftstøtte i samme område. Fra den 30. august påregnedes en spærring af indsejlingen til fjorden med mobilt feltartilleri. Admiralen satte altså store styrker ind på at efterkomme den ordre, han havde fået.

### **Kampen i Isefjorden**

”Niels Iuel”s hovedartilleri (de 10 stk. 15 cm. kanoner) kunne ledes fra et mærs i toppen af masten, fra et såkaldt ‘Artilleritårn’ på fordækket og som tredje mulighed fra en åben bro i agterskibet. Jeg var under ‘klart skib’ assistent for artilleriofficeren i ‘Artilleritårnet’, som var pansret og bygget sammen med det ligeledes pansrede ‘Kommandotårn’, der var beregnet på at være kommandoplads for chefen, når det blev umuligt for ham at lede skibet fra kommandobroen.

Mit første hverv under klargøringen var at sikre, at betjeningen var til stede og at kommunikationen i tårnet virkede, og da det var overstået, kunne jeg tage en tur på dækket for at følge begivenhedernes gang, da kamphandlinger tilsyneladende ikke var umiddelbart forestående. Den noget sure stemning, som unægtelig havde hersket ombord under togtet, var nu som blæst bort, og alle de værnepligtige syntes ivrige efter at vise



*Artilleriskibet "Niels Iuel" som det så ud 1943*

tyskerne, at vi også kunne slås, og alle ville gerne have at vide, hvordan situationen egentlig var. Jeg mødte kun een undtagelse fra den positive stemning, og han var underkvartermester (svarende til sergent i dag). Han syntes, at det var forfærdeligt, at vi nu kunne risikere at komme i kamp, og jeg blev nødsaget til at meddele ham, at han skulle tie stille med sine betænkeligheder for ikke at spolere humøret og kamplysten hos besætningen.

Selv var jeg dog noget betænkelig. Med ”Niels Iuel”s armering og den uddannelse, som besætningen havde fået under togtet (vi havde bl.a. skudt ‘kaliberskydning’, d.v.s. med 15 cm. (massive) projektiler), ville vi være i stand til på kort tid at nedkæmpe alle de tyske skibe, vi kunne møde, idet de store tyske enheder, som lå i København, ikke kunne løbe ud. Men jeg var nervøs for, at det tyske flyvevåben, som jo talrige gange havde vist sin effektivitet, skulle gribe ind. Det var derfor en stor opmuntring under min rekognoscering på dækket, at vejret var overskyet, hvilket måske kunne give håb om, at vi ikke blev observeret fra luften. Jeg vidste på det tidspunkt ikke, at der allerede havde været overvågningsfly over os i Holbæk, og jeg blev følgelig noget nedslået, da jeg så et tysk luftfartøj, medens vi var på vej ud gennem Holbæk fjord. Det var nu helt sikkert, at vi ville komme i kamp, og jeg syntes nok, at det var for tidligt at dø som 22-årig, men det var der jo ikke noget at gøre ved. Viste jeg angst eller betænkelighed, kunne det smitte af på besætningen, og det måtte ikke ske.

Under sejladsen mod nord i Isefjorden blev mandskabet sendt ned i hold for at skaffe, idet kanonbesætningerne dog foretrak at spise på deres poster. Farten var nu blevet sat op til det maksimale, som her var 14-15 knob over grunden, forårsaget af den læge vanddybde. Noget syd for den gravede rende ved Lynæs observeredes fra mærsset tre tyske orlogsfartøjer på vestlig kurs, som viste sig at være en minestryger og to motortorpedobåde. Da ”Niels Iuel” nærmede sig, vendte skibene og stod østover.

Der blev nu givet de sædvanlige ordrer til artilleriet, som endte med ‘gør færdig’. Denne sidste ordre betyder, at kanonerne skal lades og gøres klar til affyring, og da den blev givet, lød der en tydelig bifalds-



mumlen fra artilleribesætningerne. Jeg var på dette tidspunkt på min post i artilleritårnet, hvilket selvfølgelig havde den ulempe, at jeg havde et meget begrænset udsyn, men på den anden side var der den fordel, at jeg gennem mine hovedtelefoner kunne følge med i, hvilke ordrer der blev givet.

Oppe i mærsen sad første artilleriofficer, orlogskaptajn (senere kommandør) A. Arendrup, og hans stemme lød fuldstændig, som om vi skulle ud i en normal øvelsesskydning. Jeg lyttede spændt på reaktionen, da han spurgte chefen, om han måtte åbne ilden mod de observerede tre skibe, men han fik afslag. Grunden hertil var, at kommandørkaptajn Westermann håbede, at han kunne narre fjenden ved at foregive, at han var på vej til København ved at følge den minestrøgne rute mod øst efter at være kommet ud af Isefjorden. Planen gik derefter ud på, at når ”Niels Iuel” nåede fyrskipet ‘Kattegat Syd’, skulle vi gå over mod Kullen med størst mulig fart for at komme ind på svensk søterritorium. Vel inde på svensk territorium var det hensigten at gå til Halmstad. Kl. 0830 var artilleriskibet nået op i den gravede rende ud for Lynæs og havde sat farten lidt ned, da der blev givet lyssignal fra kajen i Hundested. Signalet lød: ‘Tyskerne har givet kystpolitiet melding om en mineudlægning ud for Isefjorden’. Denne melding fik ikke Westermann til at opgive sin plan om at gå til Sverige. Han skønnede nemlig, at der ikke kunne være lagt miner så tæt ved land, at ”Niels Iuel” blev forhindret i at passere. Og kort tid efter blev denne antagelse bekræftet.

Patruljefartøjet ”P 31” havde ligget i Hundested om natten til den 29. august, og det var herfra signalet om mineudlægningen var blevet sendt. ”P 31” var ved at kaste los for at komme til søs, hvor tyskerne ikke havde mulighed for at overmande fartøjet, da der kom en melding fra den lokale politivagt. Den lød på, at viceadmiral Vedel personligt havde ringet kl. 0800 og oplyst, at orlogskaptajn Pontoppidan ville komme til Hundested med en tysk vandflyver, hvorefter han skulle bringes ud til ”Niels Iuel”. ”P 31” afgik straks og afgav med håndflag oplysningen om mineudlægningen, medens meddelelsen fra viceadmiralen blev afgivet på prajehold med råber. Efter at have videregivet det sidste signal tilføjede føreren af patruljefartøjet, at der ikke kunne være lagt miner. Han havde nemlig med sit skib deltaget i den danske minestrykning i det

pågældende farvand, og der var ikke blevet lagt een eneste mine i de seneste tre måneder.

### **Angrebet**

Kommandørkaptajn Westermann var på dette tidspunkt klar over, at han ikke kunne komme til Sverige uden at komme i kamp. Men han var sikker på, at ”Niels Iuel” med besætningens gode uddannelse og høje moral kunne slå sig igennem mod de tyske skibe, som var observeret, og da han skønnede, at tyskerne allerede havde sat alle de kræfter ind, som de rådede over, kunne en forsinkelse på 1/2 time ikke have afgørende betydning. Han besluttede sig derfor til at afvente orlogskaptajn Pontoppidans ankomst, før han foretog sig videre. Medvirkende til denne beslutning var også, at orlogskaptajnen kunne give oplysning om den seneste udvikling i Danmark. Da skibet var nået nord for Hundested havn blev farten følgelig reduceret til 3 knob, hvilket akkurat gav styrefart mod den sydgående strøm.

I nogen tid var det blevet observeret, at der til stadighed kredsede 3-4 ‘normale’ tyske bombemaskiner af typerne He 111 eller Ju 88, og 2-3 Ju 87 ‘Stukas’ (styrtbombere) over farvandet nord for indsejlingen til Isefjorden, eller der dukkede luftfartøjer op vestfra. Disse fly var blevet rekvireret af admiral Wurmbach fra det tyske flyvevåben i Danmark og havde fået ordre på ‘alarmstart’ allerede kl. 0630. Da den tyske kystbevogtning Kl. 0815 meldte, at ”Niels Iuel” med høj fart var på vej ud af Isefjorden og altså ikke havde ladet sig skræmme af den falske meddelelse om minelægning, bad ‘Admiral Dänemark’ ‘General der Luftwaffe’ om at iværksætte luftangreb, og det første blev sat ind kl. 0855, da en Ju 87 uden varsel gik til angreb på styrbords side.

Flyet kastede to bomber og beskød ”Niels Iuel” med maskinskyts. Bomberne faldt ca. 30 meter agten for tværs om styrbord og detonerede ca. 5-10 sekunder efter nedslaget. Vi ved nu, at bomberne hver var på 250 kilo, og de havde stor virkning. Vand og mudder blev slynget op i omkring 50 m. højde, og hele den elektriske installation i skibet faldt ud, idet maksimalafbryderne faldt ned og blev knust. Der blev fuldstændigt mørke ombord, og ildledelsesapparater, meddelelsesmidler og gyrokompass m.v. blev sat ud af funktion. Maskinbesætningen måtte altså arbejde i mørke, men ikke desto mindre varede det kun få minutter, før den

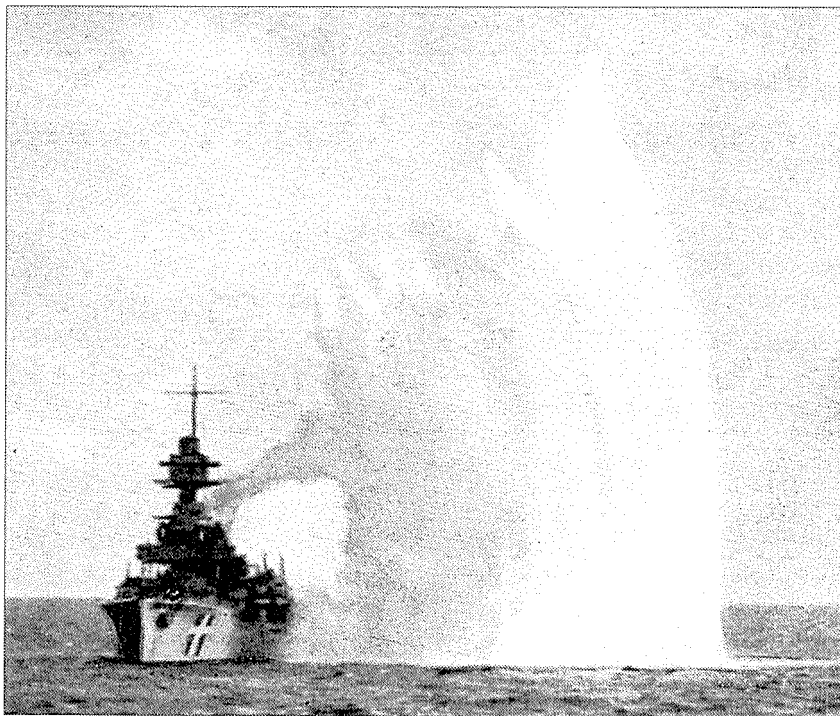
havde fået startet dieselgeneratorerne som erstatning for de nu ubrugelige turbogeneratore, og der kom atter strøm i skibet, og nogle af de elektriske anlæg fungerede igen.

Da chefen anså angrebet for at være en advarsel mod at forlade Isefjorden, beordrede han ikke luftværnsartilleriet ombord i funktion, og for at demonstrere, at ”Niels Iuel” i alle tilfælde indtil videre ikke agtede at løbe ud, drejede han skibet, således at stævnen pegede i sydlig retning. Under drejet angreb et luftfartøj med maskinskyts, og denne gang åbnede luftværnet ild uden ordre. Det observeredes, at flyet blev ramt i det højre plan, men det vides ikke, om det styrtede ned.

Da første skud blev affyret, lød efter en tidligere givet ordre ‘Kong Christian stod ved højen mast’ fra ”Niels Iuel”s højttalersystem, og det fik en pudsig effekt. Den artillerimath, som havde ledelsen i det styrbords ammunitionsmagasin agter, troede, at nationalmelodien betød, at skibet var ved at gå ned. Han følte derfor, at han måtte sige ordentligt farvel til sin kollega i bagbords magasin og ringede følgelig op for at overbringe sin sidste hilsen. Mathen i bagbords magasin vidste dog, hvordan sagen hang sammen, og kunne berolige sin kammerat med, at deres fælles død ikke var umiddelbart forestående.

Da ”Niels Iuel” skulle afvente orlogskaptajn Pontoppidans ankomst, beordrede chefen ilden fra luftværnet indstillet og besætningerne i dækning om læ. Der kom en ny anmodning fra 1. artilleriofficer om tilladelse til at åbne ilden mod de tyske skibe, men den blev ikke givet med den ‘officielle’ begrundelse, at der ikke herskede krigstilstand mellem Danmark og Tyskland, og at den fra tysk side meldte minelægning ikke i sig selv kunne betragtes som en krigerisk handling under de herskende omstændigheder. Det har dog sikkert også medvirket til Westermanns beslutning, at han jo ikke vidste, hvilken ordre eller meddelelse, Pontoppidan ville overbringe.

Mellem kl. 0910 og 0920, medens ”Niels Iuel” lå stoppet med stævnen mod syd ud for Hundested havn, blev skibet igen angrebet to gange af et luftfartøj med maskinskyts. Der blev observeret en del træffere med 25 cm projektiler, som detonerede ved anslaget, og chefen og det øvrige personel fra broen tog derefter ophold i Kommandotårnet.



*Bombenedslag tæt ved artilleriskibet "Niels Iuel" under de tyske bombeflys angreb den 29. august 1943 ved Iseffjordens munding. Fotografiet taget fra havnen i Hundested.*

Kl. 0935 angreb et nyt fly fra bagbords side med 25 mm maskinkanon og kastede derefter to bomber, som faldt 5-10 meter fra skibssiden midtskibs. Bomberne sprang under skibet 5-10 sekunder efter nedslaget og fremkaldte meget stærke rystelser, lige som "Niels Iuel" krængede stærkt over. Ved detonationerne blev skibssiden trykket ca. 5 cm ind, panserpladerne ud for nedslagsstedet blev brækket løs, og dørkladerne i maskinrummet blev slynget i vejret og kunne ikke lægges på plads igen på grund af skibets deformation. De to torpedoer gik i gang i torpedorørene (hvilket teoretisk set skulle være umuligt) og udløb deres fulde distance, hvilket fremkaldt stor støj og voldsomme rystelser. I det bagbords ammunitionsmagasin agter blev en artillerimath, løftet fri af dørken, og overalt i magasinerne faldt ladninger og detonatorer ned fra

hylderne. Såvel den normale belysning som nødbelysningen gik ud, og da det til at begynde med ikke var klart, hvorfra støjen og rystelserne fra torpedoernes løb stammede, troede man på tjenestestederne under dækket, at skibet var ved at gå ned, og besætningerne fra torpedorummet og generatorrummet blev følgelig sendt op for ikke at blive spærret inde af indtrængende vand. På kulfyrpladsen mærkedes en meget kraftig rystelse, lyset gik ud, og sikkerhedsventilerne begyndte at blæse, så sod og støv stod ud fra ventiler og utætheder i lemme og rør. En overfyrbøder, der stod på fyrpladsen har fortalt, at man mærkede ‘lige som et tryk fra bagbords kulkasse’, så støv og kulstykker stod ud fra kassen. Da også nødbelysningen var gået ud, gik overfyrbøderen op for at hente en lygte, og ved hjælp af den blev det konstateret, at der ikke var sket havari på fyrpladsen. Temperaturen blev målt til 57 grader celsius.

På dækket måtte mandskabet, som ikke var beskyttet af kanonskjolde eller på anden måde, kaste sig ned for ikke at blive ramt af sprængstykker fra projektilerne og splinter fra det materiel, som blev truffet. Der blev alligevel såret fem mand. De blev alle bragt ned under panserdækket til det lasaret, der var blevet etableret her som normalt under ‘klart skib’, og blev behandlet efter bedste evne af ”Niels Iuel”s overlæge, som havde stor erfaring fra sin deltagelse i vinterkrigen i Finland i 1941. Men i 1943 rådede man hverken over bloderstatningsmidler eller penicillin, så man måtte nøjes med at anlægge forbindinger og uddele smertestillende midler. Trods alle anstrengelser afgik en af de sårede, en artillerikvartermester på mit vagtskifte, som var blevet ramt i underlivet et projektil, ved døden nogle dage senere.

Fra havnen i Hundested sås efter bombesprængningerne en meget høj vandsøjle, der næsten helt skjulte ”Niels Iuel”, som også syntes at blive løftet ud af vandet. Føreren af kutteren ”P 31” troede, at skibet var blevet ramt og skyndte sig hen for at hjælpe, med det resultat, at også hans fartøj blev angrebet af to lavtgående jagerfly med maskingeværer. Der kom en træffer i fordækket på fartøjet, men ingen blev ramt, og da søløjtnanten i mellemtiden var blevet klar over, at artilleriskibet ikke var ved at synke, gik han tilbage til havnemundingen.

Efter det sidste bombeangreb kunne der ikke være tvivl om, at de tyske styrker ikke alene ønskede at advare ”Niels Iuel” mod at forlade Ise-

fjorden, men også gik direkte til angreb, og besætningerne blev følgelig beordret tilbage til antiluftskytset med ordre om at beskyde angribende fly. Men der kom ikke flere luftangreb, og kl. 0948 blev orlogskaptajn Pontoppidan sat om bord af en af Søværnets kuttere.

Orlogskaptajnen overbragte følgende skriftlige ordre fra admiral Vedel: ‘Da der er udlagt miner og forefindes stærke tyske søstridskræfter ved Isefjordens udløb, skal ”Niels Iuel” ankre og afvente nærmere ordre. 29. august 1943. Kl. 0730. Vedel’. Kommandørkaptajn Westermanns første reaktion på denne ordre var at spørge Pontoppidan, hvor den var udfærdiget, og da han fik at vide, at den var skrevet på hotel Phønix, som var hovedkvarter for den tyske admiral Wurmbach, var han klar over situationen. Vedel var under påvirkning fra tysk side, og Westermann måtte følgelig stadig reagere i overensstemmelse med sin oprindelige instruks om enten at gå til Sverige eller ødelægge skibet.

Chefen for ”Niels Iuel” vidste nu også, at den tyske meddelelse om mineudlægning var opspind, og de tyske søstridskræfter, som ventede uden for Isefjorden, kunne med lethed nedkæmpes. Men de luftangreb, som skibet havde været udsat for, havde med al ønskelig tydelighed vist, at det i sin konstruktion var behæftet med alvorlige svagheder, og der var følgelig en stor risiko for, at det ville blive sænket af tyske fly, hvis det forsøgte at undslippe til Sverige. Herved ville adskillige menneskeliv gå tabt, og spørgsmålet var derfor, om en fortsættelse af sejladsen var ofrene værd.

Orlogskaptajn Pontoppidan gik fra borde kl. 1013, og så måtte der træffes en afgørelse med hensyn til, hvad der videre skulle ske. Westermann kom til den konklusion, at det ikke ville være forsvarligt at ofre op mod 320 menneskeliv med en handling, som med stor sikkerhed alligevel ville medføre ”Niels Iuel”s ødelæggelse. Han bestemte sig derfor til at gå over mod Nykøbing Sjælland for dér at gøre skibet ubrugeligt for tyskerne. Alle officererne var enige med chefen i denne beslutning.

Artilleriskibet satte derfor kurs ned gennem den gravede rende, og efter passagen af trekosten ved Lynæs Sand blev kursen sat over mod

Nykøbing Bugt. Under den første del af denne sejlads kredsedede til stadighed flere tyske bombemaskiner over ”Niels Iuel”, men efter nogen tid forsvandt de og kun et rekognosceringsfly blev tilbage.

Da skibet var kommet godt ind i Isefjorden blev farten sat op til maksimum, og besætningen blev beordret ned om læ, da chefen frygtede, at det ville blive beskudt, når tyskerne opdagede, at ordren til at ankre ikke blev fulgt. Kl. 1058 tog ”Niels Iuel” grunden med 16 knobs fart i Nykøbing Bugt. Samtidig med grundberøringen lod Westermann bagbords anker falde, og heldigvis vidste det tyske luftfartøjs besætning ikke, hvorledes en ankring foregik, så der blev ikke grebet ind fra tysk side.

Det var derefter chefens hensigt at sprænge skibet i luften, og urværket i den installerede sprængbombe blev startet, så snart de sårede var blevet bragt ned i motorbåden for at blive bragt til hospitalet i Nykøbing. Besætningen blev samlet på bakken, som var i den største mulige afstand fra det sted, hvor bomben var placeret, men efter en ventetid på ca. 1/2 time blev det klart, at heller ikke sprængladningen virkede, som den skulle. Westermann bestemte sig derfor til at lade besætningen ødelægge skibet.

Det viste sig senere at være meget heldigt, at bomben ikke sprang. For bådens motor ville ikke starte, og hvis detonationen var sket efter den indstillede tid, ville motorbåden være blevet ødelagt og besætningen dræbt, idet fartøjet lå lige ud for det sted, hvor sprængbomben var placeret. Men der skete altså intet, og omsider kom motoren i gang. Men under turen ind til Nykøbing begyndte vandet at sprøjte ind gennem de huller, som de tyske luftfartøjers beskydning havde lavet i den ene side af motorbåden, og det blev nødvendigt at placere nogle folk på den modsatte ræling for at få hullerne over vandlinien, så man kunne nå havnen uden at få fartøjet fyldt med vand.

Men trængslerne var ikke forbi hermed. Nykøbings havn var besat af tyske soldater, der rettede deres maskinpistoler mod bådens besætning, idet man ikke fra dansk side havde tænkt på at tage Røde Kors-armbind på. Da de tyske tropper forstod, at her var der tale om en transport af

sårede, fik transporten dog lov til at fortsætte til sygehuset. Her var man klar til at modtage de sårede, og ”Niels Iuel”s overlæge assisterede selv ved operationerne, hvorefter han tog tilbage til skibet. Desværre lykkedes det ikke at redde livet for den sårede artillerikvartermester. Han havde været min højre hånd på 4. skifte og var i alle henseender en fremragende befalingsmand.

Efter en mønstring på dækket, hvor chefen udtalte sin glæde og stolthed over besætningens holdning, blev der givet ordre til videre ødelæggelse af skibet, og den blev straks iværksat. Bundventilerne blev åbnet og knust, og i løbet af 1/2 time fyldtes artilleriskibet med ca. 2.500 tons vand. Ammunitionsmagasinerne blev sat under vand og al forhåndsammunition, som var blevet bragt op på dækket, blev kastet over bord. Det var en ejendommelig oplevelse for en officer, som var blevet opflasket med kravene om økonomi og sparsommelighed med ammunition, at se værnepligtige, som glædestrålende frigjorde 20 mm projektilerne fra et magasin og derefter ligefrem lod dem sprøjte ud i vandet. Kilerne til de 10 stk. 15 cm kanoner blev skilt ad, og enkeltdele blev kastet udenbords hver for sig i forskellige retninger og afstande fra skibet. Alle elektriske installationer blev ødelagt, og alt ildledermateriel blev knust. Vi troede, at da skibet stod på grund i mudder, ville det være umuligt at finde alle de adskilte dele igen, men tyskerne viste sig at være mere grundige, end vi havde forudset.

Under den sidste del af ødelæggelsen af ”Niels Iuel” forsvandt det sidste tyske luftfartøj, hvis besætning åbenbart ikke havde forstået, hvad der foregik.

I mellemtiden var motorbåden vendt tilbage fra Nykøbing med den besked fra den lokale tyske kommandant, at hvis chefen for ”Niels Iuel” ønskede at forhandle, kunne han komme i land alene i båden, der skulle være forsynet med et stort hvidt flag. Såfremt denne betingelse ikke blev opfyldt, ville fartøjet blive beskudt, når det nærmede sig. Westermann havde bare ikke lyst til at forhandle, så han blev ombord.

Mellem kl. 1530 og 1600 kom en tysk Blohm & Voss flyvebåd til syne og landede kort efter i nærheden af ”Niels Iuel”. Om bord i denne fly-



ver var den danske kaptajnløjtnant Overbye, som medbragte en skriftlig ordre til chefen. Den lød på at afgå til København (senere erfarede vi, at der var bestilt kajplads til skibet i Frihavnen). Westermann svarede, at det var umuligt at efterkomme ordren, idet artilleriskibet stod på grund, og han henstillede derudover til kaptajnløjtnanten at gøre rette vedkommende opmærksom på, at skibet var ubeboeligt, da vandet stod næsten en meter over dørken på underbanjerne, samt at der ikke var strøm i skibet. Efter at have modtaget denne besked afgik kaptajnløjtnant Overbye med den tyske vandflyver til København, og resten af dagen så vi ikke mere til tyskerne.

Der blev nu uddelt dele af den ubeskadigede tørkost til besætningen, lige som man prøvede at få den underbragt for natten. Dette sidste var meget vanskeligt, da der ikke blot manglede plads, men også tørre tæpper, madrasser o.s.v.. Som eksempel på vanskelighederne kan nævnes, at nogle af de kvartermestre, som havde lukaf på underbanjerne, måtte vade rundt i mørket dernede, til de fandt deres køjer, som de så benyttede til trods for, at vandet stod 10-20 cm under madrasserne og sandsynligvis ville stige i nattens løb. En af de pågældende kvartermestre havde så megen sans for humor, at han højlydt udbrød ‘tak, Kaalund’, før han gik til køjs (daværende orlogskaptajn Kaalund var chef for Personelkontoret, som havde udkommanderet den pågældende kvartermester med ”Niels Iuel”). Jeg selv hørte til de privilegerede, som havde lukaf på et af de dæk, som stod over vandet, så jeg kunne komme til køjs i tør tilstand og sove uden risiko for at blive oversvømmet i nattens løb.

Mandag den 30. august kl. ca. 0530 ankom to tyske ‘Schnellboote’ og en stor ministryger til Isefjorden. Torpedobådene satte prisemandskab ombord i ”Niels Iuel”, mens ministrygeren ankrede agten for skibet. Chefen for de tyske styrker medbragte en skrivelse til chefen fra ‘Admiral Dänemark’. I denne skrivelse stod bl.a., at dersom der var blevet forøvet ‘sabotage’ i ”Niels Iuel”, ville chefen blive stillet for en krigsret, og straffen for sabotage var døden.

Tyskerne krævede alle tjenestevåben udleveret, deriblandt også officerernes sabler. Westermann svarede, at alle pistoler, med undtagelse af

chefens og næstkommanderendes våben, var kastet over bord, og han protesterede meget kraftigt imod kravet om udlevering af sablerne. Dette krav blev derefter frafaldet af tyskerne, som i øvrigt meddelte alle, at sabotage ville medføre øjeblikkelig skydning, og at det betragtedes som sabotage at kaste noget udenbords.

Tyskerne syntes at være meget nervøse og noget desorienterede. De tyske officerer troede, at ferskvandet og restbeholdningen af det frosne kød var forgiftet og var meget ophidsede i den anledning (jeg blev spurgt om det af en officer og benægtede selvfølgelig, at vi kunne finde på sådan noget). Jeg overhørte også forskellige interessante bemærkninger, såsom: ‘Aber sie sind ja alle Arier’ (‘Jamen, de er jo alle sammen ariere’), og med henblik på skibets udseende: ‘Es sieht ja aus wie in Polen und Russland’ (‘Der ser jo ud som i Polen og Rusland’). Den tyske disciplin var også meget dårlig. Det blev bl.a. bemærket, at en tysk skildvagt uden videre forlod sin post, idet han dog var så pligtopfyldende, at han lovede at komme snart igen! De tyske underofficerer havde meget svært ved at få folkene til at løse af på posterne efter spisningen, og i det hele taget bidrog besættelsestroppers opførsel ikke til at øge respekten for den tyske Værnemagt hos de tilstedeværende danskere. Det største knæk fik denne respekt dog, da det observeredes, at tyske menige begyndte at tilegne sig ejendele fra de forskellige officerslukafer. Denne trafik blev dog stoppet efter henvendelse til den tyske kommandant.

Kl. 0700 samledes hele besætningen på agterdækket, hvor chefen holdt en kort tale til mandskabet, hvori han udtalte sin harme over det, der var sket og udtalte sin tillid til Danmarks ungdom. Derefter blev flag og vimpel nedhalet med honnør, og man sang nationalsangen (‘Kong Christian’), hvorefter Westermann udbragte et ‘leve Danmark’. Tyskerne blandede sig ikke i denne ceremoni, og det tyske krigsflag blev overhovedet ikke sat på skibet.

Kl. ca. 0900 blev chefen og 1. maskinofficer bragt om bord på hver sin motortorpedobåd, hvorefter de to fartøjer afgik til København, efter sigende for at bringe de to officerer til forhør hos den tyske admiral. Vi var noget betænkelige ved situationen, da vi huskede på ordlyden af

skrivelsen fra admiral Wurmbach, som jo havde stillet dødsstraf i udsigt for sabotage, men vi fik senere at vide, at der overhovedet ikke var blevet afholdt noget forhør.

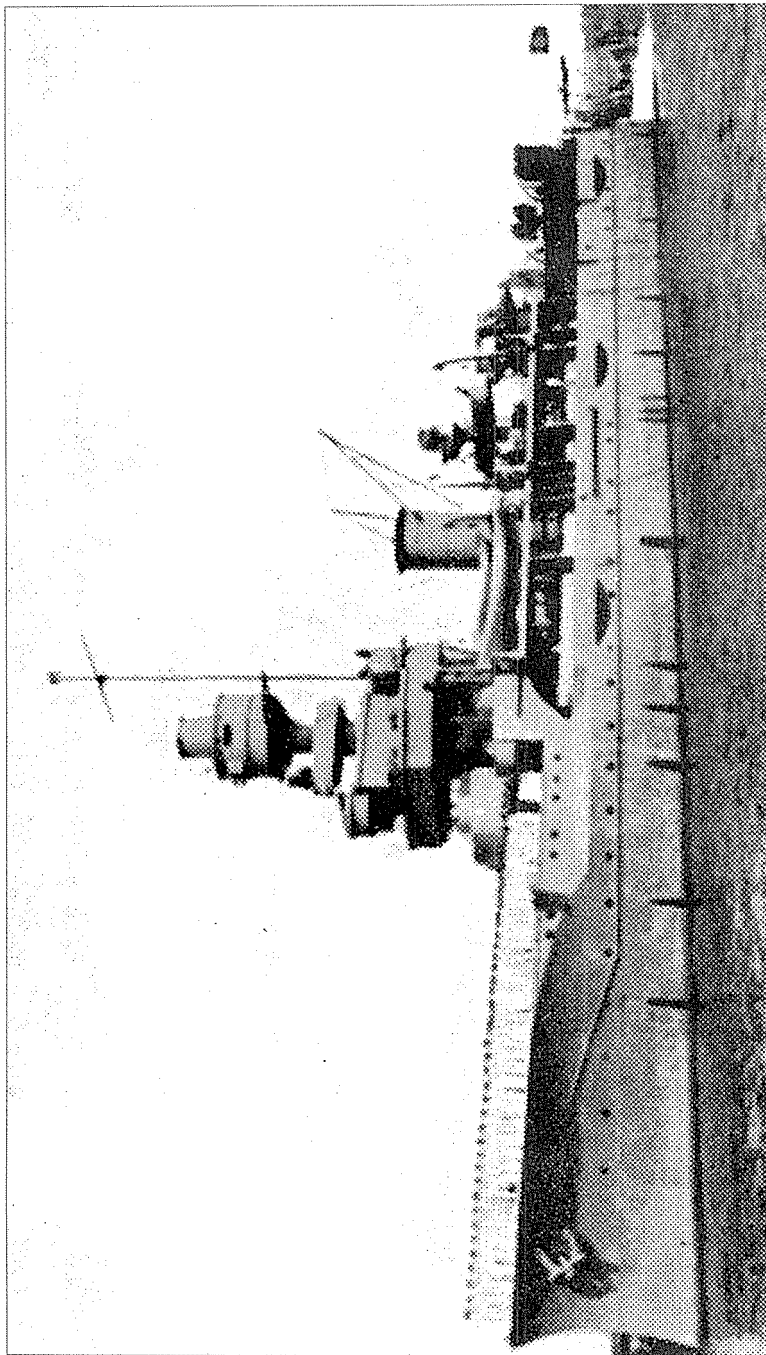
Kort tid efter begyndte man at evakuere besætningen til Nykøbing. Oprindeligt var det sandsynligvis meningen, at alle ombordværende skulle i land her, men dette blev ændret til, at kun tre officerer, de fleste menige og skifteunderbefalingsmændene skulle af sted, medens resten af officererne, de øvrige befalingsmænd og nogle menige blev sat om bord på den tyske minestryger, der så afgik til København. Alle fik lejlighed til at tage tøj og øvrige ejendele med. Officererne og den øvrige besætning på minestrygeren var meget høflige og korrekte, og bl. a. blev den tyske officersmesse overladt til de danske officerer, og vi blev bispist med en slags kødsuppe, som dog sandsynligvis var lavet af den proviant, som tyskerne havde taget på ”Niels Iuel”. Men der var ingen danskere, som ønskede at udnytte den tyske gæstfrihed mere end højst nødvendigt..

Kl. ca. 2000 løb minestrygeren ind i Frihavnen, hvor de ombordværende danskere blev sat i land. Efter en ventetid på 1 1/2 -2 timer blev det efterhånden opklaret, at alle skulle ud på Holmen, hvortil vi blev transporteret på to tyske kuttere. På Holmen blev officererne indkvarteret på Søofficersskolen, medens kvartermestrene blev anbragt på de nye torpedoværksteder. De få menige, der var med, afgik til kasernen. Min ankomst til Søofficersskolen vakte nogen forundring, idet det var blevet oplyst, at jeg var faldet. Desværre fik jeg aldrig oplyst, om nogen havde udtalt mindeord i den anledning, og hvad man eventuelt havde sagt.

Torsdag aften ankom de tre officerer, resten af besætningen og skifteunderbefalingsmændene til Holmen fra Nykøbing. Officererne blev anbragt på Søofficersskolen, medens besætningen blev indkvarteret på Spanteloftet under elendige forhold.

### **Efterskrift**

Efter den 29. august blev kommandørkaptajn Westermann stærkt kritiseret fra forskellige sider, fordi han ikke havde søgt at kæmpe sig til



*”Niels Iuel” blev af tyskerne anvendt som kadetskoleskib i Østersøen under navnet ”Nordland”. Skibet blev sænket i Eckernførde fjord den 3. maj 1945.*

Sverige. Jeg har indtil for få år siden ment, at, at han ikke havde anden udvej, med mindre han ville risikere, at skibet blev sænket, og op til ca. 320 mand omkom. Men efter de oplysninger, som er kommet frem i forbindelse med, at der er blevet givet adgang til ‘Admiral Dänemark’s krigs dagbog, er jeg kommet i tvivl. Det fremgår nemlig af denne dagbog, at tyskerne kun havde i alt seks bombemaskiner, fire jagere og fem amfibiefly til rådighed for angrebet på ”Niels Iuel”. Det må antages, at de alle (med undtagelse af amfibiemaskinerne) var sat ind under angrebene ud for Hundested, og de måtte derfor nødvendigvis snart derefter vende om for at blive fyldt op med benzin og forsynes med bomber og ammunition. Følgelig kunne der opstå en pause i angrebene fra bombemaskinerne og jagerne, og amfibiemaskinerne ville være lette mål for vort antiluftskys. Denne pause kunne have bragt ”Niels Iuel” langt over mod Sverige, og det er følgelig muligt, at skibet kunne have overlevet. Men det vidste Westermann ikke, og han måtte tage sin beslutning på basis af den viden, han havde, og på den baggrund var hans handling rigtig.

Det ville selvfølgelig have været en stor triumf for Søværnet, hvis artilleriskibet var undsluppet til Sverige, især i betragtning af ‘Føreren’s ordre, men på den anden side havde Flåden efter krigen sandsynligvis måttet beholde skibet i tjeneste, selv om det med al tydelighed havde vist sig, at det var uegnet som kampenhed på grund af talrige konstruktionsfejl. Og det kunne måske være blevet en hindring for genopbygningen i halvtredserne og tresserne.

Hvis ‘Niels Iuel i sin tid var blevet færdigbygget, som det oprindeligt var planlagt, ville skibet være blevet en meget kampkraftig enhed, dog muligvis med undtagelse af chocksikringen, som man i 1920’erne sikkert ikke havde større forståelse for nødvendigheden af. Men dengang som nu var der danske politikere, som naivt troede på fred i verden og nægtede at se kendsgerningerne i øjnene.

Trods det sørgelige udfald af kampen i Isefjorden står denne dag stadig som noget af det største, jeg har oplevet. Hvis jeg før den 29. august havde tvivlet på den danske ungdoms vilje til at forsvare landet mod angreb, forsvandt tvivlen meget hurtigt. Den værnepligtige besætning

var grædefærdig, da den fik at vide, at vi ikke ville kæmpe videre, og dens holdning efter de tyske styrkers ankomst var forbilledlig. Men der var dog en undtagelse, som under interneringen i Nykøbing gav anledning til en beklagelig hændelse. Et medlem af besætningen havde tilbudt tyskerne, at han ville optræde som tolk. Dette var blevet bemærket af nogle af hans kammerater, og straffen for dette ‘forræderi’ kom prompte efter ankomsten til Nykøbing. Han blev tvunget til at løbe spidsrod, og der var øjensynligt ingen af de tilstedeværende befalingsmænd, der kunne eller ville gribe ind. Jeg selv fik først viden om hændelsen for få år siden. Selvfølgelig burde denne afstraffelse ikke have fundet sted, men den illustrerer den stemning, som herskede blandt artilleriskibets besætning efter kampen.

Da jeg forlod ”Niels Iuel” den 30. august 1943, var jeg overbevist om, at nu ville jeg ikke få mere at gøre med skibet. Men det var en forkert antagelse. Trods alle vore anstrengelser blev det hævet af tyskerne og repareret. De 10 stk. 15 cm kanoner blev udtaget og opstillet som kystbatterier, bl.a. i det, der nu kaldes ‘Bangsbofortet’ syd for Frederikshavn. I stedet blev installeret 3 stk. 10,5 cm kanoner og noget antiluftskyts, og i løbet af sommeren 1944 hejste skibet igen kommando under tysk flag som kadetskib under navnet ”Nordland” og var indtil det følgende forår på togt i Østersøens vestlige del. Da det tyske sammenbrud syntes at være nært forestående, og Kiel blev udsat for svære bombeangreb, blev det besluttet at anvende ”Nordland” som en slags flygtningeskib. Med flygtninge ombord afgang skibet til Eckernförde, hvor det den 3. maj 1945 blev angrebet af allierede fly. Det vides ikke, om det sank som direkte følge af angrebet, eller om besætningen åbnede for bundventilerne, men ”Nordland” sank under alle omstændigheder på godt 30 m vand.

I 1951-52, da jeg som orlogskaptajn gjorde tjeneste i det nyligt etablerede Forsvarsministerium, førte jeg på ministeriets vegne forhandlinger med et britisk firma, som ville købe vraget af skibet og skære det op under vandet for derefter at sælge det som skrot. Det blev dog senere afhændet til Svitzers Bjergningsentreprise.

# DEN DANSKE FLÅDENS UDVIKLING OG VIRKE I DET 20. ÅRHUNDREDE I. 1900-1918

af viceadmiral S. Thostrup

*Viceadmiral S. Thostrup blev søløjtnant II i 1938 og kaptajnløjtnant i 1943. Under den tyske besættelse opholdt han sig 1944-45 i Den Danske Brigades marineafdeling i Sverige. Efter et omfattende karriereforløb blev Thostrup kontreadmiral i 1962 og var 1965-80 viceadmiral og Chef for Søværnet. 1953-60 var Thostrup redaktør for Tidsskrift for Søvæsen. Efter sin afgang fra Søværnet har han været en skarp iagt-tager og en flittig skribent inden for forsvarspolitiske og marinehi-storiske emner.*

Efter århundredeskiftet kan et tilbageblik på flådens sammensætning, talmæssige udvikling og virke gennem de forløbne 100 år være af interesse. Et sådant tilbageblik præsenteres her i store træk, men dog med nærmere omtale af aktiviteterne i forbindelse med 1. og 2. verdenskrig. Der indledes med et kort overblik over baggrunden for denne udvikling, som dannede sig efter 1864 og hen imod slutningen af det 19. århundrede. Der er anvendt offentlig tilgængelige kilder, suppleret hvor muligt og hensigtsmæssigt med personlige observationer og kommentarer – til dels i form af noter. Organisatoriske, tekniske og personelle forhold er kun periferisk berørt.

## **Indledning**

Perioden forud for år 1900 lå i nederlagets skygge. Danmarks krig i 1864 alene mod Kejserdømmet Østrig og Kongedømmet Preussen medførte tab af hertugdømmerne Slesvig, Holsten og Lauenborg, d.v.s. ca. en tredjedel af rigets tidligere areal i Europa. Dette – og ikke mindst tabet af Slesvig – betød en alvorlig forringelse af Danmarks strategiske situation. Den nye landegrænse, der blev lagt ved Kongeåen, var militært set betydelig ugunstigere end den kortere Dannevirke stilling, der tidligere tjente som hovedforsvarslinie mod landværts angreb fra syd, og en stor del af Lillebælts vestlige kyster såvel som den vigtige flankestilling ved Dyb-

bøl kom på fremmed hånd. Endvidere fik Preussen rådighed over en del havne – ikke mindst den som flådebase så velegnede Kiel.

Nederlaget fremkaldte naturligt nok et dybt og langvarigt mismod i den danske befolkning og blandt dens politiske ledere. Der opstod en udbredt angst for et nyt angreb fra syd, som kunne medføre Danmarks udslettelse som fri nation. Man frygtede især Preussen, som indenfor det tyske forbund var ved at udvikle sig til en ny stormagt, og som var begyndt at vise interesse for opbygning af en stærk flåde, der kunne blive den danske overlegen.

I årene umiddelbart efter 1864 opstod dog også håb om, at Preussen snart ville blive indviklet i krig mod en anden europæisk stormagt, og at dette ville give Danmark mulighed for at gribe ind og skaffe sig revanche. Dette ville dog forudsætte en alliance med Preussens modstander - der tænkes især på Frankrig - men tanken om sådan alliance førtes dog ikke ud i livet.

Preussens sejr i krigene mod Østrig i 1866 og Frankrig i 1870-71 - med oprettelse af det tyske kejserrige til følge - fremkaldte skuffelse i Danmark, hvor tanken om revanchekrig nu måtte betragtes som urealistisk. Man var imidlertid indstillet på at følge evt. nye europæiske konflikters forløb for muligvis at gribe ind, hvis forholdene gjorde det tillokkende, og såfremt forstærkning udefra kunne påregnes. I modsætning til revanchestrategi med alliance, var der nu tale om en handlefrihedsstrategi, men også tanker om vedvarende neutralitet begyndte at dukke op. 1)

Efter 1864 blev forsvarets ordning genstand for langvarige, mangeartede og modsætningsfyldte debatter, såvel blandt politikere som indenfor forsvaret. Man drøftede landsdelenes relative betydning, mobilt forsvar eller fæstningsforsvar, hærens størrelse, art og fordeling - herunder professionel, værnepligts- eller militshær, værnenes indbyrdes betydning, flådens skibstyper i relation til den igangværende, meget omfattende og hurtige tekniske udvikling og meget andet. Der udviklede sig efterhånden to strategiske, indbyrdes modstridende hovedmodeller for forsvarets opgave og ordning. Den ene var maritimt betonet og fandt støtte inden for både hæren og flåden. Den gik ud på, at flåden skulle udgøre første



linie og samvirke med den mobile felthær i forsvar af territoriet, idet hovedvægten skulle lægges på den sjællandske øgruppe. Den anden var næsten ensidig landmilitær og gik ud på et eksistensforsvar baseret på et stærkt fæstningsforsvar af København, medens flåden skulle indskrænkes til at virke som led i Københavns sødefension og til beskyttelse af troppeoverførelser til Sjælland under mobilisering. 2)

I 1868 vedtoges en søværnslov, som under hensyn til den uoverskuelige tekniske udvikling kun fastlagde søværnets organisation. Der blev dog såvel ordinært som ekstraordinært stillet midler til rådighed til materielanskaffelser, og der blev i de følgende godt 10 år færdig- og nybygget 4 panserskibe ("Lindormen", "Gorm", "Odin" og "Helgoland"), 2 krydsere ("St. Thomas" og "Ingolf") samt 5 kanonbåde ("Falster", "Møen", "Øresund", "Storebælt" og "Lillebælt"). Endvidere tilkom de første små torpedobåde og udvikling af søminer begyndte at tage fart. "Lindormen" kom i øvrigt til at markere en ny æra for Orlogsværftet, idet skibet var den første større enhed, som værftet byggede helt af jern.

Loven af 1868 skulle have været revideret allerede i 1872, men de politiske og til dels faglige debatter medførte flere udsættelser, og først i 1880 kunne en ny lov vedtages. Den indeholdt en flådeplan, som i princippet svarede til den maritime strategi-model, om end den i selve lovteksten var meget summarisk angivet. Men ifølge bemærkningerne til lovforslaget omfattede planen 8 panserskibe, 4 større upansrede skibe (krydsere), 10 skruekorvetter (svarende til lette krydsere), 12 panserkanonbåde og 30 torpedobåde. Af brugbare enheder i flådens tal fandtes på dette tidspunkt: de nævnte 4 panserskibe, de 2 krydsere, 4 ældre skruekorvetter eller -skonnerter, 8 skruekanonbåde og 3 små torpedobåde, samt en del ældre skibe og fartøjer, der stod for udrangering eller var omklassificeret til særlige formål. Endvidere var et større skib – "Tordenskjold" ca. 2.500 tons - sat under bygning. Marineministeriet havde ønsket et kraftigere og mere avanceret skib på størrelse med "Helgoland" - d.v.s. ca. 5.000 tons med bl.a. 4 stk. 30,5 cm kanoner i to dobbelttårne - men måtte på grund af politisk modvind affinde sig med bevilling til det mindre skib, som nærmest kunne karakteriseres som en overdimensioneret panserkanonbåd, men som dog siden blev betegnet som panserskib.

På grundlag af flådeplanen og det eksisterende, brugbare materiel kunne der da udformes et anskaffelsesprogram på 3 panserskibe, 2 krydsere, 6 lette krydsere, 4 panserkanonbåde og 27 torpedobåde. Af hensyn til opfyldelse og siden vedligeholdelse af flådeplanens styrkemål måtte en ca. 10-årig periode til disse anskaffelser anses for ønskelig - og med foregående års anskaffelser in mente kunne den også påregnes teknisk realisabel. Af forskellige årsager blev virkeligheden imidlertid en anden.

Dels gjorde prisstigninger den ordinære nybygningskonto utilstrækkelig, dels bortfaldt nogle forudsatte ekstrabevillinger, og dels mødte marineministeriets nybygningsforslag - især hvad de forudsatte større skibe angik - ofte politisk modstand. Desuden fik det negativ betydning, at periodens højreregeringer blev vundet for fæstningstilhængernes synspunkter, og ikke mindst i provisorieårene 1885-94 fik bevillinger til Københavns befæstning fortrin for andre behov.

Følgen blev, at flådeplanen hen imod slutningen af 1890-erne - altså efter ca. 20 års forløb - endnu ikke var gennemført fuldt ud, medens behov for erstatning af ældre materiel begyndte at gøre sig gældende.

I årene efter 1871 var forholdene i verden stadig præget af konflikter eller risiko for sådanne, bl.a. i forbindelse med stormagternes fortsatte opbygning af koloniriger og deraf følgende rivaliseringer. I Europa førte forholdene til blokdannelser, som kom til at præge udviklingen. Først skabtes triplealliancen i 1882 mellem Tyskland, Østrig-Ungarn og Italien, som dog senere trak sig ud af dette forbund, og i løbet af 1890-erne dannedes en alliance mellem Frankrig og Rusland. England, der i en periode havde stået i modsætningsforhold til Frankrig, førte op mod århundredskiftet forhandlinger med Tyskland om forbund, men disse førte ikke til noget resultat, og England kom få år senere til forståelse med Frankrig. I Danmark forstærkedes ønsket om neutralitet, og i tilknytning til et storpolitisk forlig om finansloven i 1894, hvorved provisorietiden bragtes til ophør, vedtog rigsdagen en beslutning om, at Danmarks udenrigs- og forsvarspolitik skulle baseres på ligelig og vedvarende neutralitet.

### Perioden 1900-1914

Omkring år 1900 bestod flåden af følgende skibe og fartøjer (angivet ved navn, klasse eller type med vedføjte tonnage og søsætningsår, 3):

- 8 panserskibe: "Lindormen" (2.100 t/1868), "Gorm" (2.400 t/1870), "Odin" (3.230 t/1872), "Helgoland" (5.370 t/1878), "Tordenskjold" (2.530 t/1880), "Iver Hvidtfeldt" (3.450 t/1886), "Skjold" (2.160 t/1896) og "Herluf Trolle" (3.470 t/1899), 4).
- 5 krydsere: (d.v.s. de i 1880-loven omtalte store, upansrede skibe og skruekorvetter): "Fyen" (2.740 t/1882), "Valkyrien" (3.020 t/1888), "Hekla" (1.300 t/1890), "Geiser" (1.300 t/1892) og "Heimdal" (1.300 t/1894), 5).
- 8 kanonbåde: "Drogden" (50 t/1872), 2 af "Falster"-kl. (380 t/1873-1875), 3 af "Øresund"-kl (240 t/1874-75) og 2 af "Grønsund"-kl. (250 t/1883-84).
- 32 torpedo- og patruljebåde: 13 torpedobåde af 1. klasse (59 - 138 t/1881-98), 11 torpedobåde af 2. klasse (15-38 t/1879-89) og 8 patruljebåde (14 - 47 t/1878-95), 6).
- 15 minefartøjer: 2 dampminebåde "Hjælperen" (288 t/1890) og "Beskytteren" (445 t/1900), 4 minekraner (75 - 160 t/1876-96), 2 dampbåde (30 t/1878) og 7 minebåde.

Endvidere fandtes enheder til særlige formål såsom skoleskibe, opmålingsfartøjer og transportfartøjer, hvoraf en del var omklassificeret ældre materiel.

En nærmere vurdering af denne flådestyrke viser, at den sammenholdt med søværnslovens flådeplan led af væsentlige talmæssige mangler, at den var præget af høj gennemsnitsalder, og at materiellet typevis var ret uensartet. De talmæssige mangler var umiddelbart betragtet 9 krydsere (2 store og 7 mindre) samt 4 kanonbåde, men medtages en aldersbedømmelse øges manglerne. Under datidige forhold var det rimeligt at fastsætte grænser for materiellets alder til ca. 25 år for panserskibe og krydsere, ca. 30 år for kanonbåde og mineskibe samt ca. 18 år for tor-

pedobåde. Af de eksisterende skibe var imidlertid 3 panserskibe mere end 28 år og 4 torpedobåde 18 år og derover.

Opretholdelse af flådeplanens tal ville i gennemsnit reelt kræve færdigbygning af 1 panserskib hvert 3. år, af 1 krydser hvert 2. år og af 5 torpedobåde hvert 3. år.

Med henblik på at lette især panserskibenes taktiske samarbejde havde Orlogsværftet under planlægning og projektering tilstræbt en passende ensartethed mellem skibene - selvsagt med rimelig hensyntagen til den tekniske udvikling. Forældelse og uregelmæssig byggetakt som følge af bevillingsrestriktioner såvel som tilfælde af politisk forårsagede afvigelser fra planlagte specifikationer ("Tordenskjold" og "Skjold") forhindrede imidlertid opnåelse af den ønskelige homogenitet.

Til de materielle problemer føjede sig en betydelig mangel på fast personel - især maskinpersonel - hvilket havde til følge at en hurtig bemanning og udrustning af hele flåden ikke var mulig.

Af beredskabs- og uddannelsesmæssige grunde havde flåden i de foregående år været inddelt i to farvandseskadrer og en tredje eskadre omfattende minespærings- og havneforsvarsmateriel, specielt til Københavns søforsvar. Udrustningsmæssigt indgik disse eskadrer i en tre års turnus med en eskadre udrustet årligt. Personelmanglerne bevirkede imidlertid, at der i tilfælde af spændte forhold kun kunne regnes med udrustning af to eskadrer på kort varsel.

Da forholdene såvel materielt som personelt efterhånden blev fundet utilfredsstillende lod marineministeriet i 1902 en ny beredskabsplan udarbejde. Denne plan gik ud på, at det skibs- og fartøjsmateriel indenfor hver kategori, der havde størst kampværdi, skulle betegnes som materiel i linien, og det skulle i tilfælde af mobilisering udrustes indenfor et varsel af 2x24 timer - i den udstrækning personelstyrken tillod. Øvrigt materiel henførtes til reserven og kunne udrustes enten i stedet for ikke-sejlklat liniemateriel eller som supplement, når og hvis mandskab kunne skaffes. Foruden materiel til udlægning og bevogtning af minespæringer ved København omfattede linien på dette tidspunkt 5 panserskibe, 4 krydsere, 8 torpedobåde og 1 minefartøj. Denne styrkes

opgave skulle være bevogtning af søterritoriet, imødegåelse af neutralitetskrænkelser og medvirken til imødegåelse af landgangsforsøg, specielt i hovedstadens nærhed. 7).

De årlige udrustninger tog på grundlag af beredskabsplanen sigte på dels at uddanne og træne personel til bemanning af flåden ved mobilisering, dels at løse en række særlige opgaver. Hvad mobiliseringsstyrken angik, var målet at uddanne så mange værnepligtige orlogsgaster, at flådens behov kunne dækkes af de seks yngste årgange. De hertil sigtende udrustninger strakte sig normalt over ca. 4 måneder i sommerhalvåret og kunne typisk omfatte 2-3 panserskibe, 4-6 torpedobåde, 1 mineskib og et antal patruljebåde. I sidste halvdel af udrustningsperioden samledes enhederne i en øvelseseskadre. De særlige opgaver omfattede praktisk uddannelse af kadetter og elever, togter af repræsentativ karakter, stationstjeneste ved de vestindiske øer, fiskeriinspektions- og stationstjeneste ved Island og Færøerne, fiskeriinspektion i danske farvande udenfor og indenfor Skagen, søopmåling samt lejlighedsvis togter til Grønland. Til disse opgaver anvendtes bl.a. krydsere og kanonbåde samt ældre hertil bestemte skibe såsom skrueskonnerten "Ingolf" og inspektionsskibet "Absalon" (tidligere vagerinspektionsskib "Løvenørn").

Efter det politiske systemskifte i 1901 fandt den nye venstregering under professor Deuntzer det ønskeligt og nødvendigt at lade forsvarrets ordning nærmere undersøge med henblik på afløsning af de mere end 20 år gamle love. Arbejdet hermed blev overdraget en forsvarskommission, som blev nedsat i 1902 og som sammensattes af rigsdagsmænd og militære tilforordnede. Det sikkerhedspolitiske grundlag for kommissionens arbejde skulle være opretholdelse og sikring af dansk vedvarende neutralitet under væbnede konflikter mellem andre stater, således som besluttet af rigsdagen i 1894.

Belysning af neutralitetsbegrebet var derfor af stor betydning for kommissionen, som modtog orientering herom fra sagkyndig side. Bemærkelsesværdig var især daværende kommandør O.J.M. Kofoed-Hansens foredrag om "Den neutrale Stats politiske stilling og dens militære Opgaver" holdt for kommissionen den 4. oktober 1902. Kommandøren henviste til historiske og aktuelle eksempler på neutrale stater, bl.a. Schweiz og Belgien, og han fastslog i sin vægtige redegørelse, at en

stat, som i tilfælde af væbnet konflikt mellem andre stater ønskede at opretholde en vedvarende neutralitet, måtte tilkendegive sin hensigt og samtidig påtage sig pligt til med våbenmagt at sikre, at dens territorium ikke blev udnyttet til militære operationer af nogen af de krigsførende. Han hævdede endvidere, at de stridende parter måtte antages at ville betragte det som en betryggende fordel, hvis en nærliggende neutral stat rådede over et troværdigt neutralitetsforsvar og havde vilje til at bruge det. Desuden fremførte han, at den neutrale stat i tilfælde af optrækkende konflikt måtte anse sig berettiget til at foretage en tidlig aktivering af sit neutralitetsforsvar for dermed at understrege dets troværdighed. Kofoed-Hansen gjorde også opmærksom på, at neutralitetsproblemer for Danmarks vedkommende især ville være knyttet til gennemsejlingsfarvandene, medens det f.eks. for Belgien og Schweiz drejede sig om gennemmarch.

Forsvarskommissionen udførte et grundigt arbejde, som kom til at strække sig over flere år før den i 1908 kunne aflevere en fyldig betænkning. Kommissionens arbejde fandt sted i en periode, hvorunder de ydre forhold stadig var præget af modsætninger mellem europæiske magtgrupper. Under den russisk-japanske krig 1904-05 var der - om end kortvarigt - risiko for krig mellem England og Rusland, hvilket i betragtning af Danmarks beliggenhed naturligvis måtte give stof til eftertanke - krydret af den russiske østersøflådes passage af Store Bælt og herunder kortvarige ophold på dansk søterritorium i 1904 på dens vej til Stillehavet. De voksende modsætninger mellem Triplealliancen og den fransk-russiske entente, hvortil England efterhånden sluttede sig, havde ført til en voldsom kaprustning - især på det maritime område - og indebar mulighed for en europæisk krig. Dette måtte såvel regeringen som forsvarskommissionen selvsagt holde sig for øje.

Den internationale udvikling førte i øvrigt til afholdelse af fredskonferencer i Haag med henblik på aftaler om at undgå fremtidige, væbnede konflikter. Stridsspørgsmål skulle henvises til international voldgift, men bindende konventioner herom blev ikke indgået. Derimod lykkedes det at få vedtaget flere konventioner med regler for krigsførelse, bl.a. om brug af søminer, om behandling af krigsfanger og om neutrale staters pligter og rettigheder.

En regeringskrise i slutningen af 1904 medførte, at der i januar 1905 tiltrådte en ny venstregering med politikeren J.C. Christensen som konseilspræsident. Han overtog desuden med titel af forsvarsminister ledelsen af krigsministeriet og marineministeriet, som dog fortsat virkede hver for sig (indtil sammenlægningen i 1950). J.C. Christensen var bekymret over den internationale udvikling og over en evt. væbnet konflikts konsekvenser for Danmark. En krig mellem Tyskland og Vestmagterne (Frankrig og England) kunne blive farlig for Danmark. Thi det kunne forventes, at udnyttelse af dansk område ville have strategisk betydning for begge parter, defensiv for Tyskland og offensiv for Vestmagterne. Men det måtte også forekomme naturligt, at et neutralt Danmark ville være af betydelig interesse for Tyskland både som en geografisk flankesikring og som vareleverandør indenfor neutralitetsreglernes rammer.

På grundlag af sådanne overvejelser blev det J.C. Christensens opfattelse, at Danmark, uanset hvor stærkt forsvaret måtte blive udbygget, næppe kunne modstå et tysk angreb i længere tid. Derimod måtte det anses for realistisk muligt at give forsvaret en sådan styrke, at en evt. vestmagtaktion mod Tyskland over dansk område ville kunne afvises - og derfor næppe være sandsynlig. Med andre ord skulle et passende stærkt dansk neutralitetsforsvar kunne virke betryggende overfor Tyskland og præventivt overfor en vestmagtaktion over dansk område mod Nordtyskland - og det danske ønske om at forblive neutral ville derved kunne opfyldes.

Med henblik på at få denne problematik belyst gav J.C. Christensen tilslutning til, at departementschefen i krigsministeriet, kaptajn L.C.F. Lütken hemmeligt i 1906 og 1907 førte samtaler med chefen for den tyske generalstab, general Helmuth v. Moltke. Denne tilkendegav som sin opfattelse, at Danmarks selvstændighed ville bero på, at landet enten indgik alliance med Tyskland, eller at det ville indtage en velvillig neutralitet. Set med danske øjne svarede den sidstnævnte mulighed i realiteten til J.C. Christensens vurdering. (Der fremkom rygter om, at Lütken havde ført militærpolitiske samtaler i Tyskland, men dette blev dementeret, og først efter verdenskrigen blev det kendt, at de faktisk havde fundet sted). 8).

Da flådens voksende behov for fornyelser ikke kunne tilgodeses i fuldt omfang inden for rammerne af 1880-lovens nybygningskonto, gav marineministeriet første prioritet til fornyelse af panserskibe. Med det nye, vellykkede skib "Herluf Trolle" som forbillede sattes to søsterskibe under bygning: "Olfert Fischer" allerede i år 1900 og "Peder Skram" i 1905, medens 5 ældre panserskibe efter lang tids oplægning blev udrangeret i årene 1907-12 og solgt til ophugning.

Med henblik på at få frigjort de tre små krydsere fra lejlighedsvis anvendelse i fiskeriinspektions- og stationstjeneste ved Island og Færøerne blev der i 1906 givet bevilling til bygning af inspektionsskibet "Islands Falk" til tjeneste i førstnævnte område, medens dampminebåden "Beskytteren" fik tildelt opgaverne ved Færøerne.

Af torpedobådsstyrken var de 6 yngste fra årene 1891-98 nogenlunde brugbare, medens alle de ældre kun kunne anses for anvendelige til lokale opgaver.

I betragtning af lovens styrkemål var der således også et stort fornyelsesbehov indenfor denne fartøjskategori. Men der kunne kun skaffes midler til bygning i 1907 af én båd: "Ormen" af fransk type til forsøgsbrug.

Omkring århundredskiftet var udvikling og bygning af undervandsbåde kommet godt i gang i udlandet, og der var også herhjemme opstået interesse for anskaffelse af sådanne fartøjer. Allerede i 1902 blev forsvarskommissionen orienteret om denne nye skibstype, og den blev efterhånden stemt for, at den burde indgå i flåden. Umiddelbart var der dog ikke ordinære midler til rådighed for anskaffelse af en båd til forsøgs- og uddannelsesformål. Men der blev opnået bemyndigelse til anvendelse af provenuet fra salg af udrangerede panserskibe, og derefter kunne der slutes kontrakt med det italienske værft Fiat San Giorgio i La Spézia om bygning af undervandsbåden "Dykkeren", som blev sat på stabel i foråret 1908 og kom til Danmark i 1909. 9).

I slutningen af juli 1908 afgav forsvarskommissionen sin betænkning med forslag til hærens og søværnets fremtidige ordning. Kommissionen var dog ikke nået til en enstemmig indstilling, idet der forelå en flertals- og tre mindretalsindstillinger. Flertallet (venstre) og 1. mindretal (højre)



kunne i princippet tilslutte sig hovedlinierne i de af tilforordnede sagkyndige stillede forslag, men var dog uenige om Københavns befæstning mod landsiden. Venstre ønskede den nedlagt, medens højre ville bevare og forstærke den. Kommissionens 2. mindretal (Socialdemokratiet) foreslog total afrustning med hær og flåde afløst af politikorps, medens 3. mindretal (Det radikale Venstre) gik ind for store, men ikke så vidtgående reduktioner. 10)

For søværnets vedkommende indeholdt betænkningen en detaljeret flådeplan med neutralitetsforsvar for øje. Planen omfattede oprindeligt: 6 panserskibe (kystforsvarsskibe á 3.500-4.000 tons), 3 krydsere (á ca. 1.500 tons), 6 torpedobåde af 1. klasse (á 350 - 600 tons), 18 torpedobåde af 2. klasse (á 100 - 150 tons), 12 patruljebåde (á ca. 100 tons), 6 undervandsbåde (á 100 - 250 tons), 2 mineskibe (á ca. 500 tons) og andet materiel til minespæringer (minekraner og minedepotbåde) samt fartøjer til troppetransporter. Foruden dette liniemateriel regnedes med materiel i reserven, d.v.s. ældre, endnu brugbare skibe og fartøjer, som kunne anvendes til lokale opgaver, bl.a. ved Københavns søforsvar.

Planen var baseret på udnyttelse af den tekniske udvikling med materiel tilpasset anvendelse i danske farvande. Det var således forudsat, at de nye våben: søminen og torpedoen skulle virke i nært samspil med artilleriet. Grundtanken var, at søminen skulle udgøre det defensive, torpedoen det offensive og artilleriet det støttende element. I denne forbindelse regnedes med, at moderne slagskibe næppe ville blive indsat i farvandsområder som de danske. Vore panserskibe skulle derfor fortrinsvis beskytte de lette enheder mod angreb fra krydsermateriel, kanonbåde og jagere samt forhindre rydning af vore minespæringer. Dette betød, at man på et begrænset deplacement for panserskibe kunne lægge vægt på armering og panserbeskyttelse, medens der i betragtning af de farvandsgeografiske forhold kunne renonceres på fart og aktionsradius.

Der regnedes med, at udgifterne til den foreslåede flådestyrke kunne holdes på ca. 10,5 mill. kr. årligt foruden en ekstraordinær bevilling en gang for alle på ca. 9 mill. kr. til genopbygning af den efterhånden forældede torpedobådsstyrke og til indførelse af undervandsbåde.

Før forsvarskommissionen afgav sin betænkning havde flertallet og 1. mindretal dog af økonomiske grunde reduceret den oprindelige flådeplans antal panserskibe til 4 og havde desuden foreslået spørgsmålet om krydsernes fornyelse udskudt foreløbigt. Derved kunne det årlige normalbudget for en femårig periode reduceres til ca. 7,85 mill. kr.

Af indrepolitiske grunde - den såkaldte Alberti-skandale - blev der ikke fremsat forslag til nye hær- og søværnslove før 12. februar 1909. Forslagene baserede sig på forsvarskommissionens flertalsindstilling, men under den følgende, ret langvarige behandling i rigsdagen indførtes en del ændringer - mest reduktioner af økonomiske hensyn - og de endelige forslag kunne langt om længe ophøjes til love den 30. september 1909.

I den nye søværnslov, hvis årlige normalbudget var beregnet til ca. 7,8 mill. kr., blev det fastsat, at flådens materiel skulle inddeles i Linien, Reserven og skibe til særlige formål, og at den i det mindste skulle bestå af følgende:

Linien:

- 4 kystforsvarsskibe (panserskibe) på ca. 3.500 - 4.000 tons
- 24 torpedo- og undervandsbåde på ca. 200 tons
- 2 mineskibe på ca. 500 tons samt
- skibs- og fartøjsmateriel til minespærringer mv.

Reserven:

- 2 krydsere på ca. 1.500 tons samt
- ældre skibe og fartøjer som kunne finde anvendelse ved forsvaret af København og som reservemateriel.

Skibe til særlige formål:

- skoleskibe, fiskeriinspektionsskibe, opmålingsskibe mv.

Det var desuden anført, at forandringer i udviklingen af søkrigsmateriel kan medføre ændringer i flådestyrkens sammensætning.

Samtidig med søværnsloven vedtoges en lov om ekstraordinær bevilling på 6,3 mill. kr. over fire år til anskaffelse af torpedobåde og undervandsbåde samt torpedoer, ammunition og søminemateriel.

Den vedtagne flådeplan lå, som det kan ses i talmæssige henseende

væsentlig under de styrkemål, som sagkundskaben havde anbefalet, hvilket måtte give anledning til bekymring på baggrund af den internationale udvikling. På den anden side bød loven på en del beredskabsmæssige forbedringer, som efter omstændighederne gjorde nyordningen acceptabel. Det var klart fordelagtigt, at personelrammerne blev forøget, og at der hurtigt kunne gennemføres materielle moderniseringer. Lovfæstelse af materiel i reserven var ligeledes en forbedring, idet der herigennem om ikke kvalitativt så dog kvantitativt kunne kompenseres for mangel på liniemateriel. Organisatorisk var indførelse af posten som "kommanderende admiral" samt oprettelse af en "flådens stab" en ledelsesmæssig forbedring - om end der herved blev lagt kim til kompetencestrid mellem stab og ministerium.

Af beredskabsmæssig betydning var det også, at den nye lov indeholdt bestemmelser for flådens årlige udrustninger. Som noget nyt bestemtes, at der i vinterhalvåret skulle udrustes en flådestyrke som ifølge forslag til en normal-udrustningsplan fremsat i bemærkninger til lovforslaget af 12/2 1909 fx kunne omfatte 2 panserskibe, 3 torpedobåde og 2 undervandsbåde bemandede med stammandskab - undervandsbådene dog med fuld bemanning. Denne styrke skulle resten af året have fuld bemanning og suppleres med eksempelvis 1 panserskib, 3 torpedobåde og 1 mineskib. I personelmæssig henseende skulle det bl.a. sikres, at flådens behov for værnepligtige ved mobilisering kunne dækkes af de fire yngste årgange.

Bestemmelserne omfattede også udrustning af skoleskibe (reservens krydsere) samt fiskeriinspektions- og opmålingskibe.

Den nye hærlov indebar ligeledes forbedringer i forhold til 1880-ordningen, men heller ikke for hærens vedkommende så meget som oprindeligt foreslået. Hovedvægten i landforsvaret skulle stadig lægges på Sjælland, men Jylland-Fyn blev ikke helt blottet. Københavns søbefæstning skulle forstærkes, og der skulle anlægges kystbatterier ved Isefjord og Smålandshavet. Uenigheden om landbefæstningen fandt sin løsning ved et kompromis, som gik ud på, at den skulle nedlægges, men dog bevares i 12 år. Et forslag til supplering og gradvis erstatte landbefæstningen med fremskudte forter blev ikke realiseret.

Straks efter søværnslovens vedtagelse blev der taget skridt til at iværksætte de planlagte materielanskaffelser. Det drejede sig om 9 torpedobåde og 5 undervandsbåde for den ekstraordinære bevilling samt 1 mineskib og 1 panserskib for nybygningskontoens ordinære midler.

Om end Orlogsværftet i løbet af sidste halvdel af det 19. århundrede var udviklet fra træskibsværft til et moderne skibs- og maskinbyggeri lå en hurtig gennemførelse af nybygningsprogrammet over værftets kapacitet hvilket' - ligesom den lange pause i torpedobådsbygning såvel som tilkomst af undervandsbåde - gjorde assistance udefra ønskelig. 11)

Resultatet blev, at der i årene 1910-14 blev anskaffet:

- 3 torpedobåde af tysk konstruktion ("Tumleren" - kl., ca. 250 tons), hvoraf 1 byggedes i Tyskland og 2 på licens ved Orlogsværftet,
- 3 torpedobåde af engelsk konstruktion ("Søridderen" - kl., ca. 250 tons) hvoraf 1 byggedes i England og 2 på licens hos Burmeister & Wains skibs- og maskinbyggeri,
- 3 torpedobåde af dansk konstruktion ("Hvalrossen" - kl., ca. 180 tons), som blev bygget på Orlogsværftet, samt
- 6 undervandsbåde ("Havmanden"- kl., ca. 160/200 tons), idet en forsvarsindsamling havde skaffet tilstrækkelige midler til, at der kunne skænkes flåden endnu en undervandsbåd. Af de 6 både blev 3 bygget i Fiume (Østrig-Ungarn) og 3 på licens ved Orlogsværftet).

Endvidere sattes mineskibet ("Lossen", ca. 600 tons) under bygning ved Orlogsværftet i 1910, og her blev kølen til det fjerde panserskib ("Niels Juel", ca. 3.800 tons) lagt i sommeren 1914.

I øvrigt vandt endnu en ny materieltype - luftfartøjet - indpas i søværnet få år efter vedtagelsen af den nye lov. I 1912 modtog søværnet luftfartøjet "Glenten" som gave af generalkonsul V. Ludvigsen, og året efter købtes et tilsvarende luftfartøj "Ørnen" samt 2 flyvebåde "Maagen" I & II, der blev finansieret ved privat indsamling. Med disse enheder begyndte udviklingen af Marinens Flyvevæsen, og Orlogsværftet optog produktion af luftfartøjer som en ny opgave. 12)

Beredskabsmæssigt deltes flåden i sikringsstyrken samt 1. og 2. suppleringsstyrke. Sikringsstyrken omfattede liniens og det bedste af reser-

vens materiel, som, hvis det ikke var udrustet på togt, skulle ligge oplagt, men sejlklar på højst 24 eller 12 timers varsel for henholdsvis de større skibe og torpedobåde og lignende. I 1. suppleringsstyrke indgik ældre materiel, som kunne holdes oplagt krigsklart på 2x24 henholdsvis 24 timer for skibe og torpedobåde og lignende. Endelig bestod 2. suppleringsstyrke af det ældste materiel samt af skibe, som var indlagt til eftersyn. For 2. suppleringsstyrke var der ikke fastsat noget varsel.

Det kan siges, at 1909-ordningen - efter de mange års usikkerhed med politiske og faglige uoverensstemmelser, mangelfuld ordning af de "levende" værn og en ensidig fæstningsstrategi - blev vedtaget så betids, at man nåede at få de værste mangler i forsvaret fjernet - om end de fortsat var store - før det i 1914 blev sat på en alvorlig prøve, da verdenskrigen udbrød. I bilag 1 vises en sammenligning mellem oprindelige og den lovbestemte flådeplan samt en oversigt over enheder i flådens tal 1914. Man bemærker reservens talmæssige betydning. Bilag 2 omfatter liste over flåden 1. august 1914, og bilag 3 viser en oversigt over flådens beredskab mv.

### **Perioden 1914-19**

Det blev udviklingen på Balkan, som kom til at udløse den store konflikt. Efter de to Balkan Krige 1912-13 havde kongeriget Serbien støttet af Rusland fået udvidet sit territorium betydeligt. Dette skabte bekymring i kejserdømmet Østrig-Ungarn, som i 1908 havde annekteret Serbiens naboer Bosnien og Herzegovina, og som nu frygtede, at udvikling af et Stor-Serbien ville true dets interesser.

Under et besøg i Sarajevo (Bosnien) blev det østrig-ungarnske tronfølgerpar myrdet den 28. juni 1914. I Østrig-Ungarn mente man, at mordet var serbisk inspireret, og det i forvejen spændte forhold mellem de to parter udviklede sig til krise.

I nogen tid var der dog håb om, at engelske og tyske fredsbestræbelser ville bære frugt. Men den 23. juli tilstillede Østrig-Ungarn Serbien et uantageligt ultimatum med serbisk mobilisering til følge.

Situationens alvor markeredes af, at den franske præsident den 27. juli aflyste et statsbesøg i København under hjemrejse fra et besøg i St.

Petersborg - omtrent samtidig med, at den tyske kejser afbrød en ferie-sejlsads i norske farvande og ilede hjem.

Fredsbestræbelserne slog fejl, og den 28. juli kom Østrig-Ungarns krigserklæring til Serbien. Rusland gik ind i krigen på serbisk side, medens Tyskland støttede Østrig-Ungarn. Den 1. august kom det derfor i krig med Rusland og følgelig også med dette lands allierede Frankrig. Efter tysk krænkelse af Belgiens neutralitet under fremrykning mod Frankrig gik England den 4. august ind i krigen mod Tyskland og Østrig-Ungarn.

Danmarks strategisk betydningsfulde beliggenhed på forbindelsesvejene mellem to have bragte pludselig landet - som tidligere frygtet - i en vanskelig stilling under den udbrudte konflikt mellem Østersø- og Nordsømagter.

Dansk krisestyring og neutralitetspolitik skulle nu stå sin prøve i en situation, som kom til at rumme spænding og dramatik og som derfor kortelig skal beskrives. 13)

Regeringsansvaret havde det radikale ministerium Zahle, der kom til magten i juni 1913. Det talte 8 medlemmer, hvoriblandt, foruden konseilspræsident C. Th. Zahle, udenrigsminister Erik Scavenius, forsvarsminister, dr. phil. P. Munch, finansminister Edvard Brandes og indenrigsminister Ove Rode. Regeringen fulgte naturligvis nøje den truede udvikling i sommeren 1914, og den fandt en myndig og fremsynet rådgiver i den kommanderende admiral, viceadmiral O.J. M. Kofoed-Hansen. Han havde i perioden 1902-08 gjort tjeneste i marineministeriet, først som afdelingschef og fra 1905 som direktør til 1908. Efter anden tjeneste, bl.a. til søs blev han i 1911 viceadmiral og "kommanderende admiral". Han kom til at sætte afgørende præg på beslutningsprocessen under krisen i 1914.

Det var admiral Kofoed-Hansens opfattelse, at det politisk vedtagne ønske om dansk neutralitet dels måtte indebære principiel ligelig holdning overfor de stridende parter, men dels også - hvis Tyskland var inddraget i krig - en realistisk hensyntagen til Danmarks militærgeografiske position. I sin vurdering af forskellige krigsmuligheder mente han i til-

fældet krig mellem England og Tyskland, at dansk område ville kunne have stor strategisk interesse for England som basisområde med henblik på en offensiv mod Tysklands Østersøkyst. En sådan operation ville imidlertid ikke være gennemførlig, før den engelske flåde afgørende havde slået den tyske i Nordsøen, d.v.s. det kunne vare uger eller måneder før den evt. kunne iværksættes.

Kofoed-Hansens konklusion var - i øvrigt på linie med tidligere konseilspræsident J.C. Christensens opfattelse - at Danmark helt lå indenfor tysk magtsfære, men at Tyskland principielt måtte være interesseret i et neutralt Danmark - forudsat, at neutraliteten kunne hævdes troværdigt, således at der ikke kunne ventes overraskende, fjendtlig militæraktion mod Tyskland over dansk område.

Tilsvarende måtte der bibringes England tillid til, at Tyskland ikke fik positioner i Danmark, d.v.s. at forsvaret måtte være så stærkt, at Tyskland ville respektere det.

Det første ydre træk i dansk krisestyring i 1914 blev, at øvelseseskadren på 2 panserskibe, 9 torpedobåde, 7 undervandsbåde, 1 mineskib og 1 patruljebåd kaldtes til Sundet allerede den 27. juli.

Den 30. juli holdt forsvarsministeren orienteringsmøde med de øverste militære chefer. Ministeren udtalte bl.a., at han uanset personlige synspunkter ville handle i overensstemmelse med grundlaget for forsvarsordningen. Det bestemtes, at intet overilet måtte foretages, og ingen provokatoriske handlinger iværksættes.

Det blev i øvrigt på Kofoed-Hansens forslag vedtaget, at forsvarets øverste ledelse skulle lægges i hænderne på et såkaldt hovedkvarter omfattende regeringschefen, udenrigsministeren og forsvarsministeren samt den kommanderende general (generalløjtnant Gørtz) og den kommanderende admiral.

Første hovedkvartermøde holdtes den 31. juli. Man drøftede bl.a. indkaldelse af mandskab til flåden og søbefæstningen, og i et statsråd om aftenen blev det besluttet at udruste flådens sikringsstyrke og for hærens vedkommende at indkalde sikringsstyrken til Københavns søbefæst-

ning. Efter meddelelsen om Tysklands krigserklæring til Rusland og Frankrig den 1. august udsendte regeringen Danmarks neutralitetserklæring, og det blev besluttet også at indkalde hærens sikringsstyrke.

På hovedkvartersmødet samme formiddag udtalte udenrigsministeren, at det måtte pålægges de kommanderende officerer aldrig at bruge våben uden først at have indhentet forholdsordre, og forsvarsministeren overbragte ved samme lejlighed fra kongen en ordre til den kommanderende general og den kommanderende admiral om at pålægge cheferne stor forsigtighed. Hertil bemærkede Kofoed-Hansen, at gældende instrukser for så vidt var affattet under hensyn til sådanne tanker med det forbehold, at hvor det gælder selvforsvar skal den kommanderende bruge sine våben uden nærmere ordre. Admiralen tilføjede, at han ved selvforsvar forstod ikke alene modstand mod angreb på eget skib eller egen styrke, men også overfor angreb på territoriet eller spærret farvandsområde under bevogtning. Denne udlægning protesterede både udenrigs- og forsvarsministrene imod, men Kofoed-Hansen ville ikke give indrømmelser på dette område.

Efter mødet skrev han samme dag officielt til forsvarsministeren, at han på foranledning af udenrigsministerens udtalelser ønskede at præcisere, at han indtil der forelå en anden skriftlig ordre fra regeringens side ville anse forsøg på landsætning af større fjendtlige styrker på Sjælland som et angreb, der uden nærmere ordre ville være at imødegå med alle til rådighed stående midler. Brevet blev afleveret til ministeren samme dag, og nogle timer senere lod ministeren gennem direktøren for marineministeriet admiralen vide, at hans skrivelse ikke ville blive besvaret. Regeringen samtykkede med andre ord ved at tie, og dermed var admiralen tilfreds.

Sikringsstyrkens formering skulle iværksættes tidlig den 1. august, og Orlogsværftet gik straks i gang med at klargøre de oplagte skibe, hvis mandskab mødte i dagens løb, medens de udrustede enheder anløb Holmen for at komplettere beholdningerne. Endvidere aktiveredes 50 kystudkigsstationer, og der blev oprettet 6 kystsignalstationer.

Samme dags aften afgang de udrustede skibe atter fra Holmen med fulde beholdninger og tog station i Sundet ud for Dragør, idet en styrke på 3



torpedobåde, 2 undervandsbåde og vagerinspektionsskibet ”Løvenørn” som forbindelsesskib blev detacheret til Smålandshavet for at bevogte dette område.

Til forstærkning af sikringsstyrken blev alle enheder i 1. suppleringsstyrke og enkelte fra 2. udrustet. På få nær var udrustningerne færdige den 7. august, og dermed var, som Kofoed-Hansen noterede, flåden praktisk talt fuldt mobiliseret, men den er ringe nok endda, og meget gammelt skrammel er der iblandt. (Se bilag 3).

Som sikringsforanstaltning og med henblik på kontrol med skibsfarten blev det endvidere besluttet at udlægge miner på Københavns red - i alt 274 kabelminer. Dermed var de første maritime beredskabsforanstaltninger sat i gang.

Sent på aftenen den 2. august fik udenrigsministeriet forelagt en forespørgsel af den tyske gesandt, grev Rantzau om Tyskland under de nu herskende krigsforhold, som kunne medføre operationer ind i danske farvande, kunne stole på, at Danmark ikke ville gå imod Tyskland.

På hovedkvarteret mødet følgende dags formiddag blev sagen drøftet, og man enedes om at foreslå kongen et af udenrigsministeriet konciperet svar lydende på, at Danmark heller ikke under de anførte omstændigheder ville opgive bestræbelsen på at bevare sin neutralitet og under ingen omstændigheder ville slutte sig til Tysklands fjender.

Tidligt om eftermiddagen mødte ministrene ledsaget af general Gørtz og admiral Kofoed-Hansen hos kongen på Amalienborg for at forelægge sagen. Mødet fik et pinligt forløb, idet kongen, som først kort forinden havde fået kendskab til sagen, heftigt bebrejdede konseilspræsidenten og udenrigsministeren, at han ikke tidligere var blevet orienteret om den mere end 12 timer gamle tyske henvendelse. Kongen, der syntes at misforstå både henvendelsen og det foreslåede svar, kom - som der er berettet - i en levende disput med ministrene, og stemningen var ikke videre hyggelig.

Da de to officerer til sidst blev anmodet om at give deres mening til kende, udtalte Kofoed-Hansen, at den tyske forespørgsel, som kunne have været mere hensynsfuld affattet, i og for sig var ret naturlig henset

til den danske holdnings betydning for Tyskland. Dette havde en beroligende virkning på kongen, som derpå spurgte, hvad han skulle svare på et lignende spørgsmål fra engelsk side. Hertil svarede admiralen, at han ville foreslå ganske det samme svar, som regeringen havde anbefalet at give Tyskland.

Kongen accepterede derefter ministeriets forslag - og konseilspræsidenten takkede siden viceadmiralen for den støtte, han havde ydet. Paradoksalt nok indløb der, efter at det danske svar var afgivet, meddelelse fra den tyske udenrigsminister, at gesandten havde været forhastet.

Englands indtræden i krigen blev kendt om aftenen den 4. august, og tidligt næste morgen meldte kystudviksstationen Albuen i sydlige Store Bælt, at tyske skibe udlagde miner mellem Lolland og Langeland - dog udenfor dansk territorium. Derfor sammenkaldtes hastigt til hovedkvartersmøde, og under dette indløb gennem den tyske gesandt en spørgende henvendelse fra den tyske regering "om Danmark påtænkte at spærre Store Bælt for begge de krigsførende magter?" - et spørgsmål, der utvivlsomt måtte opfattes som et ønske eller et krav.

Dermed var en meget kritisk situation indtruffet for Danmark. Hidtil havde man fra dansk side - i tråd med Øresundstraktaten - været indstillet på at acceptere og lette fri passage af Store Bælt, hvilket også fremgik af danske neutralitetserklæringer, idet man betragtede farvandet som internationalt gennemsejlingsfarvand - om end dette endnu ikke var folkeretligt fastslået.

På hovedkvartersmødet gav det tyske spørgsmål anledning til ivrige, men kortvarige drøftelser, hvorunder admiral Kofoed-Hansen uden tøven anbefalede at svare bekræftende. Mødet blev derefter afbrudt en halv times tid, og i pausen drøftede Kofoed-Hansen sagen med officerer i ministeriet og i flådens stab. Alle frarådede en imødekommelse af det tyske ønske, hvilket skuffede Kofoed-Hansen, men han ændrede ikke sit standpunkt.

Da mødet blev genoptaget, kom alle ministre til stede, og Kofoed-Hansen redegjorde med fasthed for sit syn på situationen. Han gjorde

bl.a. gældende, at et benægtende svar ville betyde brud med Tyskland, som for at sikre sig selv derefter måtte forventes at ville spærre Bæltet. Dette ville medføre besættelse af danske kystområder som støttepunkter ved Bæltet, og desuden kunne man forestille sig et angreb på Sjælland og København. Under de foreliggende forhold måtte en almindelig dansk mobilisering frarådes, da en sådan af Tyskland ville kunne opfattes som et afslag og snarligt medføre en tysk aktion.

Hvad England angår, måtte man regne med, at det kunne vare meget længe før det kunne gøre sig kraftigt gældende i danske farvande. En dansk spærring kunne naturligvis indebære risiko for, at England som repressalie ville beslaglægge danske handelsskibe, men denne risiko ville være af mindre rækkevidde end et brud og krig med Tyskland. Under alle omstændigheder måtte der ses bort fra sympatier og antipatier og kun tages hensyn til, hvad der i det lange løb ville være fordelagtigt for landet. Som konklusion foreslog Kofoed-Hansen, at Danmark spærrede ikke blot Store Bælt, men også det danske løb i Lille Bælt. Der var delte meninger, og bl.a. var den kommanderende general i mod spærringerne og tilrådede mobilisering. Der blev dog ikke truffet nogen afgørelse på hovedkvarteretsmødet, men et ministermøde blev berammet til kl. 12.00.

I mellemtiden blev Kofoed-Hansen ledsaget af direktøren for marineministeriet, kommandør Jøhnke, kaldt til kongen, som spurgte, hvad admiralen mente med hensyn til besvarelse af den tyske henvendelse, og han anbefalede kraftigt, efter gentaget redegørelse, at man skulle gå ind for spærringen. I forvejen havde kommandør Jøhnke meddelt admiralen, at han havde skiftet opfattelse og nu støttede ham.

Tilbage i marineministeriet, hvor ministermødet afholdtes, fik Kofoed-Hansen at vide, at det var sivet ud, at ministeriet ville gå af, og at parti-formændene allerede var tilkaldt. Admiralen gjorde da det usædvanlige, at han gik ind i mødesalen og spurgte konseilspræsidenten, om rygten talte sandt, og han fik et bekræftende svar. Hertil bemærkede han, at ministeriet ikke burde gå af, thi det ville blive opfattet som et brud med Tyskland, som nærrede en vis tillid til den siddende danske regerings politik, og som ville se en svingning bort fra denne, hvis der kom et regeringsskift.

Nogle af ministrene havde forståelse for admiralens synspunkt med hensyn til spærringsspørgsmålet, men Zahle protesterede og søgte at skyde sig ind under, at Gørtz og Kofoed-Hansen ikke var enige. Dette argument afviste Kofoed-Hansen og henstillede med styrke, at ministeriet blev på sin post.

Minister Rode bad Kofoed-Hansen om at tale med højremanden grev Friis om spærringsproblematikken, da Friis måtte formodes at blive konseilspræsident i tilfælde af et regeringsskift. Samtalen førte ikke til noget, idet Friis og andre partiformænd var modstandere af en spærring.

Klokken 13 holdtes et nyt møde, nu i justitsministeriet, og Gørtz og Kofoed-Hansen var tilsagt for at fremsætte deres synspunkter. Gørtz nægtede at udtale sig - han fandt sagen rent politisk - medens Kofoed-Hansen atter redegjorde for sin opfattelse som førhen, og han henstillede bestemt, at man accepterede Tysklands ønske, hvorefter de to officerer forlod mødet.

Da dette var forbi fik Kofoed-Hansen af forsvarsministeren at vide, at ministrene nok var tilbøjelige til at gå ind for spærringen, men at alle partiformænd og fremtrædende rigsdagsmænd inklusive radikale og socialdemokrater absolut havde en anden mening - med højremanden Piper som eneste undtagelse - og i denne situation kunne ministeriet ikke fortsætte.

På dette tidspunkt havde Kofoed-Hansen opgivet håbet om, at man ville følge hans forslag. I afventen på statsrådets beslutning forudså han ministeriets afgang, et nyt ministerium Friis eller J.C. Christensen, afslag til Tyskland og hvad heraf måtte følge.

Sammen med Gørtz blev han noget senere kaldt til møde for statsrådet på Amalienborg. Ved deres ankomst til palæet kom forsvarsministeren ud fra mødet og fortalte, at svaret til Tyskland ville blive som Kofoed-Hansen havde foreslået. Af Munchs udtalelser da og senere fremgik, at ministeriet sluttelig var blevet enig om at fortsætte, hvis kongen ville godkende spærringen.

Da de to officerer kom ind i statsrådssalen blev de af kongen opfordret

til at udtale sig. Kongen gav ordet til Gørtz som imidlertid anmodede om at måtte vente til Kofoed-Hansen havde talt. Denne kunne fatte sig i korthed, da han jo allerede tidligere havde fremsat sine synspunkter, og han gentog nu sin konkluderende anbefaling. Derefter fik Gørtz ordet, og i modsætning til tidligere gav han nu tilslutning til Kofoed-Hansens standpunkt.

Beslutning om at svare Tyskland imødekommende blev derpå truffet af statsrådet og videregivet til den tyske gesandt, samtidig med at admiral Kofoed-Hansen fik ordre til at iværksætte spærringsoperationen.

På regeringens anmodning sendte kongen endvidere et beroligende telegram til den engelske konge og fik et høfligt svar.

Den officielle bekendtgørelse om spærringerne måtte naturligvis udformes med omhu og fik følgende ordlyd:

“Regeringen har onsdag i statsrådet besluttet, at der udstedes neutralitetserklæring i anledning af krigen mellem Tyskland og England. Ligesom der er udlagt minespærringer i det danske løb i Sundet, er det for så vidt muligt at undgå, at krigsoperationer udstrækkes til danske farvande, og for at kunne opretholde forbindelsen mellem de danske landsdele besluttet, at der udlægges minespærringer i Store Bælt samt i det danske løb i Lille Bælt”.

Flådens Overkommando iværksatte straks spærringsoperationen. Det blev nu nødvendigt at dele den i Sundet koncentrerede flåde i to eskadrer: 1. eskadre med station i Sundet og 2. eskadre med station i Store Bælt, hvortil den straks afgik og var på plads ved middagstid den 6. august. 14)

Alle spærringerne i Store Bælt, d.v.s. sejlløbene på begge sider af Sprogø, i Agersø Sund, i Omø Sund og i den dybe rende øst for Vengeance Grund var klar indenfor fire dage, i alt ca. 500 miner med kabelforbindelser til søminestationer i land.

Den 9. august blev minerne i Lille Bælt udlagt mellem Assens og Bogø, og et par dage efter etableredes de såkaldte bombardementsspærringer i

Køge Bugt i felter, hvorfra en fjendtlig flådestyrke ville kunne beskyde København.

Den fordeling af flåden, som gennemførtes den 5. august 1914, og som stort set kom til at gælde til krigens ophør - bortset fra lejlighedsvis detacheringer til særlige opgaver, herunder indlæggelser for eftersyn - var således:

*1. eskadre i Sundet*

2-3 panserskibe eller krydsere

6-9 torpedobåde

mineskibsmateriel efter behov

*2. eskadre i Store Bælt*

2-3 panserskibe eller krydsere

6 torpedobåde

3-4 undervandsbåde

mineskibsmateriel, opmålingsskibe og hjælpefartøjer efter behov

*Defensionseskadren ved København*

4 kanonbåde eller inspektionsskibe

12-15 torpedo- og patruljebåde

1 opmålingsskib

2 lodsskibe og diverse hjælpefartøjer

*Lille Bælt styrken*

1 inspektionsskib

2 torpedo- eller patruljebåde

*Undervandsbåde*

Stationeredes i Købehavn, Dragør, Helsingør og Slipshavn. Sidstnævnte under 2. eskadre, øvrige direkte under Flådens Overkommando.

*Stationsskibe*

Ved Jyllands vestkyst, ved Skagen, ved Færøerne og ved Island samt senere tillige i Vestindien.

*Flyvebåde*

Flyvebådene blev benyttet til rekognoscering med de fleste under Flådens Overkommando og basis i København, men med 1-2 baseret i Slipshavn under 2. eskadre, ligesom der lejlighedsvis blev udstationeret enkelte til andre havne.

På de forskellige stationer begyndte nu en anstrengende vagt- og beredskabstjeneste, som blev suppleret med mangfoldige andre opgaver, og som varede mere end fire krigsår 14).

Ved deres tilstedeværelse virkede flådestyrkerne forebyggende mod brud på de danske neutralitetsbestemmelser, men da skibene ikke kunne være allestedsnærværende, kunne det ikke undgås, at der forekom overtrædelser af forskellig art - godt 100 i løbet af de fire krigsår foruden overflyvninger af dansk område. Det drejede sig om visitation eller opbringelse af handelsskibe på dansk søterritorium, overskridelse af grænser for dansk spærret farvand, krigsførende magters krigsskibes ophold på dansk territorium under dansk bevogtning samt to tilfælde af alvorlige krænkelser.

De fleste overtrædelser fandt sted under forhold, hvor dansk orlogsmand ikke var i umiddelbar nærhed. Men den kendsgerning, at tililende danske orlogsskibes protester og afvisninger altid blev taget til følge, viste vagttjenestens præventive virkning.

De udlagte danske minespæringer, i alt ca. 1.150 miner, måtte ikke blot bevogtes, men også vedligeholdes ved optagelse af både miner og kabler for eftersyn eller omskiftning.

Ved de spærrede områder var det nødvendigt at etablere lodstjeneste for skibe i lovligt ærinde, og der gennemførtes under krigen mere end 121.800 lodsninger i Sund og Bælter. Disse lodsninger såvel som udarbejdelse af sejlanvisninger hørte under søværnet.

Som modtræk mod opbringelser af handelsskibe i nærheden af dansk område henvistes skibene til sejlads på søterritoriet i så stor udstrækning som muligt, og i adskillige tilfælde gennemførtes konvojerung.

Faren for fremmede drivminer voksede hurtigt i krigens løb, og en omfattende eftersøgnings- og uskadelliggørelsestjeneste måtte etableres, noget hidtil uprøvet. I løbet af sikringsperioden uskadelliggjorde danske minører og minestrygere mere end 5.800 miner i farvandene eller ved kysterne. Et år efter krigens afslutning var tallet steget til over 8.900.

Under krigen drev desuden 29 torpedoer ind i dansk kystfarvand. To af disse sprængtes ved inddrivning på kysten, mens resten blev opfisket og uskadelliggjort.

Arbejdet med uskadelliggørelse af miner kostede søværnet et tab på 9 mand dræbt og en hårdt såret.

Blandt flådens opgaver må også nævnes eftersøgninger efter bortblevne fartøjer, redningstjeneste, bjærgning af nødstedte fartøjer, bistand under isforhold og enkelte tilfælde af bugserassistance.

Ved Island og Færøerne løste inspektionsskibene tilsvarende opgaver og de varetog også vedligeholdelse af postforbindelsen med Danmark, da de krigsførendes blokadeforanstaltninger umuliggjorde normal besøg. Endvidere udrustedes krydseren "Valkyrien" i 1915 og sendtes til Vestindien som stationsskib indtil øerne blev overdraget til USA i 1917.

Endelig skal et par særlige hændelser omtales.

Den 19. oktober 1914 blev undervandsbåden "Havmanden" under øvelse nord for Nakkehoved angrebet af en engelsk undervandsbåd "E 11", som affyrede to torpedoer, der dog heldigvis blev forbiere. Den engelske regering indrømmede og beklagede fejltagelsen.

Den 19. august 1915 blev det konstateret, at en engelsk undervandsbåd "E13" var gået på grund lidt syd for Saltholm under forsøg på at passere Flinterenden. Der blev straks afsendt danske torpedobåde til strandingsstedet for at bevogte undervandsbåden, og i løbet af formiddagen lettede 1. eskadre fra sin plads ved Tårnbæk og stod sydpå. Der var tyske torpedofartøjer i nærheden, og ved 10.30-tiden stod to af disse syd fra op mod E13. Før danske fartøjer nåede at lægge sig imellem åbnede tyskerne ild mod "E13", der blev svært beskadiget og 15 af dens besæt-



ning omkom. Et af de danske torpedofartøjer stod hen mod tyskerne, som derpå afbrød beskydningen og dampede væk. "E13"s besætning blev bjerget og bragt ind til Holmen, og undervandsbåden blev taget af grunden af Svitzer.

Den 1. september 1917 blev 4 armerede tyske trawlere drevet på land af engelske jagere udfor Bjerregaard på Jyllands vestkyst og beskydt på dansk territorium, hvorved en del granater slog ned på land. Dansk krigsskib blev dirigeret til stedet for bevogtning, og den engelske regering beklagede episoden.

Den 24. februar 1918 strandede den spanske damper "Igotz Mendi" ved Skagen. Den var blevet opbragt af en tysk hjælpekyrdsen i det indiske ocean og var under tysk orlogsflag og med tysk prisebesætning på vej til Kiel. Om bord var desuden den spanske besætning og en del krigsfanger. Kyrdsen "Hejmdal" og nogle torpedobåde beordredes til strandingsstedet for at forhindre angreb, visitation eller anholdelse. Den tyske besætning blev interneret, krigsfangerne frigivet og damperen overladt til den spanske besætning. En tysk undervandsbåd, som nærmede sig, blev afvist ved varselsskud.

De mange opgaver, som ved krigens begyndelse stilledes flåden, nødvendiggjorde, at alt brugbart materiel såvel i linien som reserven måtte udrustes, og det viste sig snart, at end ikke dette var tilstrækkeligt. Derfor måtte yderligere anskaffelser til, og man købte eller lejede 5 skibe til brug som vagtskibe, ligesom et stort antal søgående motorbåde blev lejet til bevogtning og mineeftersøgning, og endelig måtte Fyr- og Vagervæsenets skibe ofte anvendes til særlige opgaver.

Den anstrengende og forcerede tjeneste virkede udslidende på materiellet og navnlig på den ældre del, hvilket medførte adskillige materielhavarier. Efterhånden måtte 2 kanonbåde, 6 torpedobåde og 7 patruljebåde udrangeres, og det blev nødvendigt i 1915 at iværksætte et ekstraordinært erstatningsbyggeri på 10 torpedobåde, hvoraf 8 kom i tjeneste før krigens ophør.

I årene 1915-18 blev der endvidere bygget dels 5 undervandsbåde (B-klassen, 185/235 tons), som bragte undervandsbådsstyrken op på 12

enheder, dels 2 minekraner (Nr. 5 og Nr. 6 á 193 tons) og dels 24 luftfartøjer. Endeligt sattes yderligere 3 undervandsbåde (C-klassen, 300/369 tons) samt 5 luftfartøjer under bygning i 1918.

Nybygningsvirksomheden såvel som vedligeholdelse og reparation af flådens materiel lagde et stort pres på Orlogsværftet gennem alle krigsårene, og det blev nødvendigt at styrke dets kapacitet med nye værksteder, depoter og magasiner mv. 15).

Så snart våbenstilstanden var sluttet den 11. november 1918 iværksattes afvikling af de danske sikringsforanstaltninger.

Besejlingsforholdene i danske farvande normaliseredes, og minespæringerne blev optaget. Men det var nødvendigt fortsat at udføre en omfattende minestrygning samt minesøgning og -uskadeliggørelse.

Endvidere måtte der længe opretholdes særlig bevogtningstjeneste dels af hensyn til optræden af mange sovjetiske skibe, dels som følge af urolighederne i Tyskland og dels på grund af en betragtelig invasion af russiske krigsfanger fra Sønderjylland til Fyn.

Endelig den 31. marts 1919 blev sikringsstyrken ophævet. Udover de ordinære bevillinger på ca. 15 mill. kr. årligt og visse tillægsbevillinger kom sikringsstyrken til at koste 64.6 mill. kr. 16)

Det bør sluttelig tilføjes, at der såvel før som under krigen fandtes engelske planer om indtrængen i Østersøen, men alle blev opgivet. Under en debat i Parlamentet i 1917 udtalte den engelske marineminister sir Eric Geddes: "Den operation at trænge igennem til Østersøen vil tage betydelig tid. Man vil være nødsaget til at rydde udstrakte minefelter. Jeg har ikke truffet nogen ansvarlig søofficer af nogen skole, som under nuværende forhold ville påtage sig ansvaret for et sådant foretagende". Denne udtalelse må antages at have haft erfaringerne fra den mislykkede Dardanelleroperation i 1915 som baggrund.

I folketinget blev der udtalt påskønnelse af flådens indsats, og i 1919 tilkendegav dr. P. Munch, "at flådens udlægning af minerne fjernede

krigsfaren fra Danmark .... og således kom til at danne det grundlag på hvilket det blev muligt krigens tid igennem at bevare landets neutralitet.” En væsentlig rolle for søværnets indsats spillede som nævnt chefen for Flådens Overkommando, viceadmiral Kofoed-Hansen. Ved hans død i april 1918 skrev udenrigsminister Erik Scavenius i et kondolancebrev til admiralinden: “admiralens historiske fortjeneste (var) at have erkendt landets stilling og kraftigt med sin autoritet at være trådt ind for det rette; og herfor har jeg som udenrigsminister først og fremmest anledning til at være taknemmelig ved den støtte, admiralen derigennem har været for udenrigsministeriets arbejde”.

Som anerkendelse af flådens arbejde skænkede Krigsforsikringen for danske Skibe efter krigen et beløb på 200.000 kr. til “Dronning Alexandrines Marinefond”.

En vurdering af flådens indsats under sikringsperioden 1914-19 viser, at beredskabet i 1914 var effektivt, at der straks blev behov for udrustning af så godt som alt skibs- og fartøjsmateriel, at dette talmæssigt viste sig utilstrækkeligt og derfor måtte suppleres med købt eller lejet materiel samt med overtagne civile statsskibe og at meget af flådens materiel kvalitativt var utilfredsstillende - mest på grund af alder - hvilket medførte behov for et ekstraordinært byggeprogram. På den anden side dækkede det i forhold til linien relativt store antal reserveenheder, hvoraf mange var mere end 25 år gamle, indledningsvis de værste mangler.

Med disse forhold som baggrund kan man fastslå, at sagkundskabens forslag til flådeplan i 1908 (se bilag 1) på ingen måde var overdimensioneret. Den var tværtimod - tilligemed en reserve på skønmæssigt en snes enheder - udtryk for en realistisk vurdering af det faktiske behov for flådestyrker til sikring af Danmarks neutralitet.

Det bør i øvrigt tilføjes, at Orlogsværftet i de kritiske augustdage 1914 effektivt og rettidigt formåede at udruste de oplagte enheder og i de følgende krigsår vedligeholde og forsyne de udrustede styrker.

*(fortsættes)*

Noter og henvisninger

- 1) Problemerne er bl.a. belyst af fx Johns, Nielsen i "Genrejsningshåb og undergangsangst. Dansk forsvarspolitik 1864-70". Odense Universitetsforlag 1979, og af Jens Johansen i "De militær-strategiske overvejelser angaaende Danmarks Forsvar i Tiden 1864-1922". Det Krigsvidenskabelige Selskabs Jubilæumsskrift 1871 - 3. oktober - 1946. København.
- 2) Se også H.C. Bjerg: "Den militære og politiske debat om Danmarks strategiproblem 1870-90". Tidsskrift for Søværnen, Febr. 1972. (143. Årg.).
- 3) Samtlige skibe og fartøjer er kort beskrevet i H. Degenkolv "Den danske Flaades Skibe i sidste Aarhundrede". Lehmann og Stages Boghandel. København 1906.  
Se også "Liste over Nybygninger" i "Skibbygning og Maskinvæsen paa Orlogsværftet 1692 - 6. oktober - 1942". København 1942.
- 4) I R. Steen Steensen's "Vore Panserskibe 1863-1943", Marinehistorisk Selskabs Skrift nr. 10 (1968) er skibenes historie, data og egenskaber beskrevet.
- 5) Se R. Steen Steensen: "Vore Krydsere", Marinehistorisk Selskabs Skrift nr. 11 (1971).
- 6) Se R. Steen Steensen: "Vore Torpedobaade gennem 75 år, Marinehistorisk Selskabs Skrift nr. 2 (1953) samt Hans Garde og Hans Chr. Bjerg: "Torpedobaade gennem 100 år", Marinehistorisk Selskabs Skrift nr. 15 (1979).
- 7) Redegørelse for planen findes i Marineministeriets fortrolige skrivelse af 4. juni 1902. (Bilag til kommissionens i 1908 offentliggjorte betænkning).
- 8) Omtalt i bl.a. "Politikens Danmarks Historie 1870-1913", (Bind 12), Politikens Forlag, København 1965.
- 9) Se R. Steen Steensen: "Vore undervandsbåde gennem 50 år", Marinehistorisk Selskabs Skrift nr. 5 (1960).
- 10) Betænkning afgivet den 10/7 1908 af Forsvarskommissionen af 1902 med diverse bilag, herunder kommandør Kofod-Hansens foredrag om "Den centrale Stats politiske Stilling og dens militære Opgaver".
- 11) Se "Skibbygning og Maskinvæsen paa Orlogsværftet 1692 - 6. oktober - 1942", København 1942 samt de under 6) nævnte publikationer.
- 12) Marinens Flyvevæsens tilblivelse og udvikling er bl.a. beskrevet i værket "Flåden gennem 475 år", Martins Forlag København 1974 - Se også artikel om "Marinens Fly" (1912-40) i Marinehistorisk Tidsskrift nr. 4/1988.
- 13) Beskrivelsen bygger på Tage Kaarsted: "Flåden under første verdenskrig", Universitetsforlaget i Aarhus 1976.
- 14) En detaljeret redegørelse for "Flaadens Virksomhed under Verdenskrigen 1914-19" er optaget som Bilag XVI til Betænkning afgivet den 2/5 1922 af Forsvarskommissionen af 1919, jfr. note 16.
- 15) Se S. Thostrup: "Holmen og Orlogsværftet", Bind 8 i værket "København Før og Nu og Aldrig", Fogtdals Forlag, København 1989.
- 16) Forsvarskommissionen af 1919 afgav sin betænkning den 2/5 1922.

**BILAG 1 - FLÅDEPLANER OG -STYRKER 1908-14**

SKIBSTYPER	Flådeplaner		Flådens tal 1914			Under bygning 1914
	Forslag 1908	Lov 1909	Linien	Reserven	I alt	
Panserskibe	6	4	3	1	4	1
Krydsere	3	-	-	3	3	-
Kanonbåde	-	-	-	4	4	-
Torpedobåde	24	12	15	8	23	-
Undervandsbåde	6	12	7	-	7	5
Patuljebåde	12	-	-	15	15	-
Mineskibe	2	2	2	-	2	-
Minefartøjer	4	4	4	-	4 <sup>1)</sup>	-
Skibe til særlige formål						
	6	6	8	-	8	-
Sum	63	40 <sup>2)</sup>	39	31	70 <sup>3)</sup>	6 <sup>4)</sup>

1) Der fandtes desuden 2 dampbåde og 9 minetransportbåde (minepramme) specielt til Københavns minespærringer.

2) Der regnedes endvidere med en reserve bestående af ældre materiel. I 1914 fandtes 31 enheder af reserven.

3) Flåden rådede desuden over 2 flyvebåde.

4) Under krigen 1914-18 modtog flåden 8 torpedobåde, 1 undervandsbåde, 2 minefartøjer og 24 luftfartøjer. [5

I samme periode udrangeredes 13 ældre torpedo- og patuljebåde samt undervandsbåden DYKKEREN og 15 luftfartøjer forliste.

Ved krigens slutning var 1 panserskib, 2 torpedobåde og 3 undervandsbåde samt 5 luftfartøjer under bygning.



**BILAG 3 - SKEMA OVER FLÅDENS BEREDSKABS-  
INDELING 1/8 1914 OG SIKRINGSSTYRKENS UDRUSTNING**

SKIBSTYPER	Sikringsstyrke	Suppleringsstyrker		Flådens tal	På togt 1/8 1914	Udrustning							I alt udr. 7/8 1914	Rest oplagt
		1.	2.			2	3	4	5	6	7	8		
Panserskibe	4	-	-	4	2	1	-	-	1	-	-	4	-	
Krydsere 1)	1	1	1	3	1	-	-	-	-	-	1	2	1	
Kanonbåde	2	1	1	4	-	2	-	1	-	-	-	3	1	
Torpedobåde 2)	17	2	4	23	9	7	1	2	1	-	-	20	3	
Undervandsbåde	7	-	-	7	7	-	-	-	-	-	-	7	-	
Patrujebåde	4	11	-	15	1	4	-	3	5	2	-	15	-	
Mineskibe	2	-	-	2	1	1	-	-	-	-	-	2	-	
Minefartøjer 3)	4	-	-	4	4	-	-	-	-	-	-			
Særlige formål 4)	1	-	6	7	5	-	-	-	-	-	-	5	2	
Sum 5)	42	15	12	69	30	15	1	6	7	2	1	62	7	

- 1) Krydseren VALKYRIEN i 2. suppleringsstyrke udrustedes senere som skoleskib og som stationsskib i Vestindien (nov. 1915 maj 1917).
- 2) De tre ældste torpedobåde udrustedes 19/8 1914.
- 3) Desuden 2 dampbåde og 9 minebåde (pramme).
- 4) Kongeskibet ikke medregnet.  
Det oplagte inspektionsskib BESKYTTEREN blev den 8/8 omapteret til mineskib og var klar dagen efter.  
Flåden rådede i 1914 desuden over 2 luftfartøjer.
- 5) Af den formelle sikringsstyrkes 42 enheder var 30 af linjen, 11 af Reserven og 1 opmålingskib.

Den formelle sikringsstyrke udgjorde ca. 61% af Flådens tal.

De samlede udrustninger, d.v.s. den formelle sikringsstyrke fostærket med enheder fra suppleringsstyrkerne var pr. 2/8 ca. 65% og pr. 7/8 ca. 90%.

## BOGANMELDELSER

**Robert Christensen: Gennem ild og vand. Robert Frømands erindringer**  
Forlaget Forum, København 2003, 296 s. , 279 kr.

Anmeldelsen af denne bog kunne passende have haft overskriften 'Søofficer ved et tilfælde'. En gang imellem kan vejen til at blive søofficer sikkert være snørklet, men Robert Christensens vej må nok siges at være en af de mere usædvanlige. Forfatteren er født 1924 og kom ud at sejle lige inden Danmark blev besat i april 1940. Han strandede i Argentina og fik arbejde på pampa'en og kom derefter til at sejle i konvojer over Atlanten, med de barske oplevelser der fulgte deraf. Efter en afmønstring i England blev han september 1943 indrulleret i SOE – Special Operations Executive – de styrker, der blev uddannet for at blive kastet ned i de tyskbesatte lande for at udføre sabotage og subversiv virksomhed. Her lærte Robert Christensen at springe ud med faldskærm, dræbe lydløst og flere andre interessante ting.

Erindringerne er ved beskrivelsen af uddannelsen hos SOE interessante og bringer i virkeligheden et par nye detaljer på bordet af interesse for den almindelige besættelsestidshistorie. Vi har nemlig ret få detaljerede skildringer af den uddannelse, som danskere gennemgik hos SOE. Forfatteren har også væsentlige betragtninger over, hvorledes briterne ikke var klar over den store forskel, der var mellem de mere eller mindre tilfældigt hvervede danske søfolk og de officerer, der illegalt fra Danmark blev sendt til England for at blive uddannet. Det var vanskeligt at få de to grupper til at arbejde naturligt sammen.

Det var tanken, at forfatteren på et eller andet tidspunkt skulle nedkastes over Danmark og indgå i modstandsbevægelsen. Ved et af de mange tilfælde, der kom til at styre Robert Christensens liv, blev han sammen med et par andre udtaget til at blive oplært som svømmedykker, det vi senere har betegnet som 'frømand', idet man havde planer om at tyske skibe i bl.a. Aarhus havn skulle saboteres ved hjælp af sprængstoffer anbragt på skroget under vandet. Som en af de første gennemførte forfatteren derefter en sådan uddannelse.

Robert Christensen blev bragt til Danmark over Nordsøen af en kutter og sat i land ved Thyborøn. 'Frømandsoperationen' mislykkedes imidlertid, og Robert Christensen gled derefter ind i almindeligt modstandsarbejde. Alt dette beskrives på udmærket vis, og der gøres gode bemærkninger til flere aspekter af modstandsarbejdet.



Efter besættelsen anskaffede han sig et mindre fragtskib og sejlede i kystfart, som en af 'havets husmænd'. De nye konjunkturer og Statens indgreb gjorde imidlertid denne levevej urentabel, og Robert Christensen måtte se sig om efter noget andet. I 1951 læste han i avisen om at Søværnet ønskede at starte en frømandsuddannelse. Han henvendte sig i Søværnskommandoen, hvor han kom til at tale med kommandørkaptajn N. Brammer, og tilbød sin assistance, idet han jo som en af de få faktisk havde fået en sådan uddannelse. Det blev besluttet, at Robert Christensen derefter skulle tilknyttes planlægningen omkring den nye uddannelse. Søværnet var indstillet på at give ham en regulær søofficersuddannelse herunder gennemgang af Forsvarets Gymnasium. Denne samlede uddannelse ville tage syv år. I stedet tog han skibsførerekksamen og blev søløjtnant af reserven. Nu var han klar til fra 1954 at virke som næstkommanderende ved Søværnets Dykkerskole specielt med henblik på frømandsuddannelsen. Chefen var kaptajnløjtnant W. Ric-Hansen. Forfatteren udtaler sig rosende om den pioner-indsats, som Ric-Hansen udførte, uden tilsyneladende den store forståelse for den nye uddannelse og dens krav længere oppe i systemet. Forfatterens skildring er et lille stykke søværnshistorie, hvorunder man også får et indtryk af den første etablering på Torpedostationen i Kongsøre. Ric-Hansen forlod Søværnet i 1961 utilfreds med de arbejdsvilkår han blev budt. Dette blev også afgangssignalet for Robert Christensen, der fik tilbudt ansættelse i Forsvarets Efterretningstjenesten. Sikkert af gode grunde slutter erindringerne her, men forfatteren antyder dog en mulig fortsættelse. Robert Christensen fik omkring 10 år i Søværnet. Han antyder, at han gerne ville have fortsat.

”Gennem ild og vand” er en god og vedkommende bog med megen livserfaring og –filosofi mellem linierne fra en mand, hvis liv der ikke går tolv af på dusinet. Den kan anbefales, hvis man er interesseret i modstandshistorie og Søværnets nyere historie. Det kunne have været interessant, hvis forfatteren havde kunnet finde et par fotos frem, f.eks. fra tiden i Søværnet, ligesom indholdsfortegnelsens kronologiske disposition burde have slået tydeligere igennem i bogen, således at man nemmere under læsningen kan orientere sig tidsmæssigt.

**Hans Christian Bjerg,**  
Søværnets historiske konsulent

# NEKROLOG

## Kai Aage Nolsøe Bang

(I 14) Kommandørkaptajn Kai Aage Nolsøe Bang blev født den 19. januar 1915 på Sct. Croix som søn af Guvernementsskriver Aage Bang og hustru Valborg f. Christoffersen, og blev gift i 1940 i Skovshoved Kirke med Ebba Lise f. Hansen. Navnet Nolsøe blev tilføjet i 1972.

Den unge Kai Bang gik til søs i 1930 med skibe fra Ø.K. og Grønlandske Handel og tog styrmandseksamen i København i 1937 og skibsførereksamen i 1938 og blev samme år optaget som søkadet af reserven.

Kai Bang blev udnævnt til søløjtnant II af reserven i maj 1939 og sejlede med Kongeskibet "Dannebrog" indtil han i juli samme år blev tilkommanderet inspektionsskibet "Ingolf", som foruden fiskeriinspektion i Nordsøen tjente som skoleskib for søkadetlærlinge.

Den 6. maj 1940 kom udnævnelsen til søløjtnant I af reserven efterfulgt af hjemsendelse i august samme år. Kai Bang blev af rederiet Lauritzen opfordret til at lede den nystartede søfartsskole i Svendborg, men blev kort efter (8.1.1941) genindkaldt og tjenstgjorde som fører af kuttere i Kystbevogtningen, herunder af "K.1", som minesprængtes og sank i Sundet. Natten til den 29. august 1943 afgik Kai Bang som fører af "K.15" fra Sundet til Landskrona og derfra med andre danske fartøjer videre til Karlskrona, hvor de blev oplagt.

Efter et par måneders skovarbejde sammen med andet militært personel indgik Kai Bang fra februar 1944 i Den Danske Brigades marineafdeling, herunder i perioden august og september i den svenske ministryger "Holmön".

Efter befrielsen i maj 1945 blev Kai Bang udnævnt til kaptajnløjtnant af reserven og blev som næstkommanderende tilkommanderet inspektionsskibet "Godthaab" med inspektionstjeneste ved Grønland. Den 1. marts 1946 blev Kai Bang ansat på kontrakt og fra 1. august 1946 til 1. februar 1947 tilkommanderet Færøernes Kommando som chef for Marinesta-

tion Vaag (LORAN-station) efter overtagelsen af stationen fra den britiske besætning. Under denne periode måtte Kai Bang håndtere en vanskelig episode, som gav genlyd i dansk og færøsk presse, idet han med brug af sin tjenestepistol måtte forsvare LORAN-stationen mod voldelig indtrængning.

Efter tilbagekomsten til Danmark gjorde Kai Bang tjeneste som chef for ministrygere af MR-klassen og senere for motortorpedobåde, en fartøjstype, han havde stiftet bekendtskab med i Sverige, og som han i en artikel i Tidsskrift for Søværnen i 1945 anbefalede anskaffet til Søværnet. I perioden 31.1. til 17.4.1948 deltog Kai Bang i New Orleans, USA, i overtagelsen og indsejlingen af bjærgningsskibet "Restorer" og tjenstgjorde som næstkommanderende under hjemsejlingen. Kai Bang vendte i perioden 1. juli 1948 til 9. april 1951 tilbage som chef for motortorpedobåde og var fra 20. april 1949 tillige gruppechef.

Herefter fulgte fra april 1951 til april 1953 en periode med landtjeneste i Søværnsstabens M-afdeling. I denne periode blev Kai Bang udnævnt til orlogskaptajn af reserven (1.5.1951) og derefter inkorporeret som orlogskaptajn i linien (19.3.1952).

I perioden april 1953 til september 1955 gjorde Kai Bang tjeneste ved Grønlands Kommandos stab og fra marts 1956 til marts 1957 som næstkommanderende ved Søværnets Kaserne. Fra december 1958 til april 1963 igen i Søværnsstaben, fra 2. april 1959 som chef for dennes søfartssektion. Den 1. november s.å. fulgte udnævnelsen til kommandørkaptajn.

I perioden 16. april 1963 til 12. februar 1965 var Kai Bang tilkommanderet inspektionsskibet "Vædderen" som chef i skibets første periode ved Færøerne. Herefter fulgte en periode som chef for Bornholms Marinedistrikt (15.6.1965 til 12.2.1968). Derefter gik turen atter til Færøernes Kommando samt som NATO Island Commander Faroes (1.3.1968 til 19.5.1972). Den 19. maj 1972 blev Kai Bang atter chef for Bornholms Marinedistrikt og var dette til afskeden af linien på grund af alder den 31. januar 1975.

I 1977 assisterede Kai Bang værfterne i Frederikshavn og Aalborg med planer til bygning af inspektionsskibe til udviklingslande.

Af bøger har Kai Bang skrevet og udgivet: "Færøerne – mine fædres land" (1974), og erindringstrilogien "Styrmænd til Orlogs" 1-3. Bd.1: "Optakten til den 9. april 1940" (1976), bd. 2: "Marinen under krigen" (1977) og bd. 3: "Kompasset rundt med Marinen" (1979) samt "Skud for boven" (1980) og "Flådens ulve" (1982).

Kai Aage Nolsøe Bang valgte at blive på Bornholm efter sin sidste tjeneste, hvor familien havde slået sig ned i et smukt beliggende idyllisk hus ved Årsdale på kysten mellem Svaneke og Neksø. Han var al sin tid et venligt og charmerende menneske, som havde let ved at knytte forbindelse til sine omgivelser. Han var vellidt af sine undergivne.

Han blev optaget i Hasle Rotary 1966 og fortsatte som rotarianer i Thorshavn og senere i Neksø Rotary, hvor han var præsident i 1975/76 og blev i 1977/78 valgt til distriktsguvernør for Rotarys Distrikt Storkøbenhavn som organisatorisk omfatter Nordsjælland, Bornholm og Grønland. I en periode var han endvidere administrator for Rotarys blad NORDEN.

Kai Bangs sidste år blev mærket af følgerne af en blodprop, som henviste ham til brug af kørestol og rollator – en skæbne som dog ikke influerede på hans åndsevner og gode humør. Kai Bang døde den 19. marts 2003 og blev begravet ved Ibskirke på Bornholm.

**(1589)**

# 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 · Tirsdag 9-18**

## **ERHVERVELSER**

**MAJ/JUNI 2003**

### **BIBLIOGRAFI & BIBLIOTEKSVÆSEN**

Bibliografi over Dansk Strandingshistorie. : Litteratur om stranding, redning

og bjergning 1800-2000

Anders Bloksgaard

København : Københavns Universitet. Institut for Historie, 2003. - 69 s.

Opstilling: Håndbog.L.- EJ TIL UDLÅN - LOKAL HÅNDBOG

### **ADMINISTRATION OG UNDERVISNING**

Forsvarskommandoen : Virksomhedsregnskab 2002

Vedbæk : Forsvarskommandoen, 2003. -: ill.

Opstilling: Adm. & Org.A.

Tekst.- 82 s.

Bilag:- 36 s.

Særtryk: Miljørapportering .- 5 s.

## **HISTORIE**

Tøjhusmuseets tre engelske mortarer fra krigen 1807-14

Aksel Andersen

København : Vaabenhistorisk Selskab, 1969. - s. 101-125 : Ill.

Opstilling: Artilleri.E.

Les Spécialités de la Marine

Marseille : Moullot, 1943. - u.pag. : ill.

Opstilling: Historie.G.

Asiatisk Plads : The Danish Foreign Service's new Headquarters in Copenhagen

København : Royal Danish Ministry of Foreign Affairs, 1980. - 96 s. : Ill.

Opstilling: Handel & Søfart.A.

Les Marins

Jacques Faizant

Paris : Editions Denöel, 1943. - 104 s. : ill.

Opstilling: Historie.G.

- Festungsbau an Nordsee und Ostsee :  
Die Geschichte der deutschen Küstenbefestigungen bis 1918  
Frank Gosch  
Hamburg : E.S. Mittler & Sohn GmbH, 2003. - 200 s. : ill.Kort  
Opstilling: Kystforsvar.B.
- Marinkommando Väst : Kronologi över marin verksamhet på västkusten  
Nils-Ove Jansson, Christer Johansson  
Partille : Warne Förlag, 2001. - 192 s. : Ill.Kort  
Opstilling: Historie.C.1.c.
- St. Dyrehave : Oprindelig benævnt som et minedepot  
J.S Lorenzen  
Rødovre : Forfatteren, 2001. - forsk.pag. : ill.  
Opstilling:  
MINEVÆSEN.  
BOKS- KLAUSULERET IKKE TIL UDLÅN
- Eksplodingskatastrofen på Holmen den 23 november 1951  
J.S Lorenzen  
Rødovre : Forfatteren, 1999. - forsk.pag. : ill.  
Opstilling: Historie.C.1.a.1.Holmen. BOKS- KLAUSULERET IKKE TIL UDLÅN
- Ufredens Hav : En 600 år gammel sørøverhistorie fra Østersøen  
Olaf Olsen  
1. udg. 1. opl.- København : Gyldendal Leksikon, 2002. - 100 s. : Ill. Kort  
Opstilling: Politik.B.1.a.
- Paa Besøg i Nyboder Mindestuer  
V. Rasmussen  
København, 1934. - 37 s.  
Opstilling:  
Historie.C.1.a.2.Nyboder.
- Dansk fiskeri : redningsskibene og fiskerikontrollen  
Torkild Sandbeck  
1. udg.- Stenstrup : Skib Forlag, 2003. - 248 s. : ill.  
Opstilling: Historie.C.1.a.

**KRIGSHISTORIE**

- Anden Verdenskrig : Krigen i Stillehavet  
Eddy Bauer  
København : Det Ny Lademann, 1992. - 144 s. : Ill.  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stillehavet
- Anden Verdenskrig : Krigen i Luften  
Eddy Bauer  
København : Det Ny Lademann, 1990. - 144 s. : Ill.  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.D.

- Anden Verdenskrig : Pearl Harbor  
Eddy Bauer  
København : Det Ny Lademann,  
1991. - 144 s. : Ill.  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stille-  
havet
- The Fatal Cruise of the Argus :  
Two Captains in the War of 1812  
Ira Dye  
Annapolis : Naval Institute Press,  
1994. - 368 s. : ill.Kort  
Opstilling: Krh.A.II.a.1793-1815
- The Quiet Heroes : British Mer-  
chant Seaman at War  
Bernard Edwards  
Barnsley : Cooper/Pen & Sword  
Books, 2003. - 183 s. : ill.  
Opstilling: Handel & Søfart.E.
- Vital Guide to Battles of World  
War II  
Martin Marix Evans  
Shrewsbury : Airlife Publishing,  
2002. - 120 s. : ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.A.
- Albatross : - en hændelse under  
første verdenskriget  
Svante Hedin  
Stockholm : Nya Vyer, 2002. -  
214 s. : Ill.  
Opstilling:  
Krh.A.II.b.2.B.Kanalen m.m.
- The Fourth at War  
William F. Hendrie  
Edinburgh : Birlinn Ltd., 2002. -  
191 s. : ill. kort  
Opstilling: Historie.C.2.
- 7th U-Boat Flotilla : Döenitz's  
Atlantic Wolves  
Angus Konstam, Jak P. Mallmann  
Showell  
Hersham, Surrey : Ian Allan Pub-  
lishing, 2003. - 96s. : ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.
- Duel of the Ironclads : USS Mon-  
itor & CSS Virginia at Hampton  
Roads 1862  
Angus Konstam  
Botley : Osprey Publishing, 2003.  
- 192 s. : ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.a.1861-65.
- Lepanto 1571 : The greatest naval  
battle of the Renaissance  
Angus Konstam  
Oxford : Osprey Publ., 2003. - 96  
s. : ill. kort  
(Osprey Campaign Series ; 114)  
Opstilling: Krh.A.II.a.1570-73.
- Rapporterad Saknad : Sjöfolk i  
krig  
Inger-Siw Eruths Lindell, red.  
Stockholm : Carlssons, 2002. -  
238 s. : Ill.  
Opstilling: Handel & Søfart.E.

Guns at Sea : The World's Great Naval Battles

Len Ortzen

London : Weidenfeld and Nicolson, 1976. - 160 s. : ill. kort

Opstilling: Krh.A.

Second U-Boat Flotilla

Lawrence Paterson

Barnsley : Leo Cooper, 2003. - 274 s. : ill. kort

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

Decisive Battles of the Pacific War

Antony Preston, Ed.

London : Hamlyn, 1979. - 192 s. : Ill.Kort.

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

Weapons used against U-Boats during World War Two

Jak P. Mallmann Showell, ed.

Milton Keynes : The Military Press, 2002. - 123 s.

(U-Boat Archive Series ; 2)

Opstilling: Ubådsvæsen.B.

Countermeasures against U-Boats : Monthly Reviews

Jak P. Mallmann Showell, ed.

Milton Keynes : The Military Press, 2002. - 134 s.

(U-Boat Archive Series ; 3)

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

Guadalcanal : World War II's Fiercest Naval Campaign

Adrian Stewart

London : William Kimber, 1985. - 190 s. : ill. kort

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

Dödens hav : Östersjön 1945

Claes-Göran Wetterholm

Stockholm : Prisma, 2002. - 279 s. : Ill.Kort

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Østersøen

## PERSONALHISTORIE

From Annapolis to Scapa Flow : The Autobiography of Edward L. Beach Sr.

Edward L Beach

Annapolis : Naval Institute Press, 2003. - 302 s. : ill.

Opstilling: Persh.b.BEACH SR., EDWARD L.

Dangerous Waters : Modern Piracy and Terror on the High Seas

John S. Burnett

New York : E.P. Dutton, 2002. - 332 s. : kort

Opstilling: Historie.E.

Gennem ild og vand : Robert Frømands erindringer

Robert Christensen

København : Forlaget Forum,



2003. - 295 s.

Opstilling: Persh.b.CHRIS-  
TENSEN, ROBERT

The archaeologist was a spy :  
Sylvanus G. Morley and the  
Office of Naval Intelligence  
Charles H. Harris III, Louis R.  
Sadler

1. ed.- Albuquerque : University of  
New Mexico press, 2003. - 450 s.  
: ill. kort

Opstilling: Persh.b.MORLEY,  
SYLVANUS G.

F.C.H. Hohlenberg : Flådens fa-  
brikmester 1796-1803

Jeppé Bjørn Høj

København : Marinehistoriske  
Skrifter, 2003. - 99 s. : ill.

(Marinehistoriske Skrifter ; 30)

Opstilling: Persh.b.HOHL-  
BERG, F.C.H.

Math-elever årgang 7 juli 1943 :  
Fortalt ved billeder og beretninger  
J.S Lorenzen

Rødovre : Forfatteren, 1999. -  
forsk.pag. : ill.

Opstilling: Persh.b.LORENZEN,  
J.S.BOKS- KLAUSULERET  
IKKE TIL UDLÅN

Vordingborg under besættelsesti-  
den : Min periode 19 oktober  
1943 til 5 maj 1945  
J.S Lorenzen

Rødovre : Forfatteren, 2000. -  
forsk.pag. [225] : ill. kort

Opstilling: Persh.b.LORENZEN,  
J.S.BOKS- KLAUSULERET  
IKKE TIL UDLÅN

Fredrik Henrik af Chapman :  
Varvschef och familjefar

Marianne Nyström

Stockholm : Carlsson Bokförlag,  
2003. - 144 s. : Ill. kort

Opstilling: Pers.b.CHAPMAN, F.H.af

The Young Nelson in The Americas  
Tom Pocock

London : Collins, 1980. - 241 s. :  
ill. kort

Opstilling: Persh.b.NELSON.

What Finer Tradition : The Me-  
moirs of Thomas O. Selfridge, Jr.,  
Rear Admiral, U.S.N.

Thomas Oliver Selfridge

South Carolina, Columbia : Uni-  
versity of South Carolina Press,  
1987. - 288 s. : ill.

(Classics in Maritime History)

Opstilling: Persh.b.SELFRIDGE,  
JR, T.O.

Poisonous Inferno : World War II  
Tragedy at Bari Harbour

George Southern

Shrewsbury : Airline, 2002. - 194  
s. : ill.Kort

Opstilling: Persh.b.SOUTHERN,  
GEORGE

WRNS in Camera  
Lesly Thomas, Chris Howard Bailey  
Stroud : Sutton Publishing, 2002.  
- 107 s. : ill.  
Opstilling: Kvinder i forsvaret.

Rutland of Jutland  
Desmond Young  
London : Cassell, 1963. - 191 s. :  
ill.  
Opstilling: Persh.b.RUTLAND, F.J.

**POLITIK OG  
EFTERRETNINGSVÆSEN  
(FORSVARSPROBLEMET)**

Årlig redegørelse 2002  
Kbh. : Forsvarsministeren, 2003. -  
76 s : ill.  
Opstilling:  
Forsvarsproblemet.B.8.

The Searchers : How Radio Inter-  
ception Changed the Course of  
Both World Wars  
Kenneth Macksey  
London : Cassell, 2003. - 288 s. :  
ill. kort  
Opstilling: Efterretningsvæsen.B.

German Naval Code Breakers  
Jak P. Mallmann Showell  
Hersham, Surrey : Ian Allan Pub-  
lishing, 2003. - 160 s. : ill. kort  
Opstilling: Efterretningsvæsen.B.

**SKIBE, SKIBBYGNING m.m.**

Japanese Naval Vessels (Gun-  
Boats)  
Tokyo : Maruzen Co., Ltd., 1980.  
- 67 s. : Ill.  
(Maru Special ; 45)  
Opstilling: Krh.A.I.a.7.

Jane's Fighting Ships of World  
War II  
London : Bracken Books, 1989. -  
320 s. : Ill.  
Opstilling: Krh.A.I.b.

Jane's Fighting Ships of World  
War I  
London : Studio Editions, 1990. -  
320 s. : Ill.Kort  
Opstilling: Krh.A.I.b.

More Submarine Memoires :  
Some more lesser known facts  
from the Gatwick Submarine  
Archive  
Upper Beeding, West Sussex :  
Gatwick Submarine Archive,  
1997. - 160 s. : ill.  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.

Encyclopaedia of British Sub-  
marines 1901-1955  
Paul Akermann  
Genudgivelse- Penzance, Corn-  
wall : Periscope Publ. Ltd., 2002. -  
522 s. : Ill.  
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

- HMS London  
Iain Ballantyne  
Barnsley : Leo Cooper, 2003. -  
228 s. : ill. kort  
(Warships of the Royal Navy  
Series ; 2)  
Opstilling: Krh.A.I.a.2.
- To Harness the Wind : A Short  
History of the Development of Sails  
Leo Block  
Annapolis : Naval Institute Press,  
2003. - 164 s. : ill.Kort.  
Opstilling: Skibbygning.A.II.
- Die Deutschen Hifskreuzer im  
Zweiten Weltkrieg  
Jochen Brennecke  
Hamburg : Koehlers Verlagsge-  
sellschaft, 1958. - 480 s. : ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.K.
- West Coast Support Group : Task  
Group 96.8, Korea 1950-53  
M.P. Cocker  
Caithness, Scotland : Whittles  
Publishing Limited, 2003. - 163 s.  
: ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.e.1.
- On Admiralty Service : P&A  
Campbell Steamers in the Second  
World War  
Chris Collard  
Stroud : Tempus, 2003. - 192 s. :  
ill. kort  
Opstilling: Handel & Søfart.E.
- British Warships  
Laurence Dunn  
u.st. : Odham Books Ltd., 1962. -  
126 s. : ill.  
(Hippo Books ; 2)  
Opstilling: Krh.A.I.a.2.
- Fast Fighting Boats 1870-1945 :  
Their Design Construction and  
Use  
Harald Fock  
Lymington : Nautical Publishing  
Company, 1978. - 304 s. : Ill.  
Opstilling: Krh.A.I.b.
- British Submarines of the Great  
War : A damned un-english  
weapon  
Edwyn Gray  
Barnsley, South Yorkshire : Leo  
Cooper, 2003. - 259 s. : ill.Kort  
Opstilling: Krh.A.I.a.2.
- Örlogsfartyg : Svenska maskin-  
drivna fartyg under tretungad  
flagg  
Gustav von Hofsten, Jan Waern-  
berg  
Hallstavik : Svenskt Militärhis-  
toriskt Bibliotek, 2003. - 331 s. :  
ill.  
Opstilling: Krh.A.I.a.1.Sverige.
- U.S. Coast Guard Cutter "Resto-  
rer"  
J.S Lorenzen  
Rødovre : Forfatteren, 1999. - 50

- s. : ill.  
Opstilling: Krh.A.I.a.1.BOKS-  
KLAUSULERET IKKE TIL  
UDLÅN
- Lost Patrols : Submarine Wrecks  
of the English Channel  
Innes McCartney  
Penzance, Cornwall : Periscope  
Publishing Ltd., 2003. - 183 s. :  
ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.L
- Building for Victory : The War-  
ship Building Programmes of the  
Royal Navy  
1939-1945  
George Moore  
Gravesend, Kent : World Ship  
Society, u.år. - 196 s. : ill.
- Opstilling: Skibbygning.A.II.  
The World's Worst Warships  
Antony Preston  
London : Conway Maritime Press,  
2002. - 192 s. : ill.  
Opstilling: Krh.A.I.b.  
2 opstillinger  
Caproni e il Mare : Progetti e real-  
izzazioni per la guerra navale di  
un grande gruppo industriale  
milanese = Caproni and the Sea :  
Design and construction for naval  
warfare of a large Italian industri-  
al group  
Achille Rastelli  
Milano : Museo Aeronautico
- Gianni e Timma Capronia di Tal-  
iedo, 1999. - 131 s. : ill.  
Opstilling: Krh.A.I.a.6.
- Kurzfassung Kriegstagebücher  
deutscher U-Boote 1939-1945  
Herbert Ritschel  
u.sted., u.år  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.  
1: KTB . U 1 - U 50 .- 360 s. +  
bilag  
2: KTB . U 51 - U 99 .- 2000 .-  
508 s. + bilag  
Oversigtskort "Deutsche Marine-  
Quadratkarte 1937-1945" .- Blatt  
6+6a
- ...for Prydelse af Forskibet  
Henning Thalund  
Svendborg : Svendborg & Omeg-  
ns Museum, u.år. - 15 s. : ill.  
(Skrifter fra Svendborg & Omeg-  
ns Museum ; 36)  
Opstilling: Skibbygning.A.I
- Dark Waters : An Insider's  
Account of the NR-1, the Cold  
War's Undercover Nuclear Sub  
Lee Vyborny, Don Davis  
New York : New American  
Library, 2003. - 243 s. : ill.  
Opstilling: Dykning.A.
- German Battleships 1939-45  
Gordon Williamson  
Botley : Osprey Publishing Ltd.,  
2003. - 48 s. : ill.

(Osprey New Vanguard Series ; 71)

Opstilling: Krh.A.I.a.5.

## **BJÆRGNINGSVÆSEN OG DYKNING**

Dansk Strandingshistorie. Den enes død - den andens brød : En definition og analyse af dansk strandingshistorie ca. 1800-2000

Anders Bloksgaard

København : Københavns Universitet. Institut for Historie, 2003. - 228 s. ill.

Opstilling: Bjærgningsvæsen.C.-EJ TIL UDLÅN

The Wreck of the Dumaru : A Story of Cannibalism in an open Boat  
Lowell Thomas

London : William Heinemann, 1931. - 271 s. : ill.

Opstilling: Bjærgningsvæsen.C.

## **NORDPOLAROMRÅDET**

Vitus Berings Opdagelsesrejser

Robert Murphy

København : Fremad, 1968. - 161 s. : Ill. kort

Opstilling: Persh.b.BERING, V.

The North West Passage in the Nineteenth Century : Perils and Pastimes of a Winter in the Ice

Ann Savours

London : The Hakluyt Society, 2003. - 32 s. : ill. kort

(Hakluyt Society Annual Lecture ; 2003)

Opstilling: Nordpol.B.a.1.

Vitus Bering : Historien om et skib

Else Vedel

København : Vinten, 1972. - 146 s. : Ill.

Opstilling: Nordpol.B.b.1733-43

## **GRØNLAND**

Scoresbysundhistorier : Fotografier, kolonisering og kortlægning

Pia Arke, Stefan Jonsson

1. udgave 1.oplag- Valby : Borgens Forlag, 2003. - 163 : ill. kort

Opstilling: Grønland.T.c.

Om grønlandske Skikke og Vedtægter

H Rink

u.år, u.sted.. - 27 s.

Opstilling: Grønland.G.- KUN TIL LÆSESAL

## **STRATEGI & TAKTIK**

Britain's Anti-Submarine Capability 1919-1939

George Franklin

London : Frank Cass, 2003. - 208 s. : ill.

(Cass Series: Naval Policy and

- History ; 17)  
Opstilling: Ubådsvæsen.B.
- Feasibility-Studie : Intelligente Systemer  
Per Husmann Rasmussen  
København : Forsvarsakademiet, 2003. - 68 s.  
(Forum for Forsvarsstudier)  
Opstilling: Krigskunst.C.
- Warship Commander : 1967-1987  
Present Day Tactical Naval Combat Rules  
Ken Smigelski  
Barnet : Navwar, 1979. - 68 s.  
Opstilling: Krigskunst.E.
- Naval Strategy and Operations in Narrow Seas  
Milan N Vego  
2. Revised ed.- London : Frank Cass, 2003. - 331 s. : kort  
(Cass Series: Naval Policy and History ; 5)  
Opstilling: Krigskunst.L.
- VÅBENTEKNISKE- o.a.  
HÅNDBØGER m.v.**
- The Wonder Book of the Navy III  
12th Edition- London : Ward, Lock & Co., 194?. - 223 s. : ill.  
Opstilling: Historie.C.2.- KUN TIL LÆSESAL  
Forsynet med ekstra indklæbede illustrationer
- The Wonder Book of the Navy II  
London : Ward, Lock & Co., 194?. - 255 s. : ill.  
Opstilling: Historie.C.2.- KUN TIL LÆSESAL  
Forsynet med ekstra indklæbede illustrationer. Mangler titelblad m.v.
- The Wonder Book of the Navy for Boys and Girls  
3rd Edition revised- London : Ward, Lock & Co., 192?. - 263 s. : ill.  
Opstilling: Historie.C.2.- KUN TIL LÆSESAL
- Insignia of the Third Reich : Cloth Badges and Emblems  
John R. Angola  
London : Ducimus Books, 1974. - 144 s. : Ill.  
Opstilling: Uniformsvæsen.B.
- The illustrated encyclopedia of the strategy, tactics and weapons of Russian Military Power  
Ray Bonds, Ed.  
New York : Bonanza Books, 1982. - 249 s. : Ill.Kort  
Opstilling: Krh.A.I.a.8.
- Badges and Insignia of World War II : Air Force - Naval - Marine  
Guido Rosignoli  
New York : Exeter Books, 1983. - 363 s. : Ill.  
Opstilling: Uniformsvæsen.B.

Merchant Ships 1936  
E.C. Talbot-Booth, red.  
London : Sampson Low, Marston  
& Co. Ltd., 1936. - u.pag. : ill.  
Opstilling: Handel & Søfart.D.-  
KUN LÆSESAL  
Står under titel

## ROMANER

Japan's Fatal Blunder : The True  
Story behind Japan's Attack on  
December 7, 1941  
Harry Albright  
New York : Hippocrene Books,  
1988. - 378 s.  
Opstilling: Krh.B.II.d.

Jens fra Gildegade : En fortælling  
fra 1864  
Holger Jacobsen  
København : DY-PO Bogorlag,  
1957. - 94 s. : Ill.Kort  
Opstilling: Krh.B.II.a.

Kgl. Majestæts skib "Havman-  
den" : Billeder i historisk ramme  
fra Christian den V's tid  
H.C. Bering Liisberg  
København : Det nordiske Forlag,  
1900. - 211 s.  
Opstilling: Krh.B.II.a.

Klar til kamp!  
Douglas Reeman  
København : Forum,  
1982. - 239 s.  
(Forums Søromaner)  
Opstilling: Krh.B.II.d.

Destroyerne  
Douglas Reeman  
København : Forum, 1983. - 208 s.  
(Forums Søromaner)  
Opstilling: Krh.B.II.d.

An Unlikely Journey  
Frank Stephenson  
u.st. : Xlibris Corporation,  
1999. - 354 s.  
Opstilling: Krh.B.II.e.

Kleber's konvoj  
Antony Trew  
København : Forum,  
1982. - 192 s.  
(Forums Søromaner)  
Opstilling: Krh.B.II.d.

## TIDSSKRIFTER & PERIODICA

VMK Bladet : Klubblad for Val-  
lensbæk Modelskibs Klub  
Greve :  
Vallensbæk Modelskibs Klub

Loggbok : Från Kust och Hav  
Karlskrona : Abrahamsons Tryck-  
eri AB\*

The Pacific Journal of  
Louis-Antoine de Bourgainville :  
1767-1768  
John Dunmore, ed.  
London : The Hakluyt Society,  
2002. - 322 s. : ill. kort  
(Haklyut Society. Third Series ; 9)  
Opstilling: Haklyut



**uni-safe**

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



011-32 58 16 15

**SAFETY AT SEA**

# CFlex

A New Generation of Terma Naval C4I Systems



- Total Sensor and Weapon Integration
- Maximum Commercial-Off-the-Shelf Hardware
- LAN Distributed TV and Radar Video

Component-based Software Architecture providing:

- Configuration flexibility
- Reduced test requirements
- Reduced maintenance costs
- Open interface to third party software

The C-Flex concept allows for continuous upgrade of ships with new equipment without major costs and waiting time for a new software release. A concept designed for a continuous improvement of the technology rather than mid-life upgrades.

[www.terma.com](http://www.terma.com)

**TERMA<sup>®</sup>**



**NTD**

## **Naval Team Denmark**

### ***Members of Naval Team Denmark:***

***DANYARD Aalborg A/S***

***Terma A/S***

***INFOCOM Systems A/S***

***MONBERG & THORSEN A/S***

***DESMI A/S***

***LOGIMATIC A/S***

***Lyngsø Marine A/S***

***CUBIC-Tavleproduktion A/S***

***RESON A/S***

***Nordic Defence Industries A/S***

***EIVA A/S***

***Dansk Maritimt Institut***

***MARIDAN AS***

***HMK-Gruppen***





**Tidsskrift for Søværnen**  
oprettet 1827  
udgivet af Søe-lieutenant-Selskabet



**Redaktion:**

Overarkivar Hans Christian Bjerg  
og Orlogskaptajn Klaus Bolving  
(ansv.)

Artikler, indlæg, der ønskes  
optaget i tidsskriftet, samt bøger,  
der ønskes anmeldt, sendes til

Tidsskrift for Søværnen  
Hans Chr. Bjerg  
Møllevej 4  
2970 Hørsholm  
email: [hcbjerg@post.tele.dk](mailto:hcbjerg@post.tele.dk)

Manuskripter bedes fremsendt  
i word pr. email eller på diskette.  
Evt. illustrationer fremsendes  
særskilt eller efter aftale.

**Ekspedition og annoncer:**

Orlogskaptajn Hans Erik Juul  
Søe-lieutenant-Selskabet  
Overgaden oven Vandet 62 B  
1415 København K  
Tlf.: 32 95 99 54  
Fax: 32 95 99 53  
Giro: 2 04 77 64  
Email: [sls@post9.tele.dk](mailto:sls@post9.tele.dk)  
Abonnement tegnes  
ved henvendelse til ekspeditionen

**Trykkeri**

Nørrebros Bogtryk  
[www.nbb.dk](http://www.nbb.dk)

ISSN 0040-7186

**Formål**

Det er tidsskriftets formål at  
publicere artikler og indlæg  
vedrørende maritime forhold  
i almindelighed og Søværnet i  
særdeleshed.

Tidsskriftet er etableret 1827  
som Archiv for Søværnet og  
udsendes 6 gange om året .

Eftertryk er tilladt med tydelig  
kildeangivelse

**Søe-lieutenant-Selskabet**

er et krigsvidenskabeligt selskab  
af søofficerer, oprettet 1784.

Selskabets hjemmeside:  
[www.sls.svn.dk](http://www.sls.svn.dk)

01179 KHC  
S S THOSTRUP  
GURREHAVEN 16  
SKÆRØD  
3200 HELSINGE

383

000

3200 0 9/ 2 1

1000181

# THALES

**THALES Underwater System**

**THALES Communication**

**THALES Nederland B.V.**

**THALES Optronics B.V.**

**THALES SAFARE**

**EuroTorp** 

---

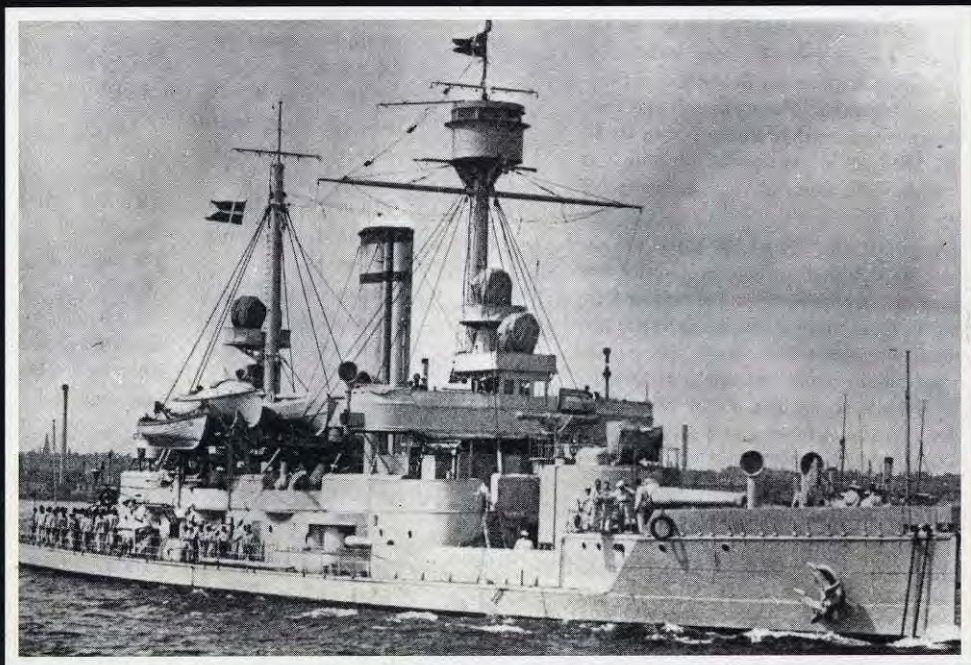
Roskildevej 8-10  
2620 Albertslund  
Tlf. 43 68 50 00  
Fax 43 68 50 50

**G** **geveke**  
**teknik**



# Tidsskrift for Søværnen

Nr. 4 · 2003 · 174. årgang



UDGIVET AF SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

# Tidsskrift for Søværnen

2003/4 \* 174.årg.

**Redaktion: Hans Christian Bjerg og Klaus Bolving**

## INDHOLD

Meddelelse fra redaktionen .....	205
Doktrinutviklingen i Norge. En status <i>af Niels Helle</i> .....	207
Den danske flådes udvikling og virke i det 20. århundrede I 1919-1945 <i>af S. Thostrup</i> .....	219
Debat Økonomisk syndrom truer Viking-projektet <i>af Jesper Glahn</i> .....	264
Sømilitære noter Kuglegårdens kongeportalen renoveret (HCB) .....	266
Angående orlogsflagets farve (HCB) .....	269
Boganmeldelser Søren Nørby: Flådens sænkning den 29. august 1943 (Hans Christian Bjerg) .....	270
Marinekalender .....	272
Marinens Bibliotek, erhvervelser juli/august 2003 .....	273

**Redaktionen sluttet 15. september 2003**

**Forsiden:** Kystforsvarsskibet, senere artilleriskibet "Peder Skram",  
her fotograferet i 1908



## MEDELELSE FRA REDAKTIONEN 2003/4

I flere af de lande, vi sammenligner os med, har der været udsendt publikationer vedrørende de militære doktriner, både de værnssfælles og de værnsspecifikke. Sådanne arbejder er nok internt udført i Danmark, men ses ikke at være blevet publiceret. I dette nummer af Tidsskrift for Søværnen har en norsk søofficer, kommandør Nils Helle, kort redegjort for arbejdet med publikationen Forsvarets doktriner for maritime operationer, der udsendes af Forsvarets Overkommando i Norge i 2002. Måske kan det give inspiration til en lignende dansk publikation.

Viceadmiral S. Thstrup fortsætter sin gennemgang af flådens virke i det 20. århundrede. Denne gang er der tale om perioden 1919-45. I det følgende nummer behandles efterkrigstiden, der ved et efterskrift når helt op til i dag.

I dette nummer præsenteres for første gang efter det nye layout rubrikken DEBAT, der optager mindre, debatterende og problematiserende indlæg, samt svar inden for igangværende debat. Som det også vil fremgå, er der nye supplerende oplysninger om orlogsflådens farve under rubrikken SØMILITÆRE NOTER.

Der er til redaktionen indkommet adskillige bøger til anmeldelse. De vil efterhånden blive anmeldt i tidsskriftet, når pladsen tillader det.

Redaktionen har modtaget mange positive bemærkninger om det nye layout, og det er vi naturligvis glade for. De eneste negative bemærkninger er gået på, at det samme forsidebilledet blev gengivet på alle seks numre i hver årgang. Dette finder flere af tidsskriftets læsere kedeligt, ligesom man også mener, at det er lettere at skelne et nyt nummer fra det seneste. Redaktionen tager naturligvis denne kritik til følge og indfører fra nu af et nyt billede på hver nummers forside i lighed med hvad der var traditionen tidligere. Dette er allerede sket ved udsendelse af dette nr. 2003/4, som læseren sikkert har bemærket.

*Hans Christian Bjerg*



## Forsvarets doktrine for maritime operasjoner



Forsvarets overkommando

## DOKTRINEUTVIKLINGEN I NORGE EN STATUS

af kommandør Nils Helle

*Kommandør Nils Helle udgik fra den operative linie på den norske Sjøkrigsskolen i 1983 og har siden haft en alsidig karriere i det norske sjøforsvar. Desuden har han gjennomgået U.S. Naval Postgraduate School i 1996 og etterfølgende været på Führungsakademie der Bundeswehr 1997-99. Kommandør Helle gjorde tjeneste på Forsvarets Stabsskoles Sjøavdeling 1999-2003, først som studieveileder siden som afdelingsleder og hovedlærer. Under denne tjeneste deltog han i arbeidet med "Forsvarets doktrine for maritime operasjoner", der udsendtes 2002 af Forsvarets Overkommando i Norge. Af hensyn til de hjemlige overvejelser har redaktionen bedt kommandør Helle om at redegøre for dette arbejde. Artiklen er ikke oversat.*

### Innledning

Jeg takker for invitasjonen til å skrive i Tidsskrift for Søvæsen om utviklingen av norske doktriner. Jeg vil i denne artikkelen trekke frem noen sentrale trekk ved den norske doktrinutviklingen de siste årene, som forhåpentlig også kan være av interesse for leserne af T.f.S. Først og fremst dreier doktriner seg om å utvikle teoretiske grunnlag som Forsvaret kan bruke som rettesnorer for operasjoner og utvikling. Av denne grunn er begrepsapparatet viktig. Doktrinene er derfor pensum på Krigsskolerne og Stabsskolen. Men de er også tilgjengelige for alle som ønsker det under [www.mil.no](http://www.mil.no). Den maritime doktrinen kan derfor finnes på [www.mil.no/felles/fsts/start/fsts\\_sjo/](http://www.mil.no/felles/fsts/start/fsts_sjo/)

For å lede doktrineutviklingen er det opprettet et doktrineråd, ledet af sjefen for "Plan- og Policy-avdelingen" i Forsvarsstaben, og med medlemmer fra Forsvarsgrenstabene, Forsvarets Stabsskole, Forsvarets operative hovedkvarter m flere. Hittil er det produsert en fellesoperativ doktrine og tre (taktiske) doktriner for forsvargrenvise operasjoner. Det arbejdes for tiden med en etterretningsdoktrine, og et forprosjekt for å revidere den fellesoperative doktrinen er igangsatt. I fortsettelsen av doktrinene utvikles det også taktiske konsepter. Spesielt er den norske Hæren opptatt av å konkretisere doktrinene på denne måten.

Selv var jeg prosjektleder og ansvarlig for å utarbeide den maritime doktrinen. Dette arbeide ble gjort ved Søforsvarsavdelingen ved Forsvarets Stabsskole og med støtte fra Flotiljerne og Skole for maritime operasjoner ved KNM Tordenskiold i Bergen fra sommeren 2000 til høsten 2002.

### **Den fellesoperative doktrinen**

Utover på 90 tallet økte erkjennelsen av at operasjonskonseptene i Forsvaret generelt var for mye preget av kald krigs tenkning, og ikke så godt tilpasset den nye geopolitiske situasjonen og den militærteknologiske utvikling. Ved Forsvarets Stabsskole på Akershus festning i Oslo ble det derfor opprettet en doktrinegruppe for å studere utviklingen. Gruppen ble ledet av kommandørkaptejn (R)

Inge Trøstheim, og med et lite antall offiserer produserte man det som ble hetende "Forsvarets fellesoperative doktrine – FFOD". Den er delt i to hvor del A "Grunnlaget" presenterer de militærteoretiske, politiske og geografiske rammebetingelsene som det norske Forsvaret må forholde seg til under utøvelsen av sin operative virksomhet. Del B "Operasjoner" presenterer de militære basisfunksjonene som er sentrale ved strukturplanlegging, og viktige begreper og faktorer knyttet til planlegging og gjennomføring av operasjoner. Noe forenklet kan man si at den fellesoperative doktrinen innebærer den ideologiske overgangen fra utmattelses- til manøverinnretning av det norske Forsvaret. En annen viktig funksjon er at den etablerer et felles begrepsapparat og en felles forståelse av hvilke militære utfordringer og omstillingsbehov det norske Forsvaret stod (står) overfor.

Fra FFOD har jeg lyst til å trekke frem en sentralt idé, nemlig doktrinesløyfen. Den er viktig for å forstå at det ikke er snakk om å finn nye statiske løsninger, men at FFOD bærer bud om stadig utvikling og endring.

### **Den "indre" doktrinesløyfen**

Fra et militært perspektiv finnes det en klar gjensidig sammenheng mellom operasjonskjerne, basisfunksjoner og operasjonskonsept. Operasjonskonseptet hviler på en militærteoretisk idé om hvordan militære styrker kan brukes mest mulig effektivt for å løse tildelte oppgaver. Forsvaret

har valgt manøverteorien som utgangspunkt for utvikling og bruk av militære styrker. Endring i operasjonskonseptet vil ha en umiddelbar betydning for utdanning, trening og øvelser. Vektingen og bruken av operasjonsfaktorene vil være forskjellig i et defensivt statisk operasjonskonsept og i et manøverorientert konsept. Gamle strukturer og kapasiteter som er utviklet og tilpasset andre konsepter, vil sette klare grenser for hvor omfattende endringer i øvelser og operasjonsmønstre kan bli på kort sikt. Derfor er det viktig at den nye teorien og det nye operasjonskonsept også legges til grunn for utvikling av kapasiteter og strukturer som er nødvendig for å operere etter de nye prinsipper. Det vil skje ved å stille nye krav til de enkelte basisfunksjoner og endre balansen mellom dem.

Den "indre" doktrinesløyfen virker på følgende måte: Militærteorien og operasjonskonseptet som er avledet fra den, vil på kort sikt føre til endringer eller justeringer i utdanning, trening, øvelser og operasjonsmønstre. Operasjonskonseptet vil samtidig kreve endringer av militære kapasiteter og av forsvarsstruktur. Det gjør det ved å stille "krav" til utvikling av basisfunksjonene. Dette er noe som strukturplanprosessen må fange opp, og disse endringer vil derfor først vise seg på lengre sikt.



Figur 1.1. Den "indre" doktrinesløyfen

Analysen av den justerte trening og øvelses- og operasjonsaktivitet vil også bli viktige bidragsyttere til utvikling av basisfunksjonene. Mangler og kapasiteter som er kritiske i forhold til det nye operasjonskonsept, vil hurtig vise seg under denne typen aktivitet og forsterke eller svekke de krav som teorien stiller til de enkelte funksjoner. Tilsvarende vil også erfaringer fra militære operasjoner utenfor Norge bidra til både å justere teorien og kravene til basisfunksjonene.

### **Forsvarets doktrine for maritime operasjoner**

Forsvarets doktriner for maritime operasjoner gir de grunnleggende retningslinjer for anvendelse og utvikling av våre maritime kapasiteter til støtte for nasjonale målsettinger. I innledningen er den maritime doktrinen satt inn i en større sammenheng slik; komponentdoktrinen er basert på og underordnet Forsvarets fellesoperative doktrine (FFOD), og utfyller denne innenfor sine områder. NATOs strategiske konsept, og den påfølgende utviklingen av nye militære doktriner og kapasiteter, har hatt innflytelse på utformningen av den. Dette har resultert i en naturlig videreutvikling i forhold til FFOD, som før eller siden vil medføre et behov for å oppdatere FFOD. En slik utvikling av våre doktriner er vesentlig for å styre Forsvaret på rett kurs mot fremtidens utfordringer. Internasjonalt blir nå kompetanse i militærteori i økende grad sett på som en forutsetning for utøvelse av offisersyrket. Vår doktrineutvikling er også en erkjennelse av at dagens og morgendagens sikkerhetsutfordringer og militære risiki er blitt betydelig vanskeligere å forutsi. I en tid med økt usikkerhet vil også norske offiserer trenge et relativt ensartet, mentalt bilde av hva våre soldater skal utdannes til og hvordan våre egne og allierte militære enheter vil operere i fred, krise, væpnet konflikt og krig. Doktrinene er derfor primært et pedagogisk virkemiddel for å skape en felles militærteoretisk bevisstgjøring i vårt offiserskorps. Doktrinene skal skape et felles begrepsapparat og en felles forståelse for bruken av våre militære styrker og for utviklingen av Forsvarets kapasiteter i de nærmeste årene. De beskriver derfor hvorledes våre styrker bør anvendes og utvikles. Da doktrinene er retningsgivende, kreves det vurderinger når de anvendes. Forsvarets doktrine for maritime operasjoner setter den maritime dimensjonen i en felles ramme. Den beskriver hvilke maritime egenskaper og operasjonelle kapasiteter som er nødvendige for å tilfredsstille en fremtidig felles nasjonal og alliert kommandos behov for sjømakt. For Forsvaret innebærer dette at våre maritime styrker må være anvendbare i flere roller, ha høy tilgjengelighet og være depløyerbare.

### Nærmere om den maritime doktrinen

Doktrinen utdyper Sjøforsvarets visjon som sier at:

*"Sjøforsvaret skal være et hensiktsmessig sikkerhetspolitisk verktøy for at ivareta maritime oppgaver i fred, krise og krig i nasjonal og internasjonal sammenheng"*

Regjeringen fastsetter Forsvarets oppgaver og gir andre vesentlige føringer for utviklingen av norske militære styrker. Forsvarets oppgaver er fremstilt og tolket i Stortingsproposisjon 45 som omhandler Forsvarets virksomhet i perioden 2000-2005. Disse oppgavene gjengitt i kortfattet form i doktrinepublikasjonens kapittel 2.

Deretter drøftes grunnlaget for nasjonal sjømakt og hvilke interesser Sjøforsvaret som en del av staten Norge skal bidra til at ivareta. Herunder gis det en kort beskrivelse av jurisdiksjonsregimer, norske sjøområder og grunnlaget for vår velstand. I den forbindelse bør det nevnes, at Stortinget den 27 mai 2003 vedtok å utvide territorialgrensen til 12 nm, samt opprette en tilstøtende sone fra 1 januar 2004. For norske biland, dvs. Bouvetøya, Peter Is øy og Dronning Maud land (hva besitter vi ikke av gråsten, sne og is!), er loven foreløpig utsatt.

Fiskerier, akvakultur, skipsfart, olje- og gassvirksomhet, samt den maritime næringsklyngen og deres betydning for velstand og sikkerhet diskuteres også. Et viktig poeng her er at virksomheter som Norge er

- Militær tilstedeværelse i prioriterte områder
- Etterretning og overvåkning av norske interesseområder
- Suverenitetshevdelse og myndighetsutøvelse
- Krisehåndtering i norske områder
- Forsvar av norske områder og tilrettelegging for å møte større utfordringer mot norsk sikkerhet sammen med allierte
- Sikring av vitale samfunnsfunksjoner
- Internasjonalt engasjement
- Annen samfunnsnyttig bruk av forsvaret

*Tabell 2.1 Forsvarets oppgaver. jf St. prp. nr 45 (2000-2001)*

Forsvarets oppgaver er listet opp i tabell 2.1.

avhengige av som f eks olje og skipsfart er globale. Hendelser ute i verden får derfor i mange sammenhenger direkte innflytelse for Norge, selv om vi i utgangspunktet ikke er part i en konflikt eller deltager i en virksomhet. Der gis enkelte eksempler på dette som f eks skipsfarten i Gulfen under tankerkrigen 1984-1988, assistansen ved forliset av den russiske ubåten "Kursk" eller Kystvaktens mange redningsaksjoner med videre.



Figur 2.3 Norges maritime ansvarsområder



Utfra dette trekkes to sentrale konklusjoner:

- \* Maritim virksomhet er en integrert del av det norske samfunn, noe som fører til at sjømilitær virksomhet lettere kan integreres i det norske samfunnet enn annen militær virksomhet.
- \* Suverenitetshevdelsen og myndighetsutøvelsen i våre sjøområder krever selvstendig norsk innsats i fred og krise dersom den skal være troverdig. Dette gjelder så vel i forhold til samarbeidspartnere som konkurrenter om ressurser, og i ulike markeder. I krig forventes suverenitetshevdelsen bare å være troverdig i samarbeid med allierte. Overvåking og relevante reaksjoner for å støtte den nasjonale suverenitetshevdelsen og myndighetsutøvelse bidrar derfor til sikkerhet for nasjonen og maksimering av verdiene på norske hender, samtidig som hensyn til en bærekraftig utvikling og stats-, sjø- og folkerett dermed ivaretas.

### **Maritime operasjoner**

Kapittel 3 inneholder en gjennomgang av begrepet knyttet til maritime operasjoner. Denne delen av doktrinen er ikke minst beregnet på kadetter og unge offiserer som har behov for å tilegne seg et sjømilitært begrepsapparat. Det er lagt vekt på å definere og forklare begrepene.:

- \* Aktiv tilstedeværelse (fleet-in-being)
- \* Sjøkontroll
- \* Sjønektelse og
- \* Maritim maktprojeksjon (som er relativt nytt i Norge i moderne tid!).

Dernest gies det en kortfattet beskrivelse av hvilke karakteristika som maritime styrker har og hva dette medfører for deres anvendelse. I fortsettelse av dette er så de ulike typer av operasjoner beskrevet. Disse operasjoner i doktrinen er samlet i to hovedgrupper. "Operasjoner som krever en betydelig nasjonal kapasitet" er først og fremst knyttet til statens suverenitetshevdelse og myndighetsutøvelse. Under "allierte og multi-nasjonale operasjoner" er et bredere spekter av operasjoner beskrevet. Disse favner spennet fra kampoperasjoner til humanitær støtte.

Med grunnlag i den fellesoperative doktrinen er også den maritime doktrinen gitt en struktur som passer med doktrinesløyfen. Først beskrives de overordnede retningslinjer for bruk (operasjonsfaktorene) og utvikling (basisfunksjonene) for hele Sjøforsvaret, dernest omtales de enkelte kapasiteter i Sjøforsvaret. Dessuten må utviklingen av den nasjonale doktrine gjenspeile utviklingen hos sentrale allierte og i

NATO. Terrorhandlingene 11 september 2001 er et eksempel på at den sikkerhetspolitiske situasjonen i verden er i endring. Et mer uklart trusselbilde gjør at tradisjonelle oppgaver og tradisjonell militær virksomhet er i endring. For Sjøforsvaret innebærer dette at våre styrker må være anvendbare i flere roller, ha høy tilgjengelighet og være deployerbare i samsvar med norske interesser. Kapitlene 5 til 9 omtaler ulike operasjoner mer detaljert, disse er:

- \* **Maritim myndighetsutøvelse og kystvaktoperasjoner** beskriver først og fremst operasjoner knyttet til suverenitetshevdelse og myndighetsutøvelse i fredstid og i krise, og er kystvaktung.
- \* **Maritime krigsføringsområder** omtaler hovedkrigsføringsområdene, minekrig, ubåtsoperasjoner, amfibieoperasjoner og andre maritime krigsførings typer. Her har det vært viktig å bevege seg fra den tradisjonelt sterke norske satsingen på AsuW kapasitet til fordel for en mye bredere tilnærming til å løse ulike typer oppgaver gjennom et bredt spekter av evne til å forholde seg til ulike krigsføringsområder.
- \* **Maritime spesialoperasjoner** er først og fremst viet våre marinejegeres operasjoner.
- \* **Maritime luftoperasjoner** beskriver luftoperasjoner i det maritime miljø. I norsk sammenheng er det maritim overvåkning (MPA), anti ubåtsoperasjoner (ASW), helikopteroperasjoner, taktisk lufstøtte (TASMO) og levering av operativ ild til kystsonen.
- \* **Sjøheimevernet** er omtalt i kapittel 9. Deres hovedoppgaver er knyttet til overvåkning kontroll, samt transporttjeneste på kysten.

Drøftingen av disse områdene gav oss en rekke nyttige konklusjoner. Et område var f eks logistikk og strategisk sjøtransport. Bl a ble det helt klart at den statiske logistikk- og basestrukturen Sjøforsvaret har hatt i femti måtte år avvikles hvis vi skulle oppnå en reell deployeringsevne og evne til å føre manøverinnrettede operasjoner. For tiden arbeides det nå konseptuelt med to ulike logistikkfartøyer. Et fartøy beregnet først og fremst for fregattene og et mindre kombinert logistikk- og kommandofartøy for MCM operasjoner. En rekke av de lokale støttepunktene er allerede lagt ned, og ytterligere konsentrasjon må forventes. Forsvaret har dessuten inngått leiekontrakter for RO/RO beredskapstonnasje. En annen erkjennelse var viktigheten av NoTG konseptet og behovet for å gi dette tilstrekkelig evne til å lede operasjoner på TG nivå.

## Planlegging

Under den kalde krigen og i årene etter var planleggingen rettet inn mot å etablere og vedlikeholde et omfattende og detaljert planverk. I en verden som endrer seg hurtig og hvor fremtidige kriser og konflikter ikke er så lett å identifisere på forhånd er en slik løsning verken mulig eller ønskelig lenger.

For at sikre at Sjøforsvaret skal kunne inneha rollen som et reelt og fleksibelt instrument for våre politiske myndigheter, må vår evne til å planlegge og gjennomføre operasjoner i fred, krise, væpnet konflikt og krig være reell. Betydelig vekt er derfor lagt på å beskrive planlegging av maritime operasjoner. M a o blir evne til å planlegge det helt sentrale – hurtig og presist. Dette fordrer igjen relevante etterretningsmidler og trening av evnen til situasjonsforståelse.

Sammen med Skole for maritime operasjoner utformet vi derfor en ”ny” metodikk, kompatibel med NATO og viktige alliertes planleggingsmetoder. Det engelske Commanders Estimate og NATOs Guidelines for Operational Planning (GOP) ble slik viktige tenkemåter/prosedyrer å forholde sig til. Doktrinens foreskrevne planleggingsmodell er derfor i tråd med disse og kan anvendes både i taktiske situasjoner og av det maritime hovedkvarteret. For taktisk bruk og for å rettlede yngre offiserer er det også utarbeidet et interaktivt format som gir råd og hint underveis i prosessen. Dette formatet finnes også på internett-siden jeg refererte til innledningsvis.

## Kapittel 11 Utviklingstrekk

For å gi en felles forståelse av en del vesentlige utviklingstrekk beskrives teknologiske utviklingstrenger og strukturer for kompetanseforvaltning i Sjøforsvaret.

Siden asymmetri i krigsføring har fått en ny mening de siste årene fant vi det formålstjenlig å behandle temaet asymmetri i sammenheng med teknologi. Blant de viktigste konklusjonene vi trakk, har jeg lyst til å trekke frem det følgende:

### Fremtidige maritime utfordringer

Blant de nærtidige utviklingstrekk kan følgende fremheves: For de fleste fartøyer vil trusselbildet bli mer komplekst. Dette vil gi utfordringer ved egenbeskyttelsen av fartøyer. Samtidig vil det bli enklere både for oss og for våre motstandere å vedlikeholde et situasjonsbilde (Recognized Maritime Picture – RMP). For ubåtene ser den teknologiske utviklingen annerledes ut. Det er vanskelig å se teknologiske

utviklingstrekk som vil kunne gjøre det vesentlig enklere å detektere ubåter. Dette gjelder i særdeleshet i kystnære farvann. Samtidig ser vi en utvikling mot at konvensjonelle ubåter får nytte av teknologiske fremskritt innenfor fremdriftssystemer, noe som gir økt utholdenhet neddykket i tillegg til større rekkevidde og fart. Dette kan bidra til å redusere forskjellene mellom atomdrevne og konvensjonelle ubåter.

Vi ser ofte at det er i skjæringspunktene mellom de ulike utviklings-trekkene at den raskeste utvikling skjer. Det er implementering og utnyttelse av ny teknologi som gir de største gevinstene, ikke nødvendigvis teknologien i seg selv. Det er dette som kan gi såkalte revolusjoner i militære anliggender (Revolution in Military Affairs – RMA). Vi ser også at ny teknologi ofte tilpasses til bruk innenfor rammene av eksisterende konsepter og plattformer. Ved å ta utgangspunkt i oppgavene som skal løses, og etablere konsepter og materiell samtidig med utnyttelse av den nye teknologien vil vi kunne dra enda større gevinster av innovasjonene. Til tross for et høyt teknologisk nivå kan vi være svært sårbare overfor asymmetriske trusler. Selv de som ikke besitter avanserte våpen, kan ved kreativ og uventet bruk av enkle systemer representere en alvorlig trussel (hvilke andre muligheter enn asymmetri har de hvis de velger en væpnet konfrontasjon?). Angrepet på USS "Cole" utenfor Jemen 12 oktober 2000 og bombeangrepene på USAs ambassade i Nairobi og i Dar-es-Salaam i august 1998 demonstrerer at i åpne samfunn finnes det sårbarheter som kan utnyttes for asymmetrisk krigsføring. Angrepene 11 september 2001 og hendelsene i kjølvannet av dem har demonstrert hvorledes sivil infrastruktur i et åpent samfunn kan anvendes for militære formål.

### **Asymmetri**

Asymmetrisk krigsføring er krigsføring hvor partenes bevisste valg fører til gjensidig ulike fremgangsmåter. Dvs at partene fører tvekampen med ulike midler, på ulike måter, og nødvendigvis ikke med en direkte tilnærming. Målet er å ramme den andres svake punkter for å nå egne målsetninger. Dette har eksistert siden tidernes morgen, jfr. David og Goliat. Dette er fordi det er den svakes mulighet til at hamle opp med den sterke. Dette betyr at den svake ikke må føre krig på den sterke partens premisser. Asymmetri eksisterer i så vel mål som midler og metoder. Tradisjonelt har man i krigsføring fokusert på teknologisk asymmetri mellom partenes militære styrker. Det nye nå er at ny teknologi i åpne samfunn kan anvendes av alle. Statens folkerettslige

monopol på lovlig voldsutøvelse er derfor ikke lenger begrenset av tilgjengelige midler, men utfordres av ikke-statslige organisasjoner av ulike kategorier. Samfunnets teknologiske avhengighet og dermed sårbarhet er stor, og angrep behøver ikke lenger å rettes mot militære styrker direkte. Infrastruktur, transportmidler, informasjonsnettverk o s v kan nyttes både som mål og midler for å ramme det sivile samfunn.

Avslutningsvis er det gitt en biografi med overveiende norsk litteratur knyttet til maritim strategi og doktrine. Dette er med tanke på lesere som ønsker å fordype seg i de ulike problemstillingene u doktrinen, eller rett og slett lese mer om maritim doktrine og strategi.

### **Avslutning**

Med dette håper jeg å ha gitt en smakebit på hva som har skjedd innen doktrineutviklinge i Norge de senere år. Man kan desuten finne de komplette doktrinene på internett under adressene jeg listet i starten av artikkelen.



*Viceadmiral Hjalmar Reqnitzer, der var chef for Søværnskommandoen og direktør for Marineministeriet 1932-40, ses her sammen med en af mellemkrigstidens markante forsvarsministre, socialdemokraten Laust Rasmussen.*

# DEN DANSKE FLÅDES UDVIKLING OG VIRKE I DET 20. ÅRHUNDREDE

## II. 1919-1945

af viceadmiral S. Thostrup

*Viceadmiral S. Thostrup fortsætter i dette nummer af Tidsskrift for Søværnen sin gennemgang af Søværnets historie i det 20. århundrede. Perioden, der dækkes denne gang, er 1919-1945 d.v.s. mellemkrigs-årene og den tyske besættelse.*

### Perioden 1919-39

Afslutningen af første verdenskrig medførte en betydelig ændring af magtforholdene i Østersøområdet.

Tyskland var ikke længere en flådemagt af betydning, og der var lagt loft over de tyske militære styrkers omfang. I øst opstod Finland, Estland, Letland og Litauen som nye selvstændige stater, hvorved Ruslands afløser Sovjetunionen var trængt tilbage til bunden af den finske bugt. Polen fik adgang til Østersøen gennem en korridor, som skilte Østpreussen fra det øvrige Tyskland. Mod vest måtte Tyskland tilbagegive Alsace-Lorraine til Frankrig, og Saarlandet blev demilitariseret. En del af disse forhold bar kimen til fremtidige konflikter.

Danmark fik efter folkeafstemning Nordslesvig tilbage, og dermed blev det danske søterritorium atter forøget.

Efter den lange og verdensomspændende krig var der naturligt nok krigstræthed overalt, og der blev med forventning set hen til det nye folkeforbund i Genève som en institution, der kunne sikre verdensfreden.

Ikke mindst fra skandinavisk side fæstede man lid til folkeforbundets muligheder og evner - og var særlig interesseret i de afrustningskonferencer, som iværksattes, men som ikke førte til positive resultater.

Også flådekonferencerne mellem de store sømagter - der faktisk endte med aftaler om rustningsbegrænsninger - fulgtes med interesse.

Som udviklingen havde formet sig, fandt den danske regering det naturligt igen at undersøge spørgsmålet om forsvarets fremtidige ordning. Der nedsattes derfor i 1919 en forsvarskommission, som skulle overveje de strategiske, politiske og tekniske problemer og fremkomme med forslag til en nyordning.

Kommissionen nåede ikke til enighed om et samlet forslag, men delte sig i fire mindretal svarende til de fire store politiske partier. To af disse mindretal (Venstre og konservative), der omfattede ca. halvdelen af kommissionens medlemmer, og som støttede den daværende Venstre-regering, enedes dog om et forslag til Søværnets ordning.

I erkendelse af den betydning flådens virksomhed under sikringsperioden havde haft for landets sikkerhed, indeholdt dette forslag en flådeplan, som stort set svarede til 1909-ordningen, men antallet af panserskibe - herefter benævnt artilleriskibe - foresloges dog forøget fra 4 til 6, således som sagkundskaben tidligere havde anbefalet.

Forslaget blev lov i august 1922, og flådens linie fastsattes hermed til 6 artilleriskibe, 24 torpedo- og undervandsbåde, 2 mineskibe og i øvrigt fartøjer til minespæringer samt skibe til særlige formål. Det fremgår af en oversigt over personelbehov, at lovtekstens uspecificerede materiel skulle omfatte 6 minefartøjer og 12 patruljebåde samt 9 værksteds-, inspektions- og opmålingsskibe. Desuden forudsattes materiel i reserven som tidligere samt et antal luftfartøjer.

I modsætning til tidligere blev flådens opgaver angivet i selve lovteksten, nøje svarende til de opgaver, den havde haft under verdenskrigen. Ifølge lovens §1 omfattede hovedopgaverne: "At forsvare Danmarks nationale sikkerhed, dets højhedsret og neutralitet i overensstemmelse med folkeforbundspagten og indgæede konventioner og med dette formål for øje at udføre kystbevogtningstjenesten og neutralitetsbevogtningen af søterritoriet, sikre forbindelsen mellem landsdelene, sikre trafikken i farvandene, beskytte danske handelsskibe o.l.". Lovens §2 formulerede de særlige opgaver således: "At vise flaget i udlandet, når det skønnes ønskeligt til støtte for Danmarks handelsinteresser i officielle særlige statsøjemed, at opretholde statens forbindelse med isolerede landsdele under urolige forhold, at varetage fiskeriinspektionstjenesten, at udføre søopmålingen i de danske farvande samt ved Færøerne, Island og Grønland".



Med streng iagttagelse af gældende alderskriterier for krigsskibsmateriel ville opfyldelse og opretholdelse af den lovfæstede flådeplan kræve, at der i perioden 1922-32 skulle iværksættes bygning af 2 artilleriskibe, 9 torpedobåde, 9 undervandsbåde, 1 mineskib, 4 minefartøjer og 4 skibe til særlige formål samt yderligere 2 artilleriskibe som følge af nye styrkemål - eller i alt 31 enheder.

Imidlertid indebar 1922-ordningen en væsentlig reduktion af nybygningskontoen på grund af de vanskelige økonomiske forhold. Af hensyn hertil gik man fra Søværnets side med til denne begrænsning under udtrykkeligt forbehold af, at den var af rent midlertidig karakter - idet forholdene i Europa ikke umiddelbart frembød særlige uromomenter. Reduktionen blev dog ikke midlertidig og resultatet blev derfor et fremadskridende forfald af flådens skibsmateriel i de følgende 10 år.

Der blev i denne periode kun bygget 2 undervandsbåde ("Daphne" - kl.), 3 torpedobåde ("Dragen"- kl.), 1 værkstedsskib ("Henrik Gerner") og 1 inspektionsskib ("Hvidbjørnen"), i alt 7 enheder. Derudover blev der indkøbt en søgående minestryger i England til brug som inspektionsskib ("Fylla"), og artilleriskibet "Niels Iuel" blev færdigbygget om end i en væsentlig ændret udformning end projekteret. Der var fra politisk side stærk modvilje over for skibet med den oprindeligt planlagte bevæbning med 30,5 cm kanoner, thi man anså disse for at være offensive våben, skønt skibet i hele sin projekterede udformning tydeligvis havde en defensiv karakter. Som bekendt blev det i stedet bestykket med 10 stk. 15 cm kanoner, og et ekstra dæk blev tilbygget mm.

En særlig kommission foretog i 1924 en nøjere undersøgelse af Orlogsværftets forhold. Kommissionen konstaterede, at den store, udviklingsbestemte spredning af værftets anlæg havde medført en dårlig lønsomhed, men fandt i øvrigt fortsat behov for et orlogsværft.

Spredningen bestod i, at skibbyggeriet lå på Nyholm, hvor det havde udviklet sig siden 1692, medens maskinbyggeriet og andre specialværksteder var blevet placeret på Frederiksholm og Dokøen.

Kommissionens forslag til flytning af skibbyggeriet fra Nyholm til Dokøens nordlige del gennemførtes i 1926-27, og værftet blev samtidig organiseret som en civil produktionsenhed, velegnet til løsning af de store nybygningsopgaver, som en loyal gennemførelse af 1922-ordningen ville have medført.

Kun et par år efter vedtagelse af 1922-ordningen begyndte en debat om en ny forsvarsordning. Både socialdemokrater og de radikale havde stemt imod 1922-loven, idet de bl.a. mente, at folkeforbundet ville skabe tilstrækkelig sikkerhed til at muliggøre nedskæring af de militære styrker. Heroverfor hævdede de andre partier, at folkeforbundspagten forudsatte, at medlemmerne rådede over rimelige forsvarsstyrker.

Da socialdemokratiet under Stauning dannede regering i 1924, fremsatte forsvarsminister Laust Rasmussen et afrustningsforslag. Det gik ud på at erstatte hær og flåde med et vagtværn på 7.000 mand og et søpoliti. De radikale kunne tiltræde dette, forudsat der foretoges nogle forbedringer af søpolitiflåden henset til erfaringerne fra krigen. De to partier blev enige, og et lovforslag vedtoges i folketinget, men faldt i landstinget, så 1922-ordningen måtte fortsætte - uden økonomisk opretning.

I december 1926 gik regeringen af og afløstes af en venstre-regering, som ønskede forsvarsordningen saneret. En beregning foretaget i 1928 viste, at en ajourføring til den lovbefalede styrke ville kræve en ekstra-bevilling på ca. 50 mill.kr. over 10 år samt forhøjelse af normalbudgettet med ca. 25% - efter datidens forhold anseelige summer. Under forhandlingerne med det konservative støtteparti nåedes ikke enighed om en budgettramme på godt 40 mill. kr., og situationen udløste et valg i 1929.

Dette blev vundet af oppositionen, og en socialdemokratisk-radikal regering overtog magten under ledelse af Stauning og P. Munch.

Forslag til omdannelse af hær og flåde til vagtværn og søpoliti eller statsmarine blev igen fremsat, men afvistes atter af landstinget.

Nogen tid efter kom det til forståelse mellem regeringen og Venstre om en forsvarsordning, der indebar reduktion af både styrkemål og budget. Da man sidst i 1931 var nået frem til et budget på 31 mill.kr., hvoraf 9,5 til søværnet - ekskl. nybygningskonto, men inkl. kystdefensionen, som skulle overføres til søværnet - blev chefen for generalkommandoen, generalløjtnant E. With og den kommanderende admiral, viceadmiral G.C. Amdrup anmodet om at udarbejde lovforslag for respektive værn på dette grundlag.

General With påtog sig opgaven, medens admiral Amdrup, der i løbet af kort tid skulle pensioneres, videregav anmodningen til sin efterfølger viceadmiral H. Wenck. Han anså det for en uløselig opgave at udforme en brugbar flådeplan på det givne grundlag og erklærede sig ude af stand dertil. Trods flere overtalelsesforsøg fra politisk side fastholdt han sit standpunkt.

Dette førte til, at opgaven blev overdraget til direktøren for marineministeriet, kontreadmiral H. Rechnitzer, der som ministeriel embedsmand ikke kunne undslå sig. Men han søgte forgæves at få det økonomiske grundlag forbedret.

Den nye lov om søværnets ordning, som vedtoges i marts 1932, forudsatte en begrænset flådestyrke af torpedo- og undervandsbåde samt minespærringsmateriel og skibe til særlige formål. Hertil kom ca. 30 luftfartøjer samt overtagelse af kystdefensionen<sup>17)</sup>. De eksisterende artilleriskibe kunne dog opretholdes, så længe de var forsvarligt brugbare.

I organisatorisk henseende indebar loven en gennemgribende ændring - til dels i overensstemmelse med tanker, der tidligere var fremført fra sømilitær side. Der oprettedes en Søværnskommando, hvis chef samtidig var direktør for Marineministeriet, og marinestaben blev en afdeling af ministeriet - en gavnlig og fleksibel ordning. Som kommandomyndigheder oprettedes endvidere Kystflåden, Kystdefensionen og Marinens Flyvevæsen, ligesom der i teknisk og administrativ henseende skete en del omlægninger.

Chef for den nye Søværnskommando blev Rechnitzer, der forfremmedes til viceadmiral, medens Wenck, som politisk ikke kunne accepteres, fik afsked på ventepenge, idet hans stilling som kommanderende admiral blev nedlagt. Han var højt respekteret i søværnet og blev siden betragtet som martyr. Rechnitzer, som ikke var særlig populær, blev stærkt kritiseret for sin medvirken ved udarbejdelsen af søværnsloven, og han blev beskyldt for at have melet sin egen kage. Han kunne dog ikke undslå sig for lovarbejdet, og der er ikke belæg for, at han skulle have arbejdet for egen fordel. Derimod kan det fastslås, at han både før og efter 1932 gjorde sig store anstrengelser såvel i skrift som tale for at få søværnets styrker forøget - ikke mindst med nye artilleriskibe, som han lod Orlogsværftet udarbejde skitseforslag til.<sup>18)</sup>

I 1920-erne blev flådens øvelsesvirksomhed stærkt begrænset af økonomiske grunde såvel hvad antal udrustede skibe som øvelsernes varighed angik. Der gennemførtes dog en del togter af repræsentativ karakter, ligesom der for undervandsbådernes vedkommende foretoges langdistance besejlingsøvelser - bl.a. i 1924 rundt England og Skotland til Færøerne.

Til gengæld gennemførtes fiskeriinspektion og søopmåling som førhen i danske farvande og i Nordsøen samt ved Færøerne og Island, og der indledtes desuden regelmæssig fiskeriinspektion ved Grønland i sommersæsonen. Under de herskende forhold indebar denne særlige tjeneste gode muligheder for at skaffe flådens faste personel passende søtjeneste.

Medens man i Danmark især var optaget af hjemlige problemer - herunder debatterne om forsvarrets ordning - begyndte den udenrigspolitiske situation at vise tegn på forandring.

Der var uro i Østen, hvor Japan optrådte aggressivt overfor Kina. I Italien førte Fascistpartiet sig frem med store ord under Mussolini, og i Tyskland, som nederlaget havde efterladt i dyb krise, begyndte Nazi-partiet at gøre sig bemærket. Det optrådte militant, lovede guld og grønne skove og propagerede mod kommunismen og mod jødiske medborgere.

Disse forhold, og måske især Nazi-partiets store fremgang ved rigsdagsvalget i 1930, da det opnåede 107 mandater mod før 0, burde nok i højere grad end tilfældet blev have øvet indflydelse på udformningen af den danske forsvarsordning.

Ved valget i Tyskland i juli 1932 blev Nazi-partiet med 230 mandater rigsdagens største parti, og den 30. januar 1933 blev Hitler rigskansler. Derefter fulgte den ene tankevækkende og foruroligende begivenhed efter den anden.

Efter rigsdagsbranden den 27. februar 1933 vedtoges en fuldmagtslov, som blev grundlag for Nazi-diktaturet. Andre politiske partier blev forbudt, og der indledtes terrorhandlinger over hele Tyskland. Samme år meldte Tyskland sig ud af folkeforbundet.

I 1934 lod Hitler sig udråbe til Fører og Rigskansler efter den gamle, respekterede præsident, feltmarskal v. Hindenburgs død. Tysk uden-

rigspolitik blev nu mere og mere aggressiv, og der iværksattes en velforberejdet militær oprustning.

Det følgende år - 1935 - satte Tyskland faktisk Versailles-traktaten ud af kraft, idet det indførte almindelig værnepligt - kun mødt af diplomatiske protester.

Senere samme år indgik Tyskland en flådeaftale med England, hvorefter den tyske flåde kunne opbygges til en tonnage på 35% af den engelske, og der kunne atter bygges tyske ubåde. Traktaten betød reelt, at Tyskland igen ville kunne beherske Østersøen, og man kunne ane en situation, som strategisk mindede om 1914.

Ligeledes i 1935 gik Italien til angreb på Etiopien, og omverdenens fordømmelse drev Italien i forbund med Tyskland - et forbund, som senere fik tilslutning af Japan, og Rom-Berlin-Tokyo akseren var dannet. I marts 1936 marcherede tyske tropper ind i den ved Versailles-traktaten demilitariserede Rhin-zone. Faktisk var Tyskland da endnu for svagt til at kunne modstå en engelsk-fransk modaktion, men det mødte kun formel protest.

Sommeren samme år begyndte den spanske borgerkrig, hvorunder Tyskland og Italien åbenlyst støttede general Franco og skaffede deres styrker træning, medens England og Frankrig førte ikke-indblandingspolitik - og USA holdt sig i disse år helt uden for hændelserne i Europa.

Næste træk kom i marts 1938, da tyske tropper rykkede ind i Østrig, og den såkaldte "Anschluss" blev gennemført. Sidst på sommeren i 1938 førte tyske trusler mod Tjekkoslaviet til München-konferencen, der endte med, at Tjekkoslaviet måtte afstå Sudeterlandet - og den engelske premierminister Chamberlain kunne efter konferencen udtale, at der var sikret fred i vor tid.

Men allerede i marts 1939 rykkede tyske tropper ind i Böhmen-Mähren, der blev et tysk protektorat, medens Slovakiet gjordes til republik, og Tyskland vendte sig derefter mod Polen.

Naturligvis gjorde udviklingen indtryk herhjemme, og der fremkom en stærk fornemmelse af, at forsvaret var blevet nedskåret for kraftigt, og at der måtte gennemføres forbedringer.

Der blev således truffet bestemmelse om at bevare artilleriskibet "Peder Skram", der stod i reserven og skulle have været udrangeret omkring 1935, samt om at modernisere artilleriskibet "Niels Luel"'s ildledelsessystem. De videre overvejelser førte til, at der i 1937 vedtoges en ny søværnslov, som medførte en beskeden forøgelse af budgettet og en ekstrabevilling til materielanskaffelser.

For flådens vedkommende blev der tale om for ordinære og ekstraordinære midler at anskaffe 2 store torpedobåde, 1 undervandsbåd, 1 mineskib og 3 minestrygere, ligesom der skulle fortages nogen forbedring af kystdefensionens materiel. Men disse foranstaltninger lå dog langt under, hvad søværnets ledelse havde foreslået, og omfattede ikke artilleriskibe.

Efter 1933 steg øvelsesaktiviteten i øvrigt en smule, og foruden taktiske samarbejdsøvelser, der især tilsigtede samarbejde mellem skibstyper og forskellige våben, blev der lagt vægt på øvelser af strategisk art vedr. neutralitetsopgaver. Som en særlig øvelse af ganske aktuel art kan desuden nævnes flyangreb med bombekast mod det udrangerede, men som manøvreedygtigt målskib udrustede panserskib "Olfert Fischer" i 1934. Der blev fra fly fra både Marinens Flyvevæsen og Hærens Flyvetropper kastet i alt 386 stk. 12 kg. øvelsesbomber, hvoraf 12 blev træffere svarende til ca. 3%.

En anden bemærkelsesværdig øvelse var i 1936 en transport af en hærstyrke af bataljonsstørrelse i chartrede skibe fra Vejle under eskorte gennem Lille Bælt, vestlige Østersø og Store Bælt til landsætning på åben kyst i Musholm Bugt. Undervejs udsattes transporten for ubåds- og torpedobådsangreb samt flyangreb under udskibningsfasen.

Marinestaben og Kystflåden arbejdede således på realistisk vis. Men de fåtallige styrker begrænsede øvelsernes omfang, hvorfor kadetskibene ofte blev inddraget i de afsluttende øvelser som "fyld".

Endvidere blev flådens særlige opgaver udvidet med omfattende søopmålinger i såvel danske som grønlandske farvande - begunstiget af tilgang på nyt materiel.<sup>191</sup>

I juni 1938 fremkom admiral Rechnitzer med et fyldigt memorandum om "Dansk militærpolitik", som i august forelagdes forsvarsminister Alsing Andersen. Heri blev - i lighed med tidligere forestillinger - peget på, at neutraliteten ville give Danmark mulighed for at holde sig uden-

for krigshandlinger, forudsat der rådes over et stærkt neutralitetsværn, som ville virke troværdigt - ikke mindst overfor Tyskland.

Dette 1938-memorandum sluttede med følgende konstatering: "De to muligheder, der foreligger, er enten en rationel og hurtig udbedring først og fremmest af søværnets fundamentale mangler, eller en opgivelse af et rationelt dansk forsvar. En tredje gives ikke!".

Admiral Rechnitzer var nået til samme opfattelse som Kofoed-Hansen i 1914, at Tyskland måtte være interesseret i et neutralt Danmark, og at der ikke sås fornuft i, at Tyskland skulle foretage en forebyggende aktion mod Danmark, da det ud fra en faglig vurdering var vanskeligt at forestille sig, at England kunne optræde med kraft i Østersøområdet.

Om Englands muligheder havde man i øvrigt fået et indtryk, da Stauning i 1937 under et besøg i London af udenrigsminister Eden fik at vide, at man fra engelsk side ikke så sig i stand til at give løfter om bistand overfor en evt. risiko fra tysk side.

Fra politisk side var man ikke rede til at følge Rechnitzers anbefalinger, men der blev dog i løbet af 1939 og i januar 1940 givet bevillinger til yderligere materielanskaffelser. Sidst i januar 1940 blev flådens nybygningsprogram således udvidet med 2 store torpedobåde, 1 undervandsbåd, 2 minefartøjer og 13 minestrygere samt et øvelses- og inspektionskib såvel som en del fly.

Medens der i årene 1933-39 tilgik flåden 3 torpedobåde ("Glenten"-kl.), 3 undervandsbåde ("Havmanden"-kl.), 3 minestrygere ("Søløven"-kl.), 1 inspektionsskib ("Ingolf") og 2 opmålingsskibe ("Heimdal" og "Freja"), i alt 12 enheder, forelå der desuden ved udgangen af januar 1940 alt i alt bevillinger til 4 store torpedobåde, 2 undervandsbåde, 1 mineskib, 2 minefartøjer, 13 minestrygere og 1 øvelses- og inspektionsskib, tilsammen 23 enheder, samt 30 luftfartøjer, men stadig ingen artilleriskibe. Af de sidstnævnte 23 enheder blev 1 undervandsbåd ("Havhesten"), 1 mineskib ("Lindormen"), 2 minefartøjer ("Lougen"-kl.) og 13 minestrygere (3 "Søridderen"-kl. og 10 MS - kl.) søsat og færdigbygget i årene 1940-42, medens 2 store torpedobåde ("Willemoes"-kl.), der søsattes i 1943, først blev færdigbygget i 1947. Bygning af de 4 sidste enheder: 2 store torpedobåde, 1 undervandsbåd samt

øvelses- og inspektionsskibet blev opgivet efter 9. april 1940. Det kan i øvrigt tilføjes, at orlogsværftet havde udarbejdet flere skitseprojekter til et sådant øvelses- og inspektionsskib. Det mest interessante - og dengang måske mest aktuelle - var et skib på 2.500 tons, armeret med 4 stk. 15 cm kanoner i dobbelttårne og let pansret - tilsyneladende et politisk acceptabelt alternativ til artilleriskibe. Bilag 4 viser en oversigt over flådens udvikling 1922-40.

Såvel under Anschluss som under Tjekkoslovaki-krisen blev der truffet beredskabsforanstaltninger i søværnet, hovedsagelig revision af planer og forøgelse af beholdninger. Krisen i september 1938 bedømtes dog så alvorlig, at øvelseseskadren blev koncentreret i Sundet. Men efter München-aftalen kunne man gå tilbage til daglig orden. Det var dog kun få, der var så optimistiske som premierminister Chamberlain, og den tyske besættelse af Böhmen-Mähren gav anledning til fornyet bekymring.

Fra Tyskland fremkom beroligende udtalelser - fx til admiral Rechnitzer, da han i april 1939 var i Berlin i anledning af Hitlers 50 års fødselsdag. Storadmiral Raeder sagde da til ham, at den tyske marine påskønnede det gode naboskab med den danske, og at Hitler have bemyndiget ham til at sige, at Tyskland ikke havde aggressive hensigter mod Danmark - sikkert en korrekt tilkendegivelse på daværende tidspunkt.

Allerede i slutningen af samme måned fremsatte Tyskland til de nordiske lande forslag til indgåelse af ikke-angrebepagter, men kun Danmark accepterede dette. Pagten blev underskrevet 31. maj 1939 og kort efter ratificeret af rigsdagen med stort flertal i begge ting.

Under Rechnitzers besøg i Berlin udtalte den danske gesandt i øvrigt ved en samtale om den almindelige situation, at tyskerne næppe ville tage det ilde op, hvis Danmark foretog ekstraordinære indkaldelser til flåden og kystdefensionen af beredskabsmæssige grunde.

Det var netop under overvejelse at foretage sådanne indkaldelser på grund af krisen omkring besættelsen af Tjekkoslovakiet, og den 27. april 1939 besluttede regeringen, at der fra 8. maj skulle genindkaldes 415 mand til flåden og 612 til kystdefensionen til træning i ca. 2 måneder.

De ekstraordinære udrustninger til midlertidig supplerung af øvelseseskadren omfattede artilleriskibet "Peder Skram", 3 torpedobåde, 1 mineskib og 2 minefartøjer, og der fordeltes mandskab til



Middelgrundsfort, Flakfort, Dragørfort og Lynetten.

Med den samlede udrustede flådestyrke, der omfattede 2 artilleriskibe, 6 torpedobåde, 5 undervandsbåde, 3 mineskibe og minefartøjer samt 1 minestryger, foretoges våbentræning og taktiske og strategiske samarbejdsøvelser med godt resultat, idet det genindkaldte mandskab viste sig vel motiveret. Nogle af de realistiske øvelser blev i slutningen af juni overværet af forsvarsministeren og rigsdagens forsvarsudvalg efter indbydelse af admiral Rechnitzer, og som afslutning på denne beredskabsstyrkes virke afholdtes i 1939 en kongerevy på Århus Bugt den 7. juli, hvorefter kommandoen blev strøget i de ekstraordinært udrustede enheder.

I august 1939 blev der overraskende afsluttet en ikke-angrebspagt mellem Tyskland og Sovjetunionen, og ved en hemmelig tillægsaftale delte de to lande Polen imellem sig. Sovjetunionen fik endvidere frit overfor Finland og de baltiske stater, medens Tyskland fik ryggen fri i tilfælde af krig med vestmagterne.

#### **Perioden 1/9 1939- 9/4 1940**

Med tyskernes indmarch i Polen den 1. september 1939 begyndte den anden verdenskrig kun ca. 20 år efter den førstes ophør. Den danske regering udsendte sin neutralitetserklæring og beordrede flådens sikringsstyrke udrustet - dog ikke PEDER SKRAM, der stod for at skulle have nyt mandskab. Sikringsstyrken omfattede foreløbig artilleriskibet "Niels Luel", 6 torpedobåde, hvoraf dog 3 snart afgik til Holmen for omskiftning af værnepligtige, 6 undervandsbåde, 1 værkstedsskib, 1 mineskib, 2 minefartøjer og 6 minestrygere samt inspektions- og opmålingsskibene "Ingolf", "Hvidbjørnen" og "Hejmdal" samt nogle dage senere tillige "Islands Falk" og "Beskytteren" - i alt 28 skibe og fartøjer, der senere blev suppleret med 8 enheder til 36 - til sammenligning med 63 i 1914 til et mindre søterritorium. Bilag 5 viser liste over flåden ultimo 1939.<sup>20)</sup>

Marinens Flyvevæsen indgik med 15 søluftfartøjer på luftmarinestation København og 9 jagerfly på Avnø i sikringsstyrken, og ved kystdefensionen indkaldtes en del af besætningerne til værkerne ved København, men en stor del af dette mandskab hjemsendtes i løbet af den kommende vinter.

Inspektions- og opmålingsskibene udsendtes som stationsskibe til bæl-

terne, Kattegat nord, Vesterhavet og Færøerne, medens hovedparten af flåden blev formeret i 1. eskadre med station i Århus Bugt som en centralt placeret kampstyrke.

Da England og Frankrig gik ind i krigen den 3. september bestemte regeringen, at Københavns minespæringer (kontrollerede kabelminer) skulle udlægges og der blev etableret en særlig vagtskibs- og lodstjeneste, hvortil anvendtes reservemateriel samt et antal lånte eller lejede skibe. Fra tysk side blev der udlagt miner i internationalt farvand ved de sydlige adgange til Sundet og Store Bælt - og efter hånden kom der mange løsrevne, drivende miner fra disse minefelter. Derfor blev det for søværnet nødvendigt at leje mere end 50 fiskekuttere til øget patrulje- og mineeftersøgningstjeneste sammen med udstationerede minørhold.

Forholdene førte også til mange ekstra opgaver til Fyr- og Vagervæsenet i forbindelse med afmærkning af særlige ruter på søterritoriet af hensyn til indenrigsskibsfarten.

I begyndelsen af oktober kunne "Peder Skram" og 3 torpedobåde, der også havde fået nyt mandskab, slutte sig til hovedstyrken i Århus Bugt, men forskellige forhold medførte, at der jævnlige måtte ske detacheringer, således at den tilsigtede kampstyrke aldrig blev en realitet. I virkeligheden ophørte den at eksistere, da regeringen i november 1939 efter tysk ønske besluttede at etablere kabelminespæringer i bælternes sydlige del samt i Allsund og Grønsund, idet så godt som alt flådens lette materiel måtte afgives til bevogtningstjeneste ved disse minespæringer.

Bæltspæringerne mellem Lolland og Langeland samt Ærø og Als var etableret som etagespæringer mod neddykkede undervandsbåde. Spæringerne havde afmærkede gennemsejlinger af hensyn til overfladefrafik, og foruden vagt- og patruljetjeneste var der også etableret lodstjeneste.

"Peder Skram" anløb Holmen i juleperioden for orlov og installation af nyt 40 mm luftværnsskyts, og da skibet i begyndelsen af januar 1940 var returneret til Århus Bugt, blev "Niels Iuel" indlagt på Holmen for også at få nyt luftværn samt for omskiftning af mandskab til april. Efter midten af januar lukkede farvandet på grund af is, og de fleste aktiviteter til søs måtte indstilles indtil slutningen af marts.

Året 1940 indledtes i øvrigt med statsminister Staunings sørgeligt berømte nytårstale. Han udtalte, at Danmarks situation umuliggjorde alle forestillinger om et effektivt kampberedskab. Reelt var dette nok rigtigt, men et dårligt signal udadtil, idet det ikke kunne fremme tysk tiltro til dansk neutralitetspolitik.

Foranlediget af nytårstalen traf folketinget den 19. januar beslutning om, at landets neutralitet skulle opretholdes, og at de midler, der rådes over, om fornødent skulle indsættes til værn for rigets fred og uafhængighed. Beslutningen førte ikke til særlige drøftelser mellem forsvarsministeren og søværnskommandoen.

I begyndelsen af januar 1940 og igen i februar indberettede marineattachéen i Berlin, kommandørkaptajn F.H. Kjølser, at der var modtaget oplysninger gående ud på, at der hen på foråret måtte ventes en tysk offensiv mod vest, som kunne berøre Danmark. Admiral Rechnitzer mente dog, at der ikke var grundlag for en tysk aktion mod Danmark.

Den 17. februar indtraf "Altmark"-affæren, da engelske jagere krænkede norsk neutralitet ved en dristig indtrængen i Jøssingfjord, hvor de befriede de i det tyske skib "Altmark" værende krigsfanger.

Denne begivenhed og den omstændighed, at tyskerne på grund af isforholdene transporterede malm fra Narvik gennem norsk og dansk territorialfarvand, bragte Norden i fokus. Det samme gjorde forlydender om engelsk-fransk militærhjælp til Finland i dets kamp mod Sovjet. Denne støtte skulle fremføres via Skandinavien, men blev ikke til noget, fordi Finland i marts måtte bede om fred.

Det menes, at "Altmark"-affæren blev den egentlige årsag til, at Hitler den 1. marts 1940 udstedte den endelige ordre til besættelse af Norge og Danmark for at forebygge, at vestmagterne satte sig fast i Syd-Norge. De første planer skulle ikke have omfattet Danmark, som blev medtaget efter ønske fra det tyske flyvevåben.

I midten af marts blev en tysk damper torpederet i Kattegat øst for Skagen, og den 24. marts torpederedes en anden tysk damper "Edmund Hugo Stinnes" i dansk territorialfarvand i Nordsøen ud for Thorsminde.

Fra dansk side førte dette til udsendelse af ”Peder Skram” og 3 torpedobåde samt 2 søluftfartøjer til Frederikshavn-afsnittet for bevogtning af søterritoriet i Kattegat og Skagerrak ned til Hirtshals. Derfra og sydefter virkede ”Hejmdal” og ”Beskytteren”.

Den 1. april kom Kjølseren til København for at aflevere og kommentere et brev fra gesandten til udenrigsministeren, ligesom han gav referat til Rechnitzer.

Brevet indeholdt oplysninger om en troppekonzentration syd for den danske grænse og om samling af tropper og transportmateriel i tyske Østersøhavne. Regeringen og Rechnitzer mente, at disse tropper havde været beregnet til imødegåelse af den omtalte vestmagtaktion til støtte for Finland, og man følte sig hverken overrasket eller foruroliget.

Tilbagevendt til Berlin modtog Kjølseren torsdag den 4. april meddelelser fra to pålidelige kilder gående ud på, at der var planlagt en tysk aggression mod Danmark den følgende uge. Denne oplysning sendtes straks med kurer til udenrigsministeren, som informerede statsministeren. De to ministre mødte hos kongen kl. 22.30 og orienterede ham, men der blev ikke truffet nogen beredskabsmæssig beslutning. Overfor statsministeren havde udenrigsministeren dog peget på muligheden for indkaldelse af soldater, som var hjemsendt med uniform.

Den følgende dag blev forsvarsministeren og Rechnitzer gjort bekendt med indberetningen, og samme dag modtog søværnskommandoen en skriftlig, uddybende indberetning fra Kjølseren.

Ligeledes den 5. april kom en officer fra en tysk minestryger til chefen for ”Ingolf”, der var stationsskib i Store Bælt, for at indhente oplysninger om afmærkningen af den danske minespærring, og han kunne meddele, at der i løbet af nogle dage ville forekomme en ret omfattende nordgående trafik i bæltet.

Disse ret opsigtvækkende oplysninger gav ej heller anledning til særlige foranstaltninger, og et brev fra gesandten i Berlin af 6. april blev tydet som beroligende.

Rechnitzer anså fortsat et tysk angreb på Danmark for usandsynligt begrundet bl.a. med ikke-angrebs-pagten, admiral Raeders venskabelige udtalelse til ham året før, beroligende meddelelser fra den tyske legation i

København, tysk fordel af et neutralt Danmark og et tysk tilsagn af 5. april om villighed til at levere materialer til flådens nybygningsprogram.<sup>20)</sup>

Situationen drøftedes på et møde hos forsvarsministeren den 6. april. Man fandt ikke helhedsbilledet ændret i forhold til december. Hæren ønskede dog indkaldelser, og ministeren lovede at overveje dette, men var betænkelig, da det kunne virke provokerende.

Gesandtskabet i Berlin meddelte den 7. april pr. ciffertelegram, at den tidligere rapporterede transportflåde havde forladt Stettin den 4. med vestlig kurs og skulle være ved sit bestemmelsessted den 11.

Udenrigsministeren, som på dette grundlag mente, at målet måtte være Nord-Norge, undrede sig over, at intet var hørt om denne styrkes passage af dansk farvand. En telefonisk forespørgsel hos de militære myndigheder besvaredes med, at intet usædvanligt var forekommet.

Store Bælt var dog blevet passeret af et større antal hjælpeskibe og minestrygere med nordlig kurs, og den 8. april rapporteredes omkring 100 armerede trawlere og minestrygere mellem Anholt og Læsø samt en flådestyrke med bl.a. slagskibet "Gneisenau" for nordgående i Langelandsbælt.

Samme dag bragte pressen opsigtsvækkende artikler om den alvorlige situation i Skandinavien, og der indløb meddelelser om engelsk-franske minelægninger i norsk farvand. Desuden meldtes tyske tropper på vej fra Rendsborg mod nord.

På ministermøder samt ved møde hos kongen og på møde mellem forsvarsministeren og de militære chefer gennemdrøftedes situationen. Man mente, at det tyske flådefremstød havde forbindelse med den allierede minelægning ved Norge. Generalkommandoen stillede atter forslag til større indkaldelser, men det besluttedes, at der ikke skulle indkaldes styrker til hæren.

Dennes tjenestegørende styrker skulle dog sættes i alarmberedskab, og der kunne foretages flyveropklaring. Desuden bestemtes, at "Niels Iuel"'s hjemsendte besætning skulle genindkaldes.

Der opstod senere tvivl om, hvorvidt alarmberedskabet også skulle omfatte flåden. Rechnitzer mente, at det med søværnets beredskabsregler var unødvendigt i flåden, hvor skibe i søen altid var i sikrings-

tjeneste 2 d.v.s. materiellet klargjort og besætningen på krigsvagt, og hvor kampberedskab (sikringstjeneste 3) hurtigt kunne indtages.

Bemærkelsesværdig er imidlertid, at der ikke udsendtes situationsrapporter eller orienteringer til søværnets enheder, og en forespørgsel fra kystdefensionen besvaredes med, at tjenesten skulle gå sin normale gang, og at landlov kunne gives.

Ved udenrigsministerens gesandtmodtagelse om eftermiddagen den 8. april udtalte den tyske gesandt, at man kunne forestille sig, at begivenhederne i Norge kunne komme til at berøre Danmark, og han håbede, man ville være forstående. Til dr. Munchs antydning om indkaldelse af sikringsstyrken bemærkede gesandten, at dette ville være en uklog disposition.

De foruroligende meldinger fik statsministeren til at indkalde berørte ministre og partiernes gruppeformænd i folke- og landsting til orienteringsmøde kl. 20.00. Herunder drøftedes spørgsmålet om indkaldelser igen, men man afstod fra sådanne bl.a. ud fra den betragtning, at hvis Danmark nu var mål for et angreb ville indkaldelser komme for sent.

Under et senere ministermøde kunne søværnskommandoen meddele, at "Gneisenau" og ledsagende skibe var passeret Skagen kl. 19.00 på vestlig kurs og med høj fart. Det oplystes også, at den tyske gesandt telefonisk overfor udenrigsministeriets direktør havde udtrykt bekymring over muligheden for indkaldelser, og han havde bedt om en beroligende udtalelse. Det blev svaret ham, at man regnede med, at der ikke ville finde neutralitetskrænkelser sted over for Danmark, og at evt. vanskeligheder måtte kunne klares ved forhandling.<sup>21)</sup>

### **Den 9. april 1940**

Efter megen travlhed og mange vigtige møder om den truende udvikling den 8. april overnattede forsvarsministeren, chefen for søværnskommandoen og chefen for marinestaben, kontreadmiral C. Hammerich i Marineministeriet.

Mellem kl. 3.30 og 4.00 fik forsvarsministeren meddelelse om, at torpedobåden "Glenten" tidligere på natten under assistance til en synkende tysk trawler i Store Bælt havde konstateret tropper om bord.

Kl. ca. 4.15 fik forsvarsministeren en opringning fra udenrigsministeren, der meddelte, at den tyske gesandt netop havde meddelt sin ankomst for at overrække en note fra den tyske regering. Efter aftale underrettede forsvarsministeren statsministeren, som beordrede samtlige ministre kaldt til møde i Marineministeriet.

Ministeren gik derpå ind hos chefen for Søværnskommandoen, hvor chefen for Marinestaben befandt sig i færd med at orientere om, at Middelfart havde observeret et tysk skib på vej ind til København. Ministeren fik derpå kontakt med direktøren for Krigsministeriet, som meddelte, at chefen for Generalkommandoen og chefen for Generalstaben netop var tilkaldt.

Kl. ca. 4.30 begyndte meldinger at strømme ind i hurtig følge om landgang af tyske styrker i Middelfart, overskridelse af grænsen ved Kruså, landgang i Korsør, i Nyborg, på Langelinie, i Gedser og på Masnedø. Der blev ydet modstand i Sønderjylland - andre steder var der ikke direkte konfrontation.

Lidt senere ringede udenrigsministeren og bad statsminister og forsvarsminister komme til Amalienborg hurtigst muligt.

Forsvarsministeren havde tidligere af chefen for Søværnskommandoen fået at vide, at flådens skibe, der måtte være til stede ved evt. landgangssteder, ville handle efter forholdsordren, og ministeren var indforstået dermed. På forespørgsel af chefen for marinestaben udtalte han, at der ikke skulle udstedes ordre om yderligere foranstaltninger, før der var kendskab til de tyske krav og taget stilling til disse.

Dette gentog forsvarsministeren, da han kl. 5.00 sammen med chefen for Søværnskommandoen tog af sted til Amalienborg. Dertil føjede chefen for Søværnskommandoen nu, at der skulle beordres "Sikrings-tjeneste 3 - ikke skyde".

Kl. 5.15 ankom forsvarsministeren og chefen for Søværnskommandoen til Amalienborg, hvor også statsministeren, udenrigsministeren, direktøren for udenrigsministeriet, direktøren for krigsministeriet og chefen for generalkommandoen var til stede.

Udenrigsministeren redegjorde for den tyske henvendelse, som gik ud på, at tyske tropper overtog beskyttelsen af Danmark mod evt. overgreb

fra vestmagternes side, og der ønskedes dansk accept af nærmere formulerede krav.

Det erkendtes, at den igangværende tyske aktion ikke kunne hindres, og at der ikke kunne ydes effektiv modstand. Det overvejedes dog, hvorvidt man af hensyn til omdømmet i udlandet burde fortsætte modstanden nogen tid endnu.

Chefen for generalkommandoen mente man burde fortsætte, og at kongen og regeringen skulle tage til Høvelte. Kongen ville dog blive på Amalienborg, og de øvrige mente, at der var kæmpet tilstrækkeligt.

Under drøftelserne blev byen overfløjet af tyske fly, og der var kampe på Amalienborg slotsplads og i Amaliegade.

Kl. ca. 6.00 blev der truffet beslutning om at indstille kampene og meddele den tyske gesandt, at Danmark gik ind på de tyske krav.

### **Hændelserne ved de udstationerede enheder**

I det følgende gives en kort beskrivelse af hændelsesforløbet natten til og i løbet af dagen den 9. april på de forskellige stationer, hvortil søværnets styrker var fordelt. Det må erindres, at der ikke til disse styrker var udsendt nogen orientering om unormale og foruroligende forhold end-sige ordre om forøgelse af beredskabet.

Bilag 6 viser styrkernes fordeling mv.

København. Fra Middelgrundsfortet og lodsdamperen "Lodsen", som lå i en åben våge lidt nord for fortet, observerede man kl. ca. 04.00 to dampere med tændte lanterner styrende nordfra ind mod København. "Lodsen" søgte hen mod skibene for at give lods, men blev afvist - og fik i øvrigt den opfattelse, at der var tale om danske orlogsfartøjer, som ikke behøvede lods.

Da det fra Middelgrundsfortet kl. 04.03 bemærkedes, at skibene ikke tog lods, belystes de med projektør. Man kunne da se, at der var tale om en stor bugserbåd og et orlogsfartøjslignende skib af ukendt nationalitet.

På fortet hejstes nu internationalt, projektørbelyst stopsignal, som skibene dog ikke ænsede. Der blev da givet ordre til affyring af løst varselsskud, og da det agterste skib samtidig belyste sit flag, kunne man



se, at det var tysk orlogsflag. De to skibe var da ca. en halv sømil fra fortet og stadig nord for minespærringen.

Varselsskuddet udeblev imidlertid på grund af materielle fejl (konserveringsfedt i kammeret). Kanonkommandøren, som var ganske ny på fortet og ukendt med dets materiel, baksede nogen tid med kanonen, og da vagtchefen, der havde været optaget af signalering kom til og konstaterede fejlen, skønnede han, at det nu var for sent af afgive varselsskud, og de to skibe fortsatte sejladsen med ret høj fart ind i havnen.

Allerede kl. 04.05 gav Middelgrundsfortet melding om de observerede skibe til kommandostationen Lynetten, hvorfra meldingen videresendtes til Søværnskommandoen.

Fra Lynetten kunne man kl. 4.15 se de to skibe stå ind gennem Kronløbet. Det forreste, der viste sig at være isbryderen "Stettin", stoppede ved bølgebryderen, medens det andet - en armeret hjælpekyrdsler "Hansestadt Danzig" - fortsatte ind i havnen, hvor det hurtigt og præcist fortøjede ved en ledig kajplads ved sydenden af Langelinie kajen. Det tyske skib lå her maskeret for Middelgrundsfortet af Trekroner.

Fra Lynetten kunne man ikke se, hvad der foregik på grund af mørke, men der gjorde sig en kort tid den opfattelse gældende, at der var tale om en nødsituation, idet man troede, at skibet indbragte sårede til landsætning. Kl. 4.45 kunne det imidlertid konstateres, at der landsattes tropper, hvilket naturligvis meldtes til Søværnskommandoen. Herfra fik kystdefensionen kl. 5.21 ordre til alarmberedskab og armering af minespærringerne, men ikke skyde før nærmere ordre.

På Holmen lå "Niels Iuel" under udrustning. De værnepligtige, som havde været indlogeret om bord på eksercerskole, var sendt i land til Søværnets Kaserne, og den hjemsendte besætning var blevet genindkaldt dagen før. Den kunne ventes om bord i løbet af den 9.

I "Niels Iuel" var intet unormalt observeret, men kl. 5.30 fik stabschefen i eskadren ordren "Beredskab, men ikke skyde før efter nærmere ordre, medens forhandlinger står på" - og han modtog yderligere orientering om situationen.

Kort efter kom en tysk søofficer fra "Hansestadt Danzig" med rofartøj til kasernehavnen. Han gik om bord i "Niels Iuel" og meddelte stabs-

chefen, at de tyske styrker var kommet for at hjælpe Danmark med at opretholde neutraliteten. Han overrakte en maskinskrevet formular til underskrift. Den indeholdt krav om, at skibet ikke måtte forlade sin plads, at kanonerne skulle aflades og ammunition og håndvåben opbevares aflåst under chefens ansvar samt at maskin- og radioanlæg skulle sættes ud af drift.

Stabschefen rapporterede til Søværnskommandoen og skrev derpå på formularen, at han var gjort bekendt med dens indhold. Derefter forlod den tyske officer "Niels Iuel" og lod sig ro over til "Islands Falk" ved Nordre Toldbod, og her skete noget tilsvarende.

Medens den tyske officer var om bord i "Niels Iuel" begyndte overflyvninger med tyske krigsluftfartøjer over Holmen og byen. Officeren betegnede det beroligende som en venlig demonstration.

På øvrige skibe på Holmen indtraf intet særligt. Der var givet normal landlov til alle.

Hen imod kl. 5.30 sendtes på Flådestationen bevæbnede afdelinger til Værftsbrovagten og Kongebrovagten for at være klar til modstand mod evt. tysk indrykning, hvis ordre til sådan modstand blev givet. Den tyske officer, som gik om bord i "Niels Iuel", havde forinden været på Søværnets Kaserne, hvor vagtchefen blev orienteret om den tyske besættelse af vigtige støttepunkter i Danmark.

På Luftmarinestationen var intet usædvanligt observeret før modtagelse af Søværnskommandoens ordre til sikringstjeneste 3, men ikke skyde før efter nærmere ordre. Samtidig sås tyske luftfartøjer over området. Man havde overvejet at klargøre de flyveklare Heinkel søluftfartøjer, men opgav det.

Kl. ca. 6.30 fik alle enheder ved København ordre til at gå tilbage til sikringstjeneste 1 samt meddelelse om, at der ikke måtte gøres modstand mod de tyske enheder og at intet måtte ødelægges <sup>23)</sup>.

"Ingolf" og de øvrige enheder ved minespærringen i Store Bælt havde i løbet af den 8. april observeret den meget omfattende tyske trafik nordpå i bæltet.

Kl. 21.45 hørtes i "Glenten", der lå syd for spærringen, et brag hidrørende fra en kollision mellem to tyske nordgående fartøjer. "Glenten" gik til assistance for det ene, der var blevet så beskadiget, at det

begyndte at synke. Det viste sig at være en stor tysk bugserbåd "Taifun", hvorfra "Glenten" bjergede 32 mand. En del af disse var marineinfanteri med udrustning, som sandsynliggjorde, at de skulle anvendes som landgangstropper. "Glenten", der fik de bjergede afleveret til en nærliggende tysk armeret trawler, blev efter anmodning afløst af "Høgen" og stod hen til "Ingolf" for at aflægge rapport om den opsigtsvækkende observation, der lod formode, at også andre af de i dagens løb passerede fartøjer kunne have landgangstropper om bord. Efter rapportering til chefen for "Ingolf" løb "Glentyen" ind til Spodsbjerg for pr. telefon at videregive meldingen til Søværnskommandoen via Marinestation Slipshavn, idet det var indskærpet at bruge radio så lidt som muligt. Som en slags værn mod aflytning blev meldingen afgivet på engelsk. Den valgte rapporteringsform resulterede i, at den betydningsfulde melding først nåede Søværnskommandoen mellem kl. 3.30 og 4.00 - som tidligere nævnt. Et brud på radiotavsheden ville i dette tilfælde have været hensigtsmæssigt.

Omkring kl. 3.30 havde der samlet sig en del tyske skibe i nærheden af "Ingolf", hvilket tilligemed meldingen fra "Glenten" fik chefen for "Ingolf" til at bedømme situationen så alvorlig, at han lod gøre "klart skib" og dampen sætte op. Knap en time senere kom en tysk officer som repræsentant for den lokale tyske styrkechef, admiral Stohwasser, pr. motorbåd til "Ingolf" og underrettede dennes chef om, at den tyske værnemagt var i færd med at besætte vigtige punkter i Danmark som beskyttelse mod engelsk angreb. Som følge deraf stilledes krav om desarmering af minespæringerne samt overgivelse af disse og deres kontrolstationer til tyske styrker. Endvidere skulle de danske bevogtningsenheder ved spæringerne fjerne sig, kanoner og torpedoer aflades og ammunition og håndvåben opbevares i aflåst magasin under chefens ansvar, samt maskiner og radioanlæg sættes ud af drift.

Chefen for "Ingolf" meddelte, at opfyldelse af disse krav lå uden for hans beføjelser. Han fik da tilstået 1 1/2 time til indhentning af forholdsordre, og nyt møde i "Ingolf" aftaltes til kl. 6.00. Da der på dette tidspunkt endnu ikke var modtaget svar på anmodningen om forholdsordre, blev det aftalt, at "Ingolf" skulle sætte signal, når svaret var indløbet. Kort efter Søværnskommandoens ordre kl. 6.30 til alle flådens skibe om "sikringstjeneste 1, ikke skyde" fik "Ingolf" ordre til desarmering af minespæringerne og afgang til Nyborg - og det kunne da meddeles den tyske styrke, at kravene blev imødekommet.

Torpedobåden "Høgen" fik syd for spærringen kontakt med tyske enheder, som opfordrede den til at indgå til Nakskov. "Høgen", der underrettede "Ingolf" om det passerede, og som - uanset radiotavshed - pr. radio udbad sig forholdsordre fra Søværnskommandoen, fik kl. 5.40 radiotelefonisk ordre til at gå til Nakskov.

De øvrige enheder ved spærringen blev beordret til Slipshavn, medens "Ørnen" i Nyborg blev overrumplet af landsatte tyske styrker.

Chefen for Marinestation Slipshavn blev af en udsendt tysk officer underrettet om situationen, og han tog derefter ophold i "Ingolf", hvor han om eftermiddagen fik besøg af chefen for den tyske besættelsesstyrke.

I Lille Bælt skete i store træk det samme som i Store Bælt, og de danske enheder beordredes til Fåborg.

I Grønsund forefaldt ingen særlige hændelser før kapitulationen trådte i kraft.

I Helsingør indvilgede chefen for "Freja" i at bistå med transport af soldater fra 4. regiment under oberst Bennike til Sverige. "Freja" afgik efter opfyring kl. 13.00 med 30 mand.

Undervandsbådgruppen i Århus fik ingen kontakt med tyske styrker før sidst på eftermiddagen.

Ej heller Frederikshavnstyrken eller "Hejmdal" i Hirtshals fik kontakt med tyske styrker før sidst på dagen, men man havde naturligvis observeret den forudgående store tyske luft- og søtrafik.

Det skal dog bemærkes, at chefen for "Peder Skram" allerede sent på aftenen den 8. april følte sig så urolig over de gennem radioavisens udsendelser modtagne oplysninger, at han kl. godt 23.00 lod gøre "klart skib", hvorefter besætningen gik krigsvagt. Den første melding om tyske troppers overskridelse af grænsen tilgik "Peder Skram" - kl. 5.40 fra distriktschefen på Skagen, som havde sin viden fra Skagen telefoncentral.

Fra "Beskytteren" i Esbjerg observerede man kl. 5.30 overflyvninger af tyske fly, og der blev afgivet varselsskud. Da flyene lejlighedsvis dykkede ned mod skibet, åbnede dette ild med sine 20 mm og 8 mm pjecer og vedligeholdt beskydningen i ca. 3/4 time, indtil der kom meddelelse om, at hærens luftværnsbatteri på Sæden Strand, som også engagerede de tyske fly, havde fået besked på at indstille sin skydning. Kl. 9.35 kunne "Beskytteren" rapportere til Søværnskommandoen, at tyske krigsfartøjer var på vej ind til Esbjerg, og skibet modtog derefter ordre til forstående samarbejde.

Foruden landgangen i København og grænseoverskridelsen i Sønderjylland gjorde tyske tropper landgang i Korsør, Nyborg, Middelfart og Gedser - og det ubemandede Masnedøfort blev taget af faldskærmstrop- per.

Ved ingen af landsætningsstederne - bortset fra København og Nyborg - befandt der sig enheder af flåden i umiddelbar nærhed. Der var således ingen mulighed for ubeordret indgriben, og mangel på orientering til enhederne om situationen gjorde, at ingen af cheferne på egen hånd kunne forberede nogen indsats.

### **Tiden 9/4 1940 - 29/8 1943**

Den overrumplende besættelse fremkaldte stor bitterhed i søværnet dels over at der ikke blev udsendt nogen orientering om den politiske og militære udvikling, dels og især over, at der ikke blev givet flåden mulighed for at yde modstand. Bitterheden førte til skarp kritik af admiral Rechner, som man tillagde ansvaret for, at flåden ikke var blevet sat ind. Den spontane kritik hvilede imidlertid på et mangelfuldt grundlag og sparsomt kendskab til den situation, hvori Rechner befandt sig i de tidlige morgentimer på Amalienborg den 9. april. Han kunne da frustreret og med vemod se tilbage på de forløbne år, hvorunder han forgæves havde forsøgt at gøre regeringen forståeligt, at forudsætningen for en vellykket dansk neutralitetspolitik var et stærkt og troværdigt forsvar. I disse år havde han flere gange fremlagt velbegrundede forslag til en genopbygning af flåden, men regeringen, hvis mandat hvilede på et sikkert flertal i rigsdagen og i vælgerbefolkningen, ville ikke følge hans anbefalinger og råd, og den syntes ikke at forstå, at et stærkt forsvar først og fremmest ville have forebyggende virkning. Et sådant tilbageblik måtte fremstå som en skuffende konstatering for admiralen, der utvivlsomt havde håbet, at han med en genopbygget flåde kunne have med-

virket til at sikre regeringens handlefrihed og bevarelse af Danmarks neutralitet, således som det var sket i 1914 og de følgende år. På denne baggrund forekommer det ikke unaturligt, at Rechnitzer under drøftelserne på Amalienborg ifølge sin dagbog udtalte: "at hvis jeg havde nogen tro på, at modstand kunne være af betydning, ville jeg være den første til at anbefale det, men det vi kunne præstere overfor et så eklatant overrumplingsforsøg var uden nogen som helst reel værdi, og prøvede vi herpå, havde vi om få minutter hele byen bombarderet".

Ansvar for den 9. april må alene bæres af regeringen, som havde haft magten siden 1929, og som trods forholdsvis friske erfaringer fra første verdenskrig og trods rettidige råd forsømte at gøre neutralitetsforsvaret troværdigt.

Det man kan bebrejde Rechnitzer er, at han så længe fastholdt sin i og for sig logiske tro på, at Tyskland uden forbehold ville betragte et neutralt Danmark som en strategisk fordel. En tidligere erkendelse af, at billedet var under forandring, kunne have ført til omgruppering af fx undervandsbådene og Frederikshavnstyrken. Disse kunne have anrettet betydelig skade på de tyske søtransporter, men et engagement kunne først iværksættes efter konstateret fjendtligt angreb på dansk område, og som situationen var, kunne besættelsen næppe have været forhindret. Men udviklingen i Norge kunne have været påvirket.

En tidligere orientering af de lokale chefer om den truende udvikling ville naturligvis have været hensigtsmæssig. Man kan dog ikke se bort fra, at manglen på en efterretningstjeneste med kapacitet til bearbejdelse og vurdering af de indstrømmende meldinger vanskeliggjorde udformning af situationsoversigter. Det er i øvrigt ikke uinteressant at spekulere over, hvilken betydning det kunne have haft, såfremt "Glenten" den 8. april kl. ca. 22.00 havde brudt radiotavsheden og indberettet sin observation pr. ekspressignal.

Efter kapitulationen blev der truffet bestemmelse om, at hovedparten af flådens skibe foreløbig skulle oplægges i provinshavne dels for at undgå for meget fast personel i København, hvor der kunne opstå risiko for sammenstød med tysk militært personel, dels for at undgå skader på materiellet, hvis fx byens havneområder skulle blive udsat for luftangreb. Nogle af Kystdefensionens værker: Flakfort, Dragørfort, Mosede Batteri og Masnedøfort måtte overlades til tyskerne, medens enkelte af de øvrige værker fik reduceret dansk besætning.

Det aftaltes endvidere, at de danske minespæringer skulle optages, og der blev ført forhandling om eventuel fortsat dansk mineeftersøgning og minestrygning.

Som led i forhandlingerne om minestrygning indfandt nogle tyske søofficerer sig efter aftale på Holmen for at besigtige de danske minestrygningsfartøjer. Ved denne lejlighed bemærkede den ledende tyske officer, at viceadmiral Rechnitzer skulle have givet tilslutning til, at såvel de små minestrygere som torpedobådene af "Dragen"-klassen kunne stilles til rådighed til minestrygningsformål.

Udtalelsen vakte stort røre blandt tilstedeværende danske søofficerer, og da der nogen tid senere fra ministeriets side rettedes henvendelse til en del yngre søofficerer, om de evt. ville deltage i den omhandlede minestrygning, førte den ulmende bitterhed til åben kritik af viceadmiralen.

En følge blev, at fire af flådens ældste officerer: chefen for Kystflåden, kontreadmiral E. Briand de Crèvecoeur, chefen for Marinestaben, kontreadmiral C. Hammerich, chefen for Kystdefensionen, kommandør P. Ipsen og chefen for Søofficersskolen, kommandør C.V. Evers den 8. maj sammen fik foretræde for viceadmiralen, og de fremførte over for denne, at det ikke ville være muligt at opretholde orden og disciplin i Søværnet, medmindre admiralen trak sig tilbage, idet personellet som følge af de indtrufne begivenheder havde mistet tilliden til ham.

Admiral Rechnitzer udtalte da, at han bar ansvaret for søværnets situation den 9. april, og han erklærede sig villig til at træde tilbage - hvilket han i øvrigt havde ønsket allerede den 10. april, men ministeren havde bedt ham blive på sin post.<sup>181</sup>

Den 10. maj modtog Rechnitzer sin afsked. Han har siden skarpt tilbagevist, at han skulle have givet tilslutning til anvendelsen af torpedobådene til minestrygning, ligesom han ikke havde kendskab til henvendelsen til de yngre officerer.

Rechnitzer afløstes midlertidigt af kontreadmiral Briand de Crèvecoeur, der som konstitueret chef for Søværnskommandoen og direktør for Marineministeriet virkede indtil udgangen af juli 1941. Han afløstes da af den til kontreadmiral udnævnte kommandørkaptajn A.H. Vedel, som 1. september s.å. forfremmedes til viceadmiral.

Der blev nogen tid efter 9. april 1940 truffet aftale med de tyske myndigheder om, at Søværnets minesøgnings- og minørtjeneste skulle fortsætte, samt at danske minestrygere skulle indsættes til strygning af sejl-ruter - især færgeruter - mellem landsdelene og af adgangen til København. Det var med andre ord opgaver, som havde særlig dansk interesse.

Denne minestrygning gjorde det muligt at anstille forsøg med en ved Søminevæsenets Radiosektion under daværende orlogskaptajn H.J. Bahnsen opfundet flydemagnet til brug mod de nyindførte magnetminer. Forsøgene faldt heldigt ud, og flydemagnetten, som sattes i serieproduktion, viste sig meget effektiv.

I 1940 rådede flåden over 10 minestrygere: (6 af "Springeren"- kl., 3 af "Søløven"- kl. samt den rekvirerede og ombyggede lodsdamper "Skagerak"). Disse blev i 1941-42 suppleret med yderligere 3 af "Søløven"- kl. og 10 små 70 tons træminestrygere (MS-klassen).

Det var ikke nogen ringe indsats, flåden kom til at yde til sikring af handelsskibsfarten. I tiden 1/9 1939 til 29/8 1943 uskadeliggjorde danske minestrygere og minører 4.250 miner i danske farvande og ved kysterne.

Der blev også etableret en kystbevogtningstjeneste i Øresundsområdet med bevogtningsfartøjer og -kuttere.

I sommeren 1940 fremkom en tysk anmodning om, at søværnet iværksatte en kontrol af søopmålingen i Samsø Bælt.

Årsagen var, at et tysk transportskib var løbet på Hatter Rev mellem Samsø og Sejro. Tyskerne påstod, at skibet havde navigeret med omhu, og at en omhyggelig og nøjagtig positionsbestemmelse på grundstødningsstedet viste, at der ifølge søkortet skulle være vand nok - hvorfor søkortet måtte være forkert.

Da Søkortarkivet havde fået det tyske observationsmateriale forelagt, kunne man konstatere, at den tyske positionsbestemmelse var baseret på en meget elementær observationsfejl, som kunne indtræffe ved brug af dobbelt vinkelmåling.

Søværnskommandoen var imidlertid interesseret i at få samlet materiale til brug for Søkortarkivet, hvorfor opmålingsskibene "Hejmdal" og "Freja" blev udrustet. De foretog i løbet af et par måneder revision af opmålingen i hele Samsø Bælt. I tilslutning hertil afholdtes forsøg med



nye, særlige radiopejlestationer, som Søminevæsenets Radiosektion havde eksperimenteret med.

Da situationen efter den tyske besættelse havde stabiliseret sig, erkendte søværnets ledelse, at det af hensyn til personellet's moral og sammenhold var nødvendigt at søge uddannelsesvirksomhed fortsat i muligt omfang – også med henblik på, at søværnet hurtigt skulle kunne genoptage normale funktioner.

Besættelsesmagten viste sig indforstået hermed, og anviste Isefjord, Smålandsfarvandet, farvandet syd for Fyn og Mariager Fjord som øvelsesområder, hvortil øvelsesskibene kunne forlægge og tage ophold efter forudgående anmeldelse.

Som kadetskibe udrustedes inspektionsskibene "Ingolf" og "Hvidbjørnen", et par bevogtningsfartøjer, øvelseskutterne "Svanen" og "Thyra" samt "dampbåd A". Til uddannelse af elever til stampersonellet udrustedes "Niels Iuel" og "Peder Skram" skiftevis, hvorved der også blev lejlighed til vedligeholdende træning af det faste personel.

Endog undervandsbådsuddannelse blev mulig. Der holdtes dels undervandsbådsskole på Holmen, dels øvelsestogt til Mariager Fjord, hvor der fandtes rimelig vanddybde. Denne øvelsesstyrke bestod af værktøds-skibet "Henrik Gerner" samt tre undervandsbåde: en af de nye af "Havmanden"- klasse, en af "Daphne"- klassen og en af de gamle af "Rota"- klassen.

Alle disse aktiviteter vise sig at få stor betydning for en gunstig personeludvikling i søværnet.

Hos søværnets personel var der dog ingen entusiasme over disse opgaver under de foreliggende omstændigheder. Men realistisk erkendtes det, at virksomheden gavnede både samfundet og Søværnet, og den kunne derfor accepteres, så længe der sad en lovlig dansk regering. Men overfor tyskerne var der ingen sympati. Man søgte at undgå enhver kontakt med mindre det drejede sig om en tjenstlig nødvendighed.

De store tyske militære resultater i krigens første år gjorde naturligvis indtryk, og de vakte såvel faglig respekt som frygtsom betænkelighed over, hvad fremtiden kunne bringe. I øvrigt virkede tyskernes optræden i almindelighed frastødende, og forlydender om deres fremfærd i andre besatte lande modtoges med afsky.

Efterhånden suppleredes modviljen mod tyskerne med voksende mistænksomhed, og man betragtede en tysk aktion for at afvæbne det danske forsvar som en sandsynlighed.

Den 15. januar 1941 modtog den danske regering en tysk note med forlangende om udlevering af de danske torpedobåde af "Dragen"- og "Springeren"-klassen. Fartøjerne skulle benyttes til skoleformål og ville blive tilbageleveret efter krigen.

Kravet, der var i klar modstrid med kapitulationsoverenskomsten, kom som en enorm overraskelse og mødtes med skarp protest, ligesom det fremkaldte et voldsomt røre blandt Søværnets personel.

Navnlig blandt yngre officerer fremkom tanker om at sænke eller på anden måde ødelægge fartøjerne. Søværnets ledelse var dog ikke interesseret i en ukontrollabel og partiel aktion, som på daværende tidspunkt næppe ville tjene noget formål - og dens synspunkter vandt gehør.

Langvarige og vanskelige forhandlinger førte til, at der kun blev tale om udlevering af de seks både af "Dragen"-klassen uden nogen form for bevæbning og kommunikationsudstyr. Den 5. februar 1941 blev bådene bugseret bort fra Holmen, hvor rigets flag på Sixtus sattes på halv stang efter kongens ordre.

Affæren gav det danske i forvejen ikke høje omdømme et knæk i udlandet, hvor man ikke havde mulighed for direkte at vurdere de komplicerede forhold herhjemme.

Men torpedobådssagen forstærkede søværnets mistænksomhed mod tyskerne og gav anledning til overvejelser om modforholdsregler. Blandt de første foranstaltninger var en omhyggelig revision af Instruks for Skibschefen - et af de mest grundlæggende dokumenter for tjenesten i flådens skibe. Den eksisterende instruks var fra 1887, og man ønskede dens sprog tydeliggjort med henblik på optræden under usædvanlige forhold. Revisionsarbejdet var afsluttet i begyndelsen af 1943, hvorefter instruksen blev approberet ved kongelig resolution af 3. marts 1943.

Desuden udsendte Søværnskommandoen fra slutningen af 1941 stabs-officerer på besøg i skibe på togt. De orienterede i almindelighed og klarlagde ledelsens syn på, hvorledes der burde reageres i tilfælde af tyske overgreb.

I september 1942 indtraf den såkaldte telegramkrise. Den skyldtes Hitlers fornærmelse over Kong Christian X's ordknappe tak for en fødselsdagshilsen. Under telegramkrisen frygtede Søværnskommandoen for tyske overrumplingsforsøg og udsendte derfor ordre til "skærpet opmærksomhed". Dette indebar, at skibene havde alle våben klargjort og opretholdt skærpet vagttjeneste.

Det vides nu, at den tyske admiral Dänemark den 6. oktober gav sine enheder ordre til at forberede overrumpling af den danske flåde. Dette overrumplingsberedskab opretholdtes til den 12. oktober, da forholdene normaliseredes, men der var med andre ord fare for en konfrontation, som vore skibe imidlertid var rede til at møde.

Krisen medførte en stramning af den tyske besættelsespolitik - bl.a. markeret ved indsættelse af en ny og mere barsk øverstkommanderende, general v. Hanneken. Han mente, at det i det lange løb var uholdbart, at aktive danske militærstyrker eksisterede, og han ønskede dem elimineret ved første givne lejlighed. I første omgang fik han alle danske hærstyrker i Jylland overført til garnisoner på øerne.

På et møde i Søværnskommandoen i oktober 1942 tilkendegav admiral Vedel, at det under visse forhold - fx en afsættelse af konge og regering - var hans agt at modsætte sig udlevering af flådens skibe enten ved at lade dem sænke eller afgå til svensk farvand, og det drøftedes, hvorledes en sådan operation kunne tilrettelægges.

Det kan med interesse noteres, at disse tanker blev fremsat og gengivet i et referat i oktober 1942 - med andre ord før den franske flåde sænkede sine skibe i Toulon den 27. november s.å., thi det har været påstået, at flådens sænkning den 29. august 1943 var inspireret af den franske handling.

I løbet af foråret 1943 udsendtes hemmelig skriftlig ordre til skibscheferne med direktiv for optræden i tilfælde af tysk overgreb. Der kunne efter forholdene blive tale om kamp eller om sænkning af skibet eller afgang til svensk territorium.

Allerede i 1942 var man begyndt på installation af sprængladninger til sænkning af eget skib, men dette arbejde måtte midlertidigt stoppes, da der ifølge politiet verserede rygter derom i befolkningen. Arbejdet genoptoges i foråret 1943 og bragtes da til afslutning.

Der blev også indrettet særlige radiostationer, dels i Marineministeriet i Slotsholmsgade og dels i en villa i Hellerup med henblik på kontakt med flådens skibe i nødsfald, idet flåderadio på Holmen blev kontrolleret.

I marts 1943 indtraf den såkaldte "Søridderen"-affære. Denne minestyger blev i Store Bælt kapret af frihedskæmpere, som ved nogle besætningsmedlemmers hjælp var smuglet om bord i Korsør. Efter et veritabelt "hold-up" af skibsledelsen og en del diskussion om destination, anløb skibet svensk farvand nær Kullen. Her gik frihedskæmperne og nogle af besætningen i land, hvorefter skibet fortsatte til Holmen.

Affæren var meget ubekvem for Søværnskommandoen, som reagerede skarpt - formentlig af frygt for at den kunne give tyskerne et påskud til indgriben - og skibschefen blev afskediget. Det var vigtigt for Søværnskommandoen, at den ventede konfrontation med tyskerne ikke blev provokeret fra dansk side, men fremkom som et tysk overgreb. (Chefen for "Søridderen", orlogskaptajn Prip blev rehabiliteret efter krigen).<sup>21)</sup>

I sommeren 1943 udviklede situationen i Danmark sig eksplosivt. Ikke blot var modstandsbevægelsen blevet mere aktiv, men der opstod også strejker, uro og sammenstød mellem befolkningen og besættelsesmagten rundt i landet.

### **Flåden den 29. august 1943**

I august 1943 stod det Søværnskommandoen klart, at de tyske besættelsesmyndigheder forberedte en vidtgående aktion i Danmark. Allerede den 18. august beordrede Søværnskommandoen "Skærpet opmærksomhed" i flådens skibe som et forvarsel om, at de hemmelige direktiver kunne komme til anvendelse.

Udviklingen i Danmark førte til, at den tyske rigsbefuldmægtigede dr. Best den 24. august rejste til Berlin for konsultation. Dagen efter gav forsvarsminister Brorsen viceadmiral Vedel orientering om, at der efter regeringens opfattelse kunne indtræffe alvorlige situationer med kort varsel.

Der sporedes livlig tysk aktivitet rundt i landet, og den 27. vendte dr. Best tilbage fra Berlin. Samme aften tilkaldte admiral Vedel chefen for Kystflåden, kommandør Ipsen og chefen for Flådestationen, kommandør Grandjean og meddelte dem, at man nu måtte være forberedt på en snarlig tysk aktion bl.a. mod Holmen. Viceadmiralens direktiv var, at

der i tilfælde af tysk forsøg på indtrængen på Holmen skulle søges forhandling og indhentes forholdsordre, men hvis tyskerne trods dette ville tiltvinge sig adgang, skulle de mødes med våbenmagt.

Natten mellem den 27. og 28. fik alle flådens skibe udenfor København ordre til at være sejlklar på et kvarters varsel. Den 28. meldtes bl.a. om ankomst af 8 tyske transportskibe til København, og samme formiddag fik admiral Vedel kendskab til de krav, som dr. Best havde forelagt statsministeren til stillingtagen inden kl. 16.00 samme dag. Kravene gik bl.a. ud på indførelse af militær undtagelsestilstand, mødeforbud og dødsstraf over sabotører.

Efter intense politiske drøftelser blev det i statsråd besluttet at afvise de tyske krav, hvilket meddeltes dr. Best kl. 15.45.

I søværnet var al orlov beordret inddraget fra kl. 12.00, og en time senere fik alle skibe på Holmen ordre til også at være sejlklar på et kvarters varsel.

Det havde under drøftelser samme dag overraskende vist sig, at regeringen var imod den væbnede modstand, som var forudsat i Søværnskommandoens direktiver. Med hensyn til skibe uden for Holmen fastholdt admiral Vedel imidlertid, at et skib under kommando ubetinget måtte forsvare sig mod et uprovokeret angreb, og han tilkendegav, at skibe på togt forventeligt ville sætte sig til modværge. Viceadmiralen efterkom dog forsvarsministerens ønske om at indskærpe direktivernes bestemmelse om så vidt muligt at indhente forholdsordre, selv om han erklærede det uheldigt at føje sådan indskærpelse til i forvejen klare ordrer. Hvad Holmen angik måtte admiral Vedel modstræbende lade sine forholdsordrer modificere, og med ministerens underskrift fik cheferne for Kystflåden og Flådestationen skriftlig besked på, at tysk indtrængen på Holmen ikke måtte mødes med magt.

Ministeren ønskede desuden, at der udsendtes en særlig skriftlig ordre om, at skibe på Holmen ej heller måtte yde væbnet modstand. På viceadmiralens spørgsmål bekræftede forsvarsministeren, at dette var en regeringsordre. Den fik følgende ordlyd: "Besættelse af skibe på Holmen må efter regeringens bestemmelse ikke imødegås med magt. Søværnskommandoen tilføjer: Skibe kan efter omstændighederne sænkes", og den blev kl. 16.00 overbragt chefen for Kystflåden af en stabsofficer.

Svækkelsen af tidligere forholdsordrer medførte, at man på Holmen kun kunne forberede passive hindringer. Der blev udlagt spanske ryttere ved Værftsbrogvagen i Prinsessegade og ved Kongebrogvagen på Refshalevej, og disse steder samt på Sixtus sættes officersvagt. Endvidere blev klapbroen over Snedkergraven mellem Arsenaløen og Frederiksholm lukket op.

Livlig tysk aktivitet om aftenen den 28. og natten til den 29. bestyrkede opfattelsen af, at en aktion var på trapperne, og på Holmen erkendte man, at et udbrud med skibene for at søge svensk farvand ikke lod sig realisere.

Den 29. august kl. 3.56 ankom tre tyske biler til Værftsbrogvagen, hvorfra der straks gik alarmmelding til Kystflåden, Flådestationen og Søværnskommandoen. En tysk officer forlangte adgang til "kommandanten", og i overensstemmelse med ministerordren blev der åbnet passage, så vognene kunne køre ind på Holmen. Ca. 250 m fremme på hovedvejen måtte de standse ved den åbne Klapbro, vende om og køre omvejen ad Refshalevej til Kongebrogvagen.

Fra Søværnskommandoen sendtes straks ordren "Skærpet beredskab" til alle skibe over den hemmelige sender i Hellerup, og kl. 4.05 fik chefen for Kystflåden fra artilleriskibet "Peder Skram" under Mastekranen telefonforbindelse med admiral Vedel, gav denne melding om, at tyskerne var på vej og udbad sig ordre til sænkning. Den blev straks givet, og kl. 4.08 sendtes signalet KAREN NANCY ULLA - sænk - med blinklanterne til alle skibe fra torpedobåden "Hvalrossen", der lå fortøjet på siden af "Peder Skram". To minutter senere gav Søværnskommandoen ordren "alarmtilstand" efterfulgt af ordren "søg svensk territorium" over radiostationen i Marineministeriet i Slotsholmsgade. Her kunne man kl. 4.13 høre de første detonationer fra Holmen.<sup>24)</sup>

På samme tidspunkt var de tyske vogne nået til Kongebrogvagen, og den tyske officer gentog kravet om at blive ført til "der kommandant" - en betegnelse, som i søværnet kun blev benyttet i forbindelse med posten som chef for kasernen på Nyholm. Tyskerne førtes bevidst til denne, men fik her at vide, at de var kommet til forkert adresse, og med yderligere forsinkelser samt til akkompagnement af bragene fra sænk-

ningsbomberne gik turen til chefen for Flådestationens kontor på Frederiksholm. Kl. 04.27 modtog kommandør Grandjean det tyske skriftlige krav om overtagelse af Holmen, Lynetten og de hjemmenværende skibe i uskadt stand til besvarelse inden 30 minutter.

Kommandøren gjorde opmærksom på, at hverken Lynetten eller skibene sorterede under ham, og han bad tyskerne tage plads i forkontoret, medens han konfererede med chefen for Søværnskommandoen. Denne blev i tilpas langsomt tempo orienteret, og bekendt med Kystflådens aktion foreslog kommandøren, at der under protest blev givet tilsagn om uden modstand at udlevere anlæg, skibe og våben indenfor Holmens område. Da viceadmiralen allerede var sikker på, at sænkning af skibene var gennemført, godkendte han forslaget. Svaret blev givet kl. 4.50, hvorefter den tyske officer meddelte, at indrykning ville finde sted kl. 4.57 - 30 minutter efter forelæggelse af kravet.

Kl. 5.00 afgav chefen for Kystflåden melding til viceadmiralen, at ordren var udført, og admiralen udtalte sin påskønnelse af den præcist gennemførte aktion.

Skibsbesætningerne, hvis optræden havde været eksemplarisk, samledes på Nyholm i Planbygningen ved siden af Mastekranen, og senere blev de interneret. De indrykkede tyske styrker virkede under de givne omstændigheder nervøse, og en fejlagtig opfattelse, at der blev skudt fra dansk side, udløste skydning på må og få, hvorved to danske orlogsgaster dræbtes og to officerer blev såret.

Ved Kystdefensionen skete udlevering af befæstningerne under protest i overensstemmelse med forholdsordrer, der bl.a. tilsligtede ensartethed med Hærens kaserner.

Af Kystbevogtningens fartøjer lykkedes det 10 enheder at nå svensk farvand, hvortil også 3 små minestrygere undslap. Disse enheder kom siden til at udgøre Den Danske Flotille. Blandt skibene uden for Holmen var det i øvrigt kun panserskibet "Niels Iuel", som beliggende i Holbæk opfangede de svage signaler fra de hemmelige radiosendere. Skibets forsøg på at bryde ud af Isefjorden måtte opgives, og det blev efter angreb af tyske fly sat på grund ud for Nykøbing S og gjort ukampdygtig af eget mandskab. Minestrygeren "Havørnen", der af tyske fartøjer efter skudveksling blev forhindret i at komme gennem Grønsund, sat-

tes på grund ved Stammenakke nær Vordingborg og sprængtes. Inspektionsskibene "Ingolf" og "Hvidbjørnen" befandt sig i Store Bælt, hvor det lykkedes at sænke "Hvidbjørnen", medens sænkning af "Ingolf" mislykkedes. Ni minestrygere fordelt på havnene i Korsør, Nyborg og Kalundborg samt i Køge Bugt blev alle overrumplet og taget af tyskerne - i Korsør efter kort ildkamp.

Søværnet mistede 7 faldne og havde 10 sårede efter dagens begivenheder.

Foruden skibsbesætningerne fra de sænkede skibe blev også andet militært personel fra tjenestesteder såvel på som udenfor Holmen interneret indtil sidst i oktober.

Viceadmiral Vedel havde klart set en sådan aktions nationale betydning, men han var sig bevidst, at der ikke måtte handles i utide, og at han kun havde en smal tidsramme. Det var nødvendigt, at der først blev konstateret et uprovokeret tysk angreb, men på den anden side måtte aktionen sættes i gang, før regeringen eventuelt skiftede standpunkt efter tysk pres, og forinden Marineministeriet og Søværnskommandoen blev besat.

Søværnets vellykkede aktion den 29. august 1943 fik stor symbolsk betydning både hjemme, hvor handlingen følte befriende, og ude, hvor Danmarks prestige nu voksede. New York Times omtalte således begivenheden på sin forside med billede af det sænkede "Peder Skram".

Der kom endog en tysk anerkendelse. Ved ankomst til det tyske marinehovedkvarter på hotel Phønix blev admiral Vedel modtaget af sin modpart, admiral Wurmbach med ordene: "Herr admiral, wir haben beide unsere pflicht getan".

### **Søværnet 29/8 1943 - 5/5 1945**

Begivenhederne den 29. august 1943 medførte, at regeringen (ministeriet Scavenius) indstillede sin virksomhed og overlod til respektive direktører og departementschefer at varetage nødvendige, løbende forretninger. I søværnet ophørte al normal militær aktivitet, men som led i departementschefstyret fortsatte Marineministeriet at virke med viceadmiral A.H. Vedel som direktør. Det tog sig fortrinsvis af styring af de underlagte civile institutioner, hvis virksomhed måtte fortsætte.



Marineministeriets militære afdeling, Marinestaben, havde naturligvis formelt også indstillet sin virksomhed, men admiral Vedel lod i begyndelsen af 1944 en del af dens personel indgå i en illegal stab kaldet "Elverhøj", der fik Marinestabens souschef, kommandørkaptajn K. Lundsteen som leder. "Elverhøj" skulle på baggrund af forudgående forhandlinger holde nær kontakt med Danmarks Frihedsråd og forestå søværnets indsats i modstandsbevægelsen.

Ved interneringens ophør i oktober 1943 udgav Marineministeriet bestemmelser for søværnets befalingsmænd og stampersonel af linien. I praksis betød disse bestemmelser, at personellet fik tjenestefrihed på ubestemt tid, men det skulle efterkomme ordrer og anvisninger udgivet af lovligt eksisterende og kompetente danske militære myndigheder. Værnepligtigt personel og personel af reserven blev hjemsendt. Efterhånden blev største parten af det faste personel såvel som en del af reservens personel på forskellig vis tilknyttet illegal virksomhed indenfor udpegede områder i Danmark. En del befalingsmænd sendtes illegalt til Sverige for sammen med tilsvarende personel af hæren at virke i efterretnings- og transporttjeneste samt i opstilling af Den danske Brigade - eller om muligt videre rejse til England. En stor del af søværnets civile personel blev ligeledes engageret i illegalt arbejde.

Holmen, luftmarinestationerne København og Avnø samt torpedostation Bramsnæsvig var besat af tyskerne.

Orlogsværftet - hvis tjenestemandsansatte personel havde fået tjenestefrihed - virkede under tysk ledelse på baggrund af en særlig aftale. Værftet foretog eftersyn og reparation af handelsskibe, hvorimod arbejdet på de bevilgede nybygninger til flåden var indstillet.

Af flådens 49 enheder - de 6 torpedobåde af "Dragen" og "Glenten" - klasserne samt kongeskibet og diverse kuttere ikke medregnet - var 31 blevet sænket eller på anden måde ødelagt den 29. august 1943, medens 4 enheder undslap til Sverige. De resterende 14, hvoraf 4 var oplagt, blev taget af tyskerne efter overrumpling. Ud af 56 ubevæbnede kuttere undslap 9 til Sverige.<sup>251</sup>

Søværnets luftfartøjsmateriel var demonteret eller ødelagt bl.a. ved en sabotageaktion udført af arbejdere ved Orlogsværftet i november 1943 mod flyvemaskineværkstedet på Holmen, hvor materiellet var opmagasineret.

Alle kystdefensionens værker var besat af tyskerne, og værkerne ved København havde fået opstillet tungt luftværnsskyts. Langs de danske kyster anlagde tyskerne desuden over 75 befæstningsværker af forskellig bonitet og for nogles vedkommende armeret med dansk skyts.

Store dele af søværnets beholdninger blev i tiden efter august 1943 smuglet bort fra Holmen på Fyr- og Vagervæsenets skibe. Dette materiel blev gemt bort til senere brug på forskellige fyrstationer.

Ud over beskæftigelse med daglige problemer gjorde man sig i ministeriet også tanker om fremtiden. I erkendelse af, at der ved krigens ophør straks ville foreligge endog meget store minestrygningsopgaver bestilte ministeriet på civile værfter i Frederikssund og København bygning af 6 kraftige kuttere formelt til Fyr- og Vagervæsenet, men reelt til minestrygningsformål, og ad illegal vej via Den danske Brigade afgav det bestilling på en del minestrygningsmateriel ved det svenske forsvar.

Endelig må nævnes, at der kort tid efter den 29. august 1943 blev organiseret en illegal transporttjeneste mellem Danmark og Sverige med indsats af både militært og civilt personel af søværnet og med anvendelse af såvel Fyr- og Vagervæsenets skibe som fragtskibe i kystfart samt af fiskekuttere og motormåde.

#### **Den danske Flotille 1944-45** <sup>26)</sup>

Den 29. august 1943 lykkedes det som sagt 13 af flådens fartøjer med en samlet bemanning på godt 100 personer at undslippe til svensk territorium, hvor de anløb Landskrona, Malmø og Trelleborg.

Det drejede sig om bevogtningsfartøjet "Havkatten" og 9 bevogtningskuttere (K3 - K6 - K8 - K10 - K11 - K12 - K13 - K15 og K17), der alle hørte under kystbevogtningen i Sundet - hvis chef orlogskaptajn J.H.J. Jegstrup og næstkommanderende kaptajnløjtnant J.F.T. Lolle fulgte med K13 - samt om minestrygerne MS1 (camoufleret som fiskerfartøjet "Sorte Shara") samt MS7 og MS9. Tidligere var søværnets motorbåd "Fandango" bragt til Sverige.

Et par døgn efter ankomsten blev de 14 danske fartøjer under svensk eskorte forlagt til Karlskrona Örlogsstation, hvor de blev modtaget med stor venlighed. Chefen for Südkustens Marindistrikt, kontreadmiral Gösta greve Ehrensvärd traf den fra dansk side højt værdsatte beslut-

ning, at de danske fartøjers ophold i Karlskrona i en periode på ca. 14 dage skulle betragtes som et forlænget flådebesøg - d.v.s. at fartøjerne og deres besætninger ikke skulle interneres. Efter nærmere aftale skulle fartøjerne ved udløb af 14-dages perioden oplægges og besætningerne meddeles tjenestefrihed med ret til at søge civilt arbejde. Den 14. september strøg fartøjerne kommando, og besætningerne afmønstrede med mødepligt, når og hvis genbemanding blev aktuel. Tilbage ved fartøjerne blev en lille tilsynsstyrke under "Havkatten"'s chef, kaptajnløjtnant P. Würtz bistået af skibets maskinofficer, undermaskinmester G. Kierkegaard.

Sidst på året 1943 gav den svenske regering tilladelse til opstilling af et dansk korps i Sverige beregnet til indsats i Danmark ved et tysk militært sammenbrud. Formelt skulle korpset betragtes som en politienhed, men reelt var der tale om en militær styrke, der senere fik betegnelsen "Den danske Brigade". Kommandoen over denne samt over de danske orlogsfartøjer i Karlskrona blev betroet generalmajor K. Knudtzon, der ledsaget af nogle stabsofficerer allerede i november 1943 var sendt til Sverige. Han etablerede sit hovedkvarter i Stockholm, og i hans stab virkede den tidligere stabschef ved kystflåden, kommandørkaptajn F.H. Kjølens først som sømilitær rådgiver og senere som chef for en marineafdeling i staben.

Fra en spæd start voksede det danske korps gradvist til en styrke på knap 5.000 personer fordelt på 5 bataljoner og nogle støtteenheder. I en til formålet bygget baraklejr "Sofielund" i Småland begyndte en intensiv uddannelse i de tidlige februar-dage 1944, men efterhånden som styrken voksede, blev der etableret yderligere tre lejre dels ved Sättrabrunn og Håtunaholm i nærheden af Stockholm dels ved Ronneby i Blekinge.

I foråret 1944 blev det besluttet at indkalde de danske orlogsfartøjers besætninger til supplerende uddannelse i lejren ved Sättrabrunn. Dette personel blev da organiseret som et kompagni og fik betegnelsen "Karlskrona-styrken" med kaptajnløjtnant E.T. Sølling som chef. Uddannelsen omfattede såvel maritime fag som modificeret fodfolkstræning.

Orlogsfartøjerne gennemgik i sommerens løb grundige eftersyn på Karlskrona Örlogsvärf, og derefter samt ikke mindst under indtryk af krigens gang, der tydede på, at den lakkede mod afslutningen, blev det besluttet at genbemande de danske enheder. Dette skete den 22. september 1944, og styrken blev formeret som Den danske Flotille under kom-

mando af orlogskaptajn Jegstrup, som dog kort efter, da han sendtes på særlig mission i England, afløstes af kaptajnløjnant Sølling, der midlertidigt fik tillagt grad som orlogskaptajn.

Ved brigadestabens foranstaltning blev der anskaffet forskelligt udstyr til styrkelse af flotillens kampkraft. "Havkatten" fik udtaget sit dækstorpedoapparat og i stedet armeret med en 40 mm luftværnskanon, medens de uarmerede kuttere fik installeret maskinskyts. Alle enheder fik monteret apparatur til udlægning af kunstig tåge, og der blev anskaffet en del minestrygningsgrej, bl.a. flydemagneter af dansk model med tilhørende kabler. Endelig blev personellet rigeligt forsynet med håndvåben.

De svenske myndigheder gav tilladelse til, at flotillen kunne afholde øvelser indenfor et anvist skærgårdsområde og stillede brændstof til rådighed. Nu og da deltog troppestykker fra lejren ved Ronneby i indøvelse af landgangsoperationer og til den slags øvelser benyttedes bl.a. nogle såkaldte overskibningsbåde forsynet med påhængsmotorer. Disse fartøjer, der var stillet til rådighed for brigaden, var lette rofartøjer beregnet til krydsning af søer og elve, hver med en patrulje på ca. 8 mand. Fartøjernes sødygtighed var begrænset, men de viste sig dog brugbare i kystfarvande selv med let sø. Opfindsomhed ved flotillen førte til, at man ved hjælp af planker kunne sammenkoble to overskibningsbåde og derved danne en slags katamaran, som kunne bære en 37 mm fodfolkskanon med mandskab til landsætning på åben kyst.

Da det viste sig ønskeligt, at flotillen fik en personelreserve til disposition, og da der var behov for maritimt uddannet personel til ledelse af ind- og udskibning af tropper samt til at varetage signaltjeneste, overførtes søværnspersonel fra brigadens landstyrker til flotillen. Det blev organiseret i et marinekommando bestående af en søtransportsektion og en basisstyrke.

Med henblik på at dække brigadens tonnagebehov blev der truffet aftale med svenske myndigheder om udpegning af 8 oplagte passager- og lastskibe. Disse skulle hurtigt kunne erhverves af brigaden og siden tilbagesælges til ejerne. Udviklingen formede sig imidlertid sådan, at der ikke blev brug for disse transportskibe.

Under kommandørkaptajn F.C. S. Bangsbøll var der allerede tidligt etableret en illegal transporttjeneste i Sundområdet, der ligesom andre illegale transportorganisationer beskæftigede sig med overførelse af per-

sonel og materiel mellem Danmark og Sverige. Der blev truffet aftale med Bangsbøll om, at hans fartøjer ved alarmering ville være til rådighed for brigaden som en hjælpeflotille. Man regnede med, at denne på kort tid ville kunne mønstre en halv snes skonnerter o.l. samt 20-25 fiskekuttere og motorbåde.

I løbet af 1944 lykkedes det under sejlads i Sundet DSB's isbrydere "Mjølner" og "Holger Danske" samt færgen "Srore Bælt" at undslippe til Sverige. De fik status som orlogsskibe og stod til rådighed for brigaden - "Store Bælt" som logiskib for flotillen. Også Fyr- og Vagervæsenets skibe "Argus" og "Løvenørn" samt lodsdamperen "Ska-gen" slap illegalt til Sverige og blev tilsluttet brigaden. Endvidere lykkedes det den 9. april 1945 ledelsen af Em. Z. Svitser's Bjærgnings Entreprise under direktør, orlogskaptajn H. Kiær at bringe 15 bugser- og bjærgningsfartøjer, 2 løftepontoner og 1 lægter samt S/S "Røsnæs" (A/S Dansk-Fransk Dampskibsselskab) til Sverige, og orlogskaptajn Kiær stillede sig med disse skibe (Svitzer-flotillen) til rådighed for brigaden, hvis søtransportkapacitet dermed var tilstrækkelig.<sup>271</sup>

Da det i april 1945 var tydeligt, at krigens afslutning var nær, blev brigadens landstyrker sat i beredskab og koncentreret i kantonnement ved Hækkeberga ca. 30 km øst for Malmø. Under navnet DANFORCE var brigaden blevet tilknyttet de allierede styrker, og midt i måneden kunne en repræsentant - den engelske generalmajor Dewing - for SHAEF (Supreme Headquarters Allied Expeditionary Forces) aflægge orienteringsbesøg ved styrkerne. Man så da, at en engelsk general som repræsentant for en amerikansk øverstkommanderende inspicerede kampklare danske tropper på neutral svensk grund!

Også flotillen blev klargjort med fulde beholdninger, og natten mellem 30. april og 1. maj afgang den fra sit lange ophold i Karlskrona til Malmø, hvortil også "Mjølner" og "Holger Danske" samt størstedelen af Hjelpe- og Svitzerflotillerne blev forlagt. Samtidig etablerede general Knudtzon et fremskudt hovedkvarter i Malmø, og dette arbejdede hektisk sammen med en forbindelsesgruppe fra den svenske marinestab og med lokale myndigheder på at koordinere og kontrollere alle aktiviteter forud for den kommende overskibning. For denne forelå alternative planer, men det stod efterhånden klart, at et tysk sammenbrud var nært forestående, og interessen samlede sig da om en overskibning fra Häl-singborg til Helsingør.

Under et planlægningsmøde om aftenen den 4. maj indløb meddelelsen fra BBC om de tyske styrkers kapitulation gældende fra den 5. kl. 8.00, og alle skibe gik på kort varsel. Ved midnatstid indløb ordre til afgang og fra kl. 6.00 at være klar til indskibning af brigaden i Hålsingborg. Chefen for brigadens marineafdeling, kommandørkaptajn Kjølser, der i løbet af aftenen var ankommet til Malmø, gik om bord i "Mjølner", der var valgt som kommandoskib.

Efter en sidste justering af planerne som følge af, at DSB færgen "Svea" fandtes til rådighed, begyndte indskibningen i løbet af morgenstunden. Kl. lidt før 10.00 afgang Den danske Flotille mod Helsingør med en fortrop af brigaden om bord, der uden modstand landsattes til sikring af et havneområde og etablering af kontakt med den lokale modstandsbevægelse. Derefter fulgte "Svea" og 2 skonnerter med en bataljon, hvorpå øvrige enheder overførtes i hurtigt tempo. Alle transporter blev eskorteret til midtfarvandslinien af svenske orlogsfartøjer, som desuden holdt gående patrulje i farvandet svenske del. Hen på eftermiddagen den 5. maj var hele troppestyrken overført og ved middagstid den følgende dag var samtlige køretøjer og forsyninger landsat, hvorefter brigaden kunne rykke mod København.

Overførelse af yderligere materiel til udrustning af nyopstillede styrker i Danmark blev kortvarigt forsinket på grund af livligt skyderi i Helsingørs havneområde den 6. maj om eftermiddagen. Skyderiet skyldtes øjensynligt misforståelser og døde hen efter en times tid, men to tyske militærpersoner blev dræbt og en dansk kadet såret under affæren.

Materieltransporterne genoptoges den følgende dag, og samme dag blev Den danske Flotille afleveret til Søværnskommandoen, som atter var trådt i funktion. DSB-skibene frigaves den 8. maj, medens Svitser- og Hjælpeflotillernes enheder blev afgivet til respektive ejere efter endt losning.

Overskibningen af brigadens ca. 5.000 mand og dens talrige køretøjer samt store mængder ammunition og andet materiel blev vellykket gennemført udelukkende på dansk køl i skibe fra flåden, DSB, handels- og fiskerflåden samt fra Svitser og Det forenede Bogserselskab i et godt samarbejde. Men operationen var kun mulig med Sveriges storsindede og velvillige støtte.

Med udgangen af den 8. maj kunne brigadens marineafdeling træde i afvikling, og dermed sluttede et ejendommeligt afsnit i søværnets historie og et nyt kunne begynde i et frit Danmark.

*(fortsættes)*

Noter og henvisninger

- 17) Ved Kystartilleriets overgang til søværnet i 1932 indførtes betegnelsen Kystdefensionen for såvel kommandomyndighed som tjenesteområde. Dens værker omfattede ved København: Middelfrandsfort, Flakfort, Dragørfort, Kongelundsfort og Lynetten, samt udenfor København Mosede Batteri ved Køge Bugt, Borgsted Batteri og Haarbølle Skanse ved Grønsund, Masnedøfort ved Storstrommen og Lynæsfort ved Isefjord. Det nedlagte Taarbækfort overtoges til anvendelse som depot. Se i øvrigt Kai Dahl: "Danmarks Flaade", København 1934 og "Flåden gennem 475 år", Martins Forlag, København 1974 samt artikel om "Københavns Søbefæstning" (1871-1917) i Marinehistorisk Selskabs Tidsskrift nr. 3/1976.
- 18) Se H.C. Bjerg: "Fra Neutralitet til Besættelse – Viceadmiral H. Rechnitzers dagbog om flådens virke 1939-40 med kommentarer". Selskabet for udgivelse af kilder til Dansk Historie, 2000. Anmeldt i Tidsskrift for Søværnen, nr. 3, aug. 2000 (171. årgang).
- 19) En del af disse aktiviteter er beskrevet i Kay Larsen: "Vore Orlogsskibe fra Halvfemsnerne til nu", Arnold Busk, København 1932. Se også artiklen "Søværnets stations- og inspektionstjeneste ved Vestgrønland indtil 2. Verdenskrig", Tidsskrift for Søværnen, jan., febr., marts og apr. 1969 (140. årgang).
- 20) Søværnskommandoen afgav i juni 1942 "Generalrapport for Sikringsstyrken 1939-40", (Findes ved Marinens Bibliotek – ej til ud lån). Endvidere findes en udateret "Generalrapport over Begivenhederne i Søværnet under den tyske Besættelse i tiden fra 9. april 1940 til Den 29. august 1943" (Ligeledes ved Marinens Bibliotek).
- 21) Foruden til de under noter 18) og 20) nævnte publikationer kan bl.a. også henvises til Viggo Sjøqvist: "Besættelsen 1940. De danske forudsætninger for den 9. april", Gyldendal, København 1978 samt S.S. v. F. Kieler: "Søværnets vilkår og virke under den tyske besættelse April 1940 til August 1943", Tidsskrift for Søværnen 1-2/1993 (164. årgang).
- 22) Se i øvrigt Johan Hvidtfeldt: "Den tyske besættelse af København den 9. april 1940". Tidsskrift for Søværnen. Juli-August 1974 (145. årgang).
- 23) Se T.S. Prip: "SØRIDDEREN affæren". Tidsskrift for Søværnen. November 1979 (150. årg.)
- 24) Se bl.a. H.C. Bjerg: (Operation KNU – Den Danske Flåde 29. august 1943". Tidsskrift for Søværnen 4/1983 (154. årg.).
- 25) Se R. Steen Steensen: "Flådens skibe den 29. august 1943 og deres senere skæbne". Tidsskrift for Søværnen. August 1953 (124. årg.).
- 26) Der blev i sommeren 1945 afgivet "Generalrapport over den del af den danske Marine, som i tiden fra den 29/8 1943 til den 5/5 1945 befandt sig i Sverige", (beror i Rigsarkivet). Se også S. Thostrups "Erindringer om den danske Marine i Sverige 1943-45". Tidsskrift for Søværnen 1/1992 (163. årg.).
- 27) Om Svitser-skibene se Jørn Hansen "Svitser-aktionen i 1945". Eget forlag. Horsholm 2000, 80 s. ill. Anmeldt i Tidsskrift for Søværnen 2/april 2000 (171. årg.).

**BILAG 4**  
**FLÅDENS UDVIKLING 1922-1940**

SKIBSTYPER	Flådeplan: Lov 1922	Nybygninger 1922-32		Flådens tal		Bevilget pr. 1940
		Behov	Udført	1932	1939	
Artilleriskibe	6	4	-	3	2	-
Torpedobåde	12	9	3	9	6	4
Undervandsbåde	12	9	2	8	11	2
Mineskibe	2	1	-	1	1	1
Minefartøjer	6	4	-	2	2	2
Minestrygere	-	-	-	6	9	13
Patrolje/Bevogtningsfartøjer	12	-	-	5	5	-
Skibe til særlige for-mål	9	4	2	7	7	1
Samlet antal	59	31	7	41	43	23

- 1) Flådens tal var i 1922 i alt 68 enheder. I perioden 1922-32 udgik 34 enheder medens der blev bygget 7, d.v.s. en reduktion på 27 enheder.
- 2) Af 11 ældre torpedobåde blev 6 ombygget til minestrygere og 5 klassificeret som bevogtningsfartøjer.
- 3) I perioden 1932-39 udrangeredes 10 enheder, medens der byggedes 12, således at flådens tal steg med 2. Af de 11 undervandsbåde var 3 af B-klassen forældede.
- 4) Af de bevilgede enheder byggedes 17 i årene 1940-42 medens 2 først blev færdige efter krigen, og 4 blev annulleret (2 torpedobåde, 1 undervandsbåd og 1 øvelses- og inspektionsskib).



**BILAG 5 - LISTE OVER FLÅDEN 1. SEPTEMBER 1939**

<i>Antal</i>	<i>Skibstype og navn (* betyder i reserven)</i>	<i>Depl. tons</i>	<i>Sosat</i>
2	<b>Artilleriskibe:</b>		
	NIELS JUEL	3800	1918
	PEDER SKRAM*	3780	1908
6	<b>Torpedobåde:</b>		
	DRAGEN, HVALEN, LAXEN	å 290	1929-30
	GLENTEN, HØGEN, ØRNEN	å 290	1933-34
11	<b>Undervandsbåde:</b>		
	HAVMANDEN, HAVFRUEN, HAVKALEN	å 320	1937-39
	DAPHNE, DRYADEN	å 304	1925-26
	ROTA*, BELLONA*, FLORA*	å 302	1918-20
	RAN*, TRITON*, GALATHEA* (under bygning HAVHESTEN)	å 175 320	1915-16 -
3	<b>Mineskibe og -fartøjer:</b>		
	LOSSEN	640	1910
	KVINTUS, SIXTUS Desuden 1 dampbåd og 12 minebåde	å 186	1917-19
5	<b>Bevogtningsfartøjer:</b>		
	HAVKATTEN, MAKRELEN, NORDKAPEREN, SÆLEN HVALROSSEN	å 110 169	1919 1913
9	<b>Ministrygere:</b>		
	SPRINGEREN, STØREN, SØRIDDEREN, SØHUNDEN, HAVØRNEN, NARHVALEN SØLØVEN (under bygning SØBJØRNEN, SØULVEN)	å 110 270	1916-17 1938-39
5	<b>Inspektionsskibe og -fartøjer:</b>		
	BESKYTTEREN	415	1900
	ISLANDS FALK	730	1906
	HVIDBJØRNEN	1050	1928
	INGOLF	1180	1933
	MAAGEN	110	1930
3	<b>Opmålingsskibe og -fartøjer:</b>		
	HEIMDAL	705	1935
	FREIA	325	1939
	TERNEN	80	1936
1	<b>Værkstedsskib:</b>		
	HENRIK GERNER	463	1927

**BILAG 6**

**PLACERING AF SØVÆRNETS STYRKER  
DEN 9. APRIL 1940**

Sundet

I Københavnssafsnit var overvågning, bevogtning og neutralitetsforsvar henlagt under Kystdefensionen med Lynetten som kommandostation.

Intet af Kystdefensionens værker havde krigsbemanning, men Middelgrundsfort, Flakfort og Dragør for havde mandskab til vagt- og sikringstjeneste herunder bemanning af let skyts. Bortset fra få frigængere var Middelgrundsfortets mandskab dog overført til Flakfort på grund af forberedelser til modtagelse af genindkaldt personel til førstnævnte — Chefen for dette var afgået uden afløsning til tjeneste i NIELS JUEL.

Minespærringerne ved København (kabelspærringer i Kongedyb og Kronløb, samt Hollænderdyb og Drogden) var desarmerede på grund af isforholdene. Desuden var stations- og bevogtningsfartøjer inddraget og indlagt på Holmen på grund af megen drivis på Københavns Red.

På Holmen var indlagt:

Artilleriskibet NIELS JUEL under udrustning  
bevogtningsfartøjerne HAVKATTEN og MAKRELEN  
ministrygerne HAVØRNEN og SØHUNDEN  
undervandsbådene DAPHNE, DRYADEN, ROTA og FLORA  
inspektionsskibet ISLANDS FALK (forhalet til Nr. Toldbod).

I Helsingør: opmålingsskibet FREIA (som logiskib).

De i bælteerne udstationerede styrker var underlagt marinestation Slips-havn.

Store Bælt:

Ved minespærringen (etage-kabelspærringer mellem Lolland og Langeland med afmærket gennemsejlingsåbning omtrent midtfarvands):  
inspektionsskibet INGOLF  
torpedobådene GLENTEN og HØGEN på patrulje  
mineskibet LOSSEN  
ministrygerne SØLØVEN, SØRIDDEREN og STØREN samt 2 patruljekuttere.

I Nyborg: torpedobåden ØRNEN (chef fraværende p.g.a. afløsning).  
I Slipshavn: bevogtningsfartøjet SÆLEN.

Lille Bælt:

Ved minespærringen (mellem Ærø og Als, af samme type som i Store Bælt):

inspektionsskibet HVIDBJØRNEN  
bevogtningsfartøjet NORDKAPEREN

I Søby: minefartøjet KVINTUS.

I Svendborg: minefartøjet SIXTUS (med havari).

Smålandsfarvandet:

Borgsted Batteri bemandet med vagt- og sikringsmandskab.

Ved minespærring i Grønsund: 2 patruljekuttere (samt 2 i havn).  
(Masnedøfort ubemandet).

Århus-afsnit:

Værkstedsskibet HENRIK GERNER.

Undervandsbådene: HAVMANDEN, HAVFRUEN og HAVKALEN.

Frederikshavn-afsnit:

På reden: artilleriskibet PEDER SKRAM.

Patrulje ved Skagen: torpedobåden DRAGEN.

I havn: torpedobådene HVALEN og LAXEN.

*I Tidsskrift for Søværnen 5/2002 publicerede Jesper Glahn en artikel om Anvendelse af flex-sub i Søværnet. Denne svarede Jørn Hansen på i tidsskriftets nr. 6/2002 med artiklen Anvendelse af mini-undervandsbåde i Søværnet. Jesper Glahn afgiver her en duplik til Jørn Hansen. Redaktionen anser hermed diskussionen om flex-sub og mini-ubåde for afsluttet i denne omgang.*

### **Økonomisk syndrom truer viking-projektet**

Kommandørkaptajn Jørn Hansen (JH) argumenterer i en artikel i Tidsskrift for Søværnen nr. 6/2002 for større undervandsbåde f.eks. VIKING-projektet frem for mineundervandsbåde, men han forveksler fejlagtigt disse med Flex-sub – dog passer argumentationen på mini-ubåde, der hører hjemme omkring 2. verdenskrig. Derfor er hans argumentation ikke relevant i dag og i fremtiden.

Flex-sub er derimod et tigerspring frem i tiden til efter

1. rumfartens udvikling (ny teknologi, udholdenhed og fleksibilitet),
2. terrorismens dominans (uden overfladeskibe og dermed ingen mål for ubådes torpedoer),
3. erfaringerne fra de svenske skærgårde (JH har sandsynligvis fejlvurderet konsekvenserne m.v.).

Begrebet miniubåde er helt forældet, og bør ikke anvendes mere, hvorimod Flex-sub indikerer et helt nyt koncept, der passer til de internationale opgaver m.v., som vi står overfor i den nærmeste fremtid. Det giver heller ikke nogen mening at sammenligne en ballonskipper med en jetpilot.

I sin konklusion antyder JH ønsket om en cost/benefit-analyse. Det ville imidlertid for henholdsvis miniubåde og Flex-sub blive to helt forskellige analyser. Gennemføres en sådan analyse for VIKING-projektet ville denne ligne en katastrofe. Hovedlinierne i denne analyse ville være:

**Cost:**

1. Oprindelig var VIKING-projektet officielt kalkuleret til 11. mia. kr. (svenske eller danske?) for 10 ubåde (Norge 4, Danmark 4, Sverige 2). Prisen på ca. 1,1 mia. kr. svarer til 1 kommandostøtteskib! Så det må siges at være dyrt!. Norge trak sig af budgethensyn i april 2002 ud af projektet.
2. Konsekvensen er, at de resterende 6 ubåde skal dække de samme urimeligt tunge udviklingsomkostninger, hvorimod gentagelsesgevinsterne, rabatter etc. reduceres proportionalt.  
Denne reduktion medfører, at prisen stiger til 2 mia. kr. ved et antal på 6.
3. Da Danmark, lige som Norge, har begrænsede bevillinger, har vi i det nyeste oplæg til forsvarsforlig 2004 reduceret vore ønsker fra 4 til 3.
4. Da Sverige i det oprindelige oplæg kun havde bevilling til 2 à 1.1 mia. kr. (d.v.s. 2.2 mia ialt), er det sandsynlig, at de reducere deres andel til 1 – eller evt. 0 (for ellers havde det været rimeligt, at Sverige også havde taget 4 i starten lige som de andre lande). Konsekvensen i sidstnævnte tilfælde er, at prisen stiger til 3.0 mia. pr. stk. Danmarks andel bliver derved 9 mia. kr.
5. Hvis dette syndrom fortsætter vil 1 ubåd koste mindst 7 mia. kr., forudsat at det oprindelige projekt var kalkuleret rigtigt. Erfaringerne fra andre projekter siger at udviklingsprojekter ofte bliver dyrere (eller meget dyrere) end beregnet.

**Benefits:**

De er lette at gøre op, for terrorister har i praksis ingen overfladeskibe. Ubådene har derfor ingen mål, og dermed bliver benefits lig med 0. Dog bør de regnes som negative, fordi VIKING-projektet blokerer for et alternativt ubådsvåben.

Konklusionen er derfor, at det økonomiske syndrom for VIKING-projektet er katastrofalt. Flex-sub vil imidlertid kunne løse de i forsvarsforlig 2004 stillede opgaver og frembyde positive cost/benefit-analyser.

*Jesper Glahn*

## SØMILITÆRE NOTER

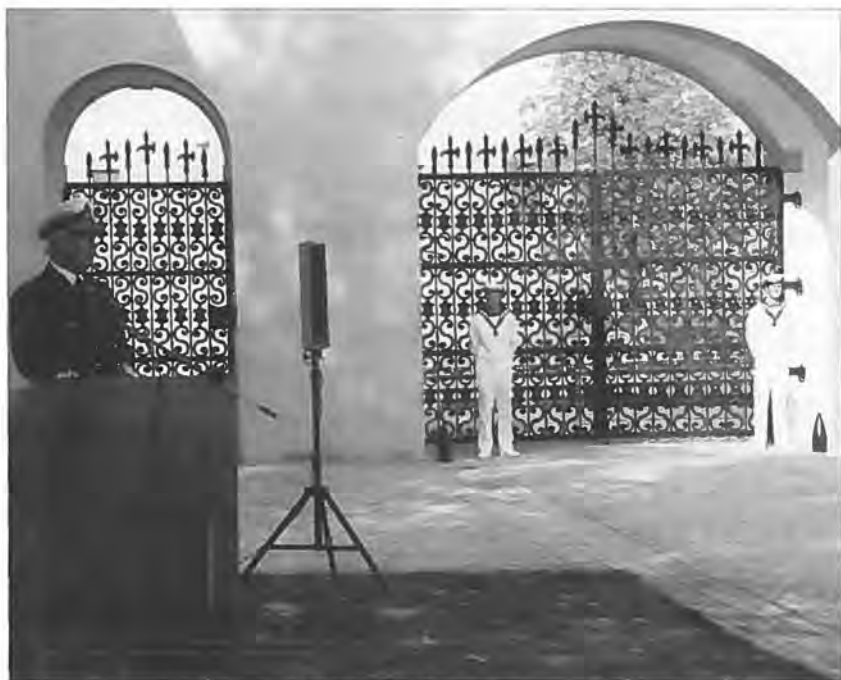
### KUGLEGÅRDENS KONGEPORTAL RENOVERET

Kuglegården på Arsenaløen, der i dag udgør Søværnets Materielkommandos domicil, blev opført 1742-44 til at rumme Søartilleriet. Kompleksets to hovedfløje forbindes af den såkaldte kongeportal, der op til midten af 1800-tallet udgjorde hovedporten til den danske flådes base på Holmen. For at komme frem til Kongeportalet skulle man passere den vest for liggende holm Christiansholm. I forbindelse med flådens sammentrækning på Holmen i 1860'erne bortsolgtes Christiansholm, og Kongeportalet anvendtes derefter ikke mere som hovedindgang. I nyere tid har det virket ganske ejendommeligt og sikret undret mange besøgende, at der lå en så pompøs indgang på bagsiden af Kuglegården. Kongeportalen er i nyere tid blevet renoveret et par gange bl.a. i 1902 og i 1960'erne. Med de mange ændringer, som Holmen undergår, kan man måske håbe, at der en dag bliver så meget luft på Christiansholm, at man kan nyde porten og dens flotte skulpturer i deres helhed.

I de senere år er Kongeportalet og de tilhørende gitterporte blevet renoveret for 10 mill. kr. af Forsvarets Bygningstjeneste.

Afslutningen af renoweringen blev celebreret i Kuglegården den 8. september 2003. Der var taler af forsvarsministeren, chef for Søværnets Materielkommando kontreadmiral Niels Mejdal og arkitekt Jette Wulff fra Forsvarets Bygningstjeneste.

I forbindelse med fejringen fremførtes der en "Ode til Kongeportalen". Man genoptog dermed en ældre skik inden for Søværnet, hvor der i gennem 1900-tallet ved særlige lejligheder er blevet komponeret oder. "Ode til Kongeportalen" blev den 8. september 2003 fremført af kontorfuldmægtig Hanne Walbom. Den var komponeret af kommandørkaptajn Erik Månsson efter inspiration af digteren Axel Juels ode til Orlogsværftets 250 års jubilæum i 1942. Oden gengives her for at fastholde fejringen af den afsluttede renowering af Kongeportalen.



*CH SOK kontreadmiral Niels Mejdal taler i Kuglegården den 8. september 2003 ved genindvielsen af den renoverede Kongeporten. (foto: Hans Chr. Bjerg)*

### Ode til Kongeporten

To hundrede og tresindstve år  
vi her med megen stolthed mindes  
vi foran Kongeporten står  
og af dens ædle bygningskunst forblindes.  
Med nænsom hånd og megen pli er porten restaureret  
hver enkelt sten og jernbeslag er nøje kopieret.  
Det værk som nu er fuldført her – en tak til metodikken  
skal os erindre om hvordan, vi her besad teknikken.

I sekler var porten indgang til flådens arsenal  
hvorfra kanoner, krudt og kugler  
leveret blev på chefbefal  
i dag er det moduler.

Miljøet er kilde til inspiration  
flåden fornyes efter bedste tradition  
og skønt vi ej de gamle mestre ligner  
vi stadig kunsten mestrer og forfiner.

Skibsbygningsvuggen her blev lagt  
med Orlogsværftets store ekspertise  
skibene har Danmark megen hæder bragt  
og SMK kan stadigvæk os kunsten vise.  
Fra lineskib til smuk fregat, fra sejl til damp og gas  
fornyelse hos SMK har altid fundet plads  
skibsteknologi af høj karat kreeres nu på stribe,  
hvor FLEX-koncepten bruges fint i Støtte – og Patruljeskibe.

To hundrede og tresindstve år  
har hammerslaget lydt fra Holmens bedding,  
og skønne skibe for vort minde står,  
som her blev skabt til fred og ledding.  
vi så dem glide ud, mens bjælken røg,  
og flag og hurra imod himlen fløj,  
og de blev døbt, og signet til at bære  
i fred og krig vort gamle flag til ære.

Bag denne port - en arbejdsdag  
er samlet tusindvis af fortids minder  
og skønt der ej længre høres hammerslag  
de mange ting os stadig sammen binder.  
Historiens stolte vingesus  
man føler her, ved dette gamle hus  
som nu i dag er kompletteret  
med Kongeporten fornemt restaureret.



## ANGÅENDE ORLOGSFLAGETS FARVE

I Tidsskrift for Søværnen 2/2003 blev der bragt et indlæg om orlogsflagets farve. Det har givet anledning til en par henvendelser fra læsere og har bragt enkelte nye oplysninger frem. Således har kommandørkaptajn Kjeld Søderlund henledt redaktionens opmærksomhed på, at orlogsflagets farve endeligt blev fastfast og defineret så sent som i 1983 – d.v.s. for 20 år siden. Omstændighederne omkring denne fastsættelse kan nu nærmere belyses.

Under en inspektion af inspektionsskibet "Beskytteren" den 27. november 1979 konstaterede den daværende chef for søværnet, viceadmiral S. Thostrup, at der anvendtes et orlogsflag, hvis farve var lys og ikke kunne betegnes som "orlogsrød". Sagen blev overgivet til Søværnets Våbeninspektør. Her besluttede man at anmode firmaet CIBA-GEIGY om at fastsætte recepten på den farve, der var anvendt i det stadig opbevarede orlogsflag, som blev bjærget fra skoleskibet "Ingolf" i Store Bælt den 29. august 1943. Recepten videresendtes til Søværnets Materielkommando, der i april 1981 sendte den til Langkilde & Søn ApS, International Flagindustri i Sindal, der leverede flag til søværnet. Denne leverandør blev anmodet om at indfarve en flagprøve og bestemme farven, der defineredes som "193 u". Statens Konfektion fastsatte derefter ved den såkaldte Photo Match PM 300 metode de værdier, som farveafvigelserne ikke måtte overskride.

Disse definitioner blev godkendt af Inspektøren for søværnet i 1983, og det fastsattes, at flag, der opfyldte de omhandlede krav, i liget blev stemplet "orlogsflag", således at forvekslinger ikke var mulig.

Flagprøven blev tilsendt H.M.Dronningens Jagtkaptajn med henblik på forelæggelse for majestæten. Godkendelsen fandt sted i 1981, samtidig med at det bestemtes, at kongeflaget skulle have samme farve som orlogsflaget. Under sagen søgte man at få fastlagt, at søværnets landfaciliteter også skulle føre orlogsflag, men denne del af sagen "døde".

Det kan således slås fast, at orlogsflaget i følge ceremonireglementet FKOBST 202-4 er mørkere end det almindeligt anvendte Dannebrog, og at farven, 193 u, har været fastlagt siden 1983.

*HCB*

## BOGANMELDELSER

**Søren Nørby: Flådens sænkning 29 august 1943**  
**Forlaget Region. Odense 2003, 168 sider i stort tværformat.**  
**Gennemillustreret, indbundet. 299 kr.**

Begivenhederne den 29. august 1943 under den tyske besættelse har for søværnets vedkommende med rette gjort denne dag til en af værnets mærkedage. Timingen og signalværdier for søværnets handlemåde var meget markant. Der er skrevet meget om disse begivenheder, og hvad der skete med de enkelte skibe og fartøjer, men der er klart tale om et emne, som stadig kan interessere – og fascinere. Når vi tænker på begivenhederne på Holmen, tror jeg de fleste straks har billedet af ”Peder Skram” og ”Hvalrossen” under Mastekranen inde på nethinden. Det er da også fotografierne af de sunkne, ødelagte og forvredne skibe, der har været en medvirkende årsag til at flådens sænkning fortsat står som en spektakulær og tankevækkende begivenhed i vor historie. I F.H.Kjølens bog ”Da Danmarks Flaade blev sænket”, der allerede kom i 1945, blev offentligheden for første gang rigtigt konfronteret med fotografier fra Holmen med de ødelagte skibe. De dér viste fotografier blev hurtigt klassiske og gik ofte igen, når flådens sænkning skulle illustreres. Man har derfor nok ikke været klar over, hvor mange fotografier, der i virkeligheden blev taget i dagene efter den 29. august 1943. Men de er efterhånden dukket op i afleveringer til arkiver og museer, og faktisk findes der ganske mange. Man kan undrer sig over, at det har kunnet lade sig gøre at fotografere så omfattende under de herskende omstændigheder. Alt i alt må man nu konstatere, at scenariet på Holmen efter den 29. august 1943 er ganske gennemfotograferet. Desværre, men naturligt, findes der ikke et tilsvarende antal fotografier af de skibe og fartøjer, der befandt sig uden for Holmen, selv om en del eksisterer.

Stud.mag. Søren Nørby, der vil være kendt af tidsskriftets læsere som forfatter til artiklen om udleveringen af torpedobådene i 1941 (T.f.S. 6/2002), begyndte for nogen tid siden at samle alle de fotografier, som eksisterede i de forskellige samlinger, vedrørende flådens handlinger den 29. august 1943. Forlaget Region blev opmærksom på denne indsamling, og der indledtes et samarbejde, som har resulteret i udsendelse af nærværende bog i 60-året for den 29. august 1943.

Væsentligt synes det også at have været, at forfatter og forlag fik forbindelse til Jørgen Strange Lorenzen, der har taget mange af de

kendte fotografier, og som for første gang har uddybet de forhold, hvorunder fotograferingen foregik.

At udgive en bog om den flådes skibe og fartøjer den 29. august 1943 er en god idé, og der er kommet en god publikation ud af samarbejdet. Bogen indeholder ca. 100 fotografier, som er det bærende i bogen, sammen med beskrivelser af de enkelte skibe og deres senere skæbne. Der er en god blanding af kendte fotografier – som vi ikke ville kunne undvære i en sådan publikation – og hidtil ikke offentliggjorte fotografier, der viser emnerne fra nye vinkler.

Bogen er blevet en "ode til den flåde, der var". Det store tværformat giver fotografierne plads, således at de kommer til deres ret. Der er en underlig og vel også deprimerende modsætning mellem de flotte sider på glat papir og de destruerede og sunkne skibe. Kontrasten er ikke uden virkning. Det er næsten som om den selvsænket flåde fysisk repræsenterer den forsvarspolitik, som var dens forudsætning.

Opstillingerne i appendiks over de faldne og den alfabetiske korte oversigt over skibenes skæbne er en god idé og forøger bogens anvendelse som opslagsbog.

Selv om der, som nævnt, ikke er mange nye oplysninger som sådan, så er det udmærket, at vi nu har en nyere fremstilling, hvor det hele er samlet. Teksten er generel udmærket og nøjagtig. Enkelte kommentarer vil det dog være på sin plads at gøre i forbindelse med nærværende anmeldelse af bogen. Hvorfor får man ingen steder at vide, at det skib, hvis konstruktionstegninger er anvendt på indersiderne af omslaget, er "Henrik Gerner"? Det danske militær blev beordret fjernet fra Jylland i efteråret 1942 (s. 36). Artilleriskibet hed "Niels Iuel" efter et udtrykkeligt ønske fra familien Iuel-Brockdorff, der var efterkommere af søhelten (s. 43). Det anføres, at grunden til at søværnet efter besættelsen ikke ville genanvende ubådene af H-klassen var, at det ville være nødvendigt at forlænge bådene for at skaffe plads til asdic og radar. Årsagen var dog nok mere, at disse ubåde anvendte 45 cm torpedoer, en type, der i løbet af 2. verdenskrig gik helt af brug til fordel for 53,3 cm torpedoen (s. 49).

Det er dog altsammen småting, men det kan ærgre anmelderen, at man ikke ved denne lejlighed får den hele og korrekte historie om "Sorte Sara" (s. 144). Skibet blev efter at være tjæret sort af et vittigt besætningsmedlem opkaldt efter en af datidens slagere "Sorte Shara fra Sahara". Beretningen blev forevigt i 1961 med filmen "Sorte Shara"

med Ebbe Langberg i hovedrollen som skibschefen Urban H. Gad. Af en eller anden uforklarlig grund er filmen i senere videoudgaver kaldt "Alarm i Østersøen", hvad der nærmest må betegnes som misvisende. Måske har man ment, at "Sorte Shara" ikke længere lokkede husarerne ind. Skibet indgik i flådens tal efter 1945 under sit nye navn, dog ændret til "Sorte Sara". Skibet udgik 1957 og blev solgt til private. Senere endte det som en såkaldt spritbåd, der sejlede på Kielerfjorden. En trist skæbne for dette stolte fartøj!

Søren Nørbys bog om flåden og dens skibe den 29. august 1943 er seriøs marinehistorie og kan varmt anbefales som en opdateret og samlet fremstilling om dette emne.

*Hans Christian Bjerg*  
Søværnets historiske konsulent

### MARINEKALENDER 2004

For nogle år siden udsendte Marinens Bibliotek en årlig vægkalender, men dette initiativ stoppede. Nu er ideen atter taget op i et samarbejde mellem Orlogsmuseet, Forlaget Ådalen og Dansk Militærhistorie/www.milhist.dk, der udsender Marinekalender 2004. Udover månedskalender med markering af en række af søværnets mærkedage indeholder Marinekalenderen 13 flotte fotografier af flådens skibe fra perioden 1870-1943.

Marinekalenderen for 2004 koster 100 kr. og kan købes i Orlogsmuseets kiosk. Den kan også bestilles gennem [infor@orlogsmuseet.dk](mailto:infor@orlogsmuseet.dk) eller telefon 32 54 63 63. I tilfælde af forsendelse vil denne blive opkrævet udover prisen.

*HCB*

## 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 · Tirsdag 9-18

### ERHVERVELSER JULI/AUGUST 2003

### BIBLIOGRAFI & BIBLIOTEKSVÆSEN

A Guide to Sources for the History of the Danish West Indies (U.S. Islands), 1671-1917

Erik Gøbel

Odense: Syddansk Universitetsforlag, 2002. - 350 s.

(Administrationshistoriske Studier ; 15)

Opstilling: Håndbog.L.- EJ TIL UDLÅN

A Dictionary of Abbreviations

Eric Partridge

3rd Edition- London: George Allen & Unwin, 1949. - 114 s.

Opstilling: Håndbog.L.- LOKAL HÅNDBOG

Med tilføjede noter og indklæbte tilføjelser

### ADMINISTRATION OG UNDERVISNING

The Royal Naval College

Osborne: A History 1903-21

Michael Partridge

Gloucestershire Portsmouth:

Sutton Publ.: The Royal Naval Museum, 1999. - 184 s.: ill.

Opstilling:

Undervisningsvæsen.A.I.b.

### HISTORIE

Københavns nyere Befæstning 1858-1920

Peter Thorning Christensen

Glostrup: Københavns Amt, 2003.

- u.pag.: ill. kort

Opstilling: Kystforsvar.A.

The Pirate Wars

Peter Earle

United Kingdom: Methuen Publ.,

2003. - 304 s.: ill.

Opstilling: Historie.E.

The Romance of The American Navy: As Embodied in the Stories of Certain of Our

Public and Private Armed Ships  
Frederic Stanhope Hill  
New York: G.P. Putnam's Sons,  
1910. - xxvi + 395 s.: ill.  
Opstilling: Historie.C.3.

Finlands Hävder  
Eirik Hornborg  
Helsingfors: Holger Schildts För-  
lag, 1930-44. -: ill. Kort.  
Opstilling: Historie.B.10.  
I: Huru inland blev till: Fortiden  
och medeltiden till 1523.- 1944.-  
535s.  
II: Stormakten Sverige - Finland:  
Tiden 1523-1697.- 1930.- 512 s.  
III: Det svenska väldets upplös-  
ning: Tiden 1697-1809.- 1931.-  
537 s.  
IV: Finlands väg till frihet: Tiden  
1809-1919.- 1933.- 523 s.

Christiansøs Historie: Jubilæum-  
sudgave 1684 - 19. juni - 1984  
Anker E. Kofoed  
2. nyillustrerede og ajourførte  
udgave 1. oplag- Christiansø:  
Christiansøs  
Museum, 1984. - 290 s.: ill. kort  
Opstilling: Historie.C.1.a.

The Influence of Sea Power upon  
History 1660-1805  
Alfred Thayer Mahan  
London: Bison Books, 1987. - 256  
s.: ill.kort  
Opstilling: Krigskunst.A.II.

Defenses of Pearl Harbor and  
Oahu 1907-50

Glen Williford, Terrance McGov-  
ern  
Wellingborough: Osprey Publish-  
ing, 2003. - 64 s.: ill. kort  
(Osprey Fortress Series; 8)  
Opstilling: Kystforsvar.B.

## KRIGSHISTORIE

Kystartilleri i Danmark 1940-45  
Svend E Albrethsen, Jens Ander-  
sen, Ole L Frantzen  
Hanstholm: MuseumsCenter  
Hanstholm, 2003. - 99 s.: ill.  
Opstilling: Kystforsvar.A.

"Severn's" Saga  
E. Keble Chatterton  
Cheap Edition- London: Hurst &  
Blackett, Ltd., 1936. - 288 s.+ 16  
s.: Ill.kort  
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Luftwaffe Seaplanes 1939-1945:  
An Illustrated History  
Chris Goss, Bernd Rauchbach  
Annapolis: Naval Institute Press,  
2002. - 200 s.: ill.  
Opstilling: Flyvevæsen

The Maritime Blockade of Ger-  
many in The Great War: The  
Northern Patrol, 1914-1918  
John D. Grainger, ed.  
Aldershot: Ashgate Publishing  
Limited, 2003. - 856 s.: kort  
(Publications of the Navy Records  
Society ; 145)  
Opstilling:  
Krh.A.II.b.2.B.Atlanterhavet

Ærens Vinter  
Håkan Mörne  
København: Gyldendalske  
Boghandel, 1941. - 198 s.: kort  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Rus-  
sisk-Finske Krig

With Ensigns Flying: The Story of  
H.M. Destroyers at War 1939-  
1945  
David A. Thomas  
London: William Kimber, 1958. -  
216 s.: ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.A.

World War II German Women's  
Auxiliary Services  
Gordon Williamson  
Wellingborough: Osprey Publish-  
ing, 2003. - 48 s.: ill.  
(Osprey Men-at-Arms Series ;  
393)  
Opstilling: Kvinder i forsvaret.

Atlantvolden på Fanø: - Fanø uner-  
den 2. Verdenskrig -  
Peter Willumsen, red.  
Fanø: Foreningen "Fanø i  
Atlantvolden", 2003. - 88 s.: ill.  
kort  
Opstilling: Kystforsvar.A.

## PERSONALHISTORIE

Sail Ho!: My Early Years at Sea  
James Bisset  
Sydney: Angus and Robertson,  
1958. - 288 s.: Ill.kort  
Opstilling: Pers.b.BISSET, J.

Soutward the Caravels: The Story  
of Henry the Navigator  
Ernie Bradford  
London: Hutchinson & Co., 1961.  
- 277 s.: ill.Kort  
Opstilling: Persh.b.HENRIK  
SØFAREREN

Gale Force 10: The Life and Lega-  
cy of Admiral Beaufort 1774-  
1857  
Nicholas Courtney  
London: Review, 2002. - xxii +  
340 s.: ill.  
Opstilling: Persh.b.BEAUFORT,  
F.

Dansk Rekyllriffel  
Syndikat/DISA: - og dets direktør  
fra 1917 til 1946 W.C.L.  
Haubroe  
Klaus Haubroe  
Århus: Erhvervsarkivet, 1995. - s.  
7-30: Ill.  
Opstilling: Artilleri.A.

For God and Glory: Lord Nelson  
and His Way of War  
Joel Hayward  
Annapolis: Naval Institute Press,  
2003. - 250 s.: ill.kort  
Opstilling: Persh.b.NELSON.

Nansen: The Explorer as Hero  
Roland Huntford  
London: Gerald Duckworth & Co.  
Ltd., 1998. - 610 s.: ill. kort  
Opstilling: Persh.b.NANSEN, F.

Sailor Diplomat: A Biography of  
Commodore James Biddle, 1783-  
1848

David F Long

Boston: Northeastern University  
Press, 1983. - 312 s.: ill. kort

Opstilling: Persh.b.BIDDLE,  
JAMES

Skitser af Livet om Bord i en  
Orlogsmand

Chr. G. Middelboe

1. Udg. Andet Oplag- Køben-  
havn: G.E.C.Gad, 1894. - 98 s.

(Udvalget for Folkeoplysningens  
Fremme; 74)

Opstilling: Pers.b.MIDDELBOE,  
CHR. - KUN TIL LÆSESAL

The Autobiography of Com-  
modore Charles Morris, U.S.  
Navy

Charles Morris

Annapolis: Naval Institute Press,  
2002. - 141 s.: ill.

Opstilling: Persh.b.MORRIS,  
CHARLES.

Fisher & Cunningham: A Study in  
the Personalities of the Churchill  
Era

Richard Ollard

London: Constable, 1991. - 192 s.

Opstilling: Persh.a.3.

Nelson: Love & Fame

Edgar Vincent

New Haven: Yale University  
Press, 2003. - 640 s.: Ill.kort

Opstilling: Persh.b.NELSON, H.

**POLITIK OG  
EFTERRETNINGSVÆSEN  
(FORSVARSPROBLEMET)**

The Third Battle: Innovation in  
the U.S. Navy's Silent Cold War  
Struggle with Soviet Submarines  
Owen R. Cote, Jr.

Newport: Naval War College,  
2003. - 104 s.

(Newport Papers ; 16)

Opstilling: Ubådsvæsen.B.

Licensed to Spy: With the Top  
Secret Military Liason Mission in  
East Germany

John A. Fahey

Annapolis: Naval Institute Press,  
2002. - 209 s.: ill.

Opstilling: Efterretningsvæsen.C.

Soviet Naval Doctrine and Policy,  
1956-1986

Robert Waring Herrick

Lewiston: The Edwin Mellen  
Press, 2003

(Studies in Russian History;  
8a+8b)

Opstilling: Politik.B.8.

Book 1:.- 416 s.

Book 2:.- xxii + s. 417-842

Eliten: U.S. Navy Seals i tekst og  
billeder

Sjak Svendstorp

u.st.: Warrior, 2003. - 127 s.: ill.

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

Aft and Fore: A Retrospective and  
Prospective Analysis of Navy



- Officer Management - 192 s.: ill.  
 Harry J. Thie, Margaret Harrell, Opstilling: Krh.A.I.a.5.  
 Jefferson P. Marquis
- Santa Monica, Californien: Rand Die UC-Boote der Kaiserlichen  
 Corp/Natl Book Network, 2003. - Marine 1914-1918; Minenkrieg  
 - 192 s.: ill. mit U-Booten  
 Opstilling: Politik.B.3. Harald Bendert  
 Hamburg: E.S. Mittler & Sohn,  
 2001. - 214 s.: ill. kort  
 Opstilling: Krh.A.II.b.2.G.
- Undersøgelse af forekomst og The Garrett Enigma and the Early  
 oplevelse af kønskrænkende Submarine Pioneers  
 adfærd i Forsvaret: Hovedresul- Paul Bowers  
 tater Shrewsbury: AirLife Publ., 1999. -  
 Bente Øhrstrøm, Jørgen Eriksen, 224 s.: ill.  
 Louise Knudsen Opstilling: Ubådsvesen.A.X.  
 København: Forsvarsakademiet,  
 Institut for Militærpsykologi,  
 2003. - 51 s. +  
 tabeller og bilag  
 Opstilling: Kvinder i Forsvaret.
- SKIBE, SKIBBYGNING m.m.**
- Kockums Battleships of the Grand Fleet: A  
 Malmø: Kockums Menikaniska Pictorial Review of the Royal  
 Verkstads AB, 1946. - 94 s.: ill. Navy's Capital Ships in World  
 Opstilling: Skibbygning.A.IV. War One  
 R.A Burt, W.P. Trotter  
 London: Arms and Armour Press,  
 1982. - 96 s.: ill.  
 Opstilling: Krh.A.I.a.2.
- U.S. Heavy Cruisers in action U.S. Coast Guard and Revenue  
 Al Adcock Cutters, 1790-1935  
 Texas: Squadron/Signal Publ., Donald L Canney  
 2001. - 49 s.: ill. Annapolis: Naval Institute Press,  
 (Warships; 14) 1995. - 128 s.: ill.  
 Opstilling: Krh.A.I.a.3. Opstilling: Historie.C.3.a.  
 Part 1:
- Die deutsche Kriegsmarine 1939- Unterseeboot "U 64": Ein  
 1945 deutsches U-Bootschicksal 1916-  
 Cajus Bekker 1918  
 Augsburg: Weltbild Verlag, 1992. Stefan Ehmke  
 Kiel: Verlag Rudolf Stade, 2003. -

- 45 s.: ill. kort  
(SMS - Schiffe, Menschen, Schicksale; 113)  
Opstilling: Krh.A.II.b.2.G.
- Modelskitser  
Aage Hansen  
u.ste., u.år. - u.pag: ill.  
Opstilling: Krh.A.I.a.1.Danmark.-  
IKKE TIL UDLÅN
- København D.Ø.K.: Fem-Masterens tragiske Skæbne  
Aage Hansen, red.  
Vegger: Redaktøren, ?-1967. - 57 s. + 1 løst udklip bagest: ill.  
Opstilling: Handel & Søfart.G.-  
IKKE TIL UDLÅN
- British Motor Torpedo Boat 1939-45  
Angus Konstam  
Wellingborough: Osprey Publishing, 2003. - 48 s.: ill.  
(Osprey New Vanguard Series; 74)  
Opstilling: Krh.A.I.a.2.
- Pirate Ship 1660-1730  
Angus Konstam  
Wellingborough: Osprey Publishing, 2003. - 48 s.: ill. Kort  
(Osprey New Vanguard Series; 70)  
Opstilling: Historie.E.
- A Most Fortunate Ship: A Narrative History of Old Ironsides  
Tyrone G. Martin  
Revised ed.- Annapolis: Naval Institute Press, 2003. - 421 s.: ill.kort  
Opstilling: Historie.C.3.
- Hilfskreuzer "Möwe": Die erste Einsatzreise des berühmten Schiffes  
Otto Mielke  
Kiel: Verlag Rudolf Stade, 2003. - 45 s.: ill. kort  
(SMS - Schiffe, Menschen, Schicksale; 114)  
Opstilling: Krh.A.II.b.2.K.
- The C.S.S. Florida: Her Building and Operations  
Frank Lawrence Owsley, Jr  
New ed.- Tuscaloosa, Alabama: University of Alabama Press, 1987. - 209 s.: ill.kort  
Opstilling: Krh.A.II.a.1861-65.
- The Lusitania Story  
Mitch Peeke, Steve Jones, Keving Walsh-Johnson  
Annapolis: Naval Institute Press, 2002. - 175 s.: ill.  
Opstilling: Bjærgningsvæsen.C.
- Panzerschiff DEUTSCHLAND  
Schwerer Kreuzer LÜTZOW: Ein Schiffs-Schicksal vor den Hintergründen seiner Zeit  
Hans Georg Prager  
2. vollst. überarb. und erw. Auflage- Hamburg: Kohler, 2001. - 334 s.: ill.Kort  
Opstilling: Krh.A.I.a.5.
- The Cruise of the German Raider

Atlantis  
Joseph P. Slavick  
Annapolis: Naval Institute Press,  
2003. - 260 s.: ill.  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.K.

Fyrskæppe i Sverige  
Björn Werner  
Falkenberg: C. B. Marinlitteratur,  
1999. - 240 s.: ill.kort.  
Opstilling: Fyr- & Vagervæsen,  
Lodsvæsen.B.

### **SØMANDSKAB, NAVIGATION m.m.**

It's Your Ship: Management Techniques from the Best Damn Ship in the Navy  
D. Michael Abrashoff  
New York: Warner Books, 2002. - 212 s.  
Opstilling: Sømilitære  
Oplysninger

Latitude: How American Astronomers Solved the Mystery of Variation  
Bill Carter, Merri Sue Carter  
Annapolis: Naval Institute Press,  
2002. - 252 s.: ill.  
Opstilling: Navigation.D.II.

På jagt efter strædet: Første Kamcatka-ekspedition  
E.G. Kusnarev  
Leningrad: Det hydrometeorologiske forlag, 1981. - 187 s.: ill.

kort  
Opstilling: Nordpol.B.b.1500-1750

### **BJÆRGNINGSVÆSEN OG DYKNING**

Stalin's Silver  
John Beasant  
London: Bloomsbury, 1995. - 216 s.: ill. kort  
Opstilling: Bjærgningsvæsen.C.

### **NORDPOLAROMRÅDET**

Meta Incognita: A Discourse of Discovery: Martin Frobisher's Arctic Expeditions, 1576-1578  
Thomas H.B. Symons, Ed.  
Hull: Canadian Museum of Civilization, 1999. - 636 s.: Ill.  
(Mercury Series Directorate Paper ; 10)  
Opstilling: Nordpolen.B.b.1576-78  
1.: - s. i-xviii + 1-298  
2.: - s. 299-636

### **GRØNLAND**

Le Groenland  
Copenhagen: Ministère des Affaires Etrangères, 1989. - 56 s.: Ill.kort.  
Opstilling: Grønland.A.

Det nye Grønland og Kongeparrets rejse  
Kjeld Rask Therkilsen

København: Berlingske Forlag,  
1952. - 63 s.: Ill.kort  
Opstilling: Grønland.A.

### DIVERSE

Your Ship: Notes and advice to an  
officer on assuming his first com-  
mand  
u.sted., 1944. - 22 s.  
Opstilling: Sømilitære  
Oplysninger

Modelling Late Victorian Battle-  
ships  
Brian King  
Piermont, NY: Pier Books Inc.,  
2001. - 128 s.: Ill.  
Opstilling: Skibbygning.K.

Kgl. Marine - Slang - Søværnet  
Leif Vanggård  
Hellerup: Eget forlag, 1996. - 34  
s.  
Opstilling: Søtraditioner- KUN  
TIL LÆSESAL  
Med hilsen fra forfatteren

### STRATEGI & TAKTIK

How to Make War: A Comprehen-  
sive Guide to Modern Warfare in  
The Twenty-First Century  
James F Dunnigan  
4. ed.- New York: Quill/Harper-  
Collins, 2003. - 659 s.: ill.  
Opstilling: Krigskunst.L.

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

Haandbog for telefonmænd  
u.st.: Norsk Landstelefonforen-  
ings, 1899. - 100 s.: ill.  
Opstilling: Radiovæsen.D.- KUN  
TIL LÆSESAL

Naval Guns: 500 Years of Ship and  
Coastal Artillery  
Hans Mehl  
Annapolis: Naval Institute Press,  
2003. - 216 s.: ill.  
Opstilling: Artilleri.H.

Våben gennem årtusinder  
William Ried  
København: Branner og Koch,  
1976. - 280 s.: ill.  
Opstilling: Artilleri.E.





# Tidsskrift for Søværnen

Nr. 5 · 2003 · 174. årgang



UDGIVET AF SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

# Tidsskrift for Søværnen

2003/5 \* 174.årg.

**Redaktion: Hans Christian Bjerg og Klaus Bolving**

## INDHOLD

Meddelelse fra redaktionen .....	281
Søværnets Signalskole 1903-1003 <i>af Peter Sloth</i> .....	282
Den danske flådes udvikling og virke i det 20. århundrede I 1945-2000 <i>af S. Thostrup</i> .....	301
Sømilitære noter	
Søværnets Officersskoles klasser opkaldes efter danske søhelte (P.E.Larsen) .....	340
Orlogsflagets farve (HCB) .....	342
Besøg Handels- og Søfartsmuseets digitale fotoarkiv (red.) ..	343
Boganmeldelser	
Rasmus Jørgensen: Anden verdenskrig dag for dag (Per Jacobsen) .....	344
Anders Frankson & Niklas Zerrerling: Slaget om Kursk – Verdens største panserslag (Per Jacobsen) .....	346
Marinens Bibliotek, erhvervelser september/oktober 2003 ..	349

### **Redaktionen sluttet 15. november 2003**

**Forsiden:** MCM-enheden "Flyvefisken" på Themsen,  
London, marts 1995.

### **Rettelse:**

Forsiden til tidsskriftets nr. 2003/4 var blevet forkert ved en ombytning af nogle billedtekster. Den forestillede ikke "Peder Skram" 1908, men "Herluf Trolle" 1930

## MEDDELELSE FRA REDAKTIONEN 2003/5

I dette nummer af Tidsskrift for Søværnen bringes en af artikel af kaptajn-løjtnant Peter Sloth om Søværnets Signalskole og radiotelegrafien i Søværnet gennem 100 år. Det er forbavsende at konstatere, hvor hurtigt udviklingen er foregået inden for kommunikationsområdet i denne periode, og i hvilken grad det har påvirket bl.a. søkrigsmidlerne. Der er ved denne lejlighed grund til at minde om, at tidligere var der økonomisk mulighed for, at Søværnet kunne være på forkant med udviklingen. Med hensyn til udviklingen af brug af elektricitet og radiotelegrafi var Søværnet således et foregangsforetagende i Danmark. Dette er i dag af mange grunde kun muligt i meget begrænset omfang.

I denne forbindelse bør opmærksomheden henledes på de bestræbelser fra en gruppe historieinteresserede radio-entusiaster, der har ført til, at Holmens første radiostation fra 1908 nu bliver bevaret. Tidsskriftet håber i 2004 at kunne bringe et indlæg om status i denne sag.

Viceadmiral S. Thostrup afslutter i dette nummer sin gennemgang af Søværnets udvikling i det 20. århundrede. Kan man lære noget af historien? Det er der formentlig nogen, der mener kan diskuteres, men man kan i hvert fald konstatere, at mange problemer og holdninger ikke er nye under solen. En læsning af Thostrups beskrivelse i hovedtræk af Søværnets vilkår efter 2. verdenskrig giver formentlig stof til eftertanke hos mange af tidsskriftets læsere – specielt fordi vi i øjeblikket – efteråret 2003 – atter befinder os i en situation, hvor der politisk skal tages stilling til forsvaret og til Søværnets fremtidige udvikling. Forsvarssagen i Danmark synes konstant at have været udsat for en clausewitz'sk friktion. Selv vedtagne planer og intentioner har været svære at få bragt i mål.

Orlogsflagets farve har fortsat interesseret læsere, og et lille afsluttende indlæg om dette emne findes i dette nummer.

*Hans Christian Bjerg*



## SØVÆRNETS SIGNALSKOLE 1903-2003 Telegrafi i Søværnet gennem 100 år

af kaptajnløjtnant Peter Sloth

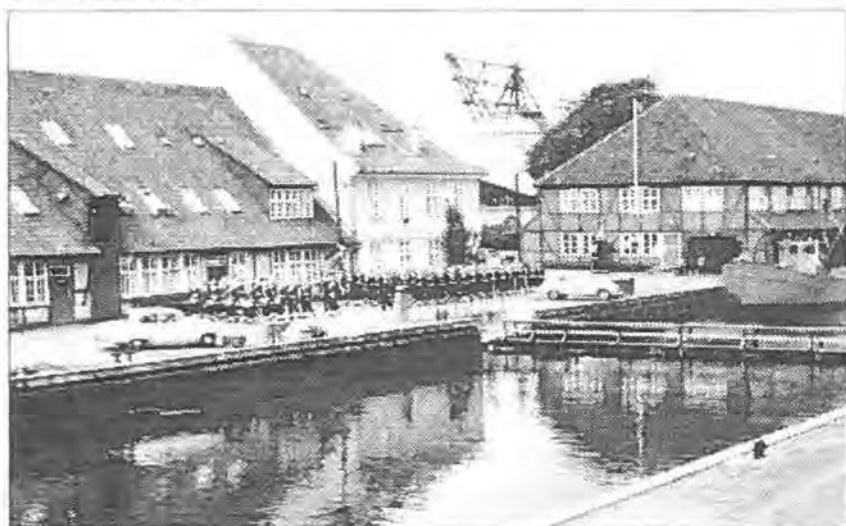
*Forfatteren er faggruppeleder kommunikation ved Undervandsvåben-, Fjernkendings- og Signalkursus (UFS), Søværnets Taktik- og Våbenskole. Han er endvidere medlem af såvel nationale arbejdsgrupper som arbejdsgruppen inden for NATO indenfor kommunikationsområdet. Artiklen er udarbejdet i anledning af 100-året for oprettelsen af det første signalkursus i Søværnet 2. november 1903. Kurset har gennem alle årene været placeret i Gl. Østre Takkeladshus, Nyholm, opført 1723. Skolens ledelse, sekretariatet samt Fjernkendings- og Undervandsvåbensektionen er i dag lokaliseret i denne bygnings stueetage.*

### **Radiotelegrafiens indførelse**

Søminekorpset blev i året 1899 ved skrivelse af 8. december af Marine ministeriet beordret til at afholde en række indledende forsøg med telegrafering uden tråd (gnisttelegrafering). Det blev ganske naturligt Søminekorpsets 11. afdeling (torpedo- og elektrisk afdeling), der blev udset til at foretage disse forsøg, idet personalet herfra igennem tiderne havde fået en indgående teoretisk og praktisk uddannelse i elektroteknik. Underskibsminør L.E. Larsen beretter i sin samling af noter "Radiotelegrafiens udvikling i den danske Marine" om de første forsøg. Stort set alle komponenter til radioanlæggene var fremstillet i hånden. De indeholdt kviksølv eller alkohol, og var på ingen måde ensartede, og det var årsagen til, at man til stadighed skulle afstemme sendere og modtagere for at kunne gennemføre kommunikationen. En del af radioopstillingen var et almindeligt morsetelegrafapparat, som også anvendtes til trådtelegrafering. Derudover var det kun isolatorerne, som man fik fra Kjøbenhavns Sporveje, der var komponenter af fremmed herkomst. En af hovedkomponenterne var kohærer, som var et lufttomt glasrør med 2 ledere i en fast afstand, der afledte store strømstyrker. Forsøg blev gennemført ved en landstation i bygning 24 og en "skibsstation" på minekran IV. Forsøgene var vellykkede og man brugte senere to minekraner, forankret omkring Middelgrundsfortet, til videre forsøg.

Forsøgene fortsatte og man udvidede opstillingerne. Størstedelen af komponenterne i den første danske gnisttelegrafstation kom fra det tyske firma Siemens Braun. Den havde en effekt på ca. 1,5 kW, en bøl-

gelængde på ca. 250 meter og 3 faste frekvensindstillinger omkring denne bølgelængde. Tilpasningen af disse anlæg fortsatte i foråret og sommeren 1902.



*Fig. 1 Bygning 24 med Søminegraven i forgrunden, omkring 1950.*

Den 1. august 1902 installerede man de første radiostationer i panserskibene "Helgoland" og "Herluf Trolle", og selv om rækkevidden af disse første stationer ikke var imponerende (ca. 65 km), blev man dog hurtigt klar over, hvilken betydning gnistelegraferen kunne få som meddelelsesmiddel mellem krigsskibe og stationer i land'. Det var derfor af betydning, at man hurtigt fik uddannet lærere til undervisning i såvel gnistelegrafering som teori. I foråret 1903 sendte Søminekorpset derfor 3 af sine særlige kvalificerede underofficerer, heriblandt underskibsmi­nør Larsen, til telegrafiuddannelse ved Statstelegraferen på Vesterbros Telegrafstation.

### **Skolens oprettelse**

I "Orlogsværftets Beretning for Tidsrummet fra 1. april 1903 til 31. marts 1904", der er en samling af befalinger, kan man se, at det første telegrafkursus blev oprettet den 2. november 1903. Lærerne var 2 sømineunderofficerer. Eleverne var 4 båds­mænd og 8 underbåds­mænd. Undervisningen omfattede; elektricitetslære, gnistelegrafering og almindelig telegrafering. Det underbygger radiomester H. F. M. Hansens

bog om "Radiopersonellet og dets uddannelse fra gnisttelegrafiens indførelse i Marinen", hvori det fremgår: "Fra efteråret 1903 afholdtes hvert år i efterårs- og vintermånederne eet eller flere telegrafkursus på 8 uger med 5 timers daglig undervisning. Dette kursus skulle alle matroskorpsets og søminekorpsets yngre underofficerer efterhånden gennemgå. På disse kurser blev der givet undervisning i såvel almindelig telegrafering som gnisttelegrafering og for matrosunderofficerernes vedkommende i elektroteknik".

Skolelokalerne indrettet i stuetagen i Gamle Østre Takkeladshus. Da der efterhånden blev anskaffet flere gnisttelegrafstationer, blev det nødvendigt at udvide uddannelsen. Fra 1906 måtte man således, foruden Søminekorpsets faste underofficerer, også uddanne værnepligtige telegrafister, der blev udtaget blandt værnepligtige med elektrikeruddannelse. Indtil 1905 havde man udelukkende benyttet modtagning med kohærer i forbindelse med et skriveapparat, men nu overgik man til at modtage med høremodtagning pr. telefoner, hvorfor faget "høring" indgik i undervisningen. Uddannelsen foregik på den måde, at læreren eller en rutineret elev med morsenøgle tilsluttet en summer sendte træningsdepecher med en hastighed, der rettede sig efter elevernes standpunkt.

Ved afslutningen af "Gnisttelegrafskolen" 1906-07 for 11 underofficerer var gennemsnitshastighederne for almindelig telegrafering med morseapparat: 87 tegn pr. minut. Uddannelsen havde været i 62 timer. Gnisttelegrafering: (Korrespondance mellem to virkelige gniststationer) 16 forståede tegn pr. minut. Uddannelsestid: 37 timer. Aflæsning med telefon: 52 tegn pr. minut, Uddannelsestid: 90 timer.

I 1907 oprettedes den første gnisttelegrafskole for officerer. Skolen varede en måned, og formålet var at bibringe officerer et sådant kendskab til gnisttelegrafering, at de var fuldt fortrolige med betjening, indretning og teori. Som elever var optaget 6 officerer fra søværnet, 2 fra hæren og 2 ingeniører fra statstelegrafen. I 1906 besluttedes det internationalt at ændre navnet fra gnisttelegrafi til radiotelegrafi. I 1908 anskaffede skolen den første automatiske morsetegnssender (transmitter) fra Det store Nordiske Telegrafelskab til brug ved uddannelsen i høring. SIS anvender også i dag "Store Nordiske"-transmittere til høretræning. Dette var så stort et fremskridt, at man allerede i foråret 1909 kunne indføre "Orlogsværftets Certifikat for Radiotelegrafister". Ved den første prøve bestod 13 elever ud af 19. Fordringerne til prøven

var i nær overensstemmelse med de internationale krav, nemlig:

Høring: 100 tegn pr. minut.

Morsning: 100 tegn pr. minut.

Desuden overhøring i reglement, taksering og gennemgang af 2 benyttede radiotelegrafsystemer.

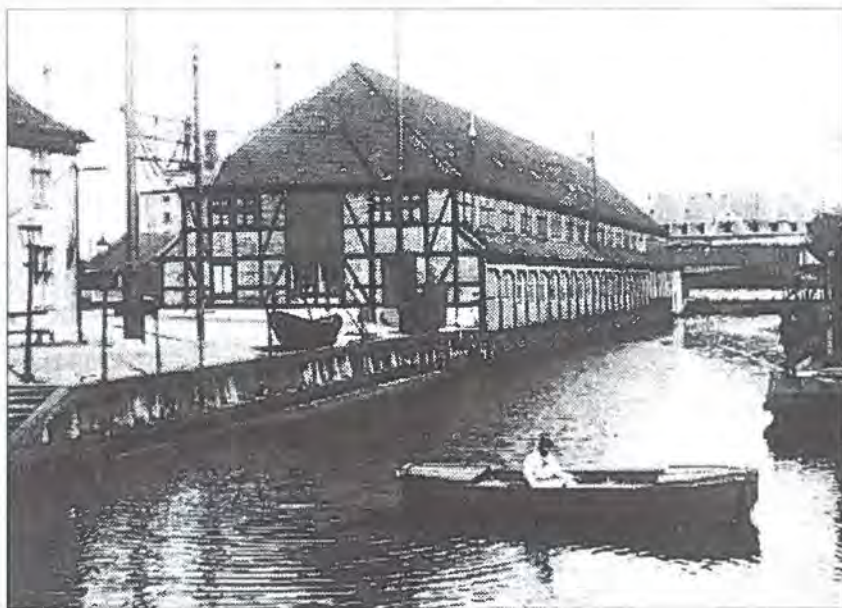


*Fig. 2 Fra den store morsesal i stueetagen på bygning 24. Eleverne træner sendeteknik og kan se deres egne morsetegn på den papirstrimmel, der sidder på spolen, som er placeret øverst på apparatet.*

Dette certifikat blev erhvervet efterhånden af så godt som alle tjenstgørende underofficerer ved Søminekorpsets 11. afdeling. Det skulle generhverves hvert 3. år og gav under udkommando et tillæg på 12 kr. pr. måned.

I et af radiotelegrafskolens værelser i Gamle Østre Takkeldshus var installeret en komplet knaldgnistelegrafstation til øvelsesbrug. Denne station benyttedes imidlertid også som kystradiostation og må således betragtes som den første "flåderadio" og offentlige kystradiostation

"Københavns Radio", idet Det forenede Dampskibsselskabs Amerikaske og Det østasiatiske Kompagnis skibe i 1907 fik tilladelse til at afsende og modtage telegrammer over denne station. I 1908 byggedes en ny "Orlogsværftets Radiostation". Denne station åbnedes den 1. september 1908 og blev benyttet til såvel militær som civil tjeneste og blev anvendt helt op til 1943. De sidste år dog som senderstation. Modtagerstation var blevet indrettet på "Strickers Batteri".



*Fig. 3 Nordenden af bygning 24. Antennemasterne på kajen er til radiostationen. I baggrunden ses Marinekasernen, der endnu ikke er færdigbygget.*

Uddannelsen af radiotelegrafister fortsatte - dels uddannedes Søminekorpsets underofficerer og dels værnepligtige, hvoraf der nu efterhånden mødte flere, der havde en civil uddannelse som radiotelegrafist. Man benyttede også i udstrakt grad assistenter fra postvæsenet, telegrafvæsenet eller jernbanerne. Disse kunne telegrafere og var således i løbet af et par måneder i stand til at lære radiotelegrafi. Disse værnepligtige udførte radiooperatørtjenesten, mens materiellets vedligeholdelse udførtes af Søminekorpsets underofficerer med radiouddannelse.

## Uddannelse

I 1920 ansatte Marinen de første faste radiotelegrafister. De fleste havde offentligt certifikat som radiotelegrafist ved antagelsen, men det var ingen betingelse, så en del modtog deres uddannelse på "Matros- og Søminekorpsets radioskole", som skolen nu hed. Undervisningen kom nu også til at omfatte radiotekniske fag samt kendskab til vedligeholdelse af materiellet. Ved Søværnsordningen i 1922 ændredes Matros- og Søminekorpset til Søminevæsenet, der kom til at bestå af 3 afdelinger: Mine-, torpedo- og radioafdelingen. Den faste underofficersstand ophævedes, og der blev i stedet for oprettet dæksofficersstillinger og midlertidige befalingsmænd. Som de sidstnævnte ansattes civile radiotelegrafister med I classes certifikat.



*Fig. 4 Træning i modtagelse af morsesignaler, faget omtales som Høring.*

De gennemgik et ca. 6 måneders kursus på "Radioskolen", hvor der blev undervist i følgende fag:

Praktisk montørarbejde,	175 timer
Praktisk telegrafering,	45 timer
Elektroteknik,	85 timer
Materielkendskab,	45 timer
Radioreglement,	15 timer
Tjenestekendskab,	15 timer
Samfundslære,	15 timer
Gymnastik og idræt,	55 timer
Militær anstand,	15 timer

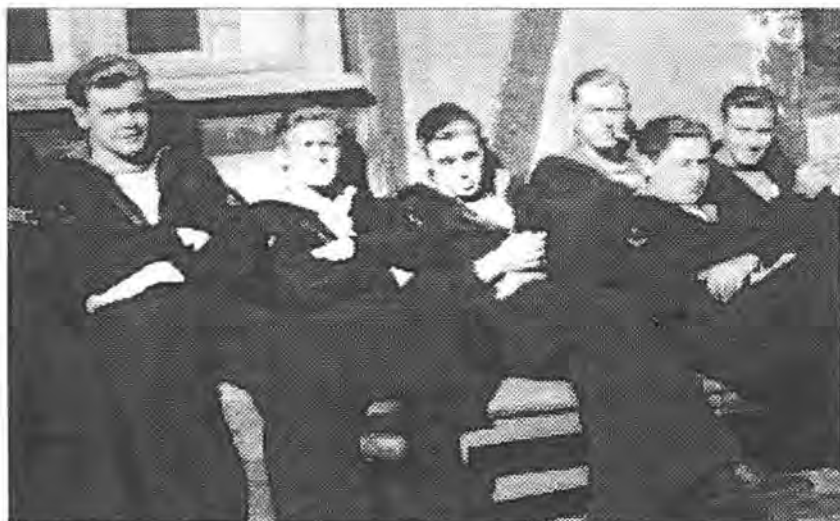
Fra 1929 afholdtes konkurrenceprøver, hvor de bedst placerede fik pengepræmier. Ved Søværnsordningen af 1932 blev dæksofficerstanden ophævet, og radiotjenestegrenens befalingsmænd kom til at bestå af graderne: Radiomestre (I og II), radiotelegrafister (I, II og III) samt kontraktantagne radioundertelegrafister (I og II). Disse stillinger blev senere ændret til materielmestre (I og II), radiokvartermestre (I, II og III), radiounderquartermestre (I og II) og radiomather. Radiomatherne blev rekrutteret fra lærlingene, der var i alderen 14-16 år ved antagelsen og skulle have en 3-årig uddannelse i søværnet. 1. år gik med militær- og sømandsmæssig uddannelse, 2. og 3. år med specialuddannelse på radioskolen. For matrostjenestegrenens vedkommende foregik undervisningen på Artilleriskolen og Signalskolen og om sommeren i flådens skibe. Fra 1935 antog man mathelever i stedet for lærlinge. Matheleverne var i alderen 17-21 år. Den, det blev udtaget til radioelev, skulle have mellem- eller realeksamen og have bestået en særlig radio-prøve af 9 dages varighed samt en psykoteknisk prøve.

Uddannelsen, der varede 3 halve år, omfattede:

Fag	1. halvår, antal timer	3. halvår, antal timer
Morsning og høring	360	312
Elektroteknik og radiolære	80	80
Reglement, korrespondance og stationsbetjening	60	78
Engelsk	60	78
Regning og matematik	100	38
Geografi	100	26
Maskinskrivning	40	52
Tjenestekendskab	40	26
Dansk	40	118
Materielkendskab	20	26
Gymnastik og idræt	60	78
Militær uddannelse	60	78

2. halvår var radioeleverne til praktisk værkstedsuddannelse ved søminevæsnets mekaniske værksted og radiosektionens værksted, samt vedligeholdt træningen i høring og morsning. 4. halvår blev eleverne udkommanderet til tjeneste som 3. telegrafister. Denne uddannelsesplan blev bibeholdt indtil 1943 og var så afgjort det bedste af uddannelsesstil-

buddene til matheleverne, hvorfor radiotjenesten på den tid også var den mest efterspurgt. Der uddannedes op mod en halv snes elever årligt. Den 27. september 1945 blev undervisningen på Radioskolen genoptaget, stadigvæk i lokalerne i stueetagen i Gamle Østre Takkeladshus, for 7 radiomather, hvis undervisning var blevet afbrudt den 29. august 1943. Fra april 1946 påbegyndtes undervisning af 20 radioelever og 12 værnepligtige fra Hærens Flyvetropper. På grund af stor afgang fra radiotjenestegrenen og stort behov for radiotelegrafister måtte den sædvanlige skoleplan suspenderes, og fra oktober 1946 påbegyndtes en kortere uddannelse - ligesom man fra februar 1947 uddannede almindelige værnepligtige, der var udvalgt efter en svensk udtagelsesprøve, til radiotelegrafister (de såkaldte "lyn-frosne") på et 4 måneders kursus. De værnepligtige, der trods udtagelsesprøverne ikke kunne følge tilstrækkeligt med i høring og morsning, fortsatte uddannelsen på Radioskolen til signalgaster og fjernskrivergaster. Til denne uddannelse blev der tilknyttet en matroskvartermester til Radioskolen.



*Fig. 5 Elevhold aftrådt på kort varsel.*

### **Indtrædelsen i NATO**

Kravene til signal- og radiotjenesten udvidedes stærkt, især ved Danmarks indtræden i NATO. Flere befalingsmand af såvel matros- som radiotjenestegrenene blev sendt på kursus ved engelske signal- og radioskoler, nok mest kendt er HMS Mercury.



I 1951 oprettedes "Kystflådens Signalkursus" til undervisning af matrostjenestegrenens underkvartermestre og mather på kaserneskipet "Fyen", hvilket senere også foregik på Radioskolen. Her var der efterhånden ved at være trængsel. Foruden de ovennævnte uddannelser var de første spirer til Elektroniskolen ved at vokse op under Radioskolens ressource i form af radar- og sonarundervisning. I 1955 flyttede Radioskolen fra lokalerne i stueetagen til de nuværende lokaler på første sal og blev nu benævnt Signalskolen. I slutningen af 1950'erne måtte man erkende, at mathordningen havde overlevet sig selv. Den blev afløst af konstabelordningen, hvor man opererede med to former for kontrakter. En 5-årig kontrakt, den såkaldte teknikerlinie, hvor uddannelsen var lagt således til rette, at der kunne erhverves svendebrev eller radiotelegrafistcertifikat, eller en 3-årig kontrakt, den såkaldte operatørlinie, der ikke gav nogen faguddannelse, men hvor civiluddannelses tilbuddet var mere skolepræget (f.eks. teknisk forberedelseseksamen) eller kurser med sigte på erhvervslivet (f.eks. svejsekursus). Der blev fra forsvarrets side sat alle sejl til for at gøre ordningen populær bl.a. ved at gøre den civile uddannelse så god som overhovedet mulig, og den var da også meget søgt i 1960'erne. For radiokonstablernes vedkommende blev uddannelsesforløbet justeret et par gange siden starten i 1961. Den første uddannelsesplan for radiokonstabler var bygget op således:

Efter den indledende militære grunduddannelse fulgte et ca. 3 måneders togt med almindelig dækstjeneste på et inspektionsskib eller en minelægger, der var udrustet som skoleskib, for at eleverne kunne orientere sig om livet til søs.

Dernæst kom eleverne på Søværnets Konstabelskole, hvor de gennemgik en 1½ årig uddannelse som radiotelegrafister. Uddannelsen omfattede;

Militær fællesuddannelse: Fartøjsøvelser, fysisk uddannelse og træning, militær uddannelse, sømandsskab og tjenestekendskab.

Teoretisk faguddannelse: Høring og morsning, maskinskrivning, radioteknik, elektroteknik, kommunikationslære, reglement, dansk og medborgerkundskab, engelsk og matematik.

Det meste af faguddannelsen foregik ved Signalskolen, og resten af uddannelsen foregik på Konstabelskolen, der lå på Margretheholm. Efter den 1½-årige uddannelse kunne der følge specialkurser, inden en 3-årig nyttetjenesteperiode som radiotelegrafist med såvel skibstjeneste som landtjeneste påbegyndtes. Man forsøgte at lade de ca. to første års nyttetjeneste være på et større skib, hvor der var en befalingsmand af radiotjenestegrenen som leder af radiostationen, eller ved flåderadio

Grønnedal eller flåderadio Thorshavn. Den resterende tid af nyttetjenesten forsøgte man at give overkonstaben på mindre enheder, hvor de var selvstændige. Efter de 3 års nyttetjeneste kunne overkonstaben nu vælge, om han ville;

fortsætte som radiooperatør (f.eks. ved en flåderadio i Danmark), søge optagelse på Søværnets Sergentskole, gennemgå et 24 ugers certifikatkursus ved Signalskolen. Her afsluttedes uddannelsen med certifikatprøve, med henblik på at kunne gøre tjeneste som civil radiotelegrafist, vælge en anden civiluddannelse end certifikatet.

Denne uddannelsesplan med de ovennævnte tilbud var bygget op på de erfaringer, som Signalskolen efterhånden havde draget. Siden man i 1961 startede en undervisning, hvori radiotelegrafistcertifikatet indgik som "hvervningsobjekt", måtte det efter en 10-årig periode beklageligvis erkendes, at et radiotelegrafistcertifikat ikke længere var så attraktivt samt, at den 22-23-årige overkonstabel, der havde sejlet 3 år



*Fig. 6  
Radiostationen ombord  
på inspektionsskibet  
"Vædderen" 1965.*

i søværnet, ikke længere var så interesseret i at søge hyre som radiotelegrafist i handelsflåden, som han måske var som 17-18-årig. Det førnævnte forhold faldt sammen med, at IMO<sup>2</sup> ratificerede 1982-tillægget til resolutionen SOLAS 74<sup>3</sup>, som indeholdt nye retningslinier for kommunikation. Disse retningslinier bestod bl.a. i, at handelsskibene nu kunne sejle uden telegrafister, og at kommunikationen skulle vare-

tages af navigatøerne. Radiotelegrafisternes karrieremuligheder i handelsflåden var dermed bragt til ophør.



*Fig. 7  
Billede fra en  
landbaseret radiostation,  
formodentlig sidst  
1960'erne.*

### **Sammenlægning af specialerne**

Ud over at uddanne telegrafister med specialet radio (RA), uddannede SIS også signalgaster (SI). Signalgasterne kommunikerede ved hjælp af signalflag og -lamper. For at få mere redundans blandt konstablerne valgte man i 1986 at sammenlægge de to specialer og lave en enstrengt uddannelse, der kunne dække behovet for begge specialer. Det nye speciale kom til at hedde kommunikation (KU), og det første hold begyndte uddannelsen i efteråret 1986. I de første år omfattede uddannelsen to trin bestående af tre sejladsperioder adskilt af to trinuddannelsesperioder. I dag gennemføres hele uddannelsen på SIS som én lang periode og sejladsen inden starten på Signalskolen, består af et 3 måneders togt med skoleskibet minelæggeren "Møen". Uddannelsen drager nytte af, at materiellet i skibene efterhånden er af samme type. Det betyder, at man kun i meget få tilfælde behøver at special- eller efteruddanne eleverne, da de uden yderligere uddannelse kan betjene udstyret på en hvilken som helst enhed. Der er sammenfald mellem fagene for værnepligtige

og konstabelever, dog med den forskel, at konstabelevernes pensum i de respektive fag er større, da de værnepligtige skal kunne støtte sig fagligt til konstablerne under tjenesten i skibene. Uddannelsen består af grundlæggende fag som Fleet Work<sup>4</sup>, radiotelefonti- og fjernskrivningsprocedurer, generelle kommunikationsbestemmelser og idræt. Desuden uddannes eleverne i betjening af telegrafi, radiomateriel, kryptoudstyr og elektroniske kommunikationsanlæg<sup>5</sup>. Efter 30 ugers uddannelse er eleverne færdiguddannede og klar til operativ tjeneste.



*Fig. 8 Aflæggelse af morseprøve anno 2001. Her under særlig bevågenhed af CH SOK.*

Som tidligere nævnt medførte udviklingen, at telegrafisterne langsomt afmønstrede handelsskibene og arbejdet blev overtaget af navigatørerne. I takt med det faldende behov og nye regler i SOLAS 74 blev certifikatuddannelsen nedlagt og er i dag erstattet af et Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) certifikat, der kan erhverves af alle.

Alle KU-konstabler samt vagtchefer (navigatorer) uddannes i GMDSS og søværnets skibe er alle udrustede med radiostationer svarende til skibenes fartsområder<sup>6</sup>. Systemet består af flere komponenter; radioanlæg i alle frekvensbånd, fjernskrivning i form af fuldautomatisk dataoverførsel, elektroniske nødmeldeanlæg samt satellitkommunikation til telefoni og datakommunikation. Taksering og afregning foregår i dag automatisk som man kender det med telefonregninger og den videre befordring af signalerne, efter at de er modtaget i land, foregår også automatisk.



*Fig. 9 GMDSS-undervisningen foregår som gruppearbejde.*

Som man kan forstå har der været en stor udvikling på kommunikationsområdet i de sidste 100 år. Fra kviksølvbade og gnistskabe til håndtering af signaler ved hjælp af computere. Kravene til radiooperatørerne i dag er meget forskellige fra de gamle krav om bl.a. sende- og modtagehastighed. I dag sendes bogstaverne via modem fra computer til computer, fejlene rettes automatisk, og hastigheden er høj.

Under dårlige radioforhold anvendes stadigvæk radiotelegrafi – ved hjælp af den gamle morsenøgle – til det indledende opkald til en flåderadio. Når en passende frekvens er fundet, afvikles selve trafikken ved hjælp af de moderne kommunikationssystemer.

*Fig. 10  
Betjeningen  
af moderne  
radioanlæg  
foregår ved  
hjælp af  
menubaseret  
programme-  
ringsvindue.*



### **Fremtidens udvikling og procedurer**

Udviklingen af procedurer og operationsmetoder har altid været højt prioriteret i NATO. Da organisationen er stor og kræver fælles accept, er udviklings- og implementeringsperioden lang. Fra de operative miljøer formulerer behovet og indtil første udkast til det nye tiltag skal afprøves, kan der gå lang tid. Herefter skal der tilpasses i forhold til det, man indledningsvis fremlagde som løsning. Alligevel lykkes det at lave procedurer og metoder, der er tidssvarende og meget anvendelige.

I de senere år har flere lande anvendt betydeligt færre ressourcer til forsvaret end under den kolde krig. Det er derfor yderst nødvendigt at få mest ud af de penge, man får stillet til rådighed. Det har betydet, at store dele af udviklingsprocesserne er stoppet, og man prioriterer opgaverne, vel vidende, at visse områder ikke nyder den samme opmærksomhed længere.

Det er ikke anderledes inden for kommunikationsområdet. Her har man også indset, at man ikke kan løfte hele opgaven, men må gå efter at optimere sine investeringer og få mest muligt ud af det eksisterende. Fra at være skabende må man nu se hvad, der udvikles civilt og kun selv

udvikle hvad, der er absolut nødvendigt. På den måde drages nytte af andres udstyr (COTS)<sup>7</sup> og kun selv bruge ressourcer, hvor ingen andre vil ofre noget (GOTS)<sup>8</sup>.

I midten af 1970'erne begyndte man at tegne de indledende linier til formaterede signaler. Tankerne bag dette var, at en computer skulle behandle de informationer, man sendte. Over en periode på 10 år arbejdede NATO med at formatere de strukturerede signaler, så de både kunne skrives efter en fastlagt struktur, men også kunne skrive signalet ind i et format. Formaterne kendes på de skråstreger, der deler indholdsfeltene op og derved hjælper computerne til at indlæse signalerne.

Udbredelsen af formaterede signaler har stået på i mere end 20 år og er under stadig udvikling. Men som på andre områder er det blot et overgangsfænomen, der er et trin på vejen mod noget mere omfattende og effektivt. Hvis man ser sig omkring i den civile computerverden støder man på noget tilsvarende de formaterede signaler. Hyper Text Markup Language, HTML, anvendes i dag på Internettet og det suppleres af nyere udgaver med bedre funktionaliteter og optimerede arbejdsprocesser. Drivkræfterne bag disse sprog er de store IT-virksomheder i verden, der med deres ressourcer overgår de, der er til rådighed i NATO og medlemslandene. Man har derfor i NATO rettet blikket mod, hvad den civile verden kan tilbyde og taget de komponenter, der passer til behovene i NATO. Extensible Markup Language, XML, er en af de komponenter, man har valgt at anvende. Fordelene er, at det er billigt, har en stor udbredelsesgrad og kan anvendes sammen med de formaterede signaler, man allerede har. Ved at anvende små hjælpeprogrammer, kan man få almindelige browserprogrammer til at fortolke de eksisterende formaterede signaler og præsentere den information, der er i signalet. Præsentationen af data skal kunne tilpasses den enkelte, på samme måde som man i dag tilpasser skrivebordet på sin arbejdsstation. Det betyder alt i alt, at man kan håndtere data på almindelige pc'er og ikke længere er afhængig af dedikerede computere, der ikke kunne andet end det, de var konstrueret til. Hermed reduceres udgifterne til computere, programmer, vedligeholdelse af udstyr og ikke mindst uddannelse. Man vil i fremtiden se en tendens til at anvende mest muligt civilt udstyr (COTS), fordi det er den mest effektive anvendelse af ressourcerne.

Ved at sammenkøre data fra forskellige kilder vil man kunne anvende disse i beslutningsprocesserne. Eksempelvis vil chefen for en

landgangsstyrke kunne foretage en føring af sin styrke ud fra oplysninger om vejret, enhedernes materielle situation og den til rådighed værende støtte udefra. For at chefen ikke skal drukne i informationer, vil mange af disse blive præsenteret grafisk, så det er nemmere at bevare overblikket over mange informationer. På baggrund af vejrmedlinger og oceanografiske forudsigelser vil C2-anlægget<sup>9</sup> f.eks. foreslå forskellige perioder til en landgangsoperation. Ud fra parametre, der er defineret i anlægget, i dette eksempel kunne det være signifikant bølgehøjde og tidevand, angiver farven grøn, at perioden er gunstig, gul en mulig periode og rød betegner en ugunstig periode. Tilsvarende præsentationer gives for luftstøtte, materieltilstand og -mangler. Ved at anvende farver og grafiske figurer i stedet for tal, kan beslutningstagerne overskue mange flere informationer. Chefen vil få præsenteret flest mulige oplysninger på en hensigtsmæssig måde, med henblik på at kunne tage en optimal beslutning.

Da udvekslingen af data sker hele tiden vil det være nødvendigt at kunne reagere på disse. Begrebet situationsrapport (SITREP), hvor man fastfrøs et øjebliksbillede og ud fra det rettede sine planer til, gældende for en periode indtil næste SITREP, vil forsvinde. SITREP vil være forældet sekunder efter, at den er udfærdiget. På grund af de hyppige ændringer af de præsenterede billeder vil behovet for en meget dynamisk beslutningsproces være påtrængende.

### **Fremtidens materiel**

For at opnå den bedste anvendelse af ressourcerne ved materielanskaffelse vil man også her ændre betydeligt på den hidtidige procedure. Hvor man før havde særlige militære krav og militære udgaver af materiel, vil man også her anvende COTS udstyr i så stor udstrækning som overhovedet muligt. Det er billigere, og reservedele og reparationsmuligheder er tilgængelige på verdensplan. Ved ændringen i operationsområdet fra et veldefineret område, hvor enhederne var dedikeret til særlige operationer, vil man se, at operationsområderne gøres større og ikke længere er entydige. Samtidig er de civile krav til udstyr øget betydeligt, og disse ligner meget det, man fra militær side hidtil har betalt ekstra for. Der vil derfor forekomme en sammensmeltning af militært og civilt udstyr.

NATO lider under den materielle arv. Dette udtryk dækker over den problematik, hvor udvikling og det eksisterende udstyr skal kunne honorere hinandens krav og kunnen. Det har betydet, at man skulle afpasse



kravene til nationerne med hvilke ressourcer, hvilket materiel og landenes individuelle interesser, der alt i alt skulle være dækket ind under det nye udstyrs anvendelsesmuligheder og kapaciteter. Derfor kan man ikke lave kvantespring, men må hele tiden se på, hvad landene har med i bagagen, inden man beslutter sig for, hvad man skal anvende i fremtiden. Dette problem har været med til at gøre udviklingen langsom, og det har oftest været laveste fællesnævner, der har været styrende for, hvad det nye udstyr skal kunne.

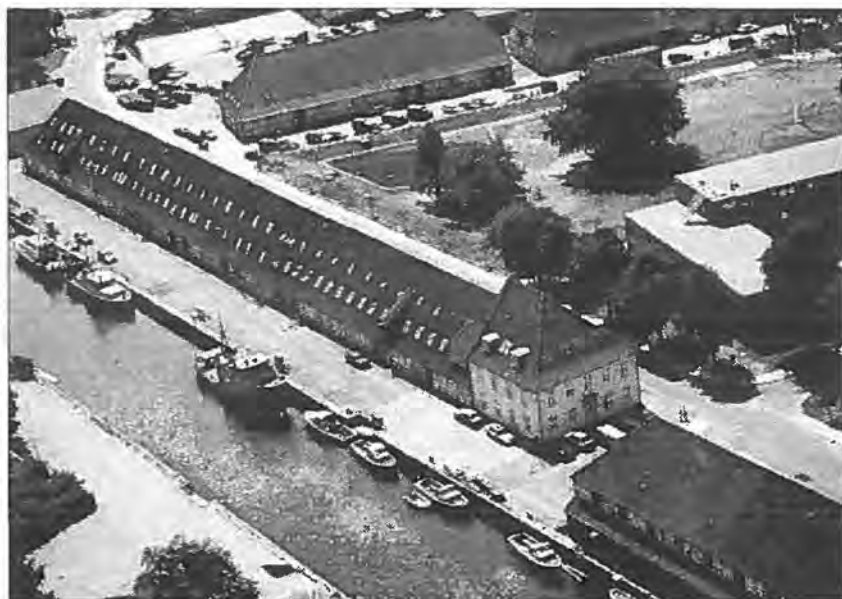
Med de nye tendenser vil begrænsningerne blive flyttet fra hardware til software, og materiellet vil blive mere dynamisk. Alle problemerne vil dog ikke blive fjernet med et pennestrøg. Man vil i stedet skulle bruge ressourcer til udvikling af software, og afhængig af prioritering vil man stadig kunne opleve sejlede enheder, der ikke har visse funktionaliteter, på grund af manglende eller gammel software.

Fra at have en mængde individuelle anlæg vil man opleve integration og erstatning af visse anlæg. Med de fremtidige systemer vil mange af de nutidige anlæg blive erstattet af computerprogrammer, hvorved man opnår redundans og fleksibilitet ved opdatering. Dataudvekslingen vil øges betydeligt for at sikre et korrekt beslutningsgrundlag for kommandoføring og våbenanvendelse. Det vil betyde øget datatrafik internt i enheden såvel som ind og ud af enheden. Flaskehalsen vil blive radiostationen og det elektroniske krydsfelt, hvor allokeringen af båndbredde og frekvenser vil ske automatisk.

Problemet i det maritime miljø er, at mulighederne for at udveksle data er begrænsede. På land kan man trække flere optiske kabler og på den måde øge båndbredden. Til søs og i andre mobile enheder er man tvunget til at bruge trådløse kommunikationsmidler, og en forøgelse af kapaciteten kræver både mere dyrt udstyr og f.eks. en øget satellitkapacitet. Begge dele kræver uforholdsmæssigt store investeringer i forhold til de optiske kabler. Behovet for en større båndbredde vil blive et voksende problem, hvor snedige løsninger og små kunstgreb kan afbøde problemet, men ikke løse det.

Satellitkommunikation kan afhjælpe problemet langt hen ad vejen. Det er dyrt, og ressourcerne i rummet er begrænsede. Den eneste mulighed vil derfor være at købe sig til båndbredde hos private udbydere. Det vil betyde, at man vil være afhængig af private firmaer og deres udstyr. Den

samlede trafik vil blive vurderet af det automatiske krydsfelt og styret til enten militær eller civil satellit, afhængig af parametre som klassifikation og prioritet.



*Fig. 11 Gamle Østre Takkeldshus, medio 1990'erne.*

### **Fremtiden personelmæssigt**

Efterhånden som materiellet overtager visse af de eksisterende operatørfunktioner, vil mængden af operatører formentlig blive tilsvarende reduceret. Operatøren vil dog ikke forsvinde fra enhederne, men opgaverne vil blive ændret.

I takt med at Phase Shift Keying<sup>10</sup> (PSK) bliver indført i alle NATO-regioner vil morse udgå. På radiostationen vil styringen af linierne ind og ud af enheden foregå automatisk. Opsætningen af frekvenser styres på baggrund af de operative signaler, som enheden anvender<sup>11</sup>. Æraen for telegrafisterne vil således slutte godt 100 år efter indførelsen af den trådløse telegrafi. Signallampen vil forsvinde fra brovingerne og erstattes af infrarød bro til bro kommunikation. Med dette forsvinder de største opgaver, den nutidige KU'er<sup>12</sup> har.

Operatørens arbejde vil i fremtiden bevæge sig fra funktioner, hvor man

udførte et håndværk til overvågning og styring af kommunikationsudstyr. Selv om apparater, netværk og computere vil fungere automatisk, vil der stadig være behov for overvågning og menneskelig indgriben, når automatikken har brug for en beslutning udefra.

Operatørerne vil derfor blive specialiseret i netværk og drift af disse. Elektronikmekanikere og – teknikere skal reparere og udføre service på anlæggene, mens driften overlades til de operatører vi i dag kender som KU'ere. I operationsrummet vil vi se samme tendens, hvor KI'erne<sup>13</sup> vil få en tilsvarende funktion i forhold til deres respektive udstyr.

Nyt udstyr og procedurer vil i fremtiden fjerne flest mulige af de menneskelige faktorer og derved bliver det muligt at forøge hastigheden væsentlig, hvilket igen betyder en markant hurtigere udveksling af informationer. På trods af denne affolkning og computerens øgede rolle i operationsmiljøet, vil det stadigvæk være mennesker, der vurderer og beslutter, hvordan søværnets enheder og våben skal anvendes.

- 1 Den ene af disse stationer findes nu på *Magasinet for museumseffekter*.
- 2 IMO: *International Maritime Organization*. FN organ indenfor international søfart.
- 3 SOLAS 74: *Safety Of Life At Sea 74*. IMO resolution om sikkerhed til søs, af 1974.
- 4 *Fleet Work: Manøvrering med skibe*.
- 5 *Elektroniske kommunikationsanlæg; Computerbaserede anlæg, der fjernstyrer sendere og modtagere samt håndterer ind- og udgående signalerne*.
- 6 *Fartsområde: Det geografiske område, hvor skibet har tilladelse til at sejle*.
- 7 COTS: *Commercial-off-the-shelf*. Udstyr, der er bredt anvendt og som følger heraf er billigt og let tilgængeligt.
- 8 GOTS: *Government-off-the-shelf*. Udstyr, der er specielt udviklet og derfor dyrt og ikke umiddelbart tilgængeligt.
- 9 C2-anlægget, *command and control anlægget*. Det elektroniske føringsanlæg, chefen anvender.
- 10 *Phase Shift Keying PSK er en modulation, der giver mulighed for fuldt automatisk rettelser, så det korrekte tegn modtages*.
- 11 *Det er først og fremmest OPTASK COMMS og de respektive OPTASKs for de forskellige warfares*.
- 12 *KU'ere, marinekonstabel med speciale i kommunikation*.
- 13 *KI'ere, marinekonstabel med speciale i kampsituation*.

# DEN DANSKE FLÅDES UDVIKLING OG VIRKE I DET 20. ÅRHUNDREDE

## III. 1945-2000

af viceadmiral S. Thostrup

*Med denne artikel afsluttes viceadmiral S. Thostrups gennemgang af Søværnets historie i det 20. århundrede*

### **Perioden 5/5 1945 til 1949** <sup>28)</sup>

Ved ikrafttræden af den tyske kapitulation den 5. maj 1945 begyndte engelske tropper at rykke op i Jylland og siden over på øerne. Desuden landede en engelsk styrke i Kastrup, og der etableredes midlertidigt en engelsk militær mission til Danmark under general R.H. Dewing. Missionens maritime del blev ledet af rear-admiral R.V. Holt, som med betegnelsen "Flag Officer Denmark" efter kort tids forløb oprettede sit hovedkvarter i "Vesterport". De tyske styrkers overgivelse skulle formelt ske til de engelske militære myndigheder, som også skulle forestå og overvåge afviklingen af tyske aktiviteter samt de tyske styrkers rømning af etableringer og troppernes hjemmarch - alt med bistand af danske styrker efter behov.

Ministeriet Scavenius, som ophørte at fungere den 29/8 1943, blev afskediget den 5/5 1945, og der udnævntes et nyt ministerium under socialdemokraten Vilhelm Buhl. Det kom til at bestå af 18 medlemmer og var sammensat af såvel politikere som repræsentanter for modstandsbevægelsen. Forsvarsminister blev den konservative politiker Ole Bjørn Kraft.

Marineministeriet bestemte, at personellens "orlov indtil videre" straks skulle ophøre og beordre, at søværnets myndigheder og institutioner snarest skulle træde i funktion. Admiral Vedel kunne dermed genoptage tjenesten som chef for søværnskommandoen, og marinestaben blev atter etableret som en afdeling i ministeriet med lederen af "Elverhøj", kommandørkaptajn K. Lundsteen som konstitueret chef. <sup>29)</sup>

Til varetagelse af lokale opgaver - bl.a. samarbejde med udstationerede kontrolofficerer under "Flag Officer Denmark" - blev der under søværnskommandoen oprettet en territorial kommandoorganisation. Den kom til at bestå af dels Jyske Marinekommando med tre marinedistrikter,



*Torpedobåden "Willemoes", fotograferet i slutningen af 1940'erne*

dels tre sjællandske marinedistrikter samt marinedistrikter for Fyn og Bornholm.

Det formelle grundlag for søværnets virke var stadig søværnsloven af 1937, som dog på grund af de særlige forhold blev suppleret med årlige bemyndigelseslove. Disse gav forsvarsministeren hjemmel til efter behov at fravige de formelle lovbestemmelser.

Søværnet blev ved krigens ophør stillet over for en lang række samfundsvigtige opgaver, hvis løsning i mange tilfælde var af presserende karakter. Det drejede sig i første række om etablering af en omfattende bevogtningstjeneste til kontrol med sejlads og fiskeri bl.a. mod illegal transport af personel og materiel, samt om iværksættelse af minestrygning og minørtjenesten. Endvidere skulle foranstaltninger truffet af besættelsesmagten afvikles, medens fiskeriinspektions- og stations-tjeneste samt søopmåling skulle genoptages, ligesom det var ønskeligt at få gang i personeluddannelsen snarest muligt.

Genovertagelse af søværnets etableringer og af kystdefensionens værker var naturligvis af stor vigtighed og skete ret hurtigt. Særlig betydning af både praktisk og psykologisk karakter havde de allieredes overdragelse af Holmen til chefen for søværnskommandoen den 11. maj 1945. Holmen fandtes da i en bedrøvelig forfatning præget af uorden samt slid og skader på mange bygninger, hvilket nødvendiggjorde omfattende oprydnings- og istandsættelsesarbejder. Et særligt stærkt indtryk gjorde den såkaldte skibskirkegård i Søminegraven, hvor bl.a. vrage af 8 af vore 9 brugbare undervandsbåde lå sammen med de

sænkede og beskadigede minefartøjer "Lougen" og "Laaland" samt de to ufærdige nybygninger "Naiaden" og "Nymfen".

Blandt de mange kystbefæstningsanlæg, som tyskerne havde opført var Bangsbofort, Gniben Batteri og Hornbæk Batteri armeret med dansk skyts og blev derfor umiddelbart overdraget søværnet. De resterende mange befæstninger blev siden underkastet nærmere vurdering, og de blev efterhånden alle nedlagt.

Af øvrige tyske anlæg i Danmark overtog søværnet desuden marinekaserner, bunkersanlæg og flåderadio i Århus, marinestation, bunkersanlæg, depoter og flåderadio i Frederikshavn samt marinestation og depoter i Korsør. Alle disse anlæg fandtes anvendelige i forbindelse med løsning af de mange efterkrigsopgaver og kunne eventuelt indgå i en fremtidig søværnsordning.

Endelig fik søværnet stillet Arresødallejren til rådighed til brug ved grunduddannelse af værnepligtigt personel, idet Holmens kapacitet var blevet utilstrækkelig hertil.

De foreliggende opgaver gjorde det tvingende nødvendigt at få skibsmateriel tilvejebragt i hurtigt tempo. Som tidligere nævnt overtog søværnskommandoen "Den danske Flotille"s fartøjer den 7. maj 1945. Af disse blev bevogtningsfartøjet "Havkatten" og de 9 bevogtningskuttere straks indsat i kystbevogtningen, og til denne tjeneste fik søværnet desuden midlertidigt overdraget 7 motorfartøjer fra Toldvæsenet og Fiskerikontrollen. De 3 MS-både blev straks klargjort til ministrygning og desuden kunne der umiddelbart regnes med de 6 ministrygningskuttere (MSK), som blev færdige i årets løb. Endvidere var der på Holbæk Skibs- og Bådebyggeri i 1942 bestilt 3 lægtvandsministrygere ("dyb"-kl.) hvis bygning blev stillet i bero i 1943, men som nu blev færdigbygget og leveret i 1946/47.

Urørt på Holmen fandtes den gamle ministryger "Narhvalen", som i 1943 var under hovedeftersyn. Den blev nu klargjort og anvendt som bevogtningsfartøj, indtil den i 1949 blev udrangeret som flådens sidste kulfyrede skib. Desuden kunne minefartøjerne "Lougen" og "Laaland" istandsættes.

Såvel i danske som i tyske havne fandtes en del af flådens andre skibe i brugbar stand. Det var dels de fartøjer, som tyskerne den 29. august

1943 havde taget ved overrumpling, dels sænkede enheder, som de havde hævet og istandsat. I ugerne efter den 5. maj 1945 blev disse skibe bragt til Holmen og efter klargøring ved Orlogsværftet udrustet på togt. Det drejede sig om 10 minestrygere (4 af "Søløven"-klassen og 6 af MS-klassen) samt mineskibet "Lindormen", opmålingsskibene "Hejmdal" og "Freja", inspektionsskibet "Beskytteren" og 28 patruljekuttere.

Fra Tyskland hjemførtes i beskadiget stand også panserskibet "Peder Skram" og fire af de i 1941 udleverede torpedobåde, som sammen med vrage af de fire H-klasse undervandsbåde i flere år og i lidet pyntelig stand henlå fortøjet langs Hønsbroen.

Ret naturligt genoptoges de allerede bevilgede arbejder ved Orlogsværftet, d.v.s. færdiggørelse af "Najaden" og "Nymfen", der omdøbtes til "Huitfeldt" og "Willemoes", og som kunne afleveres i 1947. Desuden iværksattes en i 1941 bevilget, men udsat bygning af seks T-41 torpedobåde som erstatning for "Dragen"- og "Glenten"-klasserne - et arbejde, der skred så hurtigt frem, at første enhed, "Krieger", kunne søsættes den 5. maj 1946.

Den 23. maj 1945 ankom den dansk bemandede, engelske 137. minestrygerflotille til Holmen. Efter minestrygningsoperationer under engelsk kontrol i danske farvande blev flotillens syv fartøjer overdraget som lån til søværnet, og senere på året låntes yderligere tre enheder.

Som supplerende hjælp til minestrygningen overdrog de allierede besættelsesmyndigheder i Tyskland desuden 21 tidligere tyske minestrygere, såkaldte "minenräumboote" til søværnet. Af disse kunne 18 klargøres og anvendes.

Der forelå også mulighed for fordelagtigt at købe eller leje skibsmateriel hos de allierede, og i efteråret 1945 købte søværnet en korvet af engelsk "Flower"-klasse og to fregatter, ligeledes engelske, af "River"-klassen. Disse enheder skulle anvendes som inspektions- og skoleskibe og fik navnene henholdsvis "Thetis", "Holger Danske" og "Niels Ebbesen". Et par år senere købtes desuden et amerikansk træbygget kystvagtsskib, der fik navnet "Vitus Bering". Det måtte dog udrangeres efter kun et togt, da skroget viste sig angrebet af orm.

I Grønland befandt inspektionskutterne "Maagen" og "Ternen" sig i god stand og kunne tages i brug det følgende år.

Da det blev anset for meget ønskeligt, at 1937-ordningen snarligt afløstes af en tidssvarende nyordning, nedsatte Marineministeriet allerede i juni 1945 Søværnets Ordningsudvalg. Det skulle under hensyn til udviklingen udarbejde forslag til søværnets fremtidige ordning, og det skulle samarbejde med det lidt senere nedsatte Skibstypeudvalg. Dette skulle med krigens erfaringer som baggrund fremsætte forslag til, hvilke skibstyper den fremtidige flåde burde bestå af. En del af skibstypeudvalgets medlemmer indgik i en marinekommission, som i efteråret 1945 aflagde studiebesøg i England og et års tid senere også i USA. Besøget i England gav en klar forestilling om, at flåden burde bestå af jagere eller kystjagere, motortorpedobåde, undervandsbåde og mineskibsmateriel samt skibe til særlige maritime formål.

I begyndelsen af 1946 fandt Søværnskommandoen grund til at påpege, at den internationale udvikling trods forhåbninger om afspænding viste tendens til voksende modsætningsforhold mellem vestmagterne på den ene og Sovjetunionen på den anden side. Overfor forsvarsminister Harald Petersen, som i november havde afløst Ole Bjørn Kraft, understregede Søværnskommandoen derfor nødvendigheden af, at der snarligt blev taget skridt til styrkelse af forsvaret. Ganske vist havde ministeren i april 1946 fået nedsat en forsvarskommission til overvejelse af forsvarets fremtidige ordning, men Søværnskommandoen mente, at der ikke foreløbig ville foreligge resultater af kommissionens arbejde, og at der følgelig burde iværksættes sådanne materielanskaffelser, som ikke ville foregribe en endelig ordning. Det lykkedes da over bemyndigelseslovene at skaffe midler til de nedennævnte anskaffelser.

Marineministeriet fik bemyndigelse til åremålsleje af tre undervandsbåde af de engelske U- og V-klasser, som blev afleveret til søværnet i oktober 1946. Lejemålet var oprindelig fastsat til tre år, men blev forlænget og kom til at vare en halv snes år. De tre både fik betegnelserne U1, U2 og U3, men fik senere navnene "Springeren", "Støren" og "Sælen". Som midlertidigt depotskib til støtte for undervandsbådene lånte søværnet DSB's gamle isbryder "Tyr".

Endvidere fik Marineministeriet bemyndigelse til hos de amerikanske besættelsesmyndigheder i Tyskland at købe følgende tidligere tyske enheder: 14 motortorpedobåde, de to store torpedobåde "T4" og "T19" samt depotskibet "Tanga" og en del torpedoen og reservedele.

Af disse enheder blev 12 motortorpedobåde - T51-klassen, senere "Glenten"-klassen - og depotskibet under navnet "Ægir" istandsat og



moderniseret, medens to motortorpedobåde blev "kannibaliseret" og brugt som reservedele. Den planlagte istandsættelse og ombygning af "T4" og "T19" viste sig ikke lønsom, og bådene blev solgt til ophugning.

Endelig skal nævnes, at søværnet i 1949 anskaffede den tidligere engelske sloop "Leith", som i en periode havde været brugt civilt under navnet "Friendship". Formålet med denne anskaffelse var at benytte skibet som ekspeditionsskib til havundersøgelser med navnet "Galathea".

Såvel de genovertagne danske skibe og fartøjer som alt det anskaffede materiel af udenlandsk oprindelse behøvede dels omfattende eftersyns- og klargøringsarbejder, dels moderniseringer der stillede Orlogsværftet, Søartilleriet og Søminevæsenet overfor store og komplicerede opgaver, som blev løst på udmærket vis.

Ved genoprettelsen den 5. maj 1945 af Marinens Flyvevæsen fandtes intet brugbart luftfartøjsmateriel, og kun en mindre del af personellet besad - efter tjeneste i udlandet - en ajourført træning. Udover iværksættelse af flyver- og mekanikeruddannelser til dels med udenlandsk hjælp var anskaffelse af materiel til skolebrug og - på lidt længere sigt - til særlige formål såsom søredning, inspektion og transport presserende opgaver.

Det stod klart, at udviklingen måtte føre til oprettelse af et selvstændigt flyvevåben som afløser for Marinens Flyvevæsen og Hærens Flyvertropper. Derfor indledte disse to myndigheder et nært samarbejde om både uddannelse og anskaffelser under et fælles koordinerende organ, fra 1946 benævnt "Hærens og Søværnets Flyverledelse".

Til elementær flyveruddannelse anskaffedes i 1946 en del danskbyggede KZ-luftfartøjer, og samme år begyndte levering fra England af 44 Oxford-fly, 26 Harvard-fly og 26 Spitfire-fly til fælles videregående træning. Endvidere blev der fra England anskaffet 5 Sea Otter amfibiefly til luft- og søredningstjeneste samt fra USA 6 Catalina amfibiefly til Grønlandsflyvninger - opgaver, der var henlagt til Marinens Flyvevæsen.

Ved Kystdefensionen var materielsituationen helt anderledes end for flådens og flyvevæsenets vedkommende. Værkerne var armerede og i

nogenlunde tjenstdygtig stand, og de kunne efter en grundig inspektion, registrering og rengøring bemandedes og hejse kommando eller oplægges under tilsyn. På nogle af værkerne var armeringen suppleret med tungt luftværnsskyts, som efterhånden måtte indpasses i Kystdefensionens organisation.

Depoter og magasiner under Søartilleriet, Søminevæsenet og Søværnets Intendantur var praktisk talt tomme, da tjenesten blev genoptaget. Det af søværnets personel "bortførte" materiel og det i Sverige indkøbte minestrygningsmateriel kunne langt fra dække de behov, som hurtigt opstod, hvorfor supplerende anskaffelser var bydende nødvendige. En del dansk materiel, der havde været i tysk besiddelse kom atter til veje, og betragtelige materielmængder af tysk oprindelse blev overdraget søværnet af de allierede besættelsesmyndigheder i Tyskland. Derudover foretoges indkøb fra de allieredes overskudslagre, og alt i alt nåede beholdningerne i løbet af de nærmeste år efter befrielsen et niveau, som dækkede de mest påtrængende behov.

Blandt anskaffelserne var nogle af de under krigen udviklede særlige materieltyper såsom radar, sonar og kommunikationsanlæg, der så hurtigt forholdene tillod installeredes i flådens skibe, og desuden blev oprettelse af et antal kystradarstationer påbegyndt.

De krigsførendes omfattende brug af minevåbnet havde i krigsårene medført minesprængning af mere end 500 skibe i danske farvande, og i disse fandtes stadig et stort antal aktive miner. Fra engelsk side drejede det sig om offensive nedkastninger fra luften af bundminer med magnetisk eller akustisk tændsystem og fra tysk side om defensiv udlægning af forankrede miner i Skagerrak samt af forstrandsminer langs kysterne såvel som af netspæringer med sprængbøjer. Dansk minestrygning og minørtjeneste, havde allerede med 4250 uskadeliggjorte miner i perioden 1/9 1939 til 29/8 1943 vist sin effektivitet, og genoprettelse af minørhold samt klargøring af fartøjsmateriel fik nu høj prioritet.

I begyndelsen af juni 1945 blev der under Kystflåden oprettet en minestrygningstjeneste, der omfattede minestrygningen i danske farvande og uddannelse af personel samt tilsyn med det til minestrygningstjenesten afgivne materiel.

Minestrygningstjenesten fik domicil i bygningen "Vesterport" side om

side med den engelske "Flag Officer Denmark"s hovedkvarter. Minestrygningen skulle omfatte kontrolstrygning og efterhånden udvidelse af det eksisterende vidtforgrænsede rutenet, medens rydning af minefelter af tysk oprindelse blev pålagt dertil udrustede, tysk bemandede enheder, som opererede først under engelsk siden under dansk kontrol. For minørtjenestens vedkommende gik indsatsen ud på uskadeliggørelse af drivende og ilanddrevene miner samt af sprængfarlige genstande, som var fanget i fiskegrej, og i mange tilfælde også af forstrandsminer. Der blev travlhed fra starten, og i årets løb fra 5/5 1945 uskadeliggjordes 1.150 miner.

Den 11. juni oprettedes det første af en række minestrygningskurser for søofficerer, og i løbet af samme og følgende måned hejstes kommando i klargjorte minestrygere samt den 31. juli også i inspektionsskibet "Beskytteren" som stationsskib for minestrygningstjenesten. Skibet anvendtes et par år i denne rolle med liggeplads i Kalundborg, og det flyttedes siden til Holmen, hvor det tjente som logiskib for motortorpedobåde.

Den 1. august 1945 formeredes 1. minestrygerflotille bestående af 3 "Søløven"-klasse, 5 MS-klasse og 3 MSK-klasse minestrygere. Desuden blev en del patruljekuttere udrustet som minestrygere, medens andre anvendtes som bøjefartøjer.

Da de 7 engelske minestrygere (ME-både) udlåntes til søværnet, blev de den 7. august formeret i 2. minestrygerflotille. Som før nævnt tilgik yderligere 3 ME-både i årets løb, men i januar 1946 strandede et af fartøjerne og blev vrug. Flotillen virkede i dansk tjeneste til november 1948, hvorefter de 9 fartøjer blev tilbageleveret. Af de tidligere tyske minestrygere (MR-både), som søværnet havde overtaget, blev 9 enheder formeret i 3. minestrygerflotille i september 1945, og yderligere 9 enheder i 4. minestrygerflotille i maj 1946.

Det samlede antal minestrygere til rådighed nåede - foruden patruljekuttere, men inklusive 3 nybyggede lægtvandsminestrygere (ML-både) - op på 49 enheder, hvoraf godt 40 holdtes udrustet, men med tilbageleveringen af ME-bådene og udrangering af 6 udslidte MR-både faldt styrketallet til 34 med ca. 30 udrustet i de følgende år.

Minestrygningsoperationerne og minørholdenes virksomhed blev gennem et internationalt minestrygningsråd i London koordineret med

tilsvarende aktiviteter i nabolandenes farvandsområder, og den både personelt og materielt ganske store indsats lagde beslag på en væsentlig del af søværnets ressourcer.

Da chefen for Søværnskommandoen endvidere lagde vægt på at få markeret en genoptagelse af søværnets virke i Grønland og at få normal personeluddannelse i gang igen, var det i de første år efter krigen kun begrænsede styrker, som kunne afgives til beredskabsuddannelse.

I sommeren 1945 blev opmålingsskibet "Hejmdal" og det fra Grønlands Styrelse lånte skib "Godthaab" sendt på togt i henholdsvis vest- og østgrønlandske farvande som inspektionsskibe. Samme rolle fik "Hejmdal" i 1946, da også kutterne "Maagen" og "Ternen" toges i brug, og disse enheder blev nu underlagt en nyoprettet Grønlands Marinekommando på Marinestation Godthaab, der tidligere kun var bemanded om sommeren. I 1947 og nærmest følgende år indsattes "Hejmdal" og "Ternen" i søopmåling i de vestgrønlandske farvande, og den udenskærs opmålingsintensitet blev forøget ved ibrugtagning af et flytbart radio-stedbestemmelses system (Decca). Efter overtagelse og klargøring i 1948 indsattes "Vitus Bering" som inspektions- og stationsskib ved Grønland, og kutterstyrken forøgedes med patruljekutteren "Alken" (tidl. "P1"). Som følge af, at "Alken" i oktober 1948 sporløst forsvandt under besejling af Sydøstgrønlands kyst, og af, at "Vitus Bering" måtte udrangeres efter kun ét togt, blev den planlagte og påbegyndte genopbygning af søværnets virksomhed i grønlandske farvande begrænset i en længere periode.

I Nordsøen og ved Færøerne kunne fiskeriinspektionstjenesten genoptages i 1946 efter erhvervelse af inspektionsskibet "Thetis". I et par år varetog søværnet også bemanning og drift af den af englænderne anlagte Loran-station på Suderø, indtil denne opgave blev overtaget af Fyr- og Vagervæsenet.

Allerede den 23. maj 1945 oprettedes en eksercerskole for mathelever på Holmen, og efter søværnets overtagelse af Arresødallejren medio juli samme år startede den første eksercerskole for værnepligtige til flåden her den 1. august. Arresødallejren blev herefter permanent grundskole for værnepligtige med normalt fire indkaldelser årligt. Kystdefensionen oprettede sin første eksercerskole for værnepligtige den 7. august 1945 på Middelgrundsfortet, ligesom der på Dragørfortet holdtes eksercerskole for konstabelelever.

Kadetkorpsets medlemmer, der havde været til tjeneste i modstandsstyrkerne eller ved Den danske Brigade, kom kortvarigt til at gå til hånde ved andre myndigheder, hvorefter de ældre kadetter blev udkommanderet til praktisk befalingsmandstjeneste på eksercerskoler og i minestrygere, medens de yngre kadetter fra slutningen af august 1945 sendtes på øvelsestogt med mineskibet "Lindormen". Fra den 14. august og til 10. oktober afholdtes desuden en eksercer- og sejladsskole for nyantagne kadetlærlinge på Flakfortet, og medio oktober blev hele kadetkorpset og lærlingene udkommanderet på øvelsestogt med "Skolegruppen for Kadetter", der blev formeret af "Lindormen" samt opmålingsskibene "Hejmdal" og "Freja". Dette togt sluttede medio december, og den 7. januar 1946 blev Søofficersskolen efter en langvarig istandsættelse højtideligt genåbnet. Derefter gled kadetuddannelsen ind i den vante rutine med teoretisk uddannelse i vinterperioden og skoletogt om sommeren. Som skoleskib blev den nyerhvervede fregat "Holger Danske" taget i anvendelse i 1946 med første togt bl.a. til USA med besøg i New York og Annapolis.

Under en af chefen for Søofficersskolen foretaget studierejse i foråret 1947 til den svenske og den norske søkrigsskole blev der truffet aftale om, at de tre søværns kadetskibe årligt skulle mødes på skift i et af de tre lande til afholdelse af kadetstævner omfattende konkurrencer i idræt, pistolskydning og sejlads samt kammeratligt samvær og kulturelle arrangementer. Første kadetstævne afholdtes allerede i 1948 i Lysekil.

Den anden af de nyanskaffede fregatter "Niels Ebbesen" blev ligeledes udrustet i 1946 og lagde ud på skoletogt for mathelever. De to skibe anvendtes derefter fortrinsvis som skoleskibe, men som følge af manglen på inspektionsskibe fik de lejlighedsvis besejling af grønlandske og færøske farvande indpasset i deres sejlplaner for der at vise flaget.

Uddannelse af reserveofficerer ved Søofficersskolen og af kvarter- og underkvartermestre på Kvarter- og Underkvartermesterskolerne blev også genoptaget i 1946.

Ligeledes kom der gang i specialuddannelsen dels i form af taktiske kurser, dels på kurser for teknikere og operatører, ikke mindst foranlediget af nye materieltyper og til dels med hjælp af udenlandske instruktører. Desuden blev en del personel sendt til uddannelse på udenlandske specialskoler fortrinsvis i England.

Egentlig taktisk uddannelse til søs kunne tage sin begyndelse i 1947 efter kommandohejsning dels i de tre lejede undervandsbåde og depot-skibe "Tyr", dels i torpedobådene "Huitfeldt" og "Willemoes". Det blev endog muligt - om end kortvarigt - samme år at formere flådens første øvelsesdeling efter krigen. Den bestod af kadetskibet, fregatten "Holger Danske", torpedobådene "Huitfeldt" og "Willemoes", depotskibet "Tyr" samt undervandsbådene "U1" og "U3". Delingen afholdt en række taktiske øvelser, viste flaget i Østersøen og aflagde besøg i Stockholm. Derefter returnerede fregatten og torpedobådene til Holmen, medens "Tyr" og undervandsbådene anløb Karlskrona, hvor undervandsbådspersonellet gennemgik kursus og træning i fri udslusning ved den svenske flådes dykketank.

I februar 1948 blev den ulmende spænding mellem øst og vest tydeliggjort gennem den af Sovjetunionen støttede, kommunistiske magtovertagelse i Tjekkoslaviet og af sovjetiske pressioener mod Finland. Sammen med efterfølgende amerikanske og norske advarsler om mulighed for yderligere sovjetiske aktioner i Europa førte dette herhjemme til den såkaldte "Påskekrisen" i marts 1948. Udviklingen bevirkede, at forsvarsminister Rasmus Hansen, der ved regeringsskiftet i 1947 efterfulgte Harald Petersen, iværksatte en del beredskabsforanstaltninger. Han var bl.a. betænkelig ved, at der ikke fandtes danske tropestyrker på øerne i Kattegat og forlangte derfor, at der blev forlagt orlogskuttere til Læsø, Anholt og Samsø som stationære bevogtningstyrker.

Påskekrisen ebbede ud, men forholdene i Europa forblev spændte, ikke mindst på grund af Sovjetunionens efterfølgende blokade af Vestberlin, som effektivt blev imødegået af de vestallieredes luftbro, men som medførte byens deling i to zoner. Hændelserne gav anledning til, at forsvarrets myndigheder anbefalede, at styrkelsen af forsvaret blev fremskyndet.

Som en af beredskabsforanstaltningerne under påskekrisen oprettede forsvarsministeren en midlertidig forsvarsstab bestående af de to værn-schefer samt cheferne for Hærens Flyvertropper og Marinens Flyvevæsen med ældste officer som leder. Desuden fremsatte ministeren uden at afvente færdiggørelse af forsvarskommissionens arbejde et forslag til oprettelse af et hjemmeværn som vedtoges af Rigsdagen i juli 1948 og blev grundlag for oprettelsen af det Maritime Hjemmeværn.

I løbet af 1948 kunne prøvetogter med de færdigbyggede torpedobåde af "Krieger"-klassen begynde, og derefter blev nogle af disse fartøjer udrustet på togt.

Forsvarskommissionen blev nedsat ved lov nr. 209 af 11. april 1946 med ministeren som formand, og sammensat af såvel politikere som embedsmænd, herunder tilforordnede repræsentanter for værnene.

Dens opgave var at udarbejde en samlet plan med tilhørende lovforslag til ordning af Danmarks forsvar.

Der herskede dengang nogen usikkerhed om, hvilken sammensætning og hvilket omfang forsvaret burde have til sikring af Danmarks neutralitet. Men allerede samme år kunne der som tidligere nævnt spores tegn på, at en spænding var under udvikling mellem Sovjetunionen og dens tidligere allierede, og da rapporter om værnenes tilstand viste store mangler i forhold til status umiddelbart før 29. august 1943, fik forsvarskommissionen den opfattelse, at en genopbygning af værnene ikke kunne udsættes til tidspunktet for afslutning af kommissionens arbejde. På formandens forslag bestemtes derfor, at der skulle udarbejdes en treårs plan for materielanskaffelser indenfor de ved 1937-ordningen fastlagte rammer, således som disse var udfyldt indtil besættelsen. Ved planens udformning skulle der tages hensyn til den tekniske udvikling, men intet måtte foregribe den forventede nyordning.

Medio april 1947 forelå søværnets plan, der omfattede anskaffelser af skibe og beholdninger til flåden, udbygning af Kystdefensionen samt nogle organisations- og bygningsforanstaltninger med samlede udgifter anslået til 306 mill.kr.

Planerne kom imidlertid ikke til drøftelse i kommissionen, bl.a. på grund af den politiske udvikling, som førte til valg i slutningen af 1947, og de blev derfor ikke godkendt. Søværnets treårs plan blev dog delvis benyttet som grundlag for bevillingsansøgninger indenfor de militære bemyndigelseslove, hvilket bl.a. resulterede i de før nævnte indkøb af tidligere tysk materiel hos de amerikanske besættelsesmyndigheder.

Selv om der i øvrigt kunne argumenteres for fremskyndelse af anskaffelser til forsvaret, medførte de vanskelige valutaforhold i denne periode, at bevillinger til køb i udlandet ikke kunne frigøres i ønskeligt omfang, og mange projekter måtte derfor udsættes.

Forsvarsminister Rasmus Hansen, som tiltrådte efter regeringsskiftet i november 1947, erkendte, at det på daværende tidspunkt ikke ville være muligt at få realitetsforhandlinger i gang i forsvarskommissionen med det da foreliggende materiale som grundlag. I marts 1948 - omtrent samtidig med påskekrisen - pålagde han derfor værnscheferne at udarbejde forslag til en ny forsvarsordning indenfor en økonomisk ramme på 242 mill.kr. årligt svarende til forsvarsbevillingen på finanslovsforslaget for 1948/49. Forslaget, der skulle omfatte oprettelse af et selvstændigt flyvevåben, var tænkt som uforbindende grundlag for forhandlinger i forsvarskommissionen.

Værnscheferne fandt det imidlertid ikke muligt indenfor den anviste økonomiske ramme at fremsætte forslag til en forsvarlig ordning. I juni 1948 fremsendte de i stedet et forslag, som forudsatte et årligt normalbudget på 392 mill.kr. fordelt med 177 mill.kr. til hæren, 101 mill.kr. til søværnet og 114 mill.kr. til flyvevåbenet.

Ministeren ville ikke acceptere dette og udbad sig på ny et forslag indenfor den tidligere anviste ramme. Dette førte til forelæggelse af "Værnschefernes udarbejdelse af 31. august 1948 vedrørende anvendelse af 242 mill.kr. til militære formål", som fordelte beløbet med 104 mill.kr. til hæren, 58 mill.kr. til søværnet og 80 mill.kr. til flyvevåbenet. Det blev ved forelæggelsen understreget, at en ordning på dette grundlag ville være uden synderlig værdi og utilstrækkelig til løsning af de erfaringsmæssigt opstående neutralitetsopgaver.

Både værnschefernes udarbejdelse af 31. august 1948 og deres tidligere forslag af juni s.å. blev oversendt til forsvarskommissionen i september 1948, men påtænkte realitetsforhandlinger kom ikke i gang, idet indtrufne ydre forhold bevirkede, at kommissionens arbejde blev stillet i bero.

Som en følge af Sovjetunionens ekspansive politik i Østeuropa, der - i fortsættelse af de sovjetiske erobringer og okkupationer under krigen - havde ført til en hårdhændet kontrol med Ungarn, Bulgarien, Rumænien, Polen, Albanien og Østtyskland gennem kommunistiske magtovertagelser, var der opstået frygt i de vestlige lande for den videre udvikling. Svindende tillid til, at FN alene var i stand til at optræde som fredsbevarende faktor, fremkaldte overvejelser om dannelse af regionale forsvarsaftaler i overensstemmelse med FN-pagten. Kuppet i Tjekkoslaviet i februar 1948 samt Sovjets efterfølgende Berlinblokade i juni



1948 førte til oprettelse af Bruxelles-traktaten mellem Belgien, Frankrig, Luxembourg, Nederlandene og Storbritannien om udvikling af et fælles forsvarssystem og i september s.å. etableredes Vestunionens forsvarsorganisation.

Også i Norden blev der reageret, idet udenrigsministrene fra Danmark, Sverige og Norge i forsommeren 1948 indledte drøftelser om mulighederne for et militært samarbejde mellem de tre lande og dannelse af et skandinavisk forsvarsforbund, men i slutningen af januar 1949 endte forhandlingerne uden resultat.

I sommeren 1948 blev der indledt drøftelser mellem Canada, USA og Vestunionen om dannelse af en samlet atlantehavsunion, der også skulle være åben for en række andre lande. Drøftelserne førte til beslutning om oprettelse af en Atlantpagt, hvis endelige tekst blev udarbejdet i løbet af vinteren 1948/49. I Danmark var det kendt, at disse drøftelser fandt sted, og efter sammenbruddet af de skandinaviske forsvarsforhandlinger søgtes nærmere orientering om pagtens art og indhold, og medio marts 1949 modtog Danmark tillige med en række andre lande officiel indbydelse til at tiltræde pagten. Indbydelsen blev positivt modtaget, og efter Rigsdagens godkendelse kunne udenrigsminister Gustav Rasmussen deltage i den officielle underskrivelse af Den Nordatlantiske Traktat i Washington, DC den 4. april 1949. Et par dage senere indgav de fleste europæiske medlemmer af pagten anmodninger til USA om våbenhjælp, hvilket førte til den amerikanske lov af 9. oktober 1949 om ydelse af sådan bistand. Forinden var Atlantpagten trådt i kraft, idet den var blevet ratificeret af alle medlemslande den 24. august 1949. 30)

Med tilslutningen til Atlantpagten blev Danmarks sikkerhedspolitiske situation afklaret, og forsvarskommissionen kunne genoptage sit arbejde, der i første række kom til at dreje sig om udformning af forsvarrets øverste ledelse, idet der allerede var bred enighed om, at der skulle oprettes et selvstændigt flyvevåben.

Spørgsmålet om oprettelse af en forsvarschef med forsvarsstab fremkaldte megen diskussion. Der var vel i almindelighed interesse for en sådan foranstaltning, men i Marinestaben var der stærk modstand herimod. I princippet havde Marinestaben på grundlag af gode erfaringer gerne set, at der blev oprettet et Flyverministerium organiseret på samme måde som Marineministeriet, d.v.s. med Flyverstab som en afdeling i ministeriet - og følgelig Krigsministeriet omlagt

tilsvarende. Kommissionens betænkning og forslag gik dog i en anden retning og blev grundlag for forsvarsordningen af 1950.

Virksomheden i søværnet tog i 1949 i øvrigt sigte på en fortsat styrkelse af Flådens og Kystdefensionens beredskab så godt de til rådighed værende ressourcer tillod. På grund af nedslidning måtte enkelte af de siden 1945 anskaffede skibe og fartøjer udrangeres, hvorefter der ved udgangen af 1949 - foruden kongeskib og kuttermateriel - indgik 62 enheder i flådens tal omfattende:

8 torpedobåde	2 "Willemoes"-kl. og 6 "Krieger"-kl.
10 motortorpedobåde	"T51"-kl.
3 undervandsbåde	"U"-kl.
3 mineskibe	"Lindormen" og 2 "Lougen"-kl.
31 minestrygere	4 "Søløven"-kl., 15 MR-kl., 9 MS- og
3 ML-kl.	
7 skibe til særlige formål	"Tyr", "Holger Danske", "Niels Ebbesen", "Thetis", "Vitus Bering", "Hejmdal" og "Freja".

Med tilvejebringelse af denne styrke var der opnået en materieltilgang, som havde muliggjort hurtig iværksættelse af de mange efterkrigsopgaver såvel som en begyndende opbygning af et forsvarsberedskab. Der var imidlertid tale om enheder af vidt forskellig oprindelse og udstyr, hvilket indebar tekniske og forsyningsmæssige vanskeligheder. Da ydermere flertallet af disse skibe og fartøjer var beregnet til løsning af særlige, maritime opgaver, havde genopbygningen endnu ikke ført til en til danske forhold afpasset, slagkraftig flådestyrke. <sup>31)</sup>

Ved Kystdefensionen var materiellet eftersat og klargjort, og uddannelsen af beredskabsbesætninger til værkerne vel i gang, ligesom planer for moderniseringer var under forberedelse.

Hos de tekniske myndigheder var tjenesten efter de første hektiske efterkrigsår ved at normaliseres med øget arbejdsfelt og større uddannelsesaktivitet i forhold til tidligere, men beholdningerne havde endnu ikke nået et tilfredsstillende niveau.

Hvad flådens basisordning angik tilsigtedes at gennemføre en spredning af depoter og anden støttevirkosomhed bl.a. ved etablering af hjælpebaser i forbindelse med de overtagne tidligere tyske anlæg ved Frederiks-

havn og Korsør. Der var dog i Marinestaben tanker om alternativ etablering af kun en, men centralt beliggende hjælpebase i Århusområdet, men henset til, at Tyskland på daværende tidspunkt nærmest var et militært tomrum, fandtes en placering i Jylland syd for Limfjorden ikke tilrådelig.

Resultaterne af de knap fem års genopbygning fra den 5. maj 1945 og til udgangen af 1949 - ofte under vanskelige økonomiske vilkår og ovenpå fem krigs- og besættelsesår, som på adskillige områder satte søværnets udvikling i stå - må alt i alt betegnes som ganske imponerende. Dette skyldtes ikke mindst, at det var lykkedes for søværnets ledelse at holde sammen på personellet, og at dette med ivrig entusiasme og improvisationsevne påtog sig efterkrigstidens krævende opgaver.

### Perioden 1950-59

Forsvarsloven af 1950 blev i 1951 suppleret med loven om sammensætning af værnene og korpserne mv. Trods et forholdsvis langvarigt forarbejde, der resulterede i omfangsrige betænkninger om forsvarets forhold, og trods forestillinger, memoranda og notater om flådens sammensætning og størrelse fra Søværnskommandoen til minister og forsvarskommission, indeholdt loven ingen egentlig flådeplan. Kun i bemærkningerne til lovforslaget nævnes generelt og kortfattet, at flåden bør bestå af kystjagere, eskorteskibe, torpedo- og undervandsbåde samt mineskibe og -strygere. Det anførtes dog, at en vis opbygning var tilsigtet, men at indpasning i NATO-forsvaret måtte afventes. (Til sammenligning kan bemærkes, at loven i detaljer og uden tilsvarende forbehold fastlagde hærens sammensætning og omfang). Det var i øvrigt bestemt, at 1951-loven skulle revideres senest i folketingssamlingen 1954-55.

Ved lovens vedtagelse i juni 1951 forelå således intet officielt grundlag for udarbejdelse af et langsigtet nybygningsprogram, der kunne tilgodeså såvel den tilsigtede opbygning som vedligeholdende erstatningsanskaffelser for udrangeret materiel.

Den udenrigspolitiske situation, der stadig var præget af Sovjetunionens territoriale ekspansion og hårde magtudøvelse i Østeuropa, såvel som af dens opretholdelse og udbygning af store militærstyrker, herunder en begyndende, offensivt præget flådeoprustning, samt af Koreakrigens spændinger, gjorde det imidlertid nødvendigt for NATO-magterne at etablere et stærkt og forebyggende forsvar med fælles kommandoorga-

nisation. For Danmark med dets beliggenhed ved Sund og Bælt nær sovjet-behersket territorium var det ifølge en sund strategisk vurdering især nødvendigt at få flåden bygget op til en hensigtsmæssig styrke. Tidsfaktoren såvel som tekniske forhold gjorde det atter aktuelt at søge en del af anskaffelsesbehovet dækket ved erhvervelse af udenlandsk materiel, og foruden køb eller leje af sådant var det nu blevet muligt at få tildelt amerikansk og canadisk våbenhjælp.

En foreløbig målsætning for flådens opbygning blev formuleret på NATO-konferencen i Lissabon i 1952 og siden nærmere udformet i et af søværnsstaben udarbejdet forslag til flådeplan omfattende ca. 90 enheder (foruden kuttermateriel og småfartøjer), og der blev taget skridt til anskaffelse i overensstemmelse hermed.

Til støtte for flådens virksomhed blev der også udarbejdet planer for og iværksat nybygning eller modernisering af etableringer og anlæg såvel på Holmen som udenfor København.

Det drejede sig om skoler, værksteder og depoter samt om radarstationer, kommandostationer og kommunikationsanlæg samt flådestationerne Frederikshavn og Korsør. Endvidere forstærkedes Kystbefæstningen (tidl. Kystdefensionen) ved nybygning af Stevnsfort og Langelandsfort samt ved opstilling af nærluftværnsskyts på øvrige værker.

Tilgangen til flåden omfattede i årene 1950-59 følgende nationalt finansierede skibe og fartøjer:

- minefartøjet "Langeland", (færdigbygget jan. 1951),
  - depotskibet "Ægir", (færdigombygget dec. 1951),
  - 6 motortorpedobåde (overtaget fra Norge 1951, hvorved antallet af disse enheder kom op på 18 - på vej mod det planlagte tal på 24),
  - 3 undervandsbåde ("Delfinen"-kl.) (tænkt som supplement til de 3 lejede engelske både, der var foreslået købt; men denne erhvervelse gennemførtes ikke, idet bådene blev tilbageleveret 1957-58), samt
  - 3 fregatter af den engelske "Hunt"-kl., (indgik som lejemål i flåden 1954),
- i alt 14 enheder.

Som våbenhjælp fra USA modtog søværnet desuden - og udover store mængder af luftværnsskyts, ammunition, miner og elektronisk materiel

- følgende enheder:

- depotskibet "Hjælperen" i 1953 (ombygget amerikansk landgangsskib),
  - minelæggerne BESKYTTEREN og VINDHUNDEN i 1954 (ligeledes ombyggede amerikanske landgangsskibe),
  - 6 motortorpedobåde af "Flyvefisken"-kl. i 1954 (bygget for amerikansk regning på Orlogsværftet og på Frederikssund Værft - oprindeligt tænkt som forøgelse af styrketallet til 24),
  - 8 minestrygere af "-sund"-kl. i 1955-56 (bygget i USA) og
  - 4 korvetter af "Triton"-kl. i 1955-57 (bygget i Italien),
- i alt 21 enheder.

Den samlede tilgang på 35 nye eller moderniserede enheder i årene 1950-59 betød en væsentlig forbedring af flåden - ikke mindst hvad dens typemæssige sammensætning angik. Såfremt der i samme periode rettidigt var blevet iværksat erstatningsbygning for hovedparten af de skibe og fartøjer - i alt 30 enheder - som efter 1950 måtte udrangeres på grund af nedslidning, kunne den planlagte målsætning for flådens tal næsten have været opnået. Økonomiske forhold medførte imidlertid i 1954 og følgende år reduktioner af forsvarsbevillingerne, hvilket udelukkede sådanne anskaffelser.

Omkring 1954 toges typebetegnelserne minelæggere, patruljebåde og bevogtningsfartøjer i brug i flåden, og der foretoges en del omklassificeringer af eksisterende materiel. Under iagttagelse heraf og efter den skete af- og tilgang af skibsmateriel bestod flåden ved udgangen af 1959 af:

- 3 fregatter ("Esbern Snare"-kl.),
- 4 korvetter ("Triton"-kl),
- 4 patruljebåde (2 "Willemoes"-kl. og 2 "Søløven"-kl.),
- 17 motortorpedobåde (11 "Glenten"-kl. og 6 "Flyvefisken"-kl.),
- 7 bevogtningsfartøjer ("-næs"-kl.),
- 3 undervandsbåde ("Delfinen"-kl. - endnu ikke færdigbyggede),
- 6 minelæggere (2 "Beskytteren"-kl., samt "Lindormen", "Langeland" og 2 "Lougen"-kl.),
- 17 minestrygere (8 "-sund"-kl., 7 "-ø"-kl. og 2 "-dyb"-kl.) og
- 6 skibe til særlige formål (ÆGIR, HIÆLPEREN, NIELS EBBESEN, "Thetis", "Hejmdal" og "Freja").

(Inspektions- og orlogskuttere samt andre småfartøjer er ikke medregnet). <sup>32)</sup>

Kun 22 af disse 67 enheder var mindre end 10 år gamle, medens hovedparten af resten havde en alder på 15-20 år, d.v.s. at der snarligt ville foreligge nye behov for erstatningsanskaffelser. Et længe erkendt behov for nyt materiel til fiskeriinspektion, stationstjeneste og søopmåling førte dog uanset økonomiske restriktioner til en bevilling i begyndelse af 1959 til bygning af 2 inspektionsskibe ("Hvidbjørnen"-kl.) og 2 inspektionsskuttere. Nogen tid senere øgedes bevillingen til at omfatte yderligere 2 inspektionsskibe, og det bestemtes, at de 4 skibe skulle konstrueres således, at de kunne medføre og operere helikoptere, hvoraf der efterhånden anskaffedes 8 stk. Under indtryk af grønlandsskibet "Hans Hedtoft"s tragiske forlis ved Kap Farvel den 30. januar 1959 blev bygning af skibene i øvrigt søgt fremskyndet med henblik på en snarlig og tiltrængt forbedring af redningstjenesten ved Grønland.<sup>33)</sup>

Med sigte på flådens åbenbare fornyelsesbehov fremkom der fra amerikansk side i løbet af 1958 forslag til iværksættelse af et fællesfinansieret dansk-amerikansk skibsbygningsprogram. Forslaget blev positivt modtaget, og den 8. maj 1959 blev der undertegnet overenskomst om et 5-årigt program omfattende 2 patruljefregatter, (senere klassificeret fregatter), 6 motortorpedobåde, 1 undervandsbåd, 8 bevogtningsfartøjer, 2 minelæggere og 4 minestrygere, der alle skulle bygges i Danmark.

Som forudsat i forsvarsloven af 1951 blev der i 1955 iværksat overvejelser i et politisk forsvarsudvalg om en eventuel ændring af forsvarsordningen. Under udvalgets arbejde kom spørgsmålet om bevillingsrammer snart i forgrunden. Der var fremkommet stærke ønsker om yderligere reduktion af forsvarsbudgettet, og skitser til værnernes sammensætning og styrke indenfor forskellige bevillingsrammer blev drøftet. Udvalgets arbejde trak derfor ud, og det blev af indrepolitiske grunde indstillet i en periode, men genoptoges i slutningen af 1957. Forsvarsudvalget nåede dog ikke til nogen konklusion, da det blev opløst i efteråret 1958. Forberedelserne til forslag til en ny lov overtoges derefter af ministeriet, og i forbindelse med de videre overvejelser om værnernes styrker fandt der også løbende drøftelser sted med NATO's europakommando. I marts 1959 fremsatte regeringen endelig et forslag til en forsvarslov baseret på en lidt forøget bevillingsramme, men uden direkte angivelse af styrkemål. Lovforslaget nåede ikke at blive færdigbehandlet før folketingssamlingen sluttede, og det blev derfor genfremsat i oktober 1959. I tilknytning til de forudgående overvejelser blev det af Søværnskommandoen bl.a. påpeget, at fastsættelse af en flådeplan

med tilhørende anskaffelsesbudget var særdeles ønskeligt af hensyn til en forsvarlig, langsigtet planlægning. Disse synspunkter blev delvis accepteret, idet der i det genfremsatte lovforslag var indført minimums styrkemål, men intet dertil knyttet anskaffelsesbudget. Det blev urealistisk forudsat, at der fortsat kunne regnes med våbenhjælp fra USA.

For flådens vedkommende var styrkemålene angivet til efter endt udbygning - herunder fuldførelse af det vedtagne dansk-amerikanske skibsbygningsprogram - at skulle omfatte: 8 større enheder, 12 motortorpedobåde, 5 undervandsbåde, 8 minelæggere, 12 ministrygere, 9 bevogtningsfartøjer og skibe til særlige formål. Til sammenligning kan nævnes, at Forsvarsstyrelsen havde foreslået: 12 patruljefagere, 16 motortorpedobåde, 5 undervandsbåde, 10 minelæggere samt 31 ministrygere og bevogtningsfartøjer mv.

Lovforslagets behandling fortsatte året ud, og der blev herunder opnået enighed om en forøgelse af flådens styrkemål med 6 motortorpedobåde og 1 undervandsbåd. Der syntes i øvrigt mulighed for at nå til bred politisk enighed om forslaget.

I årene efter 1950 kunne ministrygningen gradvis reduceres, efterhånden som det etablerede rutenet var kontrolstrøget og passende udvidet. De derved frigjorte ressourcer kom uddannelse og træning og dermed beredskabet til gode. Flådens skibe kom i stigende grad til at deltage i øvelse med flådestyrker fra andre NATO-lande, og der indførtes årlige fællesøvelser omfattende såvel typetræning som sammensatte flåde-manøvre. Under udsigt til isvintre blev det i øvrigt og især af beredskabsmæssige grunde praksis at lade udrustede fregatter, undervandsbåde og motortorpedobåde forlægge til isfri farvandsområder, for motortorpedobådernes vedkommende til Bergen-området, medens fregatter og undervandsbåde gik til Den engelske Kanal med basis i Portland. For personellet var fællesøvelserne af stor værdi, og dets faglige standard kom snart på højde med NATO-partnerne. Til gengæld viste en stor del af materiellet efterhånden tegn på forældelse, og dette understregede behovet for fornyelser. Øvelserne i NATO-regi skabte også grundlag for et nært samarbejde med den nye vesttyske flåde, som blev oprettet efter Vesttysklands optagelse i NATO i 1955.

Fiskeriinspektion og stationstjeneste opretholdtes permanent ved Færøerne og gennemførtes desuden periodisk i Nordsøen. Derimod blev indsatsen i grønlandske farvande som tidligere nævnt, kun af sporadisk

karakter som følge af manglen på materiel. Foruden skærgårdspatroljer med inspektionskuttere - der blev begrænset ved "Ternen"s tragiske forlis i januar 1957 - var aktiviteten i en årrække indskrænket til lejlighedsvis besejlinger med skoleskibene.

I danske farvande iværksattes en ret omfattende revision af søopmålingen, medens tilsvarende opgaver i grønlandske farvande trods stort behov også måtte stilles i bero i en længere periode i afventen på tilgang af nyt materiel. <sup>34)</sup>

### Perioden 1960-80

Forhandlingerne om en ny forsvarsordning resulterede den 16. januar 1960 i et forlig mellem folketingets fire store partier (S, V, K og R), der tidligere havde haft ret divergerende indstillinger på dette område. Budgetrammen blev på ca. 1.050 mill.kr., hvilket var et lidt højere beløb end det, som var forudsat i regeringens oprindelige lovforslag. Dette skyldtes justeringer - bl.a. lidt højere styrkemål for flåde - som tilkom under lovforslagets behandling.

Forliget blev stadfæstet ved forsvarsloven af 31. marts 1960. Heri fastsattes den endelige flådeplan til mindst: 8 større enheder, 18 motortorpedobåde, 6 undervandsbåde, 8 minelæggere, 12 minestrygere og 9 bevogtningsfartøjer samt skibe og fartøjer til særlige formål. Indenfor Kystdefensionen blev værkerne ved København nedlagt.

Flådens struktur, som den forudsattes i denne plan, var i overensstemmelse med Søværnskommandoens anbefalinger, men enhedernes antal var væsentligt lavere end den af Forsvarsstyrelsen foreslåede målsætning. At dette var politisk tilsigtet fandt udtryk i bemærkningerne til lovforslaget, som fastslog, at flåden skulle bestå af færre, men mere effektive skibe, der skulle være klar til øjeblikkelig indsats. Den større effektivitet skulle ikke mindst opnås ved gradvis tilgang af 8 kraftigt armerede fregatter med stor udholdenhed.

I søværnet blev det - alt taget i betragtning - anset for fordelagtigt, dels at der atter var lovfæstet en flådeplan, som kunne være grundlag for fremtidige anskaffelsesplaner, dels at der bag denne plan stod et solidt politisk flertal i Folketinget, som måtte forventes at ville sikre lovens gennemførelse. Det gav dog allerede da anledning til bekymring, at der indenfor den angivne budgetramme ikke var afsat tilstrækkelige midler til forudseelige og nødvendige fornyelser, men at tilvejebringelse heraf



som nævnt var baseret på den usikre forudsætning om fortsat våbenhjælp fra USA.

Med det dansk-amerikanske skibsbygningsprogram af 1959 på 23 enheder og med nationale bevillinger til 4 inspektionsskibe og 2 -kuttere var der allerede skabt grundlag for en begyndende fornyelse af flåden. Bygning af programmets 4 ministrygere ("vig"- kl.) var sat i gang på Orlogsværftet i 1959, og de øvrige arbejder, som skulle udføres dels på Orlogsværftet, dels på civile danske værfter, iværksattes så hurtigt forholdene tillod.

Efter forslag fra USA blev det fælles finansierede skibsbygningsprogram i 1961 udvidet med 2 minelæggere, og i 1962 overdrog USA desuden 2 tankfartøjer ("faxe"- kl.) og 10 landgangsfartøjer (LCU - type) som våbenhjælp til Danmark. Medens de 2 tankfartøjer blev til megen nytte for flåden, kom de 10 LCU ikke til at svare til forventningerne, og de blev - bl.a. af driftsøkonomiske grunde - tilbageleveret i 1967. Yderligere dansk-amerikanske forhandlinger i 1962 førte til, at USA overdrog et antal jagerfly til flyvevåbenet mod, at Danmark for et beløb svarende til disse fly i værdi finansierede materielanskaffelser til hæren og søværnet. Der blev for søværnets vedkommende tale om bygning af 4 motortorpedobåde og 2 undervandsbåde samt anskaffelser af ammunition m.v. Desuden skaffede forsvarsministeriet bevilling til bygning af det niende bevogtningsfartøj, samt i 1963 til køb af ruteskibet "Hammershus". Dette skib fik navnet "Henrik Gerner" og blev indrettet som depotskib for undervandsbåde, idet "Ægir" fremtidigt skulle anvendes alene som skoleskib.

Den vedtagne tilgang til flåden fandt sted således indenfor de respektive programmer:

Det dansk-amerikanske 1959-program: 34)

1961-62	4 ministrygere af "vig" - kl. fra Orlogsværftet,
1961-65	9 bevogtningsfartøjer af "Daphne" - kl. fra Orlogsværftet,
1962-63	4 motortorpedobåde af "Falken" - kl. fra Orlogsværftet,
1963-64	4 minelæggere af "Falster" - kl., hvoraf 2 fra Nakskov og 2 fra Frederikshavn,
1964	undervandsbåden "Springeren" fra Orlogsværftet,

- 1965 2 motortorpedobåde af "Søløven" - kl. fra det engelske værft Vosper Ltd.  
(dette værft valgtes, da der var tale om en af dette konstrueret bådtype) og
- 1966-67 2 fregatter af "Peder Skram" - kl. fra Helsingør.

Inspektionsskibsprogrammet:

- 1960 2 inspektionsskuttere af "Maagen" - kl. fra Helsingør,
- 1962-63 4 inspektionsskibe af "Hvidbjørnen" - kl., hvoraf 1 fra Århus, 1 fra Svendborg og 2 fra Aalborg. - Endvidere blev der anskaffet helikoptere af fransk Alouette - type til disse skibe.

1962-programmet:

- 1965-67 4 motortorpedobåde af "Søløven" - kl. fra Orlogsværftet (bygget på licens fra Vosper Ltd.) og
- 1970 2 undervandsmåde af "Narhvalen" - kl. fra Orlogsværftet (bygget på licens fra Kieler-Howalt Werke med tysk U205 som forbillede).  
Disse enheder blev Orlogsværftets sidste nybygninger.

Tilgangen på 38 nye skibe og fartøjer i årene 1960-70 betød som sagt en tiltrængt fornyelse og strukturmæssig forbedring af flåden. I samme periode udgik følgende 42 enheder af flådens tal: 3 fregatter ("Esbern Snare"- kl.), 4 patruljebåde (2 "Willemoes"- og 2 "Søløven"- kl.), 11 motortorpedobåde ("Glenten"- kl.), 7 bevogetningsfartøjer ("næs"- kl.), 3 minelæggere (2 "Beskytteren"- kl. og "Lindormen"), 9 minestrygere (7 "-ø" - kl. og 2 "-dyb"- kl.) og 5 skibe til særlige formål (samt de 10 LCU).

Det samlede resultat af denne til- og afgang blev, at flådeplanens styrkemål henimod år 1970 kunne forudses opnået bortset fra en mangel på 2 større enheder (fregatter) og 2 motortorpedobåde. Det var imidlertid forudseeligt, at endnu et antal enheder - i første række 6 motortorpedobåde af "Flyvefisken" - kl., 4 korvetter af "Triton"- kl. og 2 minelæggere af "Lougen" - kl. - derefter ville være tjenlige til udrangering indenfor en kortere årrække, ligesom tiden for indførelse af nye våbensystemer og nyt elektronisk udstyr nærmede sig.

Det var i øvrigt Søværnskommandoens vurdering, at der efter opbygning til forsvarslovens styrkemål ville være et nybygningsbehov på gen-

nemsnitlig 2000 tons standard displacement årligt for at vedligeholde flådeplanens styrketal - inkl. skibe til særlige formål. <sup>35)</sup>

Tidligere forhandlinger med USA havde imidlertid gjort det klart, at der efter 1963 ikke længere kunne regnes med våbenhjælp, hvilket indebar, at forsvarslovens forudsætning om fortsatte amerikanske tilskud til materielanskaffelser var bortfaldet. Hen imod 1965 havde det desuden vist sig tvivlsomt, om 1960-ordningens forudsatte driftsbudget var tilstrækkeligt trods prisregulering og iværksatte rationaliseringer. I 1965 nedsattes derfor et politisk forsvarsudvalg repræsenterende forligspartierne, som med bistand af forsvarrets ledelse skulle vurdere værnens forhold, og samme år bestemtes, at materielanskaffelser fremtidigt skulle baseres på tre-årsplaner, som årligt blev opdateret. Forsvarsudvalgets undersøgelse resulterede i 1966 i det "lille forsvarsforlig", som indebar enkelte justeringer og aftaler om yderligere rationaliseringer - bl.a. indenfor de tekniske tjenester - men bevarelse af flådens styrkemål. Det blev dog af økonomiske grunde fundet nødvendigt bl.a. at udrangere ÆGIR og fremtidigt benytte en minelægger som skoleskib. Efter indgåelsen af dette lille forsvarsforlig forlængedes planlægningsperioden for materielanskaffelser i øvrigt til 8 år, og en gradvis forøgelse af forsvarrets årlige materielbevillinger fra de foregående års ca. 200 mill.kr. til 400 mill.kr. blev stillet i udsigt.

Bortset fra bevilling i 1966-67 til bygning i Svendborg af 6 orlogskuttere ("Barsø"- kl.), havde der siden 1963 ikke været finansiel baggrund for udformning af nye skibsbygningsprogrammer. Men med den nævnte forlængelse af planlægningsperioden og med udsigt til øgede materielbevillinger fandt Søværnskommandoen i 1967 tiden inde til at lade en projektgruppe udforme præliminære typekrav til en serie på 8 noget større og mere sødygtige torpedobåde (TB 68) dels som afløsning for de 6 både af "Flyvefisken" - kl., dels som tilføjelse af 2 manglende i flådeplanens styrketal. Det følgende år opnåede Søværnet bemyndigelse til at deltage i udvikling af luftværnsmissilet "Sea Sparrow" til de større enheder, og det blev endvidere muligt at anskaffe nye torpedoer og elektronisk materiel. En vurdering af behovet for skibe til særlige formål førte til udarbejdelse af projekter til et nyt inspektionsskib og nye inspektionsskuttere, ligesom det på lidt længere sigt var hensigten at iværksætte projektering af nye skibstyper til erstatning for korvetterne af TRITON - kl. og minelæggerne af "Lougen" - kl.

I 1968 forelå i øvrigt et forslag til en samlet, flerårig anskaffelsesplan for

forsvaret, men denne plan lod sig som følge af udviklingen ikke realisere. Efter valg i januar 1968 tiltrådte en ny regering (VKR), som uanset forligsaftalen foretog en nedskæring af Forsvarets budgetter på 125 mill.kr. og denne reduktion, der oprindeligt blev betegnet som en engangsforanstaltning, efterfulgtes af flere - bl.a. med udskydelse af planlagte anskaffelser til følge. Det viste sig samtidigt, at den værdifulde politiske enighed om forsvarsordningen, som blev opnået i 1960 og bekræftet i 1966, var i opløsning. Socialdemokratiet, der nu var i opposition, fremsatte krav om revision af forsvarsordningen med henblik på yderligere rationalisering og besparelser samt ændring af styrkemål. Men også indenfor regeringspartierne viste der sig ønsker om ændringer.

Nogen tid efter regeringsskiftet fremkom forsvarsministeren med tanker om en stærkt centraliserende omlægning af forsvarets organisation. Forsvarsstyrelsen tog afstand herfra og tilrådede, at der ikke uden tilbundsgående undersøgelser gennemførtes ændringer af en ordning, som virkede fagligt hensigtsmæssigt. Dette råd blev ikke fulgt, og der blev uden Forsvarsstyrelsens medvirken udarbejdet forslag til en ny forsvarslov. Med dette forslag tilsigtedes først og fremmest oprettelse af en Forsvarskommando og nedlæggelse af værnskommandoerne, og uanset sagkundskabens principielle indvendinger blev forslaget vedtaget af regeringspartierne i juli 1969. Med loven foretoges ingen direkte ændringer af forsvarets styrkemål, men for søværnets vedkommende udgik flådeplanen af lovtæksten og erstattedes af en generel bemærkning om, at flåden skulle bestå af ca. 60 egentlige krigsskibe, d.v.s. en uhenigtsmæssig tilbagevenden til et spinkelt planlægningsgrundlag.

Under lovforslagets behandling var der i øvrigt fremkommet en del spørgsmål, som ikke blev afklarede, og som førte til, at der den 4. juli 1969 - et par uger før lovens formelle vedtagelse - nedsattes en forsvarskommission. Denne skulle behandle de nævnte spørgsmål samt vurdere, hvorvidt overvejelserne i det sikkerhedspolitiske udvalg (Seidenfaden-udvalget) - der endnu ikke havde afsluttet sit arbejde - kunne give anledning til ændring af målsætning og opgaver for dansk forsvar. Endvidere skulle kommissionen foretage analyser af forsvarets våbenmæssige sammensætning, herunder hvilke skibstyper Søværnet burde råde over. Kommissionen modtog et omfattende materiale i form af udtalelser, redegørelser og forslag til behandling, men da der i april 1971 fremkom politisk ønske om, at den skulle tilendebringe sit arbejde i første halvdel af 1972, nåede kommissionen hverken at gennemføre

egentlige debatter eller at udforme en betænkning med konkrete forslag. Den afsluttede sit virke den 16. maj 1972 med en beretning, hvori de modtagne redegørelser og forslag var optaget som bilag, herunder forsvarschefens undersøgelse af forsvarets styrke- og våbenmæssige sammensætning.<sup>36)</sup> Denne undersøgelse var udarbejdet i forsvarsstaben uden nævneværdig medvirken af Marinestaben og fandtes af denne at indeholde synspunkter, som ikke var holdbare overfor bedømmelse udført af sømilitær sagkundskab. Et forberedt indlæg herom blev ikke forelagt, da der som nævnt og mod forventning ikke afholdtes afsluttende debat i kommissionen.

I oktober 1971 afløstes VKR-regeringen af en socialdemokratisk regering, som uden at afvente forsvarskommissionens arbejde fremsatte et af regeringspartiet udarbejdet lovforslag til ændring af forsvarsordningen, især med hensyn til styrkemål og tjenestetid. For flådens vedkommende foresloges, at større skibe bortset fra skole- og inspektionsskibe blev afskaffet, medens antal motortorpedobåde kunne øges, og berettigelse af undervandsbåde blev anfægtet. Som bidrag til lovforslagets behandling udarbejdede chefen for Søværnet, chefen for Søværnets Operative Kommando og chefen for Søværnets Materielkommando - bl.a. på grundlag af førnævnte, forberedte indlæg et memorandum om flådens styrke- og våbenmæssige sammensætning, som fremsendtes til forsvarschefen i marts 1972, men som tilsyneladende ikke blev gjort til genstand for behandling. Under en efterfølgende drøftelse mellem folketingets forsvarsudvalg og forsvarsrådet blev eksistensen af dette memorandum omtalt. En formodning om eventuel opfølgende drøftelse med forsvarsudvalget fik chefen for Søværnet til at udarbejde et ajourført notat om søværnets opgaver, sammensætning og udvikling indeholdende den såkaldte flådeplan 82. Denne vakte både den nytiltrådte forsvarschefs og forsvarsministerens interesse og blev fremlagt i forsvarsudvalget. Dette udbad sig derpå tilsvarende notater fra de to andre værnchefer, og med disse notater som grundlag blev der den 14. februar 1973 indgået et nyt forsvarsforlig mellem de fire tidligere forligspartnere. Det blev konfirmeret ved lov af 26. april 1973 gældende for 4 år med en pristalsreguleret budgetramme på ca. 3,2 mia årligt.

Den alt i alt positive udvikling, som tegnede sig efter det lille forsvarsforlig i 1966, ændredes drastisk med regeringsskiftet i 1968, hvorefter der frem til 1973 fulgte en urolig periode præget af budgetnedskæringer,

store og kontroversielle omlægninger af forsvarets organisation, et tvivlsomt kommissionsarbejde samt et køligt klima mellem ministeriet og den militære ledelse. Der indtraf dog også lyspunkter i denne periode, idet Søværnet i marts 1971 fik bevilling til bygning af 4 torpedobåde (TB 68) og efter regeringsskiftet blev der i november s.å. bevilget yderligere 4. Desuden blev der - også i foråret 1971 - givet bevilling til anskaffelse af 3 orlogskuttere ("Farø" - kl.) og 5 bevogningsmotorbåde (Botved-typen). I de nærmeste år efter indgåelse af forsvarsforliget af 1973 bevilgedes yderligere anskaffelse af 2 torpedobåde (TB 68), 3 korvetter (KV 72), 1 inspektionsskib ("Beskytteren"), 2 inspektionsskuttere ("Agdlek"- kl.) og 2 minelæggere ("Lindormen"-kl.) samt i 1978 inspektionsskutteren "Tulugak".<sup>37)</sup>

Med flådeplan 82 var det under hensyntagen til den foreliggende situation og de skønnede muligheder tilsigtet at bevare en våbenmæssig balanceret sammensat flåde med hovedvægt på operationer i Østersøen, Sundet, Bælterne og Kattegat samt med vægt på løsning af de mange og betydningsfulde særlige maritime opgaver ved Færøerne, ved Grønland og i Nordsøen. Planen omfattede: 2 fregatter, 3 korvetter, 18 torpedobåde, 6 undervandsbåde, 5 minelæggere, 8 minestrygere og 8 bevogningsfartøjer samt 1 skoleskib, 1 depotskib, 5 inspektionsskibe og 5 inspektionsskuttere. Dertil kom 9 orlogskuttere samt en del mindre hjælpefartøjer, og det forudsattes, at der blev anskaffet 8 flådehelikoptere udover helikoptere til inspektionsskibene. Det blev desuden forudsat, at 2 minelæggere indtil videre skulle anvendes som skole- og depotskibe, samt at de to fregatter af "Peder Skram"- kl. til sin tid, d.v.s. omkring 1990, skulle erstattes af 3 korvetter.

Vedtagelsen om 1973-ordningens 4-årige gyldighed førte i 1975-76 til politiske forhandlinger, som resulterede i en forlængelse af ordningen til 1981.<sup>38)</sup>

I perioden 1970-80 udrangeredes 2 korvetter (af "Triton" - kl.), 10 torpedobåde (6 "Flyvefisken"- og 4 "Falken"- kl.), 2 minelæggere ("Lougen" - kl.), 4 minestrygere ("-vig"-kl.), bevogningsfartøjet "Havmanden", inspektionsskutteren "Teisten", 6 orlogskuttere (tidl. fiskerfartøjer), samt depotskibene "Hjælperen" og "Henrik Gerner". Flåden modtog i samme periode 10 torpedobåde ("Willemoes" - kl.) fra Frederikshavn, 2 minelæggere ("Lindormen"- kl.) fra Svendborg, inspektionsskibet "Beskytteren" fra Aalborg samt 3 inspektionsskuttere (2

”Agdlek”- kl. og ”Tulugak”) og 3 orlogskuttere (”Farø”- kl.) fra Svendborg. Desuden var 3 korvetter (”Niels Juel” - kl.) under bygning i Aalborg, og anskaffelse af bl.a. trådstyrede torpedoer, 5 ”sea sparrow” luftværnssystemer, minemateriel, ”Harpoon”-sømålsmissiler, og elektronisk materiel var gennemført eller i gang.

Efter denne afgang af 28 og den samlede tilgang af 22 enheder bestod flåden ved udgangen af 1979 af

- 2 fregatter af ”Peder Skram” - kl.
- 2 korvetter af ”Triton” - kl., (samt 3 af ”Niels Juel” - kl. under bygning),
- 16 torpedobåde (10 af ”Willemoes”- kl. og 6 af ”Søløven”- kl.),
- 6 undervandsbåde (4 af ”Delfinen”- kl. og 2 af ”Narhvalen”- kl.),
- 7 minelæggere (4 af ”Falster”- kl. samt ”Langeland” og 2 af ”Lindormen” - kl.),
- 8 minestrygere (”Aarøsund”- kl.) og
- 8 bevogtningsfartøjer (”Daphne”- kl.). Endvidere
- 5 inspektionsskibe (4 ”Hvidbjørnen”- kl. og ”Beskytteren”),
- 5 inspektionskuttere (2 ”Maagen”- kl., 2 ”Agdlek”- kl. og ”Tulugak”) samt
- 9 orlogskuttere (6 ”Barsø”- og 3 ”Farø”- kl.).

Det var som nævnt forudsat, at 2 minelæggere af ”Falster”- kl. kunne anvendes som skole- og depotskib, og de 2 korvetter af ”Triton”- kl. var bestemt til udrangering efter færdiggørelse af ”Niels Juel”- kl.

I praksis var Flådeplan 82 målsætningen således opfyldt primo 1980 bortset fra en mangel på 2 torpedobåde og anskaffelsen af flådehelikoptere.<sup>39)</sup>

Økonomiske forhold medførte dog efter 1973-ordningens vedtagelse ret kraftige beskæringer af værnens personelstyrker - større end det var muligt at kompensere for ved rationaliseringer. Dette var naturligvis til skade for såvel beredskab som uddannelse.

Sammenholdt med målsætningen i 1960-loven var Flådeplan 82 langt fra ideel, men den måtte under de givne forhold betragtes som en nødløsning - ikke mindst fordi det havde vist sig, at forventningerne om, at det solide folketingsflertal bag 1960-forliget loyalt ville sikre lovens gennemførelse, ikke holdt stik.

Flådens øvelsesvirksomhed fortsatte efter samme mønster, som blev etableret i 1950'erne, men kunne øges kvalitativt efterhånden som nyt materiel tilgik - ikke mindst gennem våbenhjælp. I eftersommeren 1961 blev den første dansk-tyske flådeøvelse vellykket afholdt i Østersøen med deltagelse af danske fregatter, korvetter og undervandsbåde samt 3 tyske destroyere af Z-klassen. Efter tilkomsten af fregatterne af "Peder Skram"-klassen blev det desuden muligt at lade et af disse skibe indgå periodisk i STANDING NAVAL FORCE ATLANTIC, ligesom danske undervandsbåde lejlighedsvis holdt øvelse med denne styrke. Der blev i øvrigt indgået aftale med den svenske marine om gensidig bistand i tilfælde af en undervandsbådsulykke, herunder at der så vidt muligt årligt skulle afholdes en udslusningsøvelse i danske farvande med deltagelse af bjergningsskibet "Belos". Den første af sådanne øvelser afholdtes i sommeren 1961.

Ministrygning af udvalgte områder fortsatte om end i aftagende omfang, i 1965 eksempelvis et område i Læsø Rende og en del af ruten mellem Bagenkop og Kiel - svarende til en samlet udsejlet distance på ca. 5.250 sømil. I slutningen af 1960'erne kunne ministrygningen indstilles, men minørtjenesten opretholdtes, idet der ofte blev behov for udrykninger til uskadelliggørelse af drivende miner eller minder fanget i fiskers garn.

Tilkomsten af de fire inspektionsskibe af "Hvidbjørnen"-kl. med helikoptere og af inspektionskuttere muliggjorde en væsentlig forøget indsats til løsning af de særlige maritime opgaver såvel i danske som - og især - i færøske og grønlandske farvande. Det drejede sig som bekendt om stationstjeneste (bl.a. overvågning, søredning og katastrofehjælp), fiskeriinspektion og søopmåling. I 1965 blev der eksempelvis af inspektionsskibene udsejlet ved Færøerne 35.185 sømil og ved Grønland 45.350 sømil, hvoraf 1.6000 i søopmåling. Behovet for indsats viste sig imidlertid større end disse enheder kunne klare, hvilket medførte dels udrustning af en ministryger af "-sund"-kl. som opmålingsskib i danske farvande, dels senere leje af en isbryder ("Elbjørn") som moderskib for opmålingsmotorbåde, også til danske farvande, samt anskaffelsen af inspektionsskibet "Beskytteren" og 3 inspektionsskuttere.



# FLÅDENS UDVIKLING I DET 20. ÅRHUNDREDE

KORVETTER



F 354 NIELS JUEL



F 355 OLDFERT FISCHER

PATRULJEFARTØJER



P 550 FLYVEFISKEN



P 551 HAJEN



P 552 HAVKATTEN



P 557 GLENTEN



P 558 GRIBBEN



P 559 LOMMEN

MISSILTORPEOBÅDE



P 540 BILLE



P 541 BREDAL



P 542 HAMMER



P 543 HUITFELDT



P 544 KREGER



P 545 NORBY



P 546 RØDSTEEN



P 547 SEHESTED



P 548 SUENSON



P 549 WILLEMES

MINELÆGGERE



N 80 FALSTER



N 81 FYEN



N 82 MOEN

MINISTRYGERE



M 574 GRØNDSUND



M 578 VILSUND



MRD-1



MRD-2

SKIBE TIL SJÆRLIGE FORMÅL

INSPEKTIONSSKIBE



F 357 THETIS



F 358 TRITON

INSPEKTIONSKUTTERE



Y 368 AGOLEK



Y 367 AGPA



Y 388 TULLUGÅG

ORLOGSKUTTERE



Y 300 BARSO



Y 301 DREJØ



Y 302 ROMSØ



Y 303 SAMSO



Y 304 THURØ

OPMÅLINGSBÅDE



SKA-11



SKA-12



SKA-13



SKA-14



SKA-15



SKA-16

BEVOGTINGSBÅDE



Y 375



Y 376



Y 101 SVÅNEN



Y 102 THYRA

TRANSPORTFARTØJ



A 559 SLEIPNER

STOR-BOTVED

SKIBE I STREGTEGNING ER IKKE INDGÅET I FLÅDENS TAL.

# FLÅDENS UDVIKLING I DET 20. ÅRHUNDREDE



F 356 PETER TORDENSKIOLD



P 553 LAXEN



P 554 MAKRELEN



P 555 STØREN



P 556 SVÆRDFISKEN



P 560 RAVNEN



P 561 SKADEN



P 562 VIBEN



P 563

## UNDERVANDSBÅDE



S 320 NARHVALEM



S 321 NORDKAPEREN



S 322 TUMLEREN



S 323 SÆLEN



S 324 SPRINGEREN



N 83 SJÆLLAND



N 43 LINDORMEN



S 44 LOSSEN



F 359 VÆDDEREN



F 360 HVIDBJØRNEN



F 340 BESKYTTEREN

## TORPEDOINDBJERGINGSBÅDE



TO 8 HUGIN



TO 9 MUNIN



TO 10 MIMER



Y 305 VEJRG



Y 306 FARD



Y 307 LÆSG



Y 308 RØMS



Y 343 LUNDEN

## SKOLEBÅDE



SKB 1



SKB 2



SKB 4

## MINIKABELBÅD



MSA 4

## TANKFARTØJER



A 568 RIMFAXE



A 569 SKINFAXE

## KONGESKIB



A 540 DANNEBROG

### Perioden 1980-99

Den gældende forsvarsaftale af 1977, der stadig omfattede Flådeplan 82, udløb i 1981 og blev efter vanskelige politiske forhandlinger erstattet af en ny aftale i august 1981 gældende til udgangen af 1984. Aftalen blev konfirmeret ved lov i maj 1982, men der var ingen angivelse af flådens sammensætning og størrelse, idet spørgsmål herom var overladt til forsvarsministeren og folketingets forsvarsudvalg. Der manglede med andre ord atter et fast grundlag for en langsigtet planlægning af flådens videre udvikling.

Sidst i 1984 afløstes aftalen af 1981 af en aftale for årene frem til udgangen af 1987. Heller ikke i denne indgik en detaljeret flådeplan, men det var dog angivet, at flåden ved aftalens udløb påregnedes at bestå af 35 kampenheder og 23 overvågningsenheder, hvilket imidlertid ikke kunne betegnes som et særlig klart planlægningsgrundlag.

Forsvarsaftalen af 1984 efterfulgtes af nye, periodiske aftaler i 1989, 1992 og 1995 - sidstnævnte gældende til udgangen af 1999. I alle aftalerne - i nogle tilfælde suppleret med tillægsaftaler - indgik materieldispositioner, som i korthed belyses i det følgende.

I den første aftaleperiode (1981-84) tilkom de tre færdigbyggede korvetter af "Niels Juel"-klassen i flådens tal, men der blev i disse år - trods forudseeligt behov - ikke iværksat nybygninger. Men spørgsmålet herom blev naturligvis behandlet i Marinestaben og ved Søværnets Materielkommando. Herunder måtte det erkendes, at det af økonomiske grunde næppe ville være politisk muligt umiddelbart at skaffe bevilling af erstatning for kassable enheder skib for skib. Dette førte til overvejelser om, hvorvidt tanken om ønskelige materielstandardiseringer kunne videreudvikles med henblik på konstruktion af et standard skibskrog, som ved hjælp af standardiserede våbenmoduler og moduler af andet materiel kunne udrustes til bestemte opgaver og ved ombytning af moduler hurtigt skifte rolle. Derved skulle flådeplanen kunne modificeres, idet et mindre antal sådanne fartøjer kunne erstatte et større antal eksisterende enheder. Resultatet blev, at Søværnets Materielkommando udviklede det såkaldte "Standard Flex 300"- projekt, som var et fartøj på ca. 300 standard displacement tons bygget af glasfiberarmeret polyester og med standardiserede våben- og materielmoduler, som muliggjorde udrustning til løsning af en af følgende opgaver: farvandsovervågning, kamp mod overfladefartøjer, ubådsjagt, minelæg-

ning eller minestrygning - samt senere også søopmåling og forureningsbekæmpelse. På grundlag heraf stilledes forslag om anskaffelse af 16 enheder med fornødne moduler som erstatning for 22 eksisterende fartøjer (8 minestrygere af "-sund"-klassen, 6 torpedobåde af "Søløven"-klassen og 8 bevogtningsfartøjer af "Daphne"-klassen). Forslaget godkendtes principielt og gennemførtes efter 1985, dog kun med 14 i stedet for 16 enheder. <sup>40)</sup>

Fra en mindre, men indflydelsesrig politisk kreds fremkom der i løbet af 1980-erne en stærk - i øvrigt fra samme hold tidligere tilkendegivet - modvilje overfor fregatter og undervandsbåde som bestanddele af flåden. Disse - næsten emotionelt fremførte - synspunkter afslørede en betænkelig mangel på indblik i og forståelse for strategiske forhold samt et beklageligt ukendskab til skibstypers ydeevne og indsatsmuligheder, men de kom ikke desto mindre til at påvirke udviklingen i retning af en i fortsættelse af tidligere reduktioner yderligere svækkelse af flåden. Det blev således bestemt, at de to endnu fuldt ud brugbare fregatter af "Peder Skram"-klassen, der til sin tid som tidligere nævnt var tænkt erstatet af tre korvetter, skulle oplægges i slutningen af 1986 og derpå udrangeres efter tilkomst af enhederne af "Standard Flex 300"-typen - uanset i øvrigt, at disses antal blev nedsat. Tanken om at lade undervandsbåde udgå af flåden fik dog ikke tilslutning, men det tidligere styrkemål på 6 enheder nedsattes til 5, og bygning af nye undervandsbåde blev midlertidigt opgivet til fordel for leje eller køb af gamle norske fartøjer af type svarende til "Narhvalen"-klassen.

Hvad inspektionsskibemateriellet angår skete også en reduktion, idet antallet af skibe og kuttere nedsattes til henholdsvis 4 og 3, medens Alouette helikopterne blev erstattet af Lynx fartøjer.

I løbet af årene 1980-99 udgik følgende skibe og fartøjer af flådens tal: 2 korvetter af "Triton"-klassen, 4 undervandsbåde af "Delfinen"-klassen, 6 torpedobåde af "Søløven"-klassen, 8 minestrygere af "-sund"-klassen, minelæggeren "Langeland", 8 bevogtningsfartøjer af "Daphne"-klassen, 5 inspektionsskibe, d.v.s. 4 af "Hvidbjørnen"-klassen og "Beskytteren" samt 2 inspektionskuttere af "Maagen"-klassen - i alt 36 enheder. (Hertil kom udrangering af de oplagte fregatter "Peder Skram" og "Herluf Trolle" kort efter århundredeskiftet). I 1990-erne gennemførtes også den vedtagne udflytning af flåden fra Holmen til Frederikshavn og Korsør.

Der tilgik flåden i samme periode 14 Standard Flex 300 (med materielmoduler og flydende, fjernstyrede minerydningsmoduler), 3 undervandsbåde af norsk "Kobben"-klasse og 4 inspektionsskibe af "Thetis"-klassen - i alt 21 enheder, og der blev dannet 2 landbaserede, mobile Harpoon-missil batterier. Desuden foretoges en del forbedringer af bl.a. kommunikations- og overvågningsudstyr. Endelig kan nævnes, at den maritime miljøovervågning og istjenesten med tilhørende skibsmateriel blev overført til søværnet.

Ved udgangen af 1999 bestod flåden herefter af:

3 korvetter af "Niels Juel"-klassen  
 14 "Standard Flex 300"-fartøjer  
 10 torpedobåde af "Willemoes"-klassen  
 5 undervandsbåde (2 "Narhvalen"- og 3 "Kobben"-klassen)  
 6 minelæggere (4 "Falster"- og 2 "Lindormen"-klassen)  
 4 inspektionsskibe af "Thetis"-klassen  
 3 inspektionsskuttere (2 "Agpa"-klasse og "Tulugaq") samt  
 9 orlogskuttere.  
 Hertil kom isbrydere og miljøfartøjer samt et antal småfartøjer og både.

40)

Ved forsvarsaftalen af maj 1999 fastsattes yderligere reduktioner, idet 10 torpedobåde af "Willemoes"-klassen og 2 minelæggere af "Falster"-klassen skulle udgå og 2 undervandsbåde oplægges. Det bestemtes samtidigt, at der skulle anskaffes 2 støtteskibe og udarbejdes projekt til en patruljeskibstype, samt medvirke til udvikling af en nordisk undervandsbådstype.

Flådens virksomhed efter 1980 blev indledningsvis en videreførelse af de foregående års aktiviteter indenfor overvågning og træning samt løsning af de særlige maritime opgaver i hjemlige såvel som færøske og grønlandske farvande. Hertil kom efterhånden og efter behov isbrydning og operationer i forbindelse med forureningsbekæmpelse.

Efter ophør af den kolde krig blev det naturligvis muligt at nedsætte det hidtil opretholdt høje beredskab, medens uddannelses- og træningsaktiviteten fastholdtes, men tilpasset de reducerede styrketal. Udviklingen medførte endvidere et uddannelses- og øvelsesmæssigt samarbejde mv. med de nye - eller genopståede - østersølande. Med krigen mod Irak og

konflikterne på Balkan i 1990-erne opstod desuden behov for bl.a. indsats af danske orlogsfartøjer udenfor hjemlige farvande - jævnfør indsatsen af korvetten "Olfert Fischer" i Den persiske Golf samt korvetter og minerydningsfartøjer i Adriaterhavet. Med henblik på deltagelse i eventuelle fremtidige operationer af tilsvarende art er der truffet såvel materielle som organisatoriske forberedelser. <sup>41)</sup>

### Efterskrift

Som fremgået af foranstående redegørelse blev flådens udvikling efter 1. verdenskrig ikke præget af den langtidspanlægning, som søværnets ledelse fandt ønskelig og ofte havde tilrådet. Dette skyldte bl.a., at en del fremlagte flådeplaner eller andre anbefalinger vedrørende flådens udvikling - trods velbegrunnet saglighed - ikke opnåede politisk godkendelse, ligesom det hændte, at godkendte planer ikke lod sig gennemføre på grund af efterfølgende politisk holdningsskift.

Ved tilbageblik kan det med forundring konstateres, at den ved lov i 1922 vedtagne flådeplan, som var baseret på gode erfaringer fra 1. verdenskrigs sikringsstyrke, og som kunne have givet Danmark et effektivt og troværdigt neutralitetsværn, faktisk blev skrinlagt med flådens forfald til følge, fordi dansk sikkerheds- og forsvarspolitik blev trukket ind i en idealistisk drømmeverden.

Udviklingen efter 2. verdenskrig er i sin helhed ligeledes tankevækkende. Efter omfattende materielanskaffelser i de første efterkrigsår under indtryk af truslen fra øst og i nogen grad baseret på foreliggende muligheder - vedtoges en egentlig flådeplan i bred politisk enighed i 1960. Den forudsatte bl.a., at "flåden skal bestå af færre, men mere effektive skibe...", og at flådens tal fastsattes til ialt 78 enheder af forskellige typer - foruden småfartøjer. Dette mål måtte dog af politiske årsager opgives. I 1980 omfattede flåden 68 enheder, og i løbet af de følgende 20 år faldt tallet til 54 - et tal, som siden er yderligere reduceret med en halv snes skibe.

Denne voldsomme talmæssige reduktion må - trods den kolde krigs ophør - betegnes som meget betænkelig. Thi der vil stadig - som det har vist sig - kunne opstå kriser, hvis løsning kan kræve maritim indsats, herunder medvirken af danske flådestyrker, hvad enten der er tale om nærområdet eller fjerne farvande.

Den nu igangsatte anskaffelse af 2 såkaldte støtteskibe og den planlagte fornyelse af undervandsbådsstyrken samt af et antal mindre fartøjer er naturligvis en hensigtsmæssig forbedring af flådens kapacitet. Men det havde været rimeligt, om nogle af de seneste reduktioner var blevet kompenseret ved anskaffelse af yderligere et antal fartøjer af typen Standard Flex 300 – og dette vil stadig være anbefalelsesværdigt.

Med henblik på indsats af støtteskibene i operationer i fremmede farvande må det anses for at være naturligt og rimeligt, at Danmark sørger for nødvendig eskorte som beskyttelse for disse enheder med deres værdifulde last af personel og materiel, og hertil forekommer den planlagte patruljeskibstype egnet. Af hensyn til dette og andre behov bør der i en fremtidig flådeplan indgå mindst 5 skibe af denne art.

*(afsluttet)*

#### NOTER

- 28) Dette afsnit bygger i forkortet form på artiklen "Om søværnet 1945-49" i Tidsskrift for Søværnen nr. 2 og 3 1997 (168. årgang). Se også det under note 12 nævnte værk "Flåden gennem 475 år".
- 29) Den tidligere chef for Marinestaben, kontreadmiral C. Hammerich omkom som tysk fange i Shellhuset., da dette blev bombet af britiske fly den 21. marts 1945. Lundsteen udnævntes til kommandør den 23. maj (med virkning fra 5. maj) og ansattes samtidig formelt som chef for Marinestaben. Han blev kontreadmiral 1. september s.å.
- 30) Atlantpagtens tilblivelse og første organisation er bl.a. beskrevet i Tidsskrift for Søværnen, april 1952 (123. årgang).
- 31) De enkelte skibes og fartøjers data er bl.a. meddelt i Gunnar Olsen og Svend Storgaards værk "Flådens skibe og fartøjer 1945-95". Marinehistorisk Selskabs skrift nr. 28, København 1998.
- 32) Se liste over flåden i Tidsskrift for Søværnen, januar 1960 (131. årgang). Flå-

dens udvikling i 1950'erne er i øvrigt kommenteret i Tidsskrift for Søværnsens januar numre 1955-60 (126. – 131. årgang) samt Tidsskrift for Søværnsen, juni 1959 (130. årgang) - jfr. også note 31.

- 33) Se artiklen i Tidsskrift for Søværnsen, februar 1999 (170. årgang) om "Baggrunden for bygning og indsættelse af M/S HANS HEDTOFT i Grønlandsfarten".
- 34) Om flådens virksomhed i grønlandske og færøske farvande, se J.R. Michelsen: "Flåden i Nordatlanten. – Dansk inspektionstjeneste i 400 år;" – u.st. og år (1986?) samt Per Herholdt Jensen: "Flådens inspektionskuttere ved Grønland", Chr. Erichsens forlag 1982.
- 35) I 1965 var der i Søværnsstaben foretaget en vurdering af flådens anskaffelsesbehov målt i standard displacementstons. 1960-lovens styrkemål var heri ansat til i alt ca. 45.000 tons standard displacement, hvoraf ca. 27.000 t. til egentlige krigsskibe og ca. 18.000 t. til skibe til særlige formål mv. Sidstnævnte tal var stort set opnået medens der kun fandtes 18.500 t. til kampenhederne, stigende til ca. 24.000 i løbet af et par år d.v.s. at der så ville være en mangel på ca. 3.000 t. I årene 1960-65 var der tilgået flåden ca. 21.000 t. som erstatning for en tilsvarende afgang eller en gennemsnitlig tilgang på ca. 3.500 t. årligt, hvilket måtte betragtes som ekstraordinært på grund af stærk forældelse i foregående år. Det skønnedes, at det under en udjævnet anskaffelsesproces ville være muligt at vedligeholde forsvarslovens målsætning med en årlig tilgang på ca. 2.000 t. I betragtning af, at halvdelen af de nævnte 3.500 t. var national finansieret måtte det anses for rimeligt om Danmark efter våbenhjælpens bortfald forøgede de nationale bevillinger til materielanskaffelser en smule, og det skønnede fornyelsesbehov ville da kunne dækkes. (Disse betragtninger blev bl.a. fremført af chefen for Søværnet i et foredrag holdt i Det krigsvidenskabelige Selskab i januar 1966 – refereret i Mil. Tidsskrift marts 1966).
- 36) Betænkning afgivet af Forsvarskommissionen af 1969. Forsvarsministeriet København 1972.
- 37) Alle de nævnte nybygninger skulle bygges på civile danske værfter, idet regeringen i 1972 havde besluttet, at Orlogsværftets nybygningsafdeling skulle lukke. Marinestaben, der ikke forlods var hørt herom, var imod denne beslutning.



- 38) Tilblivelsen af Flådeplan 82 er nærmere beskrevet i Tidsskrift for Søværnen, april 1973 (144. årg.) og marts 1974 (145. årg.).
- 39) Ved udgangen af 1970-erne viste en opgørelse over flådens nybygningsbehov, at en opretholdelse af Flådeplan 82's styrketal – udover anskaffelse af 2 torpedobåde og 8 flådehelikoptere – ville nødvendiggøre bygning af erstatninger for 8 minestrygere, 8 bevogtningsfartøjer, 4 undervandsbåde og 6 torpedobåde i den kommende ti-årsperiode. For de derefter følgende ti år ville behovet omfatte bygning af 4 inspektionsskibe, 10 torpedobåde, 2 minelæggere og 3 korvetter (erstatning for de to fregatter af "Peder Skram"-kl.). Endvidere måtte der regnes med fornyelse af skoleskib og diverse småfartøjer. Der kunne dog blive tale om udsættelse af nogle nybygninger, såfremt lønsom modernisering kunne føre til forlængelse af eksisterende enheders tjenstuelighed.
- 40) Vedrørende "Standard Flex 300"-projektet – og andre efterkrigs skibstyper – kan henvises til værket "Flådens skibe og fartøjer 1945-1995" af Gunnar Olsen og Sverre Storgaard, Marinehistoriske Skrifter, København 1988. Dette værk indeholder også oplysninger om de mange småfartøjer og både, der har tilhørt eller tilhører søværnet.
- 41) De senere års udvikling i forsvaret som helhed er beskrevet i værket "Ved forenede Kræfter", udgivet af Forsvarskommandoen, okt. 2000.

## BILAG 7 - FLÅDENS UDVIKLING 1960-99

Skibstyper	1960		1960-1980 Af- og tilgang		Flådens tal 1980	1980-99 Af- og tilgang		Flådens tal 1999	Flådens tal skøn 2005
	Flådens tal	Styrke- mål i lov	Afgang	Tilgang		Afgang	Tilgang		
Fregatter 1)	3	8	3	2	2	2			
Korvetter 2)	4		4	3	3		3	3	
Torpedobåde	17	18	11	10	16	6	10		
Patruljebåde o.l. 3)	4		4				14	14	
Undervandsbåde 4)	3	6		3	6	4	3	5	
Minelæggere	6	8	4	4	6		6	4	
Ministrygere	17	12	13	4	8	8			
Bevogtningsfartøjer	7	8	7	8	8	8			
Depot- og skoleskibe 5)	3	2	2					2	
Inspektionsskibe mv.	3	4	3	5	5	5	4	4	
Inspektionskuttere	3	3	3	5	5	2		3	
Orlogskuttere	12	9		9	9			9	
I alt 6)	82	78	54	53	68	35	21	54	

### Anm.

- 1) De to fregatter af PETER SKRAM-kl. var foreslået erstattet af 3 korvetter omkring 1990. De udgik – endnu brugbare – i 1990.
- 2) Korvetten PETER TORDENSKIOLD indgik i foråret 1982, men begyndte prøvesejlads i 1981.
- 3) Fartøjerne af STANDARD FLEX 300-typen er opført under patroljebåde. Disse overtager torpedobåds-, ministryger- og bevogtningsfartøjsopgaver.
- 4) De to undervandsbåde af NARHVALEN-kl. er bestemt til oplæggelse efter år 2000. En svensk undervandsbåd af NÄCKEN-kl. er anskaffet.
- 5) To såkaldte støtteskibe, der er foreslået anskaffet, er opført under depot- og skoleskibe.
- 6) Endvidere er isbrydere og miljøskibe overført til søværnet, som også råder over et antal småfartøjer til søopmåling og transport mv.

## SØMILITÆRE NOTER

### SØVÆRNETS OFFICERSSKOLES KLASSE OPKALDES EFTER DANSKE SØHELTE

Efter ønske fra kadetterne ved Søværnets Officersskole, er der nu blevet indført en ny "tradition". Hver enkelt årgang af færdiguddannede søofficerer af linien fra Søværnets Officersskole opkaldes nu efter en dansk søhelte.

Traditionen har længe været brugt ved blandt andet Hærens Officersskole, hvor hver klasse har været opkaldt efter en kendt dansk skikkelse fra hærens fortid, og samme princip omkring anvendelse af årgangsnavne anvendes tillige ved Flyvevåbnets Officersskole, hvor der dog benyttes navne på våbensystemer.

Ved Forsvarsakademiet er eleverne, som gennemfører Videreuddannelsestrin II for ledere, opdelt i syndikater hvor syndikatnavnene refererer til internationalt anerkendte krigsteoretiker af særlig betydning. Mest kendt i den sammenhæng er nok Clausewitz. Nu er turen så også nået til Søværnet og kadetterne, som er under uddannelse til linieofficerer i søværnet.

I samarbejde med søværnets historiske konsulent, Hans Christian Bjerg, har Søværnets Officersskole udvalgt ni søhelte, som på skift vil finde anvendelse som betegnelse for en årgang kadetter.

Ud over den lettere identifikation af årgangen, og den dertil knyttede effekt på sammenholdet mellem de enkelte kadetter på årgangen, både i løbet af uddannelsen og efterfølgende, f.eks. til 25 års jubilæum mv. så letter søheltenavnet også identifikationen af de enkelte klasser rent administrativt. Hvor klasserne før f.eks. kunne hedde KTASP I (i betydningen kadetaspirant på første del af kadetaspirantuddannelsen), hold 1 det ene år, SB1 det næste, og efterfølgende SA1, B1, BF, AF1 og A1 i en normalt uddannelsesforløb, så vil en betegnelse som f.eks. NORBY følge kadetterne gennem hele uddannelsen. I disse tider, hvor DeMars er under indførelse, kan det også medvirke til at sikre en entydig identifikationen af de enkelte klasser.

De ni søhelte som blev udvalgt er:

NORBY

PEDER SKRAM

HERLUF TROLLE

BREDAL

NIELS JUEL

HUITFELDT

TORDENSKIOLD

OLFERT FISCHER

WILLEMOES

Fornavnene er medtaget eller udeladt med henblik på, dels at opnå en mundret betegnelse, og dels for at følge den almindeligt anvendte omtale. Med undtagelse af TORDENSKIOLD er det i øvrigt i overensstemmelse med de i Søværnets anvendte skibsnavne. Dette er ligeledes sket i samråd med Søværnets historiske konsulent.

Listen er opstillet i rækkefølge efter fødselsår. Når alle navne har været brugt, er det hensigten at starte forfra på listen igen, og da det samlede uddannelsesforløb er på 5 år, er der ingen fare for forveksling undervejs.

Officersskolen har lagt ud med at døbe den første årgang NORBY. For entydigt at kunne identificere hver enkelt klasse, kan der tilføjes yderligere nogle betegnelser. Start og slut år for uddannelsen kan tilføjes, såfremt der er behov for det. En betegnelse som angiver den specifikke uddannelsesretning – operativ linie, der blandt andet omfatter en skibsføreruddannelse og teknisk linie, som blandt andet omfatter en marineingeniøruddannelse – kan tilføjes, såfremt det er relevant. Endelig kan det enkelte år i uddannelsesforløbet tilføjes, hvis der er behov for det.

Den fulde betegnelse kan således omfatte for eksempel "NORBY 00/04 AM", som skal læses som årgang NORBY, der startede på uddannelsen på Søværnets Officersskole i 2000 og som afslutter uddannelsen i 2004. Klassen er på sidste år (klasse A) og af teknisk retning (M).

Det er hensigten, at søheltenavnet skal være tilknyttet årgangen også efter afsluttet uddannelse, så man kan identificere sig med årgangen også ved senere lejligheder.

Der er derfor heller ikke umiddelbart planer om at hæfte søheltenavne på eleverne, der gennemfører videreuddannelsestrin I på Søværnets Officersskole. Med tiden vil eleverne på denne uddannelse have deres oprindelige årgangsnavn med sig, og det findes der ikke behov for at ændre.

De nye betegnelser er blevet indført 4. september 2003 i forbindelse med et værdiseminar, der blev gennemført for hele Søværnets Officersskole, og selvom betegnelserne ikke er så kendte uden for Søværnets Officersskole endnu, så er der nok ingen tvivl om, at de bliver endog meget anvendelige, når vi alle har vænnet os til den nye "tradition".

*Poul-Erik Larsen  
Kommandørkaptajn  
Næstkommanderende ved Søværnets Officersskole*

### ORLOGSFLAGETS FARVE

Der er fortsat kommet henvendelser til redaktionen vedrørende indlægget om orlogsflagets farve. Flere har meget naturligt gjort opmærksom på, at farven i den gældende bestemmelse vedrørende forsvarets ceremoniel FKOBST 202-4 i kapitel 4 klart defineres som "orlogsrød (pantoneskala 201 C". At man i dag benytter Pantoneskalaen til at definere farver burde havde været nævnt i et af de tidligere indlæg om dette emne.

I denne forbindelse skal det præciseres, at farveprøven blev udtaget fra det flag, der blev ført på skoleskibet "Ingolf" den 29. august 1943. Flaget, der opbevares ved Orlogsmuseet, stammer således ikke fra "Hvidbjørnen", som der har været et par henvendelse om.

*Hans Christian Bjerg*

## BESØG HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS DIGITALE FOTOARKIV

Siden grundlæggelsen af Handels- og Søfartsmuseet i 1915 har museet opbygget en enestående fotosamling, der i dag tæller over 150.000 fotografier. En imponerende samling, som i 2000 tog initiativ til at digitalisere og formidle på internettet.

Projektets første fase – registrering af cirka 50.000 motor- og dampskibe – forventes afsluttet ultimo 2005. Flere tusinde billeder er dog allerede lagt online, og kan ses på museets hjemmeside.

I databasen kan man søge på skibsnavne, rederi, skibsværft, havne, årstal o.lign., ligesom man kan søge i fritekst. Hjemmesiden er: [www.maritime-museum.dk](http://www.maritime-museum.dk).

*Red.*

## BOGANMELDELSER

**Anders Frankson & Niklas Zetterling:**  
**Slaget om Kursk – Verdens største panserslag**  
**Aschehoug Dansk Forlag A/S, 2003, 282 sider.**  
**Illustreret, indbundet, , 299 kr.**

I vinteren 1942- 43 led den tyske hær på Østfronten et alvorligt tilbageslag, idet den 6. Armé under kommando af feltmarskal von Paulus blev omringet af den russiske hær ved Stalingrad, hvor den måtte overgive sig. Det betød, en foreløbig tilbagetrækning af den tyske hær og en midlertidig opgivelse af fremstødet mod Kaukasus og den russiske olie. En modoffensiv under ledelse af feltmarskal von Manstein stabiliserede dog den sydlige front, som, da operationerne standsede på grund af tøbruddet i foråret 1943, forløb fra den østlige kant af det Azovske Hav mod nord og nordvest forbi byerne Charkov og Orel, der begge var i Tyskernes besiddelse.

Imellem Charkov og Orel holdt den russiske hær vest for byen Kursk et 150 km. bredt fremspring i frontlinien. I planlægningen af sommerens operationer besluttede tyskerne at iværksætte et angreb for at afskære og tilintetgøre de russiske styrker i dette fremspring og for at erobre Kursk. Fra nord skulle angrebet udføres af 9. Armé, medens angrebet fra syd skulle udføres af 4. Panserarmé og en arméafdeling. I den tyske planlægning spillede anvendelse af pansertropper som sædvanlig en afgørende rolle, og det var årsagen til at angrebet først blev iværksat den 5. juli, idet man afventede ankomsten af et betydeligt antal af den nye Panther kampvogn. Russerne var klar over tyskernes hensigter og havde derfor tilført området betydelige troppestyrker, herunder et meget betydeligt antal kampvogne, ligesom man havde forberedt stærke feltbefæstninger og minefelter. Samtidigt forberedte man et senere angreb fra nord mod de tyske positioner ved Orel.

Det tyske angreb med kodebetegnelsen Zitadelle blev iværksat den 5. juli om morgenen, og kampene, hvor der blev indsat et meget stort antal tropper og et enormt antal kampvogne fra begge sider, varede til den 23. august, hvor russerne med erobringen af Charkov endeligt havde fået overtaget. Det tyske angreb var mislykket, og den russiske fremmarch på Østfronten tog sin begyndelse.

Det er dette slag, som de 2 forfattere, hvoraf den ene er redaktør og den

anden forsker på den svenske Militärhögskolan, har skildret i "Slaget om Kursk". Ifølge forordet har det været forfatterens hensigt ikke blot at præsentere selve slaget, men også at sætte beretningerne ind i en større sammenhæng og at give læseren et bredere billede af krigen på Østfronten, Der er anmelderens opfattelse, at dette er lykkedes ganske godt.

Bogen består af en indledning og 10 kapitler og slutter med et katalog over de vigtigste af de kampvognstyper, som parterne anvendte, en fortegnelse over de styrker, som parterne rådede over den 5. juli 1943 og et afsnit med noter til enkelte kapitler. Selve slaget og dets forudsætninger skildres i kapitlerne 4 – 9, medens kapitlerne 1 og 2 handler om krigen på østfronten indtil foråret 1943 og kapitel 10 om resten af krigen indtil kapitulationen i 1945. Kapitel 3 er helliget en beskrivelse af livet ved fronten illustreret igennem beretninger fra de implicerede soldater. Det skal nævnes, at der i kapitel 5 er en ret udførlig beskrivelse af de tyske troppers bekæmpelse af russiske partisaner, en beretning, der ikke er uden interesse i vore dage, hvor asymmetrisk krigsførelse er fremherskende.

Bogen er f.s.v. spændende læsning, og forfatterne kommer langt omkring. Der er mange analyser af parternes styrkeforhold og af årsagerne til deres styrke og svagheder, f.eks. troppernes moral, de kommandoførendes ledelsesmetoder, logistik, materiel o.s.v. Selve fremstillingen af de forskellige faser i slaget kan forekommende lidt forvirrende for en læser, hvis landmilitære erfaring indskrænker sig til en delingsføreruddannelse i hjemmeværnsregie fra 1948 og en rekrutuddannelse i Livgarden i 1949. Fremstillingen indeholder et væld af detaljer om de deltagende enheder og deres bevægelser, navne på deres førere samt navne på små russiske flækker, som man aldrig har hørt om før. Det ville fremme forståelsen ganske meget, såfremt man havde været lidt mere liberal med hensyn til at ledsage fremstillingen af oversigtskort, hvor man kunne se, hvorledes de forskellige enheder under operationerne var placeret i forhold til hinanden, ligesom det nok også ville fremme forståelsen, hvis man på et kort kunne stedfæste de mange stednavne, der forekommer i fremstillingen.

Bortset fra nævnte og efter anmelderens opfattelse væsentlige mangel, er bogen som nævnt spændende læsning, som kan anbefales, fordi den giver et godt indtryk af de principper, der lå til grund af den tyske hærs brug af panservåbnet.

*Per Jacobsen*



**Rasmus Jørgensen, Det Historiske Hus:  
Anden Verdenskrig dag for dag  
Aschehoug Dansk Forlag A/S, 2003, 255 sider.  
Indbundet, 199 kr.**

Forfatteren af denne bog har påtaget sig den vanskelige, nogen vil sige umulige, opgave, at skildre udviklingen i 2. Verdenskrig på godt 200 sider. Ifølge forordet har det ikke været forfatterens hensigt at belyse alle verdenskrigens facetter, men derimod alene at give et overblik over dens forløb.

Beretningen er kronologisk og skildrer bogstaveligt talt begivenhederne fra dag til dag. Bogen er delt i et kort afsnit om de begivenheder i mellemkrigsårene, der førte til 2. Verdenskrig, 7 afsnit om krigsårene 1939 – 45 og endeligt et kort afsnit om de sejrendes retlige opgør med taberne i 1946. Bogen slutter med et godt og fyldigt register. Skildringerne er i sagens natur korte og kontante, nærmest "telegramstil", men alligevel beskrivende.

Forfatteren beskæftiger sig væsentligst med de militære og politiske begivenheder i krigsforløbet, men bruger også megen plads på det, der i forordet er betegnet som "punktnedslag i den nazistiske jødepolitik". Han gennemgår i disse afsnit de mange tiltag mod jøderne, som nazisterne, hjulpet af diverse medløbere, gennemførte i mellemkrigs- og krigsårene såvel i Tyskland som i de besatte lande. Efter læsning af disse afsnit kan ingen være i tvivl om det modbydelige i nazisternes syge og absurde racepolitik.

Skildringen af de møder, hvor de allieredes toppolitikere tilrettelagde strategien, giver sammenholdt med beretningerne om de landmilitære begivenheder i Europa og Nordafrika et kontant og forståeligt overblik over krigens udvikling på de mange europæiske og afrikanske slagmarker. Forfatteren har øjensynligt sin stærke side på det landmilitære område. Også skildringen af luftkrigen over Europa er dog tilstrækkelig udførlig til at give et indtryk af luftkrigens betydning for krigens udvikling i dette område. Derimod virker fremstillingen af operationerne i det andet store krigsområde, Stillehavet, knapt så sammenhængende. Læseren har efter at have læst om begivenhederne i dette område næppe den store forståelse af parternes strategi, herunder den særlige opdeling af områderne i 2 kommandoer under h.h.v. general

Douglas MacArthur og admiral Chester Nimitz, som havde meget stor betydning for krigens udvikling. I omtalen af Stillehavskrigen omtales ofte den 3. og 5. amerikanske Flåde uden, at det klargøres, at der er tale om én og samme flåde, idet nummeret var afhængigt af hvem af de alternerende admiraler, Halsey og Spruance, der havde kommandoen. Det samme gælder omtalen af kampgruppe (Task force) 38 og 58, der begge var under kommando af viceadmiral Marc. Mischer.

Skildringen af de sømilitære begivenheder indskrænker sig til omtale af de forskellige større søtræfninger, hvorimod ubådskrigen, der havde stor betydning såvel i Atlanterhavet som i Stillehavet, behandles tilfældigt og særdeles summarisk. Forfatteren bør dog nok være undskyldt, idet det næppe har været muligt med den af forfatteren anvendte teknik at skildre disse operationer, hvor tyskerne i løbet af de 7 år, som krigen varede, mistede i alt 785 både.

I afsnittet om begivenhederne i mellemkrigsårene forekommer det at være en mangel, at det alene fastslås, at den tyske hærts størrelse i Versailles-traktaten begrænsedes til 100.000 mand. Begrænsningerne i flådens tonnage og skibstyper (forbud mod undervandsbåde) samt forbudet mod etablering af et flyvevåben burde også have været nævnt. I forbindelse med fredstraktaten kunne det også have været nævnt, at den tyske "Hochseeflotte" for at undgå udlevering til de sejrende magter valgte at sænke sig selv i Scapa Flow. I fremstillingen nævnes indgåelsen af flådeaftalen mellem Tyskland og Storbritannien i 1935, hvorefter Tyskland måtte bygge tonnage op til 35 % af Royal Navy's tonnage. Det burde også have været nævnt, at aftalen faktisk gave Tyskland ret til at bygge ubådstonnage op til 100 % af den britiske. Et forhold, der havde væsentlig betydning for den sømilitære balance ved krigsudbruddet. Det kan også undre, at hverken Washington-traktaten fra 1922, der fastlagde forholdet mellem de store flådemagter, USAs, Storbritanniens og Japans tonnage til 5-5-3 og i øvrigt skabte kraftige restriktioner på krigsskibsbyggeriet, eller London-traktaten fra 1930, er nævnt i fremstillingen. Den tyske genoprustning fra 1933 kunne også have været bedre belyst.

I skildringen af evakueringen af det britiske ekspeditionskorps fra Dunkirk ultimo maj 1940 er æren for den heldigt gennemførte operation udover fartøjer fra den britiske og franske flåde tillagt "lokale fiskekuttere". Dem var der næppe mange af, men derimod mange forskellige fartøjer af meget forskellig størrelse fra Sydengland, herunder London området.

I afsnittet om begivenhederne i 1941 burde man have omtalt beslutningen om at stationere tyske fly i Syditalien for at støtte de trængte italienere. Sænkningen af U 47 under Oberleutnant Prien omtales den 7. marts. Det kunne have været tilføjet, at ugen var katastrofal for tyskerne, idet de 2 øvrige "Aces", fregattenkapitän Kretschmer og kapitänleutnant Schepke gik tabt få dage efter. I omtalen af det japanske angreb på Pearl Harbour den 7. december 1941 burde det have været omtalt, at de amerikanske hangarskibe var fraværende og derfor uskadte. Denne kendsgerning fik afgørende betydning for den senere sømilitære udvikling i området.

I omtalen af konvojen PQ 17 i juli 1942 savner man oplysning om, at den katastrofale ordre til opløsning af konvojen skyldtes en fejl begået af 1. Sealord, admiral Dudley Pound.

Når det om angrebet på slagskibet "Tirpitz" af engelske X-Crafts den 22. september 1943 hedder, at "det tippede magtbalancen" i Nordhavet, forekommer det noget overdrevent. Slagskibet "Scharnhorst" eksisterede jo stadig.

I omtalen af den tyske kapitulation den 4. maj 1945 omtales general Hans von Friedeburg. Han var imidlertid ikke general, men generaladmiral, den næsthøjeste tyske admiralsrang.

Dommene fra krigsforbryderdomstolen i Nürnberg den 1. oktober 1946 omtales også. Det kunne have været på sin plads at stille spørgsmålstegn ved det juridiske grundlag for fængselsdommene over storadmiralerne, Raeder og Dönitz.

Alt i alt er bogen, ikke mindst på grund af sit udførlige register, et praktisk opslagsværk, hvis man er i tvivl om tidspunktet for en af de større begivenheder under 2. Verdenskrig, men den er også særdeles læseværdig på grund af sine kontante, men alligevel beskrivende skildringer af de landmilitære begivenheder.

*Per Jacobsen*

# 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 · Tirsdag 9-18

## ERHVERVELSER SEPTEMBER/OKTOBER 2003

## ADMINISTRATION OG UNDERVISNING

Udvikling af værnssfælles IT-  
understøttet evalueringssystem til  
Forsvarets Officersskoler  
Peter Sjøstedt  
København: Forsvarsakademiet,  
2003. - 24 s.  
(Forum for Forsvarsstudier)  
Opstilling:  
Undervisningsvæsen.A.II.a.

## HISTORIE

ACTA: XXVIIIth Congress Nor-  
folk, Virginia 11-17 August 2002:  
Coming to the Americas: The  
Eurasian Military Impact on the  
Development of the Western  
Hemisphere  
1. ed.- Wheaton, IL : The  
Cantigny First Division Founda-  
tion, 2003. - 452 s.  
Opstilling: Krh.A.

The Central Australian Expedition  
1844-1846: The Journals of

Charles Sturt  
Richard Davis, ed.  
London : The Hakluyt Society,  
2002. - 366 s.  
(Hakluyt Society. Third Series;  
10)  
Opstilling: Hakluyt

Sheerness Naval Dockyard & Gar-  
rison  
David T. Hughes Hughes  
Gloucestershire: Tempus Publish-  
ing Limited, 2003. - 128 s.: Ill.  
Opstilling: Kystforsvar.B.

Ships Cats in war and peace  
Val Lewis  
1. udg revideret udg.- Shepperton,  
Middelsex : Nauticalia Ltd., 2002.  
- 199 s.: Ill.  
Opstilling: Historie.G.

Fra den engelske Kyst  
Chr. G Middelboe, Wm.  
Carstensen  
Kjøbenhavn : G.E.C. Gad, 1878-  
1881. - 64 s.+71 s.+28 s. : 3  
hæfter indbundet sammen  
(Udvalget for Folkeoplysningens  
Fremme; 91)  
Opstilling: Historie.C.I.a.- KUN  
TIL LÆSESAL

Deutsche Bronzegeschützrohre  
1400-1750  
Heinrich Müller  
Berlin: Deutscher Militärverlag,  
1968. - 255 s.: ill.  
Opstilling: Artilleri.E.

Battle for Empire: The very first  
world war 1756-63  
Tom Pocock  
London: Caxton Editions, 2002. -  
272 s.: ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.a.1755-63

Just Nuisance, AB: His Full Story  
Terence Sissons  
2. edition Reprint- Cape Town:  
W.J. Flesch & Partners, 1997. -  
151 s.: Ill.  
Opstilling: Historie.G.

## KRIGSHISTORIE

29. august 1943, artikler, avisud-  
klip m.m. ; Heri 60 året for  
begivenheden  
forsk. pag.: ill.  
Opstilling:  
Krh.A.II.d.2.F.3.Udklip.- IKKE  
TIL UDLÅN

Naval Paper respecting Copen-  
hagen, Portugal, and The Dard-  
aneli: Presented to Parliament In  
1808  
London, 1808. - 145 s. +index  
Opstilling:  
Krh.A.II.a.1801.BOKS- EJ TIL  
UDLÅN  
Exlibris fra "Dorset Fellows  
House of Lords"

Atlantic Roulette: A Merchantman  
at War, June 1940: Running the  
Gauntlet of U-boat Alley, E-boat  
Alley and the Luftwaffe  
Morris Beckman  
Brighton: Tom Donovan, 1996. -  
138 s.  
Opstilling: Handel & Søfart.E.

Flattop Fighting in World War II:  
The Battles Between American  
and Japanese  
Aircraft Carriers  
Patrick Degan  
Jefferson: McFarland & Co.,  
2003. - 318 s.: Ill.Kort.  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stille-  
havet

Strider i Fjärrkarelen : OsKus  
Fjårrpatruller - Rök över Aunus  
Jukka L. Mäkelä  
Hallstavik: Svenskt Militärhis-  
toriskt Bibliotek, 2003. - 360 s.:  
ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Russisk  
- finske krig.

The Tip of the Spear: The Midget  
Submarines  
Pamela Mitchell  
Huddersfield: Richard Nether-  
wood Limited, 1993. - 232 s.: Ill.  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.

Flådens sænkning 29. august 1943  
Søren Nørby  
Odense: Forlaget Region, 2003. -  
168 s.: ill.  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.F.3.

Slaget i Barentshavet

Dudley Pope

København: Aschehough Dansk

Forlag, 1961. - 312 s.: ill.Kort.

Opstilling:

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

Pearl Harbour: December 7, 1941

America's Darkest Day

Susan Wels

3.ed.- San Diego: Tehabi Books,

2001. - 224 s.: ill.Kort.

Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stille-

havet.

Builders For Battle: How the  
Pacific Naval Airbases Were Con-  
structed

David O Woodbury

1.ed.- New York : E.P., Dutton. -

415 s.: ill. kort

Opstilling: Kystforsvar.B.

D-Day 1944 (1): Omaha Beach

Steven J Zaloga

Botley: Osprey Publishing, 2003. -

96 s.: ill. kort

(Osprey Campaign Series; 100)

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

& Nordsøen

## PERSONALHISTORIE

Oplevelser og Rejse-Erindringer  
fra Aarene 1865-75

F.F. Bock

Kjøbenhavn, 1887. - 135 s.

Opstilling: Persh.b.BOCK, F.F.-

KUN TIL LÆSESAL

Durban's Lady in White: An Auto-  
biography

Perla Siedle Gibson

Northaw, Herts: Aedificamus

Press, 1993. - 204 s.: Ill.

Opstilling: Persh.b.GIBSON, P.S.

World War II Medal of Honour

Recipients (1)

Robert Hargis, Starr Sinton

Botley: Osprey Publishing, 2003. -

64 s.: ill.

(Osprey Elite Series; 92)

Opstilling: Persh.a.3.

1: Navy and USMC

John Paul Jones: Sailor, Hero,

Father of the American Navy

Evan Thomas

New York: Simon & Schuster,

2003. - 381 s.: Ill. kort

Opstilling: Persh.b.JONES, JOHN

PAUL

All The Factors of Victory: Adm.

Joseph Mason Reeves and the Ori-

gins of Carrier Air Power

Thomas Wildenberg

Herndon, VA: Brassey's Inc.,

2003. - 326 s.: ill.

Opstilling: Persh.b.REEVES, J.M.

## POLITIK OG

### EFTERRETNINGSVÆSEN (FORSVARSPROBLEMET)

U.S. Navy Seals: The Quiet Pro-  
fessionals

Carolyn Bonner, Kit Bonner

Atglen,PA: Schiffer Military His-

tory, 2002. - 80 s.: Ill. kort  
Opstilling: Krh.A.I.a.3.

Gray Steel and Blue Water Navy:  
The Formative Years of America's  
Military-Industrial Complex 1881-  
1917

Benjamin Franklin Cooling  
Hamden, Connecticut: Archon  
Books, 1979. - 286 s.: ill.  
Opstilling: Politik.B.3.

An analysis of espionage; its uses,  
motives and pre-emption

Kjeld Galster  
København: Forsvarsakademiet,  
2003. - 24 s.  
(Forum for Forsvarsstudier)  
Opstilling: Efterretningsvæsen.C.

Review of three works on war's  
nature as an instrument of policy

Kjeld Galster  
København: Forsvarsakademiet,  
2003. - 24 s.  
(Forum for Forsvarsstudier)  
Opstilling: Forsvarsproblemet.B.8.

Transitioning NAVSEA to the  
Future: Strategy, Business, Orga-  
nization

Michael V. Hynes  
Santa Monica: Rand Corp., 2002.  
- 276 s.: ill.  
Opstilling: Politik.B.3.

China's Naval Power  
Srikanth Kondapalli  
New Delhi: Knowledge World,  
2001. - 252 s.: kort  
Opstilling: Krh.A.I.a.10.

De Nye Trusler  
Viggo Lemche  
København: Forsvarsakademiet,  
2003. - 16 s.

(Forum for Forsvarsstudier)  
Opstilling: Politik.N.

Special Forces  
Bruce Quarrie  
London: The Apple Press, 1990. -  
128 s.: ill.  
Opstilling: Efterretningsvæsen.A.

Jane's Fighting Ships Executive  
Summary 2003-2004

Stephen Saunders  
u.st.: Jane's, 2003. - 8 s.: ill.  
Opstilling: Forsvarsproblemet.A.

### SKIBE, SKIBBYGNING m.m.

Catalogue of the Henry Huddel-  
ston Rodgers Collection of Ship  
Models: United States Naval  
Academy Museum  
Annapolis: United States Naval  
Institute, 1954. - xiii + 115 s.: ill.  
Opstilling: Museer.

American Heavy Frigates 1794-  
1826  
Botley: Osprey Publishing, 2003. -  
48 s.: ill.  
(Osprey New Vanguard Series;  
79)  
Opstilling: Krh.A.I.a.3.

Die Deutschen Schulschiffe :  
1818 bis Heute  
Otto Bönish  
Hamburg: Koehlers Verlagsge-

- sellschaft, 1998. - 140 s.: ill.  
Opstilling: Handel & Søfart.G.
- Final Voyages  
Kit Bonner  
Paducah, KY: Turner Publishing  
Company, 1996. - 208 s.: ill.  
Opstilling: Krh.A.I.a.3.
- Battleships and Battle Cruisers  
Michael Burgess  
Wellington: Burgess media Ser-  
vices, 1981. - 64 s.: ill.  
Opstilling: Krh.A.I.b.
- "Water, Water Every Where"! :  
The Life Story of HMS "WEST-  
COTT" - February 1918 to June  
1946  
Tom Chapman  
Northaw, Herts.: Aedificamus  
Press, 1996. - 160 s.: Ill.  
Opstilling: Krh.A.I.a.2.
- S-Boote: German E-Boats in  
action (1939-1945)  
Jean-Philippe Dallies-Labourdette  
Paris: Histoire & Collections,  
2003. - 175 s.: ill. kort  
Opstilling: Krh.A.I.a.5.
- The Earliest Ships: The Evolution  
of Boats into Ships  
Robert Gardiner, red., Arne Emil  
Christensen, red.  
London: Conway Maritime Press,  
1996. - 143 s.: ill. kort  
(Conway's History of the Ship)  
Opstilling: Skibbygning.A.VI.
- Warships: From the Galley to the  
Present Day  
George Grant, Angus Konstam,  
Leo Marriott  
London: PRC Publishing Ltd.,  
2001. - 256 s.: ill.Kort  
Opstilling: Krh.A.I.b.
- Ugly Ducklings: Japan's Liberty  
Ship Equivalents of World War II  
S.C. Heal  
Annapolis: Naval Institute Press,  
2003. - 180 s.: Ill.  
Opstilling: Handel og Søfart.E.
- A Concept of Operations for a  
New Deep-Diving Submarine  
F.W. LaCroix  
Santa Monica: Rand Corp., 2001.  
- 153 s.: ill.Kort.  
Opstilling: Dykning.A.
- The Last of the Windjammers  
Basil Lubbock  
1. ed.- Glasgow : Brown, Son &  
Ferguson, Ltd., Nautical Publish-  
ers, 1953. -ill. kort  
Opstilling: Handel & Søfart.B.  
I.: - Fourth Impression .- 1954 .-  
518 s.  
II.: - Reprint .- 1949 .- 448 s.
- The Colonial Clippers  
Basil Lubbock  
4. ed. Reprint- Glasgow: Brown,  
Son & Ferguson, Ltd., Nautical  
Publishers, 1955. - 384 s.: ill. kort  
Opstilling: Handel & Søfart.B.
- Coolie Ships and Oil Sailers  
Basil Lubbock  
Glasgow: Brown, Son & Fergu-



son, Ltd., Nautical Publishers,  
1955. - 180 s.: ill.  
Opstilling: Handel & Søfart.B.

The Down Easters: American  
Deep-water Sailing Ships 1869-  
1929

Basil Lubbock  
1. ed. Reprint- Glasgow: Brown,  
Son & Ferguson, Ltd., Nautical  
Publishers, 1953. - 288 s.: ill. kort  
Opstilling: Handel & Søfart.B.

The "Log of the Cutty Sark"

Basil Lubbock  
2. ed. Reprint- Glasgow: Brown,  
Son & Ferguson, Ltd., Nautical  
Publishers, 1954. - 332 s.: ill.  
Opstilling: Handel & Søfart.B.

The Opium Clippers

Basil Lubbock  
New. ed. Reprint- Glasgow :  
Brown, Son & Ferguson, Ltd.,  
Nautical Publishers,  
1953. - 392 s.: ill. kort  
Opstilling: Handel & Søfart.B.

Flugzeugträger Trägerflugzeuge  
Hans-Joachim Mau, Charles E  
Scurrall

Augsburg: Bechtermünz Verlag,  
1996. - 228 s.: ill.  
Opstilling: Krh.A.I.b.

SS Canberra 1957-1997

Neil McCart  
Cheltenham: Fan Publications,  
2007. - 144 s.: Ill.  
Opstilling: Handel og Søfart.E.

Historische Schiffe in Schleswig  
Holstein.: Vom Nydamboot zur  
Gorch Fock

Heide : Westholsteinische Ver-  
lagsanstalt Boyens & Co.. - 204 s.:  
ill. kort  
(Volkskundliche Sammlungen; 7)  
Opstilling: Skibbygning.A.V.

Bitter Victory: The Death of  
HMAS Sydney

Wesley Olson  
Annapolis: Naval Institute Press,  
2000. - 437 s.: Ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stille-  
havet

U-Boat Fact File: 1939-1945

Peter Sharpe  
Leicester: Midland Publishing  
Limited, 1998. - 224 s.: Ill.Kort.  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.

RN Trawlers

Gerald Toghill  
Liskeard: Maritime Books, 2003. -  
227 s.: Ill.  
Opstilling: Krh.A.I.a.2.  
Part One: Admiralty Vessles

Velkommen ombord på "Dan-  
nebrog"

Torry Lindstrøm. - 6 s.: ill.  
Opstilling: Krh.A.I.a.1.Dan-  
mark.Udklip.

RN Cruisers in Focus

Ben Warlow  
Liskeard: Maritime Books, 2003. -  
112 s.: Ill.

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

The Sinking of the USS Cairo

John C. Wideman

1. ed- Jackson, Missippissi: University Press of Missippissi, 1993.

- 139 s.: ill. kort

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

Live Oaking: Southern Timber for Tall Ships

Virginia Steele Wood

Annapolis: Naval Institute Press, 1981. - 206 s.: ill. kort

Opstilling: Skibbygning.H.

“We Were There”: The USS Indianapolis Tragedy

L. Peter Wren

Richmond: Wren Enterprises,

2002. - 246 s.: ill. kort

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

## **SØMANDSKAB, NAVIGATION m.m**

Nicholls's Seamanship and Nautical Knowledge for Second Mates',

Mates' and Master's Examinations

Charles H. Brown

18th Edition April 1949 Reprint-

Glasgow: Brown, Son & Ferguson, Ltd., 1949. -

710 s.: Ill. Kort.

Opstilling: Sømandsskab.D.II.

Lighthouses of New England

Donald W. Davidson

Edison, NJ: The Wellfleet Press,

1990. - 128 s.: ill.

Opstilling: Fyr- & Vagervæsen.B.

## **BJÆRGNINGSVÆSEN OG DYKNING**

Great Naval Disasters

Kit Bonner, Carolyn Bonner

Osceola: MBI Publishing, 1998. - 144 s.: Ill.

Opstilling: Bjærgningsvæs.C.

Cook's Cannon and Anchor: The

Recovery and Conservation of

Relics from HMB Endeavour

Dennis Callegari

Kenthurst: Kangaroo Press, 1994.

- 96 s.: ill. kort

Opstilling: Bjærgningsvæsen.B.

Forliste Krigsskibe: En Arkæologisk rejse gennem søkrigshistorien

James P Delgado

1. udg. 1. opl.- Værløse: Billesø &

Baltzer, 2003. - 254 s.: ill. kort

Opstilling: Bjærgningsvæsen.C.

Versunken in der Ostsee: Schiffe und Schätze auf dem Meeres-

grund

Günter Lanitzki

Herford: Koehlers Verlagsge-

sellschaft, 1993. - 150 s.: ill.

Opstilling: Bjærgningsvæsen.B.

World War One Channel Wrecks:

Vessels Lost in the English Chan-

nel 1914-1918

Neil Maw

Teddington, Middlesex: Underwa-

ter World Publications, 1999. -  
327 s.: Ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.b.2.L.

Die Grossen Schiffskatastrophen  
Niel Wilson  
1.udg.Leipzig: Neumann & Nürn-  
berger, 1998. - 96 s.: ill.  
Opstilling: Bjærgningsvæsen.C.

## DIVERSE

Lægebilen 2002 v. Flådestation  
Frederikshavn: Evaluering  
Frederikshavn: Ålborg: Nordjyl-  
lands Amt: Flådestation Frederik-  
shavn, 2003. - 21 s.  
Opstilling: Lægevæsen.A.

Slang - Søværnet - Kgl. Marine:  
Søværnet  
Leif Vanggård  
Hellerup, 2003. - 94 s.  
Opstilling: Søtraditioner

## STRATEGI OG TAKTIK

Measures of effectiveness for the  
information-age Navy: The effects  
of network-centric operations on  
combat outcomes  
Walter Perry  
Santa Monica: Rand Corp., 2002.  
- 152 s.: Ill. Kort.  
Opstilling: Krigskunst.L.

Militær ledelse: Fra Napoleon til  
Schwarzkopf  
Marco Smedberg  
København: Aschehoug, 2002. -  
320 s.: ill. kort  
Opstilling: Krh.A.

## VÅBENTEKNISKE- o.a. HÅNDBØGER m.v.

Seefart-Fibel des deutschen Jun-  
gen  
Herbert Preuss, Wilhelm Molitor  
München: J.F. Lehmanns Verlag,  
1941. - 96 s.: ill. kort  
Opstilling: Søtraditioner.- KUN  
TIL LÆSESAL

## ROMANER

The Pierhead Jump  
Ronald Bassett  
London: Pan Books, 1979. - 156  
s.  
Opstilling: Krh.B.II.d.

Up Periscope! and Other Stories  
Alec Hudson  
Facsimile udg. af 2 bøger udg.  
1943- Shrewsbury: Airlife Publ.,  
1992. - 248 s.  
Opstilling: Krh.B.II.d.

Corsair  
Dudley Pope  
London: Arrow Books, 1989. -  
240 s.  
Opstilling: Historie.G.



# Tidsskrift for Søværnen

oprettet 1827  
udgivet af Søe-lieutenant-Selskabet



## Redaktion:

Overarkivar Hans Christian Bjerg  
og Orlogskaptajn Klaus Bolving  
(ansv.)

Artikler, indlæg, der ønskes  
optaget i tidsskriftet, samt bøger,  
der ønskes anmeldt, sendes til

Tidsskrift for Søværnen  
Hans Chr. Bjerg  
Møllevej 4  
2970 Hørsholm  
email: [hcbjerg@post.tele.dk](mailto:hcbjerg@post.tele.dk)

Manuskripter bedes fremsendt  
i word pr. email eller på diskette.  
Evt. illustrationer fremsendes  
særskilt eller efter aftale.

## Ekspedition og annoncer:

Orlogskaptajn Hans Erik Juul  
Søe-lieutenant-Selskabet  
Overgaden oven Vandet 62 B  
1415 København K  
Tlf.: 32 95 99 54  
Fax: 32 95 99 53  
Giro: 2 04 77 64  
Email: [sls@post9.tele.dk](mailto:sls@post9.tele.dk)  
Abonnement tegnes  
ved henvendelse til ekspeditionen

## Trykkeri

Nørrebros Bogtryk  
[www.nbb.dk](http://www.nbb.dk)

ISSN 0040-7186

## Formål

Det er tidsskriftets formål at  
publicere artikler og indlæg  
vedrørende maritime forhold  
i almindelighed og Søværnet i  
særdeleshed.

Tidsskriftet er etableret 1827  
som Archiv for Søværnet og  
udsendes 6 gange om året .

Eftertryk er tilladt med tydelig  
kildeangivelse

## Søe-lieutenant-Selskabet

er et krigsvidenskabeligt selskab  
af søofficerer, oprettet 1784.

Selskabets hjemmeside:  
[www.sls.svn.dk](http://www.sls.svn.dk)  
Annoncer tegnes  
ved henvendelse til redaktionen

01179 KHC 830 000  
MARINENS BIBLIOTEK  
HENRIK GERNERS PLADS 1  
1439 KØBENHAVN K 0810 6117/28

# THALES

**THALES Underwater System**

**THALES Communication**

**THALES Nederland B.V.**


**THALES Optronics B.V.**

**THALES SAFARE**

**EuroTorp** 

---

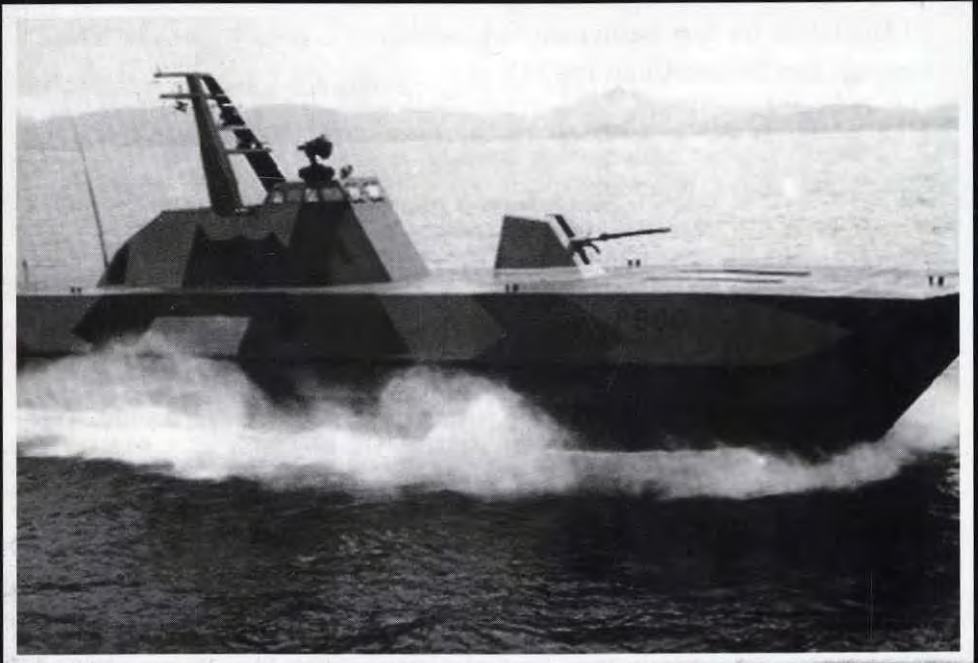
Roskildevej 8-10  
2620 Albertslund  
Tlf. 43 68 50 00  
Fax 43 68 50 50

 **geveke**  
**teknik**



# *Tidsskrift for Søværnen*

Nr. 6 · 2003 · 174. årgang



UDGIVET AF SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

# Tidsskrift for Søværnen

2003/6 \* 174.årg.

Redaktion: Hans Christian Bjerg og Klaus Bolving

## INDHOLD

Meddelelse fra redaktionen .....	357
Sea Power 2100. US Navy under forvandling <i>af T.L. Martinsen</i> .....	358
“Den nye i klassen er fra Tyskland” Udviklingstendenser i den tyske Bundesmarine <i>af Frank Trojahn</i> .....	370
Aix Roads 1809 Søkrigens sidste branderangreb .....	383
<i>af Per Jacobsen</i>	
Meddelelser fra Søe-lieutenant-Selskabet Formandens årsberetning for 219. forsamlingsår (Niels Mathiesen) .....	403
Det mener man i udlandet Et søforsvar for national sikkerhed og internationalt engagement .....	410
Boganmeldelse James P. Delgado: Forliste krigsskibe (Hans Christian Bjerg) .....	417
Marinens Bibliotek, erhvervelser november/december 2003 .....	421

**Redaktionen sluttet 30. december 2003**

**Forsiden:** Det norske krigsfartøj *Skjold*.  
En repræsentant for den navale transformation



## MEDDELELSE FRA REDAKTIONEN 2003/6

Med dette nummer af Tidsskrift for Søværnen afsluttes dettes 174. årgang. Redaktionen har i det år, der er gået, fået adskillige positive henvendelser vedrørende det nye lay-out. Specielt er vi glade for, at flere af disse henvendelser har været af kontant art, det vil sige i form af manuskripter eller tilsagn om artikler i den kommende årgang. Der er således allerede nu flere interessante bidrag på bedding til næste årgang, tidsskriftets 175., der jo er en slags jubilæumsårgang.

Som det fremgår af beretningen fra formanden for Søe-lieutenant-Selskabet andetsteds i dette nummer, har situationen omkring det fremtidige manglende tilskud til portoen på tidsskrifter, været drøftet i selskabets bestyrelse. Heldigvis medfører den stigende interesse for tidsskriftet, både abonnements- og annoncemæssigt, noget der vil gøre sig gældende fra den nye årgang, at vi formentlig kan klare os igennem uden en forhøjelse af abonnementet.

I de seneste par numre beskæftigede vi os med søværnets historie. I dette nummer bringes læserne til gengæld meget direkte ind i den transformation, der i disse år finder sted inden for det navale område, både med hensyn til opgaver, men også med hensyn til doktriner og materiel. Alt dette er så at sige blevet temaet for dette nummer med artikler om udviklingen i USA, Tyskland og Norge.

Mange af søkrigens principper og problemer ændrer sig dog ikke. Dette får vi stillet i perspektiv med en enkelt historisk artikel, hvori marinehistorikeren Per Jacobsen redegør for søkrigshistoriens sidste branderangreb i 1809.

På grund af mængden af tidsrelevant stof, der trænger sig på, har det atter været nødvendigt at udskyde nogle boganmeldelser, men de vil blive forsøgt publiceret i de kommende numre i den nye årgang 2004.

*Hans Christian Bjerg*

## SEA POWER 21 US NAVY UNDER FORVANDLING

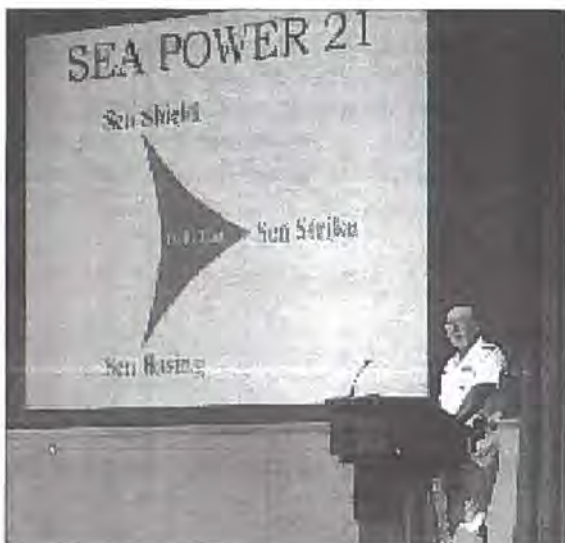
af orlogskaptajn T. L. Martinsen

*Forfatteren gjorde tjeneste i Washington D.C. som dansk repræsentant ved NATO Seasparrow Project Office 2000-2003, og havde lejlighed til at følge fremlæggelsen af Sea Power 21, den nyeste vision for US Navy i 2003. Redaktionen har bedt orlogskaptajn T.L.Martinsen om at give en kort oversigt over denne vision. Forfatteren gør nu tjeneste i Forsvarskommandoen.*

### Indledning

Sea Power 21 er en vision for US Navy's omdannelse (transformation) til et mere værnssfælles forsvar<sup>1</sup>, der hurtigt og effektivt skal kunne reagere ikke mindst mod den asymmetriske trussel, som USA og den vestlige verden står over for efter de mange terrorangreb i de seneste år.

Ophavsmanden til Sea Power 21 er Chief of Naval Operations (CNO), ADM Vernon Clark, men det er den amerikanske regering med forsvarsminister Rumsfeld i spidsen, der har pålagt alle i forsvaret samt en lang række civile institutioner at skulle "transformere" sig således, at alle kan indgå værnssfælles og udføre Network-Centric Warfare.



*Fig. 1  
CNO under præsentationen af Sea Power 21 i Newport.*

CNO fremlagde sin nye vision første gang den 12 JUN 2002 under et foredrag på US Naval War College i Newport, Rhode Island, og siden har US Navy i høj grad været sporet ind efter denne nye vision.

Siden afslutningen af den kolde krig har den amerikanske flåde udsendt en hel række strategiske koncepter for flådens nye rolle i en tid, hvor den for første gang stod uden en større maritim trussel. Det første i rækken var "From the Sea", der var et opgør med den hidtidige strategi fra den kolde krig, hvor USA stod klar til en frontal konfrontation med Sovjetunionen på alle verdenshavene. Dette koncept flyttede hovedvægten fra "Blue Water Warfare" til håndtering af mindre regionale konflikter, "Littoral Warfare". I 1994 udkom "Forward... from the Sea", der understregede behovet for at have flådestyrker deployeret i amerikanske interesseområder til at håndtere regionale konflikter. Siden hen er disse koncepter blevet fulgt op af bl.a. Joint Vision 2010 og Joint Vision 2020<sup>2</sup>. Fælles for alle koncepter har været, at de – som naturligt er – har været led i US Navy's forsøg på løbende at tilpasse flådens rolle og struktur til de ændrede, politiske forhold såvel i omverdenen som internt i USA. Samtidig må det dog tilføjes, at der i visse kredse har været en del mumlen om, at de mange koncepter, visioner eller "White Papers" ikke mindst har været et led i bestræbelserne for at sikre US Navy's andel af forsvarsbudgettet.

Senest er således Sea Power 21 kommet til, men i modsætning til tidligere ser den nye vision allerede ud til at være ved at blive implementeret i flåden. Her skal derfor gives en kort beskrivelse af Sea Power 21 og herunder en uddybelse af begreberne "Transformation" og "Network-Centric Warfare", som synes uløseligt knyttet til Sea Power 21, de andre værnsvisioner og koncepter samt ændringerne i store dele af USA's civile administration.

Artiklen er baseret på indhentede informationer, dels fra et symposium, der blev afholdt af Surface Navy Association i perioden 13 - 17 JAN 2003 i Washington D.C, dels fra US Navy Current Strategy Forum, afholdt på Naval War College i Newport Rhode Island 17 - 18 JUN 2003, diverse artikler om Sea Power 21 i bl.a. Proceedings samt samtaler med amerikanske officerer.

The Surface Navy Association blev stiftet i 1985 for at fremme kommunikationen mellem US Navy, erhvervslivet og de akademiske kredse, som interesserer sig for den amerikanske flådes fortsatte evne til at kunne

udføre overfladekrig. Deltagerne i symposiet var personel fra US Navy, medarbejdere fra US Congress, samt repræsentanter fra ambassader, den civile industri, universiteter og pensionerede officerer fra US Navy.

Symposiet gennemgik en status over flådens aktuelle tilstand indenfor materiel og personel, inkl. uddannelse, træning og moral. Flådens fremtid blev især belyst gennem en række indlæg fra flådens øverste ledelse.<sup>5</sup>

US Navy Current Strategy Forum er siden halvtresserne blevet afholdt en gang om året. På dette, det 54. i rækken, gennemgik CNO bl.a. behovet for at gennemføre Sea Power 21<sup>4</sup>.

### **Før Sea Power 21**

Som angivet i forbindelse med indledningen blev det amerikanske forsvar i 1984 pålagt at omdanne det tidligere helt værnsvise forsvar til et værnsvælles forsvar. Det gik imidlertid noget trægt. Værnene blev f.eks. pålagt at udarbejde planer for værnsvælles uddannelse og træning, men de enkelte værnsvs uddannelsesdirektiver blev ikke ændret, så den værnsvise uddannelse og træning fortsatte i større eller mindre grad som hidtil<sup>6</sup>. En undtagelse var, at man efter 1984 i højere grad udvekslede elever på de værnsvise forsvarsakademier (War College)<sup>6</sup>. Siden hen skete der ikke de helt store ændringer før Al Qaidas angreb på World Trade Center den 11. september 2001. Dette medførte en helt anderledes fokusering, fordi man nu erkendte at stå overfor en fjende, som den eksisterende forsvarsopbygning ikke var optimeret til at imødegå.

Begreberne "Transformation" og "Network-Centric Warfare" er nok for de fleste knyttet til regeringens direktiver til det amerikanske forsvar i tiden lige efter angrebene på World Trade Center og Pentagon. Selve ordet Transformation (omdannelse, omskabelse) er formentlig for en del et noget diffust udtryk. Selv folk højt placeret i det amerikanske forsvar har forskellige udlægninger af ordet og dets betydning<sup>7</sup>. Admiral Cebrowski,<sup>8</sup> der regnes for en af de reelle bagmænd og opfinder af begreberne og de aktiviteter, som de forskellige værn er i gang med for at indføre for at nå regeringens mål, beskriver Transformation som: "a process that shapes the changing nature of military competition and cooperation through new combinations of concepts, capabilities, people and organizations that exploit our nation's advantages and protect against our asymmetric vulnerabilities to sustain our strategic position, which helps underpin and stability in the world". Under sin briefing på Naval War College understregede han meget kraftigt, at den igangsatte omdannelse aldrig

kunne gøres færdig, men vil være en stadig proces, der skal tilrette ikke blot de enkelte værns doktriner, organisation, uddannelse, træning og udrustning, men hele den amerikanske administration, således at beslutningstagerne hurtigst muligt kan få et tilstrækkeligt overblik over situationen til at kunne indsætte den stærkest mulige styrke på det rette sted.

Network-Centric Warfare beskrives ofte som modsætningen til Platform Centric Warfare. Nogle beskriver det som en integrering af alle eller mange civile og militære sensorer, kommando- og kontrolsystemer, databaser samt våbensystemer. Formålet er hurtigt at akkumulere et samlet billede og løbende opdatere dette, for at alle led i kæden kan udnytte "Real-Time" oplysninger og dermed give det bedst mulige grundlag for at udføre opgaverne<sup>9</sup>. Hjertet i Network-Centric Warfare kan derfor siges at være det globale computernetværk, der anvendes til at binde elementerne sammen.

Mod en asymmetrisk fjende er det ofte overordentlig svært at finde det Center-of-Gravity, hvor man skal sætte ind for at knuse ham. Derfor er det yderst vigtigt, at man hurtigt kan samle alle tilgængelige oplysninger fra både militære og civile systemer.

### **Sea Power 21<sup>10</sup>**

CNO forklarer betydningen af sin vision med erfaringerne fra 11. september, hvor han understreger, at denne nye fare vil betyde tilbagevendende kriser, der kan/vil opstå med meget kort varsel og med meget få informationer om omfang, sted og intensitet. Samtidig vil den type angreb kunne ske under anvendelse af såvel konventionelle våben som ABC-våben. Fremtidige fjender vil søge at true både USA og allierede ved bl.a. at søge at hindre deres adgang til vitale områder og ved direkte angreb på USA. For at imødegå denne trussel må US Navy effektivisere og øge sin styrke ved at tilkæmpe sig informationsoverlegenhed og finde nye veje til at effektivisere evnen til at udføre sine traditionelle opgaver: "Sea Control, Power Projection, Strategic Deterrence, Strategic Sealift and Forward Presence".

Sea Power 21 og de underliggende koncepter består meget kort fortalt af 4 hovedelementer:



Fig. 2. Skematisk forklaring af Sea Power 21

- **Sea Strike** er et udvidet koncept for maritim styrkeprojektion, der med anvendelse af den nyeste teknologi indenfor kommunikationsnetværk, præcision og stealth skal øge flådens operative rækkevidde, udholdenhed og effektivitet. Konceptet skal give den værnssfælles styrkechef et bredt spektrum af våben, der kan anvendes situationsbestemt spændende fra langtrækkende præcisionsangreb, indsættelse af specialstyrker til hurtig indsættelse af landstyrker. Udover en forventet indførelse af nye våbentyper som f.eks. supersoniske missiler og Electromagnetic Rail Guns<sup>11</sup> forventes konceptet at give US Navy en informationsoverlegenhed, der vil dominere operationsområdet og imødegå fjendtlige modangreb og afsløre hans skjulesteder.
- **Sea Shield** er et helt nyt koncept, der skal forbinde flådens eksisterende og fremtidige forsvarskapaciteter med bl.a. det nyoprettede Home Land Defense, m.h.p. at opbygge et mere effektivt forsvar for det amerikanske fastland samt for allierede landes territorier og joint enheder. Nogle af de vigtige nye elementer er det projekterede Littoral Combat Ship (LCS), der på samme måde som *Flyvefisken*-kl. skal

kunne skifte roller afhængig af situationen, bl.a. med øget brug af UAV'er og undervandsdroner. Herudover vil flådens evne til Theater Air and Missile Defense (TAMD) være en meget central del af Sea Shield.

- **Sea Basing** er en integration af flådens støttefunktioner i baglandet og de sejlene faciliteter. Formålet er at give den værnsfælles chef bedre kommando og kontrolforhold, øget ildstøtte og søbåren logistik, der ikke vil være nær så sårbar som opbygning af en landbaseret i operationsområdet. Herudover vil det frigøre ressourcer, der ellers skulle have været afsat til bevogtning af den logistiske støttestruktur i baglandet.

Forcenet er den arkitektur, som forbinder de ovennævnte tre elementer og integrerer besætninger, våben, sensorer, kommando og kontrolnetværk samt de enkelte platforme i et fuldt udbygget netværk. Forcenet vil således være US Navy's plan for at virkeliggøre kravene til at kunne udføre "Network-Centric Warfare"

Cheferne for Second og Third Fleet har fået ansvaret for at lede implementeringen af Sea Strike, Sea Shield og Sea Basing og har fået tidsfrister for de første planer for implementering allerede i år.

Herudover er der indført tre støtteinitiativer, der skal medvirke til at realisere Sea Power 21:

- **Sea Trial** vil være en kontinuerlig proces, der skal afprøve koncepter og nye teknologier ved at fokusere på "wargaming", eksperimenter og øvelser. Chefen for US Fleet Forces Command er blevet udpeget til at lede denne del af Sea Power 21.
- **Sea Interprice** kaldes det initiativ, der skal analysere og optimere flådens struktur og organisation, således at den på den meste rentable måde vil kunne tilpasses den nye vision. Man fokuserer bl.a. på at reducere skibsbesætninger ved øget brug af ny teknologi. Sea Interprice ledes af Vice Chief of Naval Operations.
- **Sea Warrior** skal udvikle et nyt personeluddannelsessystem, der både skal sikre velkvalificerede søfolk til at virke i overensstemmelse med den nye vision, men også skabe et mere fleksibelt og åbent karriereforløb for den enkelte. Herudover skal uddannelse og træning effektiviseres bl.a. vha. interaktive computersystemer. Chefen for US Naval

Personnel and Commander Naval, Education and Training Command er udpeget til at lede Sea Warrior.

Sea Power 21 vil blive implementeret med et nyt koncept, kaldet "Global Concept of Operations", der bl.a. medfører en ny styrkestruktur og kommer til at bestå af 37 selvstændige Strike Groups:

- 12 Carrier Strike Groups, hver bestående af et hangarskib med overfladeeskorteskibe og ubåde til indsættelse i krise- og krigsområder.
- 12 Expeditionary Strike Groups, opbygget omkring flådens amfibiehangarskibe med eskorteskibe og ubåde til indsættelse i mindre stressede operationer.
- 9 Missile-Defense Surface Action Groups til "Homeland Defense" samt missilforsvar af allierede og indsatte styrker i et oversøisk operationsområde.
- 4 Trident (Ohio-kl) ubåde, ombygget til at affyre tomahawkmissiler og indsætte specialstyrker<sup>12</sup>.

Det angives, at den nye styrkeformering skal sikre mulighed for at opstille en tilstrækkelig styrkeformering i fire operationsområder, kunne udkæmpe to samtidige regionale konflikter og hurtigt kunne vinde en af disse konflikter.

#### **Status for Sea Power 21 og US Navy**

"CNO Guidance for 2003"<sup>13</sup>, kaldet "Achieving Sea Power 21", opstiller en prioritering af hvilke elementer af Sea Power 21, der skal nås i 2003. Disse er bl.a.:

- Udvikle en plan for indførelse af Sea Strike, Sea Basing, Sea Strike og Forcenet.
- Standardisere eksisterende koncepter, der støtter Sea Power 2001.
- Udvikle et koncept for udvidet sø- og kystnært søhærsdømmende indenfor Sea Shield,
- Deployere et søbaseret ballistisk missilforsvar inden udgangen af 2004
- Opstille forslag til maksimering af interoperabilitet med alliancepartnere med f.eks. Coalition-Wide Area Network (COWAN) og relevante NATO-systemer.

Udviklingen af Sea Power 21 fra vision<sup>14</sup> til et nye koncepter og doktriner for US Navy er i hovedsagen lagt ud til flådens operative enheder. De planlagte forsøg med Sea Power 21 under Sea Trial vil aldrig kunne betragtes som færdige. Flåden vil fortsat eksperimentere og afprøve nye



ideer, koncepter og udstyr m.h.p. en fortsat optimering af flådens kapacitet. I samme dokument opstiller CNO de strategiske mål for det 21 århundrede, hvor første prioritet er at vinde krigen mod terrorismen.

CNO fastslog under sit indlæg på Current Strategy Forum i juni, at Sea Power 21 nu ikke længere bare var en vision. Nu er det en køreplan for en fuld indførelse af værnsfælles Network-Centric Warfare i US Navy. Han understregede, at de forskellige tiltag i Sea Power 21 allerede havde givet store resultater. Den havde bl.a. givet US Navy langt flere sejldage med færre enheder pga. bedre planlægning af dokophold og udskiftning af skibsbesætninger i operationsområdet. Under forberedelserne til operation Iraqi Freedom kunne man således for første gang have indsat op til otte hangarskibsgrupper på samme tid<sup>15</sup>.

Man kan hævde, at Sea Strike ikke er noget specielt nyt for US Navy – at det bare er en anden overskrift for den evne, US Navy bl.a. har vist under f.eks. de første kampe i operation Enduring Freedom, hvor 80% af US Navy's mål først blev udpeget, mens de hangarskibsbaserede fly var i luften på vej ind i Afghanistan<sup>16</sup>.

Sea Basing synes heller ikke at rumme særlig megen nytænkning, da det egentlig også blot er en anden betegnelse for en kapacitet, som US Navy allerede besidder, og som de udviklede i forbindelse med operationer i Stillehavet under den anden verdenskrig.

Sea Shield derimod er noget helt nyt, fordi det bl.a. v.h.a. Forcenet skal munde ud i et integreret luft-, overflade- og undervandsbillede til brug for såvel den indsatte styrke i operationsområdet som for berørte elementer og hovedkvarterer i USA og/eller andre deltagende nationer.

### **Kritik af Sea Power 21**

Den kraftigste kritik af Sea Power 21 er indtil nu kommet fra Mr. Ronald O'Rourke, der arbejder for US Congress Research Center. Selvom han anså Sea Power 21 for at være en fornuftig vision for US Navy's del af et fremtidigt joint forsvar med kapacitet til at udføre Network-Centric Warfare, mente han samtidig, at flåden ikke havde fremlagt den tilstrækkelig klart, f.eks. efterlyste han klar besked om, hvor langt flåden var nået i dag og stillede disse retoriske spørgsmål:

Hvor er US Navy på vej hen?

Hvorfor er det vigtigt for US Navy at foretage disse ændringer?

Hvor kan midlerne bedst anvendes?

Han kritiserede også flådens planer med det nye skibsprojekt, Littoral Combat Ship (LCS), fordi flåden aldrig har fremlagt en analyse af behovet for eller udarbejdet operative krav for disse skibe. OPNAV<sup>17</sup> har blot fundet midler fra andre projekter til at forske i den nye skibstype. Endelig kritiserede han kraftigt flådens valg af våben til Naval Fire Support (ildstøtte) på større afstand. Hans argument var, at det nye krydsermissil, Tactical Tomahawk, koster ca. 25 gange mere end en JDAM, som flyvevåbnet kan aflevere lige så præcist<sup>18</sup>.

På US Current Strategy Forum var der ligeledes en del kritik. Enkelte officerer var meget kritiske mod Sea Power 21, men den blev ikke særlig konkret motiveret, så det kan være en udløber af velkendt modstand mod forandringer. Flere indlæg udtrykte lettere bekymring over økonomien, specielt med flådens ambitioner om at forøge antallet af flådeenheder fra de nuværende ca. 300 til 375 skibe. Deres argumenter var følgende:

- stigende underskud på statsbudgettet,
- de netop indførte skattelettelser,
- fortsat stor konkurrence om midlerne mellem værnene og det nyoprettede Home Land Defense,
- kommende store udgifter til et udvidet sundhedssystem med delvis gratis medicin,
- modstand mod den igangværende proces fra højtstående embedsmænd og officerer.

Et spændende, kontroversielt spørgsmål, som desværre ikke rigtig blev kommenteret, var, hvorfor USA's forsvar arbejder hen imod et større værnssfælles samarbejde og samtidig opretholder to hære (US Army og US Marine Corps), to flåder (US Navy og US Coast Guard) og tre flyvevåbner (US Air Force, US Navy Air Force og US Marine Corps Air Force)?

### **Konklusion**

Sea Power 21 kan nok bedst karakteriseres som en evolutionær proces, der skal forbedre US Navy's evne til asymmetrisk krigsførelse efter angrebet på USS Cole og World Trade Center. Visionens delkoncepter, Sea Strike, Sea Basing og Sea Shield kan måske hævdes ikke at rumme særlig megen nytænkning, men når de kombineres med Forcenet er det noget nyt, der virker særdeles robust og effektivt.

Visionens stærkeste kort synes at være den store vægt, man har lagt på Sea Trial. Netop denne proces med at afprøve alle nye våbentyper, platforme, skibsbemanning, måder at operere på o.s.v. viser, at US Navy har mulighed for at tilpasse en helt ny doktrin for flådens værnsfælles anvendelse. Sea Power 21 virker som en fornuftig plan, fordi man allerede inden den spæde start har erkendt, at verden skifter karakter så hurtigt, at man aldrig kan nå et endeligt mål, men hele tiden må eksperimentere og videreudvikle alle dele af visionen.

I én henseende kan planen imidlertid få nogen slagside, og det er i forbindelse med allierede nationers samarbejde med US Navy i internationale operationer. Øvrige nationer får stadig sværere ved at få råd til at følge den amerikanske udvikling, så medmindre CNO's direktiv om at identificere realiserbare løsninger på dette punkt lykkes, kan det få alvorlige konsekvenser for andre nationers muligheder for deltage og støtte USA i fremtidige internationale operationer.

CNO's vision synes endvidere noget ensidigt at fokusere på kampen mod terrorismen. Terrorister skal nok bekæmpes med et bredt spektrum af våbensystemer, men samtidig at kræve flere større enheder til flåden i stedet for f.eks. flere specialstyrker, UAV'er osv., virker ikke som nytænkning, snarere som en udløber af den gamle værnsrivalisering, der gik ud på at skaffe flest mulige midler til eget værn.

Der bygges f.eks. stadigvæk *Aegis*-destroyere af *Arleigh Burke*-kl samt store atomdrevne ubåde i stort tal. Når man ser på US Navy's rolle i de sidste mange krige tilbage fra den første gulfkrig, så har konventionelle kampskibe ikke haft den helt store rolle at spille. Det havde virket lidt mere overbevisende, såfremt Sea Power 21 også havde argumenteret for maritime trusler, som kunne berettige en forøget styrkestruktur, eller anvist en mere balanceret styrkeopbygning, fokuseret på de trusler, som omtales.

Selvom nogle vil hævde, at Sea Power 21 måske ikke kan karakteriseres som værende et dramatisk skift for US Navy, så synes det imidlertid at være det første koncept, som reelt føres ud i livet. Tidligere koncepter som "From the Sea" og senere koncepter havde ganske vist også opstillet både mål og delmål, men de blev aldrig rigtigt implementeret. Og på trods af visse kritikeres frygt for økonomien, så tyder det på, at Sea Power 21 har flere sikkerhedsventiler, der vil kunne justere implementeringen i forhold til den skiftende trussel og de politiske og økonomiske realiteter i USA.

Sea Power 21 synes derfor at fremstå som en sund plan for, dels US Navy's forsøg på løbende at kunne tilpasse sig en tid med hastigt skiftende trusler, dels for at flåden tilføres kapacitet til at udføre Network-Centric Warfare i et værnsfælles miljø.

## Noter

- <sup>1</sup> *Det amerikanske forsvar blev allerede i midten af 80-erne pålagt at blive mere værnsfælles efter den såkaldte "Goldwater-Nichols Act".*
- <sup>2</sup> *Joint Vision 2010 og Joint Vision 2020 var udgivet af Chairman of the Joint Chiefs of Staff og dermed en vision for alle værn.*
- <sup>3</sup> *VADM Tim LaFleur, Commander, Naval Surface Force US Pacific Fleet, RADM Terry Etnyre, Commander Naval Surface Force US Atlantic Fleet, VADM Philip Balisle, Commander Naval Sea Systems Command, VADM Kevin Green, OPNAV, N3/N5, VADM Michael Mullen, OPNAV, N8, VADM John Nathman, OPNAV, N7, RADM Patrick M Stillman, Program Executive Officer for Coast Guard Deep Water Program, MGEN James Battagilini, USMC Director, OPNAV N75B og VADM Richard Mayo, Commander Navy Network Command*
- <sup>4</sup> *Herudover var der indlæg fra direktøren fra "Department of Defense Transformation Office", tidligere admiral Cebrowski, professor Thomas Barnett og mange flere.*
- <sup>5</sup> *Capt. Jim Shannon, US Navy, NATO Seasparrow Project Office.*
- <sup>6</sup> *Hvert værn har et War College, hvis niveau efter danske forhold nok bedst kan sammenlignes med Forsvarsakademiets Stabskursus II.*
- <sup>7</sup> *Både CNO og en anden af foredragsholderne berettede, at Rumsfeld under operationerne i Afghanistan udtalte sig i retning af følgende: "Transformation er f.eks. når en "special force kombattant", siddende på hesteryg sammen med lokale stammekrigere, via sin bærbare PC og en radio koordinerer fly- og missilangreb mod fjendens positioner i nærheden".*
- <sup>8</sup> *Admiral Cebrowski har i flere artikler bl.a. i Proceedings tilbage i 1998 beskrevet, hvordan mange større civile firmaer i USA har slået deres interne computernetværk sammen med andre ikke konkurrerende firmaer og institutioner og herved mangedoblet deres overblik, dels over det omkringliggende marked, dels fået en løbende real-timeopdatering af deres egen situation. Disse netværk har mangedoblet deres indtjening og reddet mange firmaer fra konkurs. <http://usni.org/Proceedings/Articles98/PRO-cebrowski.htm>.*
- <sup>9</sup> *Sammenskrivning fra diverse briefinger og artikel om Sea Power 21 fra Proceedings oktober 2002.*
- <sup>10</sup> *Forsøg med småkalibrede kanoner er faldet heldigt ud, men man mangler endnu at bygge og teste 5" og 6" kanoner til enheder som f.eks. de nye planlagte destrøvere kaldet (DDX). Projektillerne fra disse nye og større kanoner vil i nogen grad kunne erstatte Tomahawkmissilet og vil således være langt billigere at anvende mod mål på land.*

<sup>10</sup> Hver SSGN vil få en samlet kapacitet på op til 154 taktiske missiler og plads til en specialstyrke på 102 mand.

<sup>11</sup> [www.chinfo.navy.mil/navpalib/cno/clark-guidance2003.html](http://www.chinfo.navy.mil/navpalib/cno/clark-guidance2003.html)

<sup>12</sup> Vision - koncept- doktrin: disse begreber har vel egentlig ofte givet anledning til usikkerhed. Diskussionsdeltagere tillægger dem af og til forskellige værdier; som uvægerlig besværliggør enhver diskussion og forståelse af andres synspunkter. Når disse begreber anvendes i denne artikel vil det imidlertid være i henhold til følgende definitioner iht. Politikens Nudansk Ordbog 2001: vision (..en ideal eller klog forestilling om fremtiden.. p.1234), koncept (.. en plan som beskriver de grundlæggende træk ved et projekt el. produkt.. p. 591), doktrin (..programerklæring, som danner grundlag for handling, fx redegørelse for et lands forsvar .. p. 228)

Med andre ord kan Sea Power 21 siges at være et fremtidssyn, der forsøger at beskrive, hvorledes US Navy kan eller bør omdannes til at kunne imødegå fremtidens udfordringer; mens den mere praktiske udformning af visionen beskrives i en række koncepter, der således er planer; der beskriver US Navy's overordnede måde at operere på, hvor doktrinen er den mere detaljerede beskrivelse af, hvordan en given ting udføres. Krigsførelsens niveauer; strategisk, operativt og taktisk niveau er ikke medtaget her; men de tre begreber – vision, koncept og doktrin – kan i princippet anvendes på alle niveauer.

<sup>13</sup> Admiral Vernon Clark, US Navy War College, 18 JUN 2003.

<sup>14</sup> Til sammenligning anvendtes typisk ca. 10 fly pr. mål under Desert Storm i 1991. Det tilsvarende tal nu faldet til to fly pr. mål.

<sup>15</sup> Office of the Chief of Naval Operations.

<sup>16</sup> Ronald O'Rourke nævnte ikke, at US Navy og Royal Navy har indgået et samarbejde om udvikling af et nyt Tomahawk-lignende missilsystem, kaldet "Affordable Weapon". Man er i øjeblikket i fuld gang med de afsluttende testskydninger, og missilsystemet forventes operativt i løbet af 2005. Missilet har på flere områder de samme karakteristika som Tomahawkmissilet, om end det flyver noget langsommere, og krigshovedet er noget mindre. Systemet er udelukkende bygget af COTS-produkter, hvilket holder den forventede missilpris nede på ca. \$65.000. Missillauncheren er en ombygget 20' container med plads til 40 missiler. Prisen for launcheren opgives til ca. \$40.000.

## **”DEN NYE I KLASSEN ER FRA TYSKLAND...” UDVIKLINGSTENDENSER I DEN TYSKE BUNDESMARINE**

**Af kommandørkaptajn Frank Trojahn**

*Forfatteren forretter tjeneste som stedfortrædende forsvarsattaché og marineattaché ved Den Kgl. Danske Ambassade i Berlin. Artiklen indledes med en kort beskrivelse af udviklingen af tysk forsvar siden genforeningen i 1990. På denne baggrund tegnes et aktuelt billede af den tyske marine efterfulgt af udviklingstendenser inden for denne. Derefter beskrives projektet K-130, ”den nye i (korvet)klassen”. Beskrivelsen af de nye korvetter indledes med et kort tilbageblik på korvetten som skibstype i de skiftende tyske flåder. I perioden 2007-2009 vil den tyske marine modtage fem af disse korvetter, der skal afløse torpedobåde af typen 143-kl. og 148-kl., hvoraf de ældste har været operative i næsten 30 år.*

### **Indledning**

Tysk forsvar har været under konstant forandring siden genforeningen i 1990. Den 3. oktober 1990 blev de tidligere væbnede styrker i Østtyskland (Nationale Volksarmee, NVA) opløst, og personellet, materiellet samt etableringerne blev bogstaveligt talt i løbet af natten til den 4. oktober overført og integreret i Bundeswehr. I det efterfølgende år blev hovedparten af de ca. 170.000 ansatte i NVA afskediget<sup>1</sup>, mange militære etableringer i de nye delstater blev lukket, og den overvejende del af det tidligere østtyske materiel blev enten destrueret, solgt eller overdraget til andre nationer eller hjælpeorganisationer.

Samtidig med de store omvæltninger i de væbnede styrker i starten af 1990’erne begyndte det tyske internationale engagement. I 1991 deltog tyske enheder i minerydningsoperationer i Golfen, og fra 1992 deltog tyske fregatter og MPA i flådeoperationerne i Adriaterhavet. Men først med forfatningsdomstolens dom af 12. juli 1994, der bemyndiger regeringen til at indsætte tyske styrker i operationer i udlandet, var grundlaget skabt for et mere aktivt tysk internationalt engagement. To forudsætninger skulle imidlertid være opfyldt. For det første skulle operationerne gennemføres i NATO, WEU, FN eller OSCE-regi. For det andet skulle der foreligge et mandat fra FN’s Sikkerhedsråd samt Forbundsdagens godkendelse. Efter forfatningsdomstolens afgørelse har Tyskland langsomt udskiftet tilbageholdenheden i sikkerhedspolitikken fra den kolde krig med en betydeligt mere aktiv linie. Tyske enheder har efterfølgende deltaget i en lang række operationer, først og fremmest på Balkan og i

Afghanistan. Siden 2002 ledes de tyske militære bidrag i internationale operationer fra et værnssælles hovedkvarter i Potsdam, det såkaldte "*Einsatzführungskommando*".

Den seneste reform af Bundeswehr blev iværksat i juni 2000 af daværende forsvarsminister R. Scharping (SPD). Efterfølgeren – Dr. P. Struck (SPD) – besluttede i december 2002 at justere reformen, der på en række områder ikke havde indfriet forventningerne. De forventede indtægter fra afhændelsen af en række etableringer udeblev, lige som de forventede besparelser som følge af udlicitering af en række opgaver til det civile erhvervsliv var mindre end forventet. Reformen var med andre ord underfinansieret. Det overordnede formål med den af Struck besluttede justering er atter at bringe mål og midler i balance. For at skabe det nødvendige økonomiske råderum besluttede Struck – i et første skridt – at justere en række beslutninger på materielområdet, herunder indkøb af færre nye transportfly af typen A400M end oprindeligt planlagt, færre våben til de nye kampfly af typen EUROFIGHTER mv. I et andet skridt besluttede forsvarsministeren i februar 2003 at fremskynde udfasningen af forældet materiel samt materiel, der udelukkende havde en funktion i det traditionelle territorialforsvar. Ved at fremskynde udfasningen af bl.a. luftforsvarssystemerne HAWK og ROLAND samt et større antal kampvogne af typen LEOPARD tilstræbes i de kommende år en kraftig reduktion i driftsomkostningerne. Provenuet af de sparede driftsmidler skal skabe grundlaget for en stigning i materielinvesteringerne.

Af særlig (maritim) interesse blandt de seneste vedtagne tiltag er beslutningen om, inden udgangen af 2005 at overføre de tyske marinefly af typen TORNADO til flyvevåbnet og dermed opløse "*Marinefliegergeschwader 2*" i Tarp/Eggebeck. Overførslen af flådeflyene muliggør udfasning af op til 80-90 ældre TORNADO-fly andetsteds i flyvevåbnet i de kommende år. Herudover blev det bl.a. besluttet at udfase de 10 tyske torpedobåde af typen 143-kl. inden 2005. Indtil udfasningen anvendes kun de mest nødvendige midler til vedligeholdelse, reparationer mv.

I maj d.å. udgav Forsvarsministeriet de såkaldte forsvarspolitiske retningslinier for udviklingen af tysk forsvar i de kommende år ("*Verteidigungspolitische Richtlinien*"). Heri understreger forsvarsministeren, at international konfliktforebyggelse og krisestyring vil være styrende for strukturen og materiellet i tysk forsvar fremover. Selvom Tyskland ikke længere er udsat for en konventionel militær trussel, skal evnen til at

opbygge et effektivt forsvar af tysk territorium i løbet af en overskuelig periode imidlertid bevares. Herudover skal forsvaret være i stand til – i samarbejde med andre statslige myndigheder – at deltage i antiterrorberedskabet i Tyskland. Af hensyn til evnen til hurtigt at kunne genopbygge et troværdigt territorialforsvar samt eventuelle indsatser i Tyskland som følge af terrortruslen er en tilpasset værnepligt uomgængelig, jf. forsvarsministeren.

Sammenfattende er følgende kurs afstukket for udviklingen af tysk forsvar i de kommende år

- Udviklingen hen imod et egentligt indsatsforsvar fortsættes.
- De militære kerneopgaver styrkes. Unødvendige kapabiliteter og strukturer afskaffes.
- Højt beredskab, mobilitet og interoperabilitet prioriteres.
- Det samlede forsvar – ikke de enkelte værns bidrag – skal være i fokus.
- Multinationalitet, arbejdsdeling og rollespecialisering tilstræbes, hvor det er hensigtsmæssigt og muligt.

### Marinen – en status

Den tyske marines overordnede organisation består af en marinestab i Forsvarsministeriet under ledelse af "*Inspekteur der Marine*", der refererer direkte til forsvarsministeren<sup>2</sup>, samt de to søjler "*Flottenkommando*" i Glücksburg og "*Marineamt*" i Rostock. Førstnævnte udgør sammen de underlagte flotiller den operative struktur, mens sidstnævnte er ansvarlig for personel-, materiel- og logistiske forhold (støttestrukturen).

Den samlede tyske marine inkl. kommandomyndigheder, støttestruktur, skoler mv. omfatter i fredstid knap 25.000 soldater. Flåden består af følgende operative enheder: 82 store og små overfladeenheder, 14 ubåde samt 114 fly og helikoptere. Sammensætningen og dimensioneringen af store dele af den tyske marine har grundlæggende stadig udgangspunkt i NATO's behov fra Den kolde Krig. Som eksempel herpå kan nævnes et forholdsvis stort antal ældre torpedobåde, FBA samt en stor minelægningskapacitet.

Marinens nye enheder – først og fremmest de fire fregatter af 123-kl. (*Brandenburg*-kl.), de to logistiske støtteskibe af 702-kl. (*Berlin*-kl.) samt de tre nye AAW-fregatter af 124-kl. (*Sachsen*-kl.) – er konciperet til indsats i såkaldte "*Einsatzgruppen*", der kan sammensættes alt efter opgavens karakter<sup>3</sup>. De nye fregatter af Sachsen-kl. leveres fra værftet i perioden 2003-2005 og skal afløse de ældre destroyere 103B-kl. (*Lütjens*-



kl.), hvoraf sidste enhed blev udfaset med udgangen af 2003. Det nyeste overfladeskibsprojekt – K-130 – beskrives nærmere nedenfor.

For så vidt angår ubådsflåden blev der i 1994 indgået kontrakt om bygning af fire ubåde af 212A-klassen. I 1996 blev kontrakten udvidet til også at omfatte to ubåde til den italienske flåde. Der er tale om forholdsvist store ubåde med et deplacement på ca. 1.500 t, og de er dermed ca. tre gange så store som 206A-klassen, hvoraf der findes 12 i den tyske "Ubootflotille". Fremdrivningssystemet i 212A-klassen er baseret på Fuel Cell teknologien (Air Independent Propulsion), hvilket muliggør neddykkede operationer i uger og ikke i dage, som det er tilfældet med de nuværende ubåde. Den første ubåd af 212A-kl. gennemgår for tiden et større testprogram i Skagerrak og Østersøen og forventes operativ i april 2004. Samtlige seks ubåde under kontrakt forudses afleveret til henholdsvis den tyske og den italienske flåde inden udgangen af 2006. Fra den tyske marines side ønskes yderligere fire bygget. Sidstnævnte er der ikke taget politisk stilling til.

Store dele af den tyske marine er for tiden engageret i operationer uden for det regionale område, herunder først og fremmest i Operation Active Endeavour i den østlige del af Middelhavet samt i de meget omfattende flådeoperationer ved Afrikas Horn i rammen af Operation Enduring Freedom. I sidstnævnte operation har man fra tysk side siden januar 2002 bidraget med skiftende flådebidrag bestående af såvel fregatter, torpedobåde, støtteskibe, MPA og helikoptere. For så vidt angår Operation Active Endeavour har man fra tysk side tillige deltaget i operationerne i Gibraltarstrædet (STROG). Ud over nævnte operationer deltager den tyske marine i national og international øvelsesvirksomhed, i den periodevis formerede tysk/franske flådestyrke samt i NATO's stående flådestyrker. Den tyske marine er permanent repræsenteret i såvel STANAVFORLANT, STANAVFORMED (tysk chef siden september 2003), MCMFORNORTH og MCMFORSOUTH (tysk chef siden maj 2003).

Foruden de beskrevne traditionelle maritime opgaver har den tyske flåde i flere måneder stillet personel til rådighed i forbindelse med bevogtningen af amerikanske militære installationer i Sydtykland med baggrund i Irak-konflikten<sup>4</sup>. Som en konsekvens heraf har man i perioder måttet henlægge store dele af enhederne i "Flotille der Minenstreitkräfte" og "Schnellbootflotille" i henholdsvis Olpenitz og Warnemünde.

Det omfattende aktivitetsmønster har stillet flådeledelsen overfor en række udfordringer:

- Større overfladeenheder udsendes i op til seks måneder af gangen. Operation Active Endeavour og Operation Enduring Freedom har derfor først og fremmest belastet besætningerne på fregatter og støtteskibe. I flere tilfælde har fregatter i en 12-måneders periode været udenfor basehavn i 250 - 300 dage.
- Det store engagement ved Afrikas Horn har bevirket en forholdsvis kraftig nedslidning af materiellet, især for så vidt angår de tyske MPA.
- Grundet de omtalte periodevise henlæggelser af torpedobåde og MCM-enheder mangler en del af disse besætninger øvelsesrutine. Tilsvarende gør sig i nogen grad gældende for de ved Afrikas Horn indsatte fregatter, der kun i begrænset omfang kan træne de klassiske Warfare Areas, især AAW og ASW.
- Ligesom i Danmark må værnepligtigt personel ikke deltage i internationale operationer, hvorfor der forud for hver udsendelse skal foretages udskiftninger i besætningerne i det omfang det berørte personel ikke vælger at tegne en kontrakt.

Omvendt har det tyske engagement givet en række positive erfaringer:

- Deltagelsen i Operation Enduring Freedom har givet værdifulde erfaringer for så vidt angår ledelse af flådestyrker på CTF- og CTG-niveau samt med det omtalte "*Einsatzgruppen*"-koncept. Hertil kommer erfaringer inden for det logistiske område i forbindelse med operationen, herunder anvendelse af en tender som udgangspunkt for den landbaserede logistik samt indsættelse af de nye logistiske støtteskibe af *Berlin*-kl.
- Operationerne med torpedobåde ved Afrikas Horn har vist, at det er muligt at operere med mindre enheder uden for regionalområdet, og at ekspertisen inden for området "*Littoral Warfare*" er efterspurgt. Blandt andet med baggrund i disse erfaringer har den tyske flåde siden den 1. oktober 2003 bidraget med tre torpedobåde samt et støtteskib i NATO-flådeoperationerne ved Gibraltar.
- Fokus på området Force Protection.

### Marinen – udviklingstendenser

Helt i overensstemmelse med de tidligere omtalte forsvarspolitiske retningslinier har den tyske flådeledelse ved flere lejligheder givet udtryk for, at marinen fremover i langt højere grad skal opfatte sig som en integreret del af Bundeswehr. Det af flådeledelsen hyppigt anvendte begreb – "*Maritime Fähigkeiten der Bundeswehr*" – understreger, at "*jointness*" fremover vil stå i centrum. Især samarbejdet med hæren vil blive centralt, og da dette først og fremmest vil finde sted i det kystnære område, vil især kapaciteterne i denne henseende blive styrket. Dette søges først og fremmest gjort med K-130 projektet.

Fra marinestabens side har man endvidere ved flere lejligheder udtalt, at man fremover hellere vil tale om flådens bidrag i fremtidige operationer i form af "*Enabling Capabilities*" end som leverandør af de klassiske "*Warfare Areas*" (ASW, AAW, MW mv.). Med andre ord, at flåden skal være medvirkende til at skabe forudsætningerne for den samlede operations succes. Af denne årsag tillægges strategisk søtransport stor betydning. Dels i form af bestræbelser på at etablere rådighedskontrakter med civil skibstransportkapacitet, og dels ved at tematisere projektet "*Einsatztruppenunterstützungsschiff*" som et værnssfælles foretagende. Sidstnævnte, der i store træk kan sammenlignes med de hollandske troppe-transportskibe af *Rotterdam*-klassen, har tidligere været bragt på banen uden at opnå den fornødne opbakning fra politisk side.

På materielsiden har man allerede truffet en række beslutninger, der vil have indflydelse på sammensætningen af den tyske flåde i de næste 20-30 år. Dels anskaffelse af de tidligere omtalte nye ubåde og fregatter, der vil blive leveret i de kommende år. Dels beslutningen om at indføre nye helikoptere af typen NH-90 (Navy) til afløsning af Sea Lynx og Sea King helikoptere samt afgørelsen om at gennemføre en gennemgribende modernisering af de eksisterende MCM-enheder i rammen af projektet "*Minenjagd 2000*". Ikke desto mindre vil flådeledelsen også på materiel-siden stå over for en række udfordringer i de kommende år, idet man har erkendt, at forsvarsbudgetterne næppe vil afvige signifikant fra det nuværende niveau på ca. 24,25 mia. euro (ca. 180 mia. kr.) om året:

- De tyske MPA af typen Breguet Atlantic må trods en opgradering for nogle år siden vurderes at være forældede og nedslidte. Man har i en årrække undersøgt forskellige modeller som erstatning for flyene, herunder et samarbejde med Italien om fælles anskaffelse af nye fly, køb af brugte franske fly af samme type men i en nyere udgave,

udvikling og anskaffelse af ubemandede fly/droner til løsning af opgaven mv. Den seneste option er et eventuelt køb af hollandske ORI-ON P3 i og med, at man fra hollandsk side har besluttet helt at fravælge denne kapacitet fremover. Beslutningen forventes truffet i det tyske Forsvarsministerium i begyndelsen af 2004.

- Der er endnu ikke taget stilling til en afløser for ASW-fregatterne af 122-kl. (*Bremen*- klassen). De otte skibe er byggede i perioden 1979 – 1987. Hvis man fra tysk side vil bibeholde det nuværende aktivitetsniveau, vil man inden for en overskuelig periode skulle tage stilling til en udskiftning af disse enheder.

Herudover vil der kun gå forholdsvis kort tid før der skal træffes beslutning om eventuel erstatning for de resterende torpedobåde, en række ældre støtteskibe samt de 12 ubåde af 206A-kl. Om der iværksættes erstatningsbyggeri i form af ekstra korvetter og 212A-kl. er endnu ikke afklaret.

### **Korvetten som skibstype<sup>4</sup> og anvendelse af korvetter i skiftende tyske flåder**

Den prøjsiske flådes første korvet – sejlkorvetten AMAZON – løb af stablen i 1843. Men først i 1848 – efter det tyske parlaments godkendelse af Prins Adalbert af Preussens betænkning om opbygning af en tysk marine – kunne bygningen af en egentlig flåde starte. Man var træt af den danske blokade af hansestæderne!

Den prøjsiske flåde talte i 1852 to sejlfregatter, to dampfregatter, seks dampkorvetter, 26 kanonbåde og et hjælpeskib. I den omskiftelige tid i slutningen af det 19. århundrede omdannedes den prøjsiske flåde i 1867 til "*Norddeutsche Marine*", og fra 1871 grundlagdes den "*Kaiserliche Marine*" (1871-1919). De første udkast til opbygning af den tyske kejserlige flåde forudså dels bygning af små enheder til beskyttelse af egne kyster inspireret af "*la jeune école*", dels bygning af krydsere til beskyttelse af handelstrafikken til og fra de tyske kolonier. Men det forblev indledningsvis ved planerne. Først med kejser Wilhelm II's tronbestigelse i 1888 fik flåden imidlertid ny bevågenhed og prioritet. "Tysklands fremtid ligger på vandet" hed det. Kejseren gav Storamiral Alfred Tirpitz opgaven at opbygge en slagkraftig flåde. Nu skulle der bygges panserskibe.

Efter den kejserlige marines tid anvendtes begrebet korvet ikke længere i den tyske flåde. Mindre overfladeenheder fik fra midten af 1920'erne

betegnelsen "*Torpedoboote*" (helt op til 90 meters længde, et displacement på ca. 1.000 t, en besætning på ca. 120 mand og en bevæbning bestående af småkalibret skyts, torpedoer og miner). Senere anvendtes begrebet "*Schnellboote*", der var mindre og hurtigere end omtalte "*Torpedoboote*". I en kort periode i midten af 1930'erne benyttedes endvidere betegnelsen "*Flottenbegleiter*" eller "*Geleitboote*" om skibet i korvetstørrelse. Disse ledsagefartøjer blev bygget med henblik på at beskytte større overfladeskibe mod truslen fra ubåde og fly samt som hurtige minerydningsfartøjer. I praksis viste det sig, at disse fartøjer havde en række alvorlige mangler, hvorefter de først og fremmest blev anvendt som hjælpekibe under 2. verdenskrig.

Også den nuværende tyske marine – Bundeswehr blev grundlagt den 12. november 1955 – benytter sig af begrebet "*Schnellboote*" for mindre, hurtige og kampkraftige overfladeenheder. Kl. 140, 141, 142, 143, 143A, 148, 149, 152 og 153, hvoraf 143-kl. og 143A-kl. fortsat er operative, er velkendte enheder i Østersøområdet, som især Torpedobådseskadren – senere 4. Eskadre og 2. Eskadre – har haft et tæt og godt samarbejde med.

Selvom begrebet korvet ikke har været brugt i de skiftende tyske flåder i mange år, har andre nationer benyttet sig af denne skibstype i nyere tid. Moderne korvetter har et displacement mellem 800 og 3.500 t. De svenske korvetter af typen Visby er et eksempel på mindre, meget moderne og alsidige enheder med stor kampkraft samt ringe radar-, akustisk-, magnetisk- og IR-signatur. I den anden ende af skalaen befinder sig de væsentligt større korvetter af typen Meko, f.eks. Meko A-200 med et displacement på ca. 3.500 t, der for tiden bygges i Tyskland til den sydafrikanske flåde.

### **K-130**

K-130 er konciperet til værnsfælles og multinational indsats i det kystnære område. I modsætning til 143A-kl. vil korvetten grundet sin størrelse og bemanning (to vagthold) kunne operere under relativt dårlige vind- og vejrforhold samt have en væsentlig større udholdenhed sammenlignet med torpedobådene. Hvor de tyske torpedobåde var tiltænkt og optimeret til en offensiv rolle fra kysten ud mod havet, er K-130 bygget til at kunne fungere fra havet mod kysten.



*Figur 1*

<i>Længde:</i>	<i>88,75 m</i>
<i>Bredde:</i>	<i>13,23 m</i>
<i>Deplacement:</i>	<i>1.690 t (+ en reservekapacitet på ca. 110 t)</i>
<i>Besætning:</i>	<i>Ca. 60 besætningsmedlemmer</i>
<i>Udholdenhed:</i>	<i>7 dage (uden støtteskib) / 21 dage (sammen med støtteskib)</i>
<i>Rækkevidde (15 knob):</i>	<i>4.100 sømil</i>
<i>Fart:</i>	<i>&gt; 26 knob</i>
<i>Fremdrivningsmaskiner:</i>	<i>To dieselmotorer på hver 7.400 kW</i>
<i>Hjælpemotorer:</i>	<i>Fire elektriske anlæg på hver 550 kW</i>

Opgavespekteret spænder vidt. Fra egentlige kampopgaver – først og fremmest ASUW, men også i begrænset omfang bekæmpelse af mål i land samt minelægning – til krisestyrings- og fredsstøttende opgaver, herunder overvågning og kontrol af bestemte farvandsafsnit, håndhævelse af sanktioner, deltagelse i evakueringsopgaver mv. For at kunne løse disse opgaver vil K-130 blive udrustet med en række våbensystemer og sensorer, der kort gennemgås nedenfor.

I det først udkast til projektet var det forudset, at korvetten ville blive udstyret med fire "tunge og langtrækkende" RBS 15 Mk 3 (SSM) samt otte "lette og korttrækkende" POLYPHEM-S med elektrooptiske sensorer (SSM). Sidstnævnte til at bekæmpe mål til søs, langsomme luftmål samt mål i land. Herudover forventes enhederne udstyres med to RAM blok 1A-systemer (SAM) med i alt 42 missiler, en 76-mm kanon (OTO Melara) og to 27-mm kanoner (MLG 27). Endelig vil skibet kunne udlægge miner fra det såkaldte multifunktionsdæk agter. Anskaffelsen af det lette missilsystem POLYPHEM er imidlertid stoppet, i og med at Frankrig og Italien - partnerne i projektet - har trukket sig ud af foretagendet. Den endelige afgørelse for så vidt angår "tungt" SSM er endnu ikke truffet. Som alternativ undersøges det norske NSM og det velkendte Harpoon Block 2 missil.

På sensorsiden udstyres korvetten bl.a. med en 3D-Radar (TRS 3D/16 med integreret IFF), forskellige elektrooptiske sensorer, to navigationssradarer med ARPA-funktion samt link 11 og 16. Herudover er skibet forudset til at kunne operere med en drone fra multifunktionsdækket. En prototype på en drone – en mindre og ubemandet helikopter – blev af økonomiske og tekniske årsager udskilt fra korvetprojektet og er foreløbig stillet i bero. Selvom K-130 indledningsvis ikke kommer til at medføre egen drone, vil den være i stand til at operere med helikoptere på op til 10 t. Selvom der ikke er tale om en organisk helikopter, så vil muligheden for at kunne udveksle informationer med denne samt yde logistisk støtte i form af tankning mv. sikre en bedre udnyttelse af helikoptere fra andre enheder i den tidligere omtalte "Einsatzgruppe" eller i en multinational flådestyrke.

Skibene, der bygges af et konsortium af værfterne Blohm + Voss, Friedrich Lürssen Werft og Nordseewerken, bygges efter "design-to-cost" princippet, og ikke som tidligere "design-to-requirement". Industriens indflydelse på projektet har været større end tidligere, hvilket bl.a. har resulteret i, at man har taget udgangspunkt i MEKO-princippet, dvs. med en modularisering af master og våbensystemer samt indretning af operationsrummet med standardiserede konsoller. Der er i konstruktionen lagt særlig vægt på en maksimal reduktion af skibets radar- og IR-signaturer. Radarsignaturen søges minimeret ved en særlig X-form af skrog og overbygning (Stealth-design), mens IR-signaturen vil blive reduceret ved at køle udstødningen med søvand samt udlede denne i vandoverfladen.



Figur 2. X-form af skrog og overbygning.

Et sofistikeret Combat Direction System (CDS) samler og styrer informationerne fra skibets sensorer, kommunikations- og våbensystemer samt skibets intranet. Informationerne fra CDS samles i operationsrummet, der indeholder syv multifunktionskonsoller. Kun MLG 27 og EW-systemerne er ikke integreret i CDS og kan dermed ikke kontrolleres fra et multifunktionskonsol. Det valgte CDS baseres på samme software, som er udviklet til F-124, hvilket har en række fordele inden for områderne uddannelse, vedligeholdelse mv. Udbredt brug af kommercielle IT-produkter muliggør sen anskaffelse af hardware, og dermed anvendelse af markedets nyeste processorer, skærme mv. Ud over operationsrummet vil der blive indrettet et særligt "OTC-rum" med ét multifunktionskonsol samt adgang til kommunikation, link og MCCIS.

Industriuddannelsen af instruktører fra marinen finder sted parallelt med bygningen af enhederne. Uddannelsen af de første besætninger er planlagt til at finde sted ca. et år før enhederne bliver operative. Store dele af uddannelsen af de første besætninger vil finde sted ved "*Erprobungs- und Ausbildungszentrum*" i Wilhelmshaven, ligesom test af software mv. vil finde sted her.



De organisatoriske aspekter af indføringen af K-130 fra 2007 er endnu uafklarede. Det ligger fast, at enhederne vil indgå i "*Schnellbootflotille*" i Warnemünde, men det er endnu åbent, om skibene vil blive samlet i en særlig korvetdivision ("1. Korvetengeschwader"), eller om de vil blive placerede i blandede divisioner sammen med 143A-kl. Operativt åbner tilgangen af korvetter en række nye muligheder for den tyske marine. Korvetterne vil kunne indgå i de tidligere omtalte "*Einsatzgruppen*" med fregatter og støtteskibe og derved forbedre indsatsen i det kystnære område. Også en kombination af torpedobåde og korvetter med sidstnævnte som kommandoplatform kan tænkes.

Kølen på den første enhed forventes lagt i april 2005 med levering i maj 2007. Den femte enhed forventes leveret i november 2008.

### **Afslutning**

Der er flere paralleller i udviklingen af den danske og tyske flåde i de seneste 10-15 år. Det var enheder fra de to flåder – begge konciperet og optimeret til en indsats i regionalområdet med udgangspunkt i situationen under den kolde krig – der indledte de to landes internationale engagement i starten af 1990'erne. Uanset materielarven har begge flåder været i stand til at omstille sig og deltage aktivt i udfordringerne i henholdsvis Golfen, Adriaterhavet, Middelhavet og for Tysklands vedkommende endvidere ved Afrikas Horn.

Den tyske marine har nu – måske med et par års forsinkelse i forhold til Danmark – indledt generationsskiftet fra en koldkrigsflåde til den ønskede indsatsflåde. Tendensen for den videre udvikling af den tyske marine ligner situationen i Danmark: Der anskaffes færre, men større og mere fleksible enheder.

For så vidt angår K-130 er der tale om et interessant projekt, der vurderes at forbedre den tyske flådes muligheder for deltagelse i internationale operationer. Men først med en fungerende drone vil den nye korvet adskille sig væsentligt fra eksisterende enheder i korvetklassen.

- <sup>1</sup> I alt blev omtrent 11.000 tidligere ansatte i NVA efter en to-årig prøveperiode tilbudt varig ansættelse i Bundeswehr.
- <sup>2</sup> Forsvarschefen kan formelt set kun anvise opgaver til værninspektørerne. Inspektørerne er direkte ansvarlige over for ministeren for så vidt angår beredskabet for deres respektive ansvarsområder. Denne organisation af den øverste militære ledelse er historisk betinget. Organisationen må ikke minde om en klassisk generalstab, der i Tyskland bringer minder frem fra den tyske værnemagt.
- <sup>3</sup> "Einsatzgruppen" kan indsættes som nationale Task Groups eller som en del af en multinational Task Force. Fra tysk side er målsætningen at kunne udsende to "Einsatzgruppen" samtidigt.
- <sup>4</sup> Ca. 3.000 soldater fra Bundeswehr, heraf omtrent 500 soldater fra marinen, varetager denne opgave.
- <sup>5</sup> Korvetten var i sejlkrigsskibsperioden mindre, hurtige og velmanøvrerende fartøjer med ringe dybgang og normalt fra 18 til 24 kanoner på hoveddækket. Grundet disse egenskaber anvendtes skibstypen ofte som "Tirailleur", dvs. indsat i spredt orden uden for formationerne. Korvetterne var desuden velegnede som depechefartøjer og opklaringsenheder. Betegnelsen korvet blev genindført i forbindelse med udviklingen af eskorteskibe under 2. verdenskrig. I dag udfører destroyeren, fregatten og korvetten stort de samme opgave men med forskellig kapacitet. Der synes nu kun at være gradsforskelle, men ikke væsentsforskelle mellem disse krigsskibstyper.

## AIX ROADS 1809 SØKRIGSHISTORIENS SIDSTE BRANDERANGREB

af lic.jur. Per Jacobsen

*Natten mellem den 11. og 12. april 1809 foretog enheder fra den britiske Kanalflåde et branderangreb på den franske Brest-flåde, der midlertidigt havde ankre på Aix Roads ved Rochefort. I artiklen skildrer marinehistorikeren, lic.jur. Per Jacobsen dette angreb samt dets forudsætninger og følger. Angrebet, der skulle vise sig at blive søkrigshistoriens sidste branderangreb, udviklede sig til en af de mest kontroversielle begivenheder i Royal Navy's lange historie.*

### **Angrebets forhistorie**

Selv om den franske og den spanske flådes nederlag ved Trafalgar i 1805 betød, at den britiske flåde i de følgende år havde et ubestridt søherredømme, udgjorde den franske flåde dog stadig en alvorlig trussel mod den britiske handel, og der bestod bestandigt en trussel om, at franske eskadrer kunne angribe de store engelske konvojer til Vestindien, Middelhavet, Østersøen og ikke mindst Vestindien. Den franske Brest-flåde og enheder i de andre franske atlantehavshavne blev derfor blokeret af den britiske Kanalflåde. Fra begyndelsen af 1809 blev denne kommanderet af den fra angrebet på København i 1807 kendte admiral, Lord Gambier<sup>(1)</sup>.

På grund af det totale britiske søherredømme lå de franske kolonier i Vestindien åbne for angreb og erobring, og flere af dem, herunder Martinique og Guadeloupe, behøvede forstærkninger og forsyninger, hvis de skulle modstå et britisk angreb. Napoleon besluttede derfor at forsøge at forstærke øerne, hvorfor Contre-Amiral Willaumez blev beordret til at afsejle fra Brest, og uden at ankre forene sig med en mindre eskadre under Capitaine Troude i Lorient samt eskadren i Rochefort, for derefter at afgå til Martinique<sup>(2)</sup>. I midten af februar måned rammes den blokerende britiske flåde af kraftige storme fra vest, hvorfor Gambier trak sig bort fra sin sædvanlige station ud for Ushant, og den 21. februar benyttede Willaumez lejligheden til at afsejle mod Lorient med 8 linieskibe, *Océan* på 120 kanoner (flag), *Foudroyant* og *Varsovie* begge på 80 kanoner, *Tourville*, *Tonnere*, *Jean Bart*, *Aquilon* og *Regulus* alle på 74 kanoner samt fregatterne *Indienne* og *Elbe* begge på 40 kanoner<sup>(3)</sup>.

Afsejlingen blev observeret fra *Revenge* under kommando af Captain

Paget, der havde til opgave at observere Brest-flåden under den britiske kanalflådes fravær, og han satte straks kurs mod syd for at advare Commodore Beresford i Theseus, der sammen med *Valiant* og *Triumph* blokerede Troude's eskadre i Lorient. Beresford trak sig tilbage for overmagten. På grund af vinden var det dog umuligt for Troude at forene sig med Willaumez, der, efter at have ventet et døgn, fortsatte mod Basque Roads for at forene sig med Rochefort eskadren <sup>(4)</sup>. Den var blokeret af en britisk eskadre under Rear Admiral Sir Robert Stopford, der havde sit flag i *Caesar* på 80 kanoner. Herudover bestod den britiske eskadre af *Defiance* og *Donegal* begge på 74 kanoner samt 3 fregatter. Stopford kunne ikke hindre den franske eskadre i at løbe ind på Basque Roads, men sendte en af sine fregatter til Gambier med underretning om den franske flådes ankomst <sup>(5)</sup>. Det viste sig, at Rochefort eskadren slet ikke var klar til afsejling, og imod sine ordrer trak Willaumez sig ind på den inderste ankerplads, Aix Roads <sup>(6)</sup>, hvor Gambier den 7. marts kunne genoptage sin blokade af Brest-flåden <sup>(7)</sup>.

På dette tidspunkt var den britiske økonomi meget anstrengt, og befolkningen, der var krigstræt, vændede sig under de hårde skatter, som var nødvendige for at opretholde krigsindsatsen. Brest-flådens brud på blokaden voldte derfor stor bekymring, idet man ikke mindst i Londons City var nervøs for, at den også skulle bryde ud fra Aix Roads og angribe handelen på Vestindien, hvilket kunne få uoverskuelige økonomiske konsekvenser. Regeringen var klar over, at en gentagen undvigelse af blokaden kunne betyde regeringens fald, og besluttede, at Brest-flåden skulle ødelægges før et evt. nyt udbrud <sup>(8)</sup>. Det blev derfor besluttet at iværksætte et angreb med datidens "torpedobåde", brandere <sup>(9)</sup>. Hvorfra inspirationen til denne fremgangsmåde kom, fortøner sig i uvisheden. Det er muligt, at det var fra et brev fra Gambier til Admiralitetet. I brevet, der er dateret den 11. marts 1809, altså 4 dage efter Gambiers ankomst til Basque Roads, hedder det bl.a.:

*"... The advanced work between the Isles of Aix and Oleron....is therefore no obstacle to our bombarding the enemy's fleet, if you should be disposed to destroy it....The enemy's ships lie much exposed to the operation of fireships, it is a horrible mode of warfare, and the attempt hazardous if not desperate; but we should have plenty of volunteers for the service. If you mean to do anything of the kind, it should be with secrecy and quickly, and the ships used should not be less than those built for the purpose – at least a dozen, and some smaller ones."* <sup>(10)</sup>

En anden mulighed er, at man i Admiralitetet huskede en rapport fra april 1806 fra den daværende chef for fregatten *Pallas*, Captain Lord Cochrane<sup>(11)</sup>, hvori det om en fransk eskadre på Aix Roads hedder:

*"...They may easely be burned, or they may be taken by sending here eighth or ten thousand men, as if intended for the Mediterranean. If people at home would hold their tongues about it, possession might thus be gained of the Isle d'Oleron, upon which all the enemy's vessels may be driven by sending fire vessels to the eastward of Isle d'Aix."<sup>(12)</sup>*

### **Admiralitetets beslutning om branderangrebet**

Allerede den 19. marts meddelte Admiralitetets sekretær Gambier, at det var besluttet at udruste 12 transportskibe som brandere, og at de skulle slutte sig til flåden i Basque Roads, ligesom man ville sende Colonel Congreve og personel fra Marine Artillery med et skib, der var udstyret med raketter. Endeligt var et antal morterskibe beordret til at slutte sig til flåden. I brevet hedder det i øvrigt:

*".....That all preparations are making with a view to enable your lordship to make an attack upon the French fleet at their anchorage off Isle d'Aix if practicable; and I am further commanded to signify their Lordships' directions to you, to take into consideration the possibility of making an attack upon the enemy, either conjointly with your line-of-battle ships, frigates and small craft, fire-ships, bombs, and rockets – or separately by any of the above-named means...."<sup>(13)</sup>*

Gambier beordres herefter til at meddele, hvorvidt han har brug for yderligere skibe for at kunne gennemføre operationen, idet sådanne

*"...may be prepared and forwarded to you without a moment's delay – their Lordships having come to a determination to leave no means untried to destroy the enemy's squadron."*

I sit svar af 26. marts beder Gambier om at måtte få yderligere 6 kanonbriger, hvorefter det hedder:

*"...It is proper I should state for their Lordships' information, the position in which the French fleet is at present anchored under the Isle d'Aix, that their Lordships may be able to form a judgment of the success that may be expected to attend an attack upon the enemy's fleet, in either of the modes directed by their Lordships in your letter above mentioned."*

....The enemy's ships are anchored in two lines , very near each other, in a direction due south from the Isle d'Aix, and the ships in each line not farther apart than their own length; by which it appears, as I imagined, that the space for their anchorage is so confined by the shoalness of the water, as not to admit of ships to run in and anchor clear of each other. The most distant ships of their two lines are within point-blank shot of the works on the Isle d'Aix; such ships, therefore, as might attack the enemy, would be exposed to be raked by red-hot shot, etc., from the island, and should the ships be disabled in their masts, they must remain within range of the enemy's fire until they are destroyed – there not being sufficient depth of water to allow them to move to the southward out of distance.

....The enemy having taken up their position apparantly with the view not only to be protected by the strong works on the Isle d'Aix, but also to have the entrance of the Charente open to them, that in case of being attacked by fire-ships and other engines of the kind, they can run up the river beyond reach of them. The tide and wind that are favourable to convey this kind of annoyance to the enemy, serve equally to carry them up the river.....

....I beg leave to add that, if their Lordships are of the opinion, that an attack on the enemy's ships by those of the fleet under my command is practicable, I am ready to obey any orders they may be pleased to honour me with, however great the risk may be of the loss of men and ships." <sup>(14)</sup>

Det fremgår, at Gambier nu havde fået store betænkeligheder med hensyn til den praktiske mulighed for at gennemføre et angreb på den franske flåde, ligesom han nu, i modsætning til brevet af 11. marts, betragter befæstningerne på Isle d'Aix som en væsentlig hindring. Det fremgår ligeledes, at han ikke selv ønsker at påtage sig ansvaret for en beslutning om at gennemføre et angreb, men overlader dette til Admiralitetet.

### **Lord Cochrane beordres til at lede angrebet**

På grund af regeringens beslutning fik Captain Lord Cochrane, der nu var chef for fregatten Imperieuse, da han anløb Plymouth den 19. marts 1809, via semafortelegrafen fra London til Plymouth, ordre fra Admiralitetet om så hurtigt muligt at melde sig der <sup>(15)</sup>.

Ved ankomsten til Admiralitetet blev Cochrane modtaget af 1. Lord of Admiralty, Lord Mulgrave, som underrettede ham om, at Admiralitetet havde besluttet, hvis det var muligt, at rette et ødelæggende angreb på den franske eskadre på Aix Roads, inden den eventuelt igen brød Gambier's blokade. Han meddelte, at Admiralitetet allerede havde konsulteret

forskellige søofficerer om muligheden for at iværksætte et angreb med brandere, men at ingen af disse og ej heller admiral Gambier mente, at et sådant angreb kunne gennemføres med succes, og han viste i den forbindelse Cochrane det ovenfor citerede brev af 11. marts fra Gambier. Idet han henviste til Cochrane's ovenfor citerede rapport fra 1806, opfordrede han ham til at fremkomme med en plan for et branderangreb.

Cochrane erklærede sig i princippet enig med Gambier og de øvrige officerer, der havde givet udtryk for, at et branderangreb næppe kunne gennemføres med succes, idet han som andre officerer var overbevist om, at den franske admiral ville have stationeret masser af fartøjer, der kunne sørge for at borde branderne, myrde deres besætninger og bugsere branderne bort. Han forelagde herefter en angrebsplan, hvis gennemførelse efter hans faste overbevisning ville medføre den franske flådes ødelæggelse. Det væsentlige i planen var, at branderne skulle suppleres med nogle "eksplosionsskibe", der kunne sprede rædsel i den franske flåde <sup>(16)</sup>. Cochrane tilkendegav i øvrigt, at han var enig med Gambier, når denne i brevet af 11. marts havde givet udtryk for, at forsvarsværkerne på Isle d'Aix ikke udgjorde nogen væsentlig hindring for et angreb <sup>(17)</sup>, idet han ud fra sit kendskab til Basque og Aix Roads var sikker på, at sejllobet var bredt nok til, at man kunne holde den franske flåde imellem den angribende styrke og befæstningerne på Isle d'Aix. Lord Mulgrave blev overbevist om, at planen kunne gennemføres, og forelagde den straks for Board of Admiralty, der erklærede sig enig. Cochrane blev herefter opfordret til selv at lede angrebet, hvilket han afslog, fordi han var overbevist om, at det ville skabe utilfredshed hos ældre officerer i Kanalflåden, der ville føle sig forbigået. Diskussionen endte imidlertid med, at Cochrane blev beordret til at planlægge og udføre angrebet, idet Lord Mulgrave lovede, at han i en ordre til Lord Gambier ville "*manage it with Lord Gambier that the amour propre (min udhævning) of the fleet shall be satisfied*" <sup>(18)</sup>.

Cochrane afsejlede få dage efter med Imperieuse til Basque Roads, hvortil han ankom den 3. april. Han medbragte Admiralitetets ordre til Gambier, hvori det hed:

*"My Lord,- My Lord Commissioners of the Admiralty having thought fit to select Captain Lord Cochrane for the purpose of conducting, under your Lordship's direction, the fire-ships to be employed in the projected attack on the enemy's squadron off Isle d'Aix, I have their Lordships' commands to signify their direction to you to employ Lord Cochrane in*

*the above mentioned service accordingly, whenever the attack shall take place...." (19)*

I brevet underrettedes Gambier i øvrigt om, at de 12 brandere nu lå klar i the Downs, og at Colonel Congreves skib med raketterne befandt sig på samme ankerplads, ligesom man meddelte, at der fra depotet i Woolwich var afsendt transportskibe med et større antal granater til 18-pundige kanoner.

Cochrane blev modtaget høfligt og hjælpsomt af Gambier, der tilmed lod ham læse Admiralitetes ordre <sup>(20)</sup>, men til gengæld viste det sig hurtigt, at Cochrane havde haft ret, da han forudsagde, at det ville volde utilfredshed blandt flådens ældre officerer, at angrebet ikke skulle ledes af en af dem. Imedens Cochrane opholdt sig ombord i flagskibet, kom flådens næstkommanderende, admiral Harvey <sup>(21)</sup> ombord. Han krævede af Gambier at få lov til at lede det påtænkte angreb, og da Gambier afslog dette under henvisning til Admiralitetets udtrykkelige ordre, meddelte Harvey ham, at han var uduelig og passiv, samt at han burde have angrebet den franske flåde for længst i stedet for at uddele religiøse skrifter til skibenes besætninger. Under en efterfølgende samtale med Cochrane bemærkede Harvey, at han intet personligt udestående havde med Cochrane, men tværtimod satte ham højt. Da Harvey forlod flagskibet fremsatte han højlydt adskillige nedsættende bemærkninger om Gambier <sup>(22)</sup>. Hans kritik af Gambier gav anledning til den første af de 2 krigsretssager, som affæren i Aix Roads forårsagede. Harvey erkendte i krigsretten sin brøde, og blev dømt til afskedigelse fra Royal Navy <sup>(23)</sup>.

### Angrebet forberedes

Straks efter sin ankomst til Basque Roads foretog Cochrane i Imperieuse en rekognosering af den franske flådes placering på Aix Roads og af befæstningerne på Isle d'Aix. Hans observationer bekræftede ham i overbevisningen om, at hans plan ville føre til den franske flådes ødelæggelse, og i et brev til Lord Mulgrave hedder det bl. a.:

*"My Lord – Having been very close to the Isle d'Aix, I find that the western sea wall has been pulled down to build a better. At present the fort is quite open, and may be taken as soon as the French fleet is driven on shore or burned, which will be as soon as the fire-ships arrive. The wind continues favourable for the attack...." (24)*

Besyndeligt nok orienterede Cochrane ikke Lord Gambier om resultatet



af sin rekognoscering. Han begrundet i sin selvbiografi denne undladelse med, at han derved direkte ville bestride rigtigheden af den opfattelse, som Gambier havde givet udtryk for i sit brev af 26. marts til Admiralitetet <sup>(25)</sup>. Denne undladelse var formentlig en alvorlig fejltagelse <sup>(26)</sup>. Han foreslog imidlertid Gambier, at man ikke skulle vente med at angribe, til de af Admiralitetet udrustede brandere nåede frem, men i stedet straks udruste nogle af de tilstedeværende transportskibe som brandere og gennemføre angrebet hurtigst muligt. Gambier gav beredvilligt tilladelse til, at transportskibene blev udrustet som brandere og "ekspllosionsskibe" <sup>(27)</sup>.

Besætningerne på flådens skibe gik nu i gang med at indrette de udtagne transportskibe som brandere <sup>(28)</sup>, medens Cochrane forestod udrustningen af de 3 "ekspllosionsskibe", der udgjorde et meget væsentligt element i hans plan for angrebet. Cochrane beskriver selv udrustningen af et sådant skib på følgende måde:

*"The floor of the vessel was rendered as firm as possible, by means of logs placed in close contact, into every crevice of which other substances were firmly wedged, so as to afford the greatest amount of resistance to the explosion. On this foundation were placed a large number of spirit and water casks, into which 1500 barrels of powder were emptied. These casks were set on end, and the whole bound round with hempen cables, so as to resemble a gigantic mortar, thus causing the explosion to take an upward course. In addition to the powder casks were placed several hundred shells, and over these again nearly three thousand hand grenades; the whole, by means of wedges and sand, being compressed as nearly as possible into a solid mass."* <sup>(29)</sup>

Cochrane beskriver sine forventninger til "ekspllosionsskibene" således:

*"The explosion vessels were simply naval mines, the effect of which depended quite as much on their novelty as engines of war, as upon their destructiveness. It was calculated that, independently of any mischief they might do, they would cause such an amount of terror, as to induce the enemy to run their ships ashore as the only way to avoid them and save the crews."* <sup>(30)</sup>

Det væsentlige i Cochrane's plan var således, at "ekspllosionsskibene" under alle omstændigheder måtte forventes at skabe forvirring og frygt i den fjendtlige eskadre og derved åbne for "branderne".

### Angrebet

Den 10. april ankom de af Admiralitetet udrustede brandere, og Cochrane forsøgte at overtale Gambier til at lade angrebet gennemføre samme nat. Gambier, der trods Admiralitetets ordre stadig nærrede afsky overfor branderangreb, afslog at give tilladelse, fordi han frygtede for besætningernes skæbne. Cochrane gjorde opmærksom på, at fjenden utvivlsomt havde bemærket brandernes ankomst, og derfor ville få tid til at forberede sig, hvis man ikke satte angrebet ind straks, men Gambier var ubøjeelig <sup>(31)</sup>.

Den 11. april blæste det hårdt med stærk sø. Alle forberedelser til angrebet var imidlertid gennemført, og Cochrane mente ikke, at vejret ville være til hinder for en heldig gennemførelse, og det lykkedes at opnå Gambiers tilladelse til at foretage angrebet natten mellem den 11. og 12. april. Kort efter mørkets frembrud samledes de officerer, der havde meldt sig frivilligt til at kommandere branderne og eksplosionsskibene, ombord i flagskibet *Caledonia* for at modtage ordrer.

Brest-flåden var nu under kommando af admiral Allemand, der havde afløst Willaumez <sup>(32)</sup>. Allemand havde forberedt sig på angreb fra Kanalflåden, og havde også truffet forberedelser til at afværge et evt. branderangreb. De 11 linieskibe var ankret på 2 parallelle linier i nord-syd gående retning, således at der i den yderste linie var 5 skibe, medens den inderste bestod af 6 skibe, der var placeret således, at de dækkede mellemrummene mellem skibene i den yderste linie. Det yderste af linierne var ca. 1.500 meter fra batterierne på *Isle d'Aix*. De ankrede linieskibe havde strøget stænger og ræer. 6 – 700 meter foran linieskibene var 4 fregatter, der var sejlklare, ankret, og foran fregatterne var der, for at hindre et branderangreb, forankret en meget svær bom, der blev bevogtet af et stort antal fartøjer <sup>(33)</sup>.

Ved angrebets begyndelse var *Imperieuse* ankret tæt ”Boyart Grunden”, og tæt ved den var fregatterne *Aigle*, *Unicorn* og *Pallas*, der havde til opgave at samle besætningerne fra branderne op efter disses angreb, placeret sammen med *Caesar*, der skulle dække dem. Sammen med *Caesar* var placeret et antal fartøjer fra flådens skibe for at assistere branderne <sup>(34)</sup>. Korvetterne *Redpole* og *Lyra* var placeret så langt inde som muligt for at markere indsejlingen til selve ”Boyart-kanalen” fra Basque Roads til Aix Roads, medens resten af Kanalflåden var ankret 6 – 8 miles borte. Planen var nu, at 2 eksplosionsskibe, det første under kommando af Cochrane selv og med Lieutenant Bissel fra *Imperieuse* som næstkom-

manderende, og det andet vist nok under kommando af en frivillig Lieutenant med Midshipman F. Marryat <sup>(35)</sup> som næstkommanderende, skulle indlede angrebet, hvorefter fulgte de 21 brandere anført af den som brander udrustede, men kasserede, fregat Mediator under kommando af Captain Wooldridge.

"Eksplussionskibene" gik ind med tidevandet, og da Cochrane mente, at hans skib, under hensyn til de 15 minutter, det ville vare, inden luntent antændte skibets ladning, var tæt nok på de fjendtlige skibe, beordrede han Lieutenant Bissel og de 4 søfolk, der udgjorde besætningen, i det medbragte fartøj, hvorefter han tændte luntent og selv forlod skibet. Eksplosionen skete før forventet. Den beskrives således af Cochrane:

*"The explosion vessel did her work well, the effect constituting one of the grandest artificial spectacles imaginable. For a moment, the sky was red with lurid glare arising from the simultaneous ignition of 1500 barrals of powder. On this gigantic flash susidising, the air seemed alive with shells, grenades, rockets, and masses of timber; the wreck of the shattered vessel; whilst the water was strewn with spars, shaken out of the enormous boom, on which, according to the subsequent testimony of Captain Proteau, whose frigate lay just within the boom, the vessel had brought up, before she exploded. The sea was convulsed as by an earthquake, rising, as has been said, in a huge wave, on whose crest our boat was lifted like a cork...."*<sup>(36)</sup>

Resultatet af eksplosionsskibets indsats var, at bommen foran den franske flåde blev ødelagt, således at branderne anført af Mediator fik fri passage <sup>(37)</sup>. Uheldigvis blev langt de fleste brandere antændt for tidligt og nåede slet ikke ind til den franske flådes ankerplads. Kun 4 nåede den franske ankerplads, og selvom de ikke opnåede at ødelægge noget fransk skib, skabte de voldsom forvirring <sup>(38)</sup>. De franske chefer var nervøse for, at der var tale om flere "eksplosionsskibe", hvorfor de fleste kappede og kastede sig ud i desperate manøvrer i det smalle farvand for at undgå dem. Det første, der løb på grund var flagskibet *Ocean*. Situationen illustreres godt af en beretning fra en af dettes officerer, hvori det hedder:

*"....At 10.0 we grounded, and immediately after a fireship in the height of her combustion grappled us awarth our stern; for ten minutes she remained in this situation while we employed every means in our power to prevent the fire from catching the ship; our fire engines and pumps played upon the poop enough to prevent it from catching fire; with spars*

*we hove off the fireship, with axes we cut the chains of the grapplings lashed to her yards, but a chevaux de frise on her sides held her firmly to us. In this deplorable situation we thought we must have been burned, as the flames of the fireship covered all our poop.*

*Two of our line-of-battle ships, the Tonnerre and Patriote, at this time fell on board of us; the first broke our bowsprit and destroyed the main chains. Providence afforded us assistance on this occasion. At the moment the fireship was athwart our stern, and began to draw forward along the starboard side, the Tonnerre seperated herself from us, and unless this had happened the fireship would have fallen into the angle formed by two ships and would infallibly have burnt them..." (39)*

Om morgenen den 12. april kunne Cochrane, der var vendt tilbage til Imperieuse, konstatere, at branderangrebet f.s.v var mislykket, fordi det ikke var lykkedes at sætte noget fransk skib i brand, men han kunne også konstatere, at angrebet alligevel havde haft den tilsigtede effekt, at sprede rædsel og forvirring i de franske flåde, idet samtlige franske skibe med undtagelse af *Foudroyant* og *Cassard* var på grund <sup>(40)</sup>

Cochrane, der vel meget naturligt forventede, at Gambier nu ville sætte et angreb ind med sine linieskibe for at tilintetgøre den franske eskadre, sendte kl. 0548 følgende signal til Gambier:

*"Half the fleet can destroy the enemy. Seven on shore."*

Kl. 0640 fulgte han dette signal op med følgende:

*"Eleven on shore."*

Ingen af disse signaler affødte andet end en svarstander fra *Caledonia*. Kl. 0740 signalerede *Imperieuse*:

*"Only two afloat."*

Heller ikke dette signal medførte andre reaktioner fra flagskibet end en svarstander. Tidligt på formiddagen begyndte tidevandet at komme ind, og ombord i de franske skibe begyndte man at træffe forberedelser til at komme fri af grunden, hvorfor Cochrane kl. 0930 sendte følgende signal:

*"Enemy preparing to heave off." (41)*

Lidt før kl. 11 lettede Gambier med flåden, men kort efter ankrede den på ny ca. 3 miles fra Ile d'Aix. Cochrane var chokeret over Gambiers manglende angrebslyst. I selvbiografien skildrer han situationen således:

*"There was no mistaking the admiral's intention in again bringing the fleet to an anchor. Notwithstanding that the enemy had been four hours at our mercy, and to a considerable extent was still so, it was now evident that no attack was intended, and that the enemy's ship would be permitted to float away unmolested and unassailed! I frankly admit that this was too much to be endured. The words of Lord Mulgrave rang in my ears, "The Admiralty is bent on destroying that fleet before it can get out to the West Indies." "*

Cochrane besluttede nu selv at angribe med Imperieuse i håb om derved at tvinge Gambier til at komme til assistance <sup>(42)</sup>. Han lettede, og lod sig drive med det indkommende tidevand og med agterstævnen forrest gennem det vanskelige sejløb ned mod de grundstødte franske skibe. Han blev beskudt af såvel batterierne på *Ile d'Oléron* som på *Ile d'Aix*, men uden større effekt <sup>(43)</sup>, og da han var kommet fri af det snævre løb satte han sejl, idet han samtidigt kl. 1330 sendte følgende signal til flaget:

*"The enemy's ships are getting under sail."*

og kl. 1340:

*"The enemy is superior to the chasing ship, but inferior to fleet."*

og endeligt kl. 1345:

*"In want of assistance." <sup>(44)</sup>*

Kl. 14 var Imperieuse nået tæt nok på de franske skibe til at åbne ild, og den første bredside blev afgivet mod 50-kanoner skibet *Calcutta*, der fungerede som ammunitionsdepot for den franske eskadre, medens de forreste kanoner rettedes mod *Aquilon* og *Ville de Varsovie*. Breddesiden mod *Calcutta* bevirkede, at dets chef Capitaine de Vaisseau Lafon forlod skibet gennem vinduerne i agterkahytten og løb bort over mudderet <sup>(45)</sup>. Kl. 1520 strøg *Calcutta*. Tabene i Imperieuse var kun 3 dræbte og 11 sårede <sup>(46)</sup>.

I mellemtiden havde Gambier omsider sendt forstærkning i form af fre-

gatten *Indefatigable* på 44 kanoner <sup>(47)</sup> og lineskibene *Valiant*, *Revenge*, *Theseus* og *Caesar* (Rear Admiral Stopfords flagskib). *Caesar* løb dog under indsejlingen på grund og deltog ikke i kampen med de franske skibe <sup>(48)</sup>. Kl. 1730 strøg *Aquilon* og *Varsovie*, medens *Tonnerre* og fregatten *L'Indienne* sprang i luften kl. ca. 18. Efter mørkets frembrud sprang også *Calcutta*, der tidligere havde strøget for *Imperieuse*, i luften.

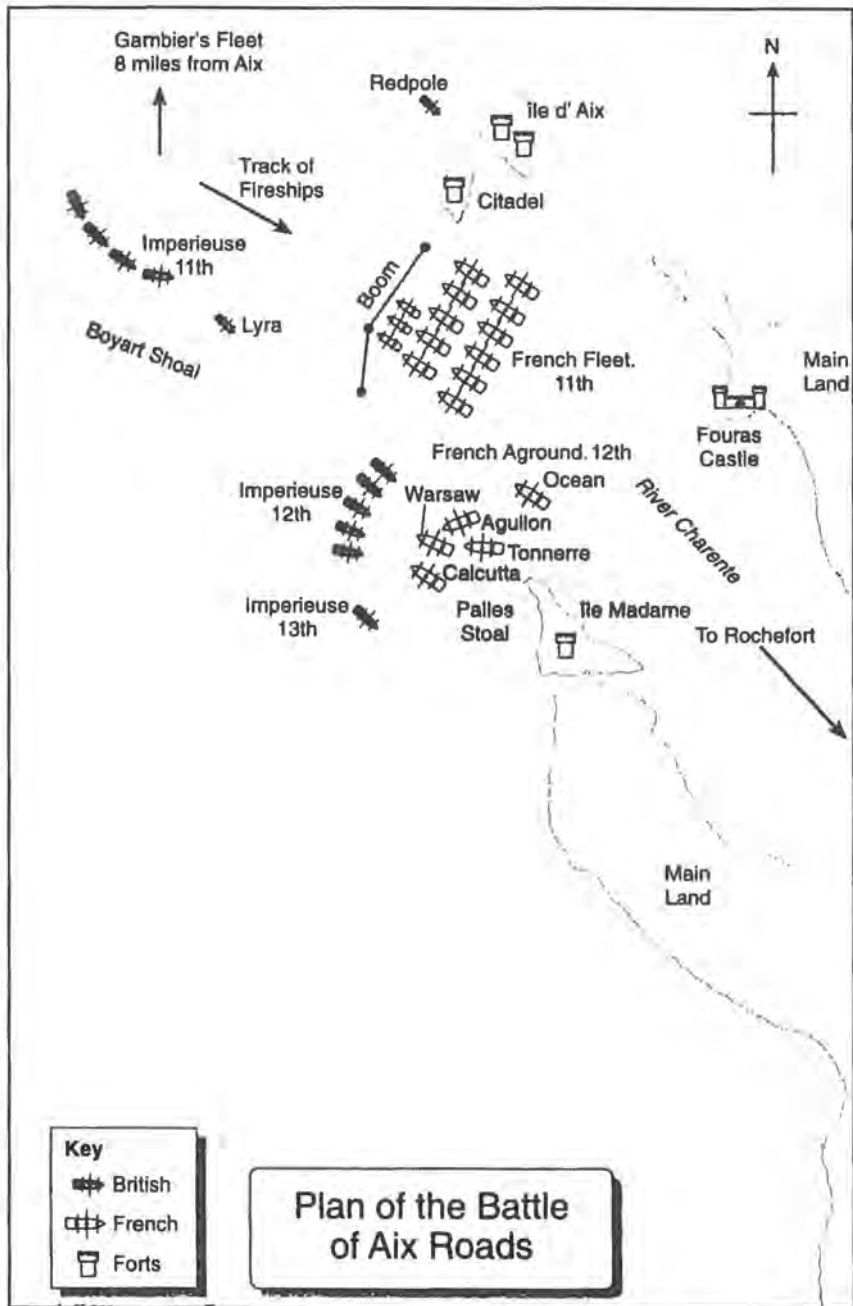
Kl. 0400 blev de britiske skibe kaldt tilbage af admiral Stopford i *Caesar* <sup>(49)</sup>, og Stopford lod de 2 priser *Aquilon* og *Ville de Varsovie* brænde. Cochrane havde ikke i første omgang til agt at efterkomme signalet, idet han ville angribe de 2 lineskibe, *Cassard* og *Foudroyant*, der nu også var løbet på grund på vej ind til floden Charente. Han valgte derfor at opfatte Stopfords signal som alene rettet til de skibe, der var kommet til assistance for ham <sup>(50)</sup>. Da *Indefatigable* passerede *Imperieuse* på vej ud, prajede han chefen og opfordrede ham til at deltage i angrebet på de strandede lineskibe, men fik afslag. Kun fregatten *Pallas*, chef Captain Seymour, blev for at deltage i angrebet sammen med 4 brigger og mortérskibet *Etna* <sup>(51)</sup>. Tilbagekaldessignalet blev nu gentaget fra *Caledonia* og rettet til *Imperieuse*. Cochrane søgte endnu en gang at få lov til at fortsætte ødelæggelsen af de franske skibe, idet han sendte følgende signal:

*"If permitted to remain can destroy the enemy."* <sup>(52)</sup>

Gambier var dog ubøjelig, og Cochrane måtte modstræbende opgive angrebet og adlyde ordren <sup>(53)</sup>. Den 15. april afsejlede *Imperieuse* til Plymouth med Captain Neale, Gambier's Captain of the Fleet, der skulle bringe depecher til Admiralitetet.

### Gambiers krigsretssag

Resultatet af det af Admiralitetet iværksatte angreb på Brest flåden var således, at 4 lineskibe og en fregat var blevet ødelagt, medens de resterende lineskibe og en fregat havde søgt tilflugt på floden Charente. Den britiske regering havde af politiske grunde stærkt brug for at kunne præsentere en maritim sejr, hvorfor man besluttede, som ved flådens tidligere store sejre, at forelægge parlamentets 2 huse forslag om vedtagelse af en takkeadresse til admiral Gambier <sup>(54)</sup>. Da Cochrane erfarede dette fra Lord Mulgrave, meddelte han, at han som parlamentsmedlem ville stemme imod en sådan adresse i Underhuset, idet Gambier ikke efter hans opfattelse havde gjort noget som helst under angrebet, men tværtimod ved sin passivitet havde forhindret en fuldstændig ødelæggelse af den franske eskadre <sup>(55)</sup>. Mulgrave søgte at overtale ham til at undlade



noget sådant, først ved at love ham, at han skulle blive inkluderet i adressen, og dernæst ved at love ham en kommando som Commodore for en flotille af fregatter i Middelhavet, idet han så ville være lovligt forhindret i at give møde i Underhuset. Da Cochrane fastholdt sit standpunkt, gjorde Mulgrave ham opmærksom på, at en sådan handling ville give ham mange og indflydelsesrige fjender, men heller ikke denne advarsel kunne ændre Cochranes holdning <sup>(56)</sup>.

Da Gambier hørte om Cochranes bebudede optræden i Underhuset, anmodede han Admiralitetet om, at der måtte blive afholdt en krigsret, således at hans ledelse af flåden under angrebet i Aix Roads kunne blive prøvet <sup>(57)</sup>.

Cochrane afslog såvel Admiralitetets opfordring til at optræde som anklager under sagen, som dets opfordring til at afgive en detaljeret skriftlig redegørelse for sine anklager mod Gambier, og han blev derved henvist til vidnets rolle med de processuelle begrænsninger, som det medførte <sup>(58)</sup>. Admiralitetets modvilje mod Cochrane viste sig ved, at nogle af de vidner, der kunne tænkes at støtte Cochranes opfattelse blev sendt på oversøiske ekspeditioner, medens andre under retssagen blev udspurgt på en sådan måde, at de ikke fik anledning til at støtte Cochranes anklager <sup>(59)</sup>. Endeligt blev krigsretten næsten udelukkende sammensat af officerer, der var kendt for at være Gambier's sympatisører <sup>(60)</sup>. Som et eksempel på urimelige behandling af sagen kan nævnes, at den blev ført på grundlag af et kortmateriale, der var udarbejdet af the Master of the Fleet og Mastere på Caledonia, der ikke havde foretaget en fuldstændig opmåling af de farvande, hvor den franske eskadre var ankret, medens det franske kort, som Cochrane havde brugt under operationen, blev afvist, fordi det ikke var muligt at indkalde den franske korttegner og opmåler til at afgive forklaring for retten <sup>(61)</sup>. Da det blev besluttet at prøve sagen ved en krigsret, beordrede Admiralitetet Gambier til at udfærdige en ny og "supplerende" rapport til brug under retssagen. Hvor hans første rapport fremhævede Cochranes indsats under angrebet, udmærker denne anden rapport sig ved overhovedet ikke at omtale Cochranes indsats <sup>(62)</sup>.

Gambier støttede væsentligt sit forsvar på betragtninger om navigatoriske vanskeligheder og risikoen for beskydning fra de franske batterier på land <sup>(63)</sup>, selvom det senere havde vist sig, at disse vanskeligheder var overdrevne <sup>(64)</sup>. Det blev under sagen forklaret, at han om morgenen sammenkaldte sine chefer til et krigsråd ombord på *Caledonia*. Captain Broughton, der var chef for *Illustrious* forklarede, at han i den forbindelse



havde hørt Gambier nævne, at han egentligt ville have angrebet batterierne, men at det nu, da alle skibe var på grund, var unødvendigt for flåden at købe nogen risiko, fordi formålet med et sådant angreb og batteriernes ødelæggelse allerede var opnået <sup>(65)</sup>. Cochrane bedrede i øvrigt ikke sin situation under retssagen, fordi hans forklaringer var usammenhængende, fordi han var nervøs og ophidset <sup>(66)</sup>.

Resultatet af sagen blev en pure frifindelse af Gambier, idet det i dommen hed:

*"The charge has not been proved against the said Admiral the Righthonourable Lord Gambier... His Lordship's conduct at that occasion, as well as his general conduct and proceedings as Commander-in-Chief of the Channel Fleet... was marked by zeal, judgment, ability, and an anxious attention to the welfare of His Majesty's service...the said Admiral the Righthonourable Lord Gambier is hereby most honourably acquitted."* <sup>(67)</sup>

Takkeadressen blev herefter vedtaget i Underhuset med et overvældende flertal, og retssagen fik for Cochrane de af Lord Mulgrave forudsatte konsekvenser, idet han, der på grund af sit parlamentariske arbejde blev frakommanderet *Imperieuse*, ikke senere kom til at gøre tjeneste som skibschef <sup>(68)</sup>.

Frifindelsen af Gambier har senere været kontroversiel. Flere forfattere har støttet Cochranes synspunkt <sup>(69)</sup>, medens andre har gjort gældende, at Gambier's handlemåde var korrekt på baggrund af karakteren af Cochranes signaler <sup>(70)</sup>. Meget peger dog på, at Gambier's temmeligt passive og forsigtige holdning til Cochrane's signaler den 12. april om morgenen betød, at muligheden for et ødelæggende slag mod den franske flåde på linie med *Trafalgar* blev forspildt. Det var i hvert fald den afsatte kejser Napoleons opfattelse, idet han under diskussion på St. Helena, hvor en britisk gæst havde givet udtryk for, at Cochrane, hvis han var blevet støttet af Gambier, kunne have ødelagt alle de franske skibe, svarede:

*"He could not only have destroyed them, but he might and would have taken them out, had your admiral supported him as he ought to have done....The French admiral was a fool, but yours was just as bad."* <sup>(71)</sup>

### Betydningen af kampen i Aix Roads

Uanset, at et bedre resultat formentlig kunne have været opnået ved større dristighed af Gambier, skal man ikke se bort fra, at resultatet faktisk var en vigtig sejr. Det betød, at Guadelope og Martinique kort efter blev erobret af de britiske styrker uden væsentlig modstand, og at franske planer om undsætning af Vestindien og andre kolonier samt angreb på den engelske handel med eskadrer fra Brest flåden foreløbigt måtte skrinlægges<sup>(72)</sup>. Købmændene i Londons City kunne ånde lettet op, og regeringens liv var foreløbigt reddet. Samtidigt havde den franske flådes moral fået et yderligere grundskud<sup>(73)</sup>.

### Noter

*Følgende litteratur er benyttet under udarbejdelsen af artiklen: Admiral Lord Cochrane: The Autobiography of a Seaman, Chatham, London 2000 (Autobiography), Life before the Mast, ed. E. Lewis pag. 243 –273, beretning af William Richardson, der under kampen gjorde tjeneste som Warrant Officer (Gunner) i HMS Caesar (Richardson), Donald Thomas: "Cochrane" London 1978 (paperback) (Thomas), Richard Woodmann (ed): The Victory of Seapower, Chatham 1998 (Woodman), The Naval Chronicle Vo. IV 1807 - 1810 (Consolidated edition) Chatham London 1999 (Chronicle), H. Jenkins: A History of the French Navy, London 1973 (Jenkins), Bernhard Ireland: Naval Warfare in the Age of Sail, London 2000 (Ireland), C. Northcote Parkinson: Britannia rules. The Classic Age of Naval History 1793 - 1815, London 1987 (Parkinson), Christopher Lloyd: Lord Cochrane, Seaman - Radical - Liberator (Lloyd), Robert Harvey: Cochrane, the Life and Exploits of a fighting Captain, London 2000 (Harvey), Tom Pocock: Captain Marryat, Seaman, Writer and Adventurer, London 2000 (Pocock), E.G. Twichett: Life of a Seaman, London 1931 (Twichett), Hon. J.W. Fortesque: Dundonald, London 1916 (Fortesque), Warren Tute: Cochrane - a Life of Admiral The Earl of Dundonald, London 1965 (Tute), Frederick Marryat: Frank Mildmay or the Naval Officer, London 1897 (Marryat).*

- <sup>1</sup> Admiral Lord Gambier var meget religiøs og metodist. Han var berygtet for at bruge megen tid på at drage omsorg for uddeling af religiøse skrifter til besætningerne på de ham underlagte skibe og for at holde mønstre af besætningerne for at konstatere, om de havde tilegnet sig indholdet af disse skrifter. Han var af samme grund ikke populær, og besætningerne kaldte ham "Dismal Jimmie" eller "Preaching Jim", jf. Harvey pag. 108, Tute pag. 98 f. og Thomas pag. 151.
- <sup>2</sup> Jenkins pag. 270 ff., Thomas pag. 146 og Woodman pag. 41.
- <sup>3</sup> Ibidem.
- <sup>4</sup> Jenkins pag. 271, Thomas pag. 146, Woodman pag. 41. Ifølge Autobiography pag. 203 mener Cochrane, at han forenede sig med Troude, men det er næppe rigtigt. Cochrane skrev selvbiografien mange år senere på grundlag af sine notater, så der er formentlig tale om en erindringsforskydelse.
- <sup>5</sup> Thomas pag. 147, Woodman pag. 42.
- <sup>6</sup> Jenkins pag. 271.
- <sup>7</sup> Woodman pag. 44.
- <sup>8</sup> Thomas pag. 148 f., Woodman pag. 44, Tute pag. 96.
- <sup>9</sup> Autobiography pag. 204 og 215, hvor Gambiers ordre gengives.
- <sup>10</sup> Autobiography pag. 205, hvor brevet gengives i sin helhed. Gambier's holdning til brugen af brandere var utvivlsomt symptomatisk for holdningen hos mange søofficerer i Royal Navy. Man anså brandere for at være "unfair" og "ungentlemanlike".
- <sup>11</sup> Lord Cochrane, den senere 10. Earl of Dundonald, var søn af en forarmet skotsk adelsmand og voksede op på Culross Abbey ved Firth of Forth. Han var som yngre officer kendt som en fremragende krydserchef i Middelhavet og langs den spanske atlantehavskyst. Han er ikke mindst kendt for sine bedrifter i den lille orlogsbrig "Speedy", hvormed han bl. andet erobrede en spansk fregat. Hans bedrifter og oplevelser har utvivlsomt været inspirationen til vor tids søromaner som f.eks. Forresters "Hornblower"-serie. Allerede forfatteren Captain Marryat, der havde været midshipman under Cochrane i fregatten "Imperieuse", benyttede ham som mønster for Captain Savage i "Peter Simple" og for Frank Mildmay's chef. Cochrane var ikke populær hos regeringen, idet han var liberalt medlem af Underhuset, hvor han ofte kritiserede regeringens administration af flåden.
- <sup>12</sup> Autobiography pag. 110, hvor brevet gengives i sin helhed.
- <sup>13</sup> Autobiography pag. 210 f., hvor brevet gengives i sin helhed. I flådens tal fandtes nogle få skibe, der allerede ved bygningen var indrettet som brandere. I øvrigt benyttede man forhåndenværende skibe, der blev fyldt med brandbare materialer, ligesom der blev skåret huller i dæk m.v. for at skabe træk. Kort før branderen nåede sit mål, blev den antændt af besætningen, der herefter forlod den i et medbragt fartøj. De britiske branderbesætninger, der blev taget til fange af franskmændene, kunne påregne at blive dødsdømt.
- <sup>14</sup> Autobiography pag. 211 f., hvor brevet gengives i sin helhed.
- <sup>15</sup> Autobiography pag. 203, Tute pag. 99 og Lloyd pag. 52.

- <sup>16</sup> *Autobiography* pag. 206, 224 og 225.
- <sup>17</sup> *Autobiography* pag. 206.
- <sup>18</sup> *Autobiography* pag. 209 og *Lloyd* pag. 54.
- <sup>19</sup> *Autobiography* pag. 215.
- <sup>20</sup> *Ibidem*.
- <sup>21</sup> *Autobiography* pag. 216 ff., *Tute* pag. 101, *Harvey* pag. 112 ff. og *Richardson* pag. 259.
- <sup>22</sup> *Autobiography* pag. 218 og *Harvey* pag. 113 f.
- <sup>23</sup> *Chronicle* pag. 247. Det fremgår her, at *Harvey* kort efter blev genansat. Han endte som *Admiral of the Blue*.
- <sup>24</sup> *Autobiography* pag. 221.
- <sup>25</sup> *Ibidem* pag. 223.
- <sup>26</sup> En underretning kunne måske have fået *Gambier* til at ændre sin opfattelse af de med angrebet forbundne farer, og det kunne måske have medført et hurtigere angreb på den franske flåde, medens den var lammet, jf. fremstillingen nedenfor. En dokumenteret underretning til *Gambier* ville utvivlsomt have stillet *Cochrane* stærkere i forbindelse med den senere krigsretssag mod *Gambier*.
- <sup>27</sup> *Autobiography* pag. 223.
- <sup>28</sup> *Ibidem* og *Richardson* pag. 259 ff.
- <sup>29</sup> *Autobiography* pag. 224.
- <sup>30</sup> *Ibidem* pag. 225.
- <sup>31</sup> *Ibidem* pag. 225 f. Se om *Gambiers* bevæggrunde hans forklaring for krigsretten, der gengives i *Chronicle* pag. 251. Det fremgår, at *Gambier* var af den opfattelse, at udskydningen af angrebet til natten mellem den 11. og 12. var en fordel, fordi det hårde vejr, der satte ind denne nat, forhindrede den franske admiral i at benytte sine fartøjer til at aflede brandere og eksplosionsfartøjer.
- <sup>32</sup> *Jenkins* pga. 271. Årsagen var, at *Willaumez* ikke havde adlydt sine ordrer og, at en af hans skibschefer havde klaget til Marineministeriet over, at han ikke havde optaget kampen med admiral *Stopford*.
- <sup>33</sup> Jf. *Gambiers* brev til Admiralitetet af 26. marts, jf. note 14. Se også *Autobiography* pag. 227 f., hvor *Cochrane* redegør for den franske admirals dispositioner. Se endvidere *Richardson* pag. 262 f. og *Lloyd* pag. 56 f.
- <sup>34</sup> *Autobiography* pag. 228, *Richardson* pag. 261 f., *Woodman* pag. 44 ff. og *Thomas* pag. 159 f.
- <sup>35</sup> *Autobiography* pag. 228, *Cochrane* omtaler kun ét eksplosionsskib. Der deltog imidlertid 2 i angrebet, jf. *Richardson* pag. 263. Se også *Gambiers* forklaring for krigsretten i *Chronicle* pag. 251 samt *Marryat* pag. 142 f.
- <sup>36</sup> *Autobiography* pag. 229.

- <sup>38</sup> *Ibidem* pag. 229 f., jf. også *Marryat* pag. 142 f. *Andre* har haft den opfattelse, at det var *Mediator*, der ødelagde bommen, da den kolliderede med den, jf. *Gambiers* forklaring for krigsretten i *Chronicle* pag. 251 f. jf. *Richardson* pag. 263. Se dog også referat fra den franske krigsret i *Chronicle* pag. 255, der peger på, at bommen blev ødelagt ved eksplosionerne af de 2 eksplosions-skibe, således at branderne var i stand til at passere bommens rester, jf. også *Autobiography* pag. 229, hvor *Capitaine Proteau's* forklaring refereres. Han forklarede, at eksplosionen skete ved bommen. Se også *Chronicle* pag. 239.
- <sup>39</sup> *Autobiography* pag. 230.
- <sup>40</sup> *Lloyd* pag. 59 f., *Autobiography* pag. 231 og *Jenkins* pag. 273.
- <sup>40</sup> *Autobiography* pag. 231 f., *Richardson* pag. 263 og *Jenkins* pag. 273 f.
- <sup>41</sup> *Lloyd* pag. 61. Signaler og tidspunkter for disse er citeret fra *Lloyd*, der som kilde har bragt flagskibet *Caledonia's* signallog, medens *Cochrane*, der har skrevet *Autobiography* mange år efter begivenhederne bygger på egne samtidige notater og erindringer.
- <sup>42</sup> *Autobiography* pag. 234.
- <sup>43</sup> *Ibidem* pag. 235. Grunden til den besynderlige manøvre var, at han ville undgå, at *Gambier* blev opmærksom på hans forehavende, før det var for sent at standse ham.
- <sup>44</sup> *Lloyd* pag. 62. Uheldigvis havde det sidste signal også betydningen "In distress", altså et nødsignal, og det var denne betydning, det blev tillagt i flagskibet.
- <sup>45</sup> *Lloyd* pag. 62, *Autobiography* pag. 237 og *Jenkins* pag. 274 f. Den franske chef blev senere dødsdømt for sin optræden, jf. *Thomas* pag. 169 og *Twichett* pag. 139.
- <sup>46</sup> *Thomas* pag. 169 og *Lloyd* pag. 63.
- <sup>47</sup> *Richardson* pag. 261 ff., *Autobiography* pag. 236 ff. og *Thomas* pag. 169.
- <sup>48</sup> *Richardson* pag. 265, *Autobiography* pag. 237, *Woodman* pag. 47 og *Lloyd* pag. 63.
- <sup>49</sup> *Lloyd* pag. 63, *Autobiography* pag. 239, *Richardson* pag. 266 og *Thomas* pag. 170.
- <sup>50</sup> *Autobiography* pag. 240 og *Thomas* pag. 170.
- <sup>51</sup> *Autobiography* pag. 240, *Woodman* pag. 47 og *Lloyd* pag. 63.
- <sup>52</sup> *Lloyd* pag. 63 og *Autobiography* pag. 241.
- <sup>53</sup> *Autobiography* pag. 240 ff., *Lloyd* pag. 63 ff., *Woodman* pag. 47, *Tute* pag. 108 ff. og *Harvey* pag. 128 ff.
- <sup>54</sup> *Lloyd* pag. 66 f., *Tute* pag. 110 f., *Thomas* pag. 174 f. og *Harvey* pag. 133.
- <sup>55</sup> *Autobiography* pag. 244 ff., *Tute* pag. 110 ff., *Woodman* pag. 47 og *Thomas* pag. 175.
- <sup>56</sup> *Autobiography* pag. 245 f., *Tute* pag. 111 f., *Lloyd* pag. 67 f. og *Harvey* pag. 133 ff.
- <sup>57</sup> *Woodman* pag. 47, *Lloyd* pag. 68, *Harvey* pag. 137 f. og *Thomas* pag. 178.
- <sup>58</sup> *Autobiography* pag. 247 ff., *Tute* pag. 112, *Harvey* pag. 138, *Thomas* pag. 179, *Woodman* pag. 47, *Lloyd* pag. 68 og *Fortesque* pag. 87.
- <sup>59</sup> *Thomas* pag. 180, *Harvey* pag. 139 og *Lloyd* pag. 68.
- <sup>60</sup> *Lloyd* pag. 69, *Woodman* pag. 47, *Tute* pag. 112 ff. og *Harvey* pag. 138 f.
- <sup>61</sup> *Lloyd* pag. 71 f., *Harvey* pag. 145 ff. og *Thomas* pag. 183 ff.
- <sup>62</sup> *Autobiography* pag. 252 ff. Se også ordlyden af *Gambier's* rapporter i *Chronicle* pag. 236 og 242 ff.

- <sup>64</sup> Se om Gambier's forsvar f.eks. Harvey pag. 143 f., Lloyd pag. 72 ff., Thomas pag. 187 og Fortesque pga. 87.
- <sup>65</sup> Harvey pag. 146, Thomas pag. 185 ff. og Fortesque pag. 88.
- <sup>66</sup> Autobiography pag. 256 f.
- <sup>67</sup> Lloyd pag. 70 ff., Harvey pag. 141 ff. og Thomas pag. 182 f.
- <sup>68</sup> Thomas pag. 187, Lloyd pag. 74 og Harvey pag. 149.
- <sup>69</sup> Harvey pag. 149 f., Thomas pag. 189 ff., Autobiography pag. 258 og Lloyd pag. 78. Cochrane blev få år senere indblandet i en affære om aktiesvindler, der medførte en fængselsdom, afsked fra Royal Navy og fratagelse af Bath-ordenen. I årene efter, at han havde afsonet dommen, blev han "Mercenary"-admiral, idet han først var chef for den nye chilenske flåde, derefter for den unge brasilianske flåde og endeligt for den græske flåde under den græske frihedskrig. Hans indsats i Chile og Brasilien var et væsentligt bidrag til disse nationers frigørelse fra henholdsvis Spanien og Portugal. Efter hjemkomsten fik han æresoprejsning som uskyldigt dømt, og genindtrådte i Royal Navy som Rear Admiral, ligesom han fik sin ridderværdighed tilbage. Som Rear Admiral havde han en periode kommandoen over den vestindiske eskadre. Han opnåede inden sin død at blive Admiral of the Fleet, og dermed Royal Navy's "fader". Jf. Fortesque pag. 89.
- <sup>70</sup> Thomas pag. 189, Harvey pag. 111 ff., Lloyd pag. 74, Fortescue pag. 88, Woodman pag. 47 og Parkinson pag. 152.
- <sup>71</sup> Se f.eks. Tracey i Chronicle pag. 232 og Jenkins pag. 273. Twichett pag. 135 finder det vanskeligt at afgøre, om Gambier handlede forkert eller korrekt.
- <sup>72</sup> Thomas pag. 188, Harvey pag. 148 f. og Lloyd pag. 76.
- <sup>73</sup> Lloyd pag. 75 og Tute pag. 113.

## MEDELELSER FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

### FORMANDENS ÅRSBERETNING 219. FORSAMLINGSÅR

#### MØDEAKTIVITET I DET 219. FORSAMLINGSÅR

Det 219. forsamlingsår var overordnet et godt år for Søe-Lieutenant-Selskabet, med god tilslutning til afholdte arrangementer, fortsat stabil drift af selskabet og en stabil økonomi. Implementeringen af Søe-Lieutenant-Selskabets Hæderslegat til en nyudnævnt premierløjtnant ved Søværnets Officersskole samt uddeling af prispræmie til en nyudnævnt kaptajnløjtnant ved Søværnets Officersskole er nu tilendebragt. Indtil videre finansieres uddelingen direkte af selskabets driftsmidler.

Alle planlagte møder i forsamlingsåret blev gennemført med kun en enkelt ændring. Emnerne for de afholdte møder var koncentreret omkring de "live operationer" som søværnet gennem året har deltaget i og omfattede:

- Mine visioner for Forsvaret, ved Forsvarschefen, general H. J. Helsøe
- Mine visioner for Søværnet, ved CH SOK, kontreadmiral K. B. Jensen
- Korvetten *Olfert Fischer's* deltagelse i OPERATION DIRECT ENDAVOUR, ved kommandørkaptajn Stig Meyer.
- Bjærgningen af Ubåden *Hunley* ved arkæolog MARIA JAKOBSEN
- Frømandskorpsets deltagelse i OPERATION ENDURING FREEDOM, ved orlogskaptajn Dan Rasmussen.
- NATO efter Prag i et Joint Maritimt perspektiv, ved kommandørkaptajn Torben Ørting Jørgensen
- NORDCAPS, ved orlogskaptajn Per M. Nielsen
- Truslen fra øst under den kolde krig, ved Udredningschef, Svend Aage Christensen og seniorforsker, dr.phil. Frede P. Jensen fra Institut for Internationale Studier

Der har ikke været afholdt møder i Frederikshavn i det forgangne mødeår.

Det gennemsnitlige antal deltagere til møderne var 27, hvilket betegnes tilfredsstillende.

### **PRISSPØRGSMÅL**

Der blev ikke fremsat noget prisspørgsmål i det 219. forsamlingsår.

### **ANDRE ARRANGEMENTER**

I forbindelse med højtideligholdelsen af Slaget ved Sjællands Odde den 22. marts nedlagde formanden en krans ved Peter Willemoes' mindesmærke på Odden Kirkegård.

Næstformanden og redaktøren for Tidsskrift for Søværnen, Hans Christian Bjerg havde i januar 2003 foretræde for Bygge- og Teknikudvalget, Københavns Kommune, i forbindelse med flytningen af statuen af Niels Juel fra den nuværende placering på Holmens Kanal til en ny placering på Havnegade. Repræsentationen argumenterede for, at statuen blev stående på sin nuværende plads tæt ved Holmens Kanal. Indledningsvis gik udvalgets beslutning imod selskabets argumentation og en flytning af statuen blev vedtaget. Efterfølgende har fredningsnævnet "meldt sig på banen", og efter de oplysninger, som selskabet er i besiddelse af, så er beslutningen omgjort, og statuen bliver stående på den nuværende plads på Holmens Kanal. Sagen er nu overdraget til Kulturarvsstyrelsen, som – p.g.a. en fredningsbegæring af statuen – skal afgøre, om statuen skal freddes på den nuværende plads.

Den 2. april - på 201-årsdagen for Slaget på Reden - deltog formanden i kransenedlæggelsen ved mindesmærket på Holmens kirkegård sammen med sekretæren, en repræsentant fra Marineforeningen, og søværnet, 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 og sekretæren repræsentanter for kirke og menighed samt en fjern slægtning til Olfert Fischer.

Den 24. juni afholdtes i Søofficersforeningens lokaler et introduktionsarrangement for afgangsklassen ved Søværnets Officersskole i fællesskab med Søofficersforeningen. Arrangementet afstedkom 9 indmeldelser i Søe-Lieutenant-Selskabet. Efterfølgende har flere dog meldt sig ind.

Den 13. juni deltog formanden i udnævnelsen af kaptajnløjtnanter ved Søværnets Officersskole. Ved denne lejlighed uddeltes for første gang det



”modificerede prisspørgsmål” for bedste individuelle hovedopgave. Modtageren var kaptajnløjtnant Jakob Damgård Rougsø, som belønnedes med 2.000 kr. Hovedopgaven vil blive trykt i kommende udgave af Tidsskrift for Søværnen.

Den 20. juni deltog formanden i udnævnelsen af afgangsklasserne fra Søværnets Officersskole. Ved denne lejlighed uddeltes Søe-Lieutenant-Selskabets Hæderslegat. Modtageren af legatet var premierløjtnant Tommy Pedersen, som belønnedes med to år gratis medlemskab af selskabet samt ”en ekstra dagsration rom”.

### DRIFTEN AF SELSKABET

Selskabets drift har nu stabiliseret sig og de daglige rutiner kører. I det forgangne år har selskabet – med velvilje fra CH SMK – lånt en computer af Søværnets Materielkommando, og der er foretaget en generel opklaring af kontoret. Således har selskabets sekretær nu tidssvarende arbejdsforhold, og bestyrelsens bestræbelser på at opdatere selskabets kontor er nærved tilendebragt. Jeg vil i den forbindelse gerne sige mange tak til CH SMK for den aldrig svigtende støtte.

På det sidste §32-møde blev det vedtaget at bl.a. arkivarens webmaster-funktion lægges ind under sekretærens arbejdsområde. Samtidig er annonceredaktør-funktionen – indtil videre – lagt ind i under sekretærens arbejdsområde. Om denne konstellation er organisatorisk hensigtsmæssig vil det kommende forsamlingsår vise.

I det forgangne år har kaptajnløjtnant P. Drost – igen - ydet værdifuld assistance til selskabets sekretariat med IT-støtte. En stor tak for det.

Selskabet har i det 219. forsamlingsår desværre været udsat for tyveri under en mødeaften. Døren til trappen var ikke låst, og tyven havde derved let adgang til lokalerne, hvor tyven stjal selskabets pengekasse og en pung i en taske. Pung og indhold har selskabet erstattet. Samlet beløb tabet sig til ca. 3.000 kr. Bestyrelsen vil i fremtiden sikre sig, at døren ud til trappen er låst under møde og skafning.

Primo 2003 fik selskabet en henvendelse fra sognepræsten ved Odden kirke vedrørende tilstanden af gravstenen på Willemoes' gravsted. Teksten på gravstenen var med årene blevet ulæselig, og stenen trængte endvidere til en generel overhaling. Efter en del korrespondance med forskellige myndigheder, påtog selskabet sig ansvaret for renoveringen af

gravstenen. Med økonomisk støtte fra A.P. MØLLER OG HUSTRU CHASTINE MC KINNEY MØLLERs FOND TIL ALMENE FORMÅL har det været muligt for selskabet at iværksætte arbejdet primo oktober. Restaureringen forventes afsluttet i uge 46.

### SELSKABETS ØKONOMI

Ved afslutningen af det forrige (218.) forsamlingsår udviste regnskabet et overskud på ca. kr. 67.000 kr.. Regnskabet for det 219. forsamlingsår udviser et lille underskud på kr. 8.000 kr. på trods af et budgetteret overskud på 22.000 kr.. Denne store forskel skyldes bl.a. store uforudsete udgifter i forbindelse med omlægning af Tidsskrift for Søværnen til det nye layout og en generel succes med et øget sideantal i tidsskriftet. Resultatet anses for tilfredsstillende under hensyntagen til de uforudsete udgifter.

I det 219. forsamlingsår realiserede selskabet en stor post obligationer, hvorved selskabet opnåede en kursgevinst. Sammen med den årlige renteindtægt udgør de finansielle indtægter derved ca. 29.000 kr. Hovedstolen på selskabets fonde er ved udgangen af det 219. forsamlingsår øget fra 550.000 kr. til ca. 600.000 kr.. Bestyrelsen agter at fortsætte bestræbelserne i at øge hovedstolen på selskabets fonde for på sigt at opnå økonomisk uafhængighed. I den forbindelse skal det understreges, at denne bestræbelse naturligvis ikke bliver på bekostning af selskabets aktiviteter.

I det kommende forsamlingsår vil bestyrelsen bestræbe sig på at øge annonceindtægterne for at dække de øgede udgifter i forbindelse med den generelle succes som Tidsskrift for Søværnen oplever

Regeringen har fremlagt et lovforslag om at fjerne portotilskuddet til sportsklubber, foreninger o. lign.. Hvis dette lovforslag vedtages, vil selskabet få en ekstra omkostning til porto på ca. 35.000 kr. årligt. Bestyrelsen arbejder med flere løsningsmodeller, men portoforhøjelsen kan i værste fald tvinge bestyrelsen til at hæve kontingent med 5 kr./måned. Bestyrelsen iagttager udviklingen nøje.

### **AF- OG TILGANG AF MEDLEMMER**

I det forgangne år er flg. medlemmer afgang ved døden:

KK HANS C KNABE

KD JOHAN RUTH

OB P. B. NISSEN

Æret været deres minde.

8 har meldt sig ud og 24 har meldt sig ind. Således er antallet af medlemmer pr. 30. september 2003: 511.

### **DEN NY BESTYRELSES SAMMENSÆTNING**

Ved det sidste møde i det 219. forsamlingsår valgtes en ny bestyrelse for det 220. forsamlingsår. Bestyrelsen har foretaget en lille ændring i den sammensætning af bestyrelsen for det 220. forsamlingsår, som blev præsenteret på det sidste møde i det 219. forsamlingsår. Bestyrelsen har således følgende sammensætning efter dette §32-møde:

Formand: Kaptajnløjtnant Niels Mathiesen

Næstformand: Premierløjtnant Nicholas Karlsen

Regnskabsfører: Premierløjtnant Christian Meinertz

Suppleant: Premierløjtnant Michael G. Landmark

Suppleant: Kaptajnløjtnant Bo Flemming Overgård

Den lille rokade i bestyrelsesposterne, som bestyrelsen har foretaget i forhold til den sammensætning af bestyrelsen, der blev præsenteret på det sidste møde i det 219. forsamlingsår sikrer et smidigt kommende generationsskifte på formandsposten.

De forskellige udvalg tilknyttet selskabet kommer i det 219. forsamlingsår ser således ud:

#### **Det stående udvalg:**

VA T. S. Jørgensen

KD L. Kragelund

KD P. Cortes

#### **Voldgiftsrådet:**

SLS siddende formand

FA L. R. Christophersen

KK J. C. Hansen

**Revisorer:**

KK P. Starklint

OK P. Christensen

Suppleant:

KK S. Kastberg

**Redaktionsudvalg:**

KK T. Ø. Jørgensen

KK G. Lang

OK T. Mikkelsen

**Bedømmelsesudvalget:**

KD H. Muusfeldt

KD B. Fabricius

KD O. B. Andersen

Ved indgangen af det 219. forsamlingsår indsatte selskabet – indledningsvis i en 3-årig periode – overarkivar Hans Chr. Bjerg som redaktør for Tidsskrift for Søværnen, med OK

Klaus Bolving som ansvarshavende redaktør. Denne konstellation fortsætter uden ændringer, og det er mit håb, at forsøgsordningen ophører efter de 3 år som planlagt, og Hans Chr. Bjerg derefter fortsætter som redaktør af tidsskriftet uden en søofficer som ansvarshavende redaktør.

Jeg vil i dette forum gerne have lov til at udtrykke min store tilfredshed med det nye layout af Tidsskrift for Søværnen – tidsskriftet har bestemt fået en tiltrængt fornyelse, som er nødvendig for at følge udviklingen. Selskabet har modtaget mange positive tilkendegivelser på fornyelsen af tidsskriftet, som vi selvfølgelig er meget glade for.

## **MØDERNE I DET KOMMENDE FORSAMLINGSÅR**

Den resterende møderække for efteråret ser således ud:

Tirsdag den 11. november giver tidligere chef for korvetten Olfert Fischer, kommandørkaptajn Gustav Lang indlæg om emnet "Oplevelser og erfaringer fra korvettens deltagelse i krigen mod Irak".

Torsdag den 27. november giver tidligere chef for missilfartøjet Ravn, kaptajn-løjtnant Lars H. Nielsen indlæg om emnet "Ravnens og Vibens deltagelse i operation ACTIVE ENDAVOUR STROG".

Torsdag den 11. december afholder ubådschef, kaptajnløjtnant Per R. Henriksen, foredrag over emnet "Sælens deployering".

Endvidere er det lykkedes at arrangere en debataften torsdag den 4. december med deltagelse af forsvarsordførerne fra V, K, R, DF, A, KR.D.

### NYE TILTAG

Som nævnt i den foregående formandens beretning ville bestyrelsen påbegynde arbejdet med det register over Tidsskrift for Søværnen, som bliver udgivet hvert 25. år. Dette arbejde er nu i fuld gang, og registret forventes præsenteret senest på §32-mødet i det 221. forsamlingsår. Bestyrelsen har endnu ikke lagt sig fast på form og layout af dette register. Det ligger dog fast, at en "hardcopy" udgave af register vil blive produceret til bl.a. biblioteker, som abonnerer på Tidsskrift for Søværnen.

Bestyrelsen er i gang med at udarbejde et forslag til en lovændring for så vidt angår uddeling af Søe-lieutenant-Selskabes hæderslegat og det modificerede prisspørgsmål. Det er bestyrelsens intention at bevare det nuværende prisspørgsmål i lovene, da bestyrelsen ser dette som en del af selskabets historie. Lovændringen kommer således kun til at bestå af en tilføjelse, hvori de to nye initiativer indarbejdes i lovene. Forslaget vil blive forlagt det "Stående udvalg" for accept inden det vil blive fremlagt for medlemmerne til endelig godkendelse. Det er bestyrelsens intention, at dette lovændringsforslag fremlægges til afstemning på næste §32-møde.

Dette afslutter min beretning for det 219. forsamlingsår, og det første år som formand for det ærede selskab. Det har været et spændende år med store udfordringer.

Jeg skal i denne forbindelse takke alle, som i det 219. forsamlingsår har støttet selskabet. En særlig tak skal rettes til CH SMK for aldrig svigtende støtte. Endvidere tak til selskabets udvalg for arbejdet i året der gik og en særlig tak til bedømmelsesudvalget for det udførte arbejde i forbindelse med bedømmelse af hovedopgaver for uddeling af det modificerede prisspørgsmål på Søværnets Officersskole.

*Niels Mathiesen  
formand*

## DET MENER MAN I UDLANDET

### ET SØFORSVAR FOR NATIONAL SIKKERHED OG INTERNATIONALT ENGAGEMENT

*Den netop afgåede generalinspektør for Sjøforsvaret i Norge, kontreadmiral Kjell-Birger Olsen, har i Norsk Tidsskrift for Sjøvesen nr. 2 /2003 hævdet, at det norske søforsvars bidrag til løsning af "det littorale dilemma" er en alliancetilpasset niche, som er nationalt nødvendig og internationalt højaktuel. En bevidst satsning på koncepter, som kan løse allierede og nationale sikkerhedsudfordringer i kystnære maritime operationer, er en forudsætning for et tidssvarende, alliancetilpasset og relevant forsvar, hævder den norske kontreadmiral. Kontreadmiral Kjell-Birger Olsens artikel skønnes at være af interesse for tidsskriftets læsere, og gengives her, oversat af Hans Christian Bjerg.*

Med kommunismens fald spåede nogle, at dette ville markere afslutningen på den historiske udvikling. Den vestlige demokratimodel havde vundet en endelige sejr, og vi kunne nu koncentrere os om at administrere velfærden. Det skulle imidlertid ikke blive resultatet. Fra en farlig, men dog stabil bipolar situation, befinder vi os nu i et sikkerhedspolitisk landskab, som kendetegnes af stadige forandringer. For at de militære styrker fortsat skal være et relevant og sikkerhedspolitisk redskab, må de derfor være i besiddelse af evnen til løbende ændringer i takt med omgivelserne. Dette gælder selvsagt også det norske Sjøforsvaret. *Naval Transformation* har fået en selvstændig værdi.

Sjøforsvaret har vist enestående vilje og evne til forandring i de senere år. Stationære anlæg og støttevirksomhed er blevet ofret på mobilitetens og reaktionsevnenes alter. Helt nødvendige, men smertefulde omlægninger for mange af de involverede. Det er imidlertid vigtigt at bemærke, at maritime kapaciteter ikke udgøres af strukturelementer eller skibe alene. Udvikling af de rette operationskoncepter og taktiske retningslinier er vigtige elementer i omstillingsprocessen. Oprettelsen af "Norwegian Task Group" (NoTG) har givet os en professionel stab til at lede underlagte enheder på et taktisk niveau. Sjøforsvarets Skolecenter, KNM Tordenskiold", er i nær samarbejde med NoTG kommet langt i udviklingen af operationskoncepter og taktiske retningslinier tilpasset nye trusler og nye opgaver.

Forsvarschefens militærfaglige udredning (MFU) er en ny og omfattende studie, som skal være styrende for Forsvarets udvikling og den fremtidige styrkestruktur. Fundamentale vurderinger om fremtiden gøres relativt hyppig, ikke bare i Norge, men også i andre lande. Ændringsvilje, ændringsevne – Military Transformation - dette er ikke bare forbigående problemstillinger, men varige forudsætninger for, at Forsvaret skal forblive et sikkerhedspolitisk instrument med værdi og relevans.

Samtidig er Sjøforsvaret inde i en fase, som præges af tunge investeringer. Tiden som går, fra beslutningen bliver taget om anskaffelse af et nyt strukturelement og frem til dette er operativt, er meget lang. *Fridtjof Nansen*-projektet startede i 1995, mens *Skjold*-projektet har sine rødder tilbage til begyndelsen af 1990-erne. Den lange udviklingstid er delvis et resultat af det moderne militære materiels høje teknologiske stade, og den tid, der som en følge heraf, går til udvikling.

Derfor er vi afhængige af at udvikle organisatoriske løsninger, som forkorter tiden fra beslutningen er taget og investering og bygning iværksættes. Dette er absolut nødvendig for at kunne fremskaffe tidssvarende militære kapaciteter. Derfor må der også være tilstrækkelig fleksibilitet i projektarbejdet så justeringer af produktet kan gøres undervejs i takt med udviklingen.

### Mod 2015

Søkrigen har ændret sig. Tiden, hvor de store flådemagter mødes på det åbne hav for at udkæmpe det afgørende søslag, er forbi. Sømagt benyttes i dag hovedsagelig til at påvirke en situation i land, og dette vil være tilfælde i en overskuelig fremtid. Magtprojektion fra havet og indover land fordrer en høj grad af samvirke mellem værnene. Maritime kapaciteter må i endnu større grad ses i et fællesoperativt perspektiv, og der må udvikles procedurer for fælles samvirke på det taktiske niveau.

NATO-alliancen er også i udvikling, men fremstår fortsat som grundpillen i norsk alliancepolitik.

Samtidig er norske styrker engageret i militære operationer sammen med lande, som vi tidligere ikke samarbejdede med. Forsvarsalliancer er i de senere år blevet indgået ud fra de til enhver tid gældende politiske realiteter og de sikkerhedsmæssige udfordringer, der skal løses. Vor interoperabilitet og evne til at samarbejde må dog stadig baseres ud fra NATO.

Under arbejdet med at udforme vores fremtidige maritime kapacitet må vi derfor løbende holde os ajour med udviklingen hos vore allierede. Vi

skal finde frem til såkaldte nichekapaciteter, hvor vi med vor baggrund og naturgivne forudsætninger kan levere et værdifuldt bidrag til internationale operationer. Samtidig vil Norges rolle som kyststat og søfartsnation fortsat medføre et betydeligt nationalt sikkerhedsbehov knyttet til vor maritime virksomhed. *Udfordringen i dag består altså i at udvikle maritime kapaciteter, som bidrager til at løse det nationale sikkerhedsbehov, samtidig med at disse fremstår som relevante og efterspurgte i en alliancesammenhæng.*

### **Udviklingen hos alliancepartnerne**

Hvad indebærer så en alliancetilpasning for Sjøforsvaret? US Navy har i sine strategiske studier peget på *Littoral Warfare* som den store udfordring siden begyndelsen af 1990'erne. Der har været udsendt en række doktrin-dokumenter, som har sat fokus på magtprojektion som flådens hovedopgave. Den politiske ledelse har i de senere år stillet konkrete krav til Pentagon om hurtige og reelle ændringer, som tager hensyn til de nye realiteter. US Navy befinder sig derfor i en betydelig omstillingsproces, som er blevet forstærket på grund af krigen mod terror. *Sea Power 21*, *Joint Vision 2020* og *Naval Transformation Roadmap* er baggrundsmaterialet, som beskriver i hvilken retning US Navy bevæger sig.

Evnen til at projicere slagkraft fra havet til landområder i forbindelse med støtte til fællesoperative mål opfattes som værende central. Endvidere skal havet udnyttes som transportvej for fællesoperative styrker, der er uafhængige af faste baser. For at opnå disse mål udvikles *Sea Shield*-strategien for at sikre adgangen til operationsområdet, opnå *Sea Control* i kystnære områder og beskytte egne styrker.

Små bevæbnede eller missilbærende fartøjer, miner og konventionelle ubåde anses for at udgøre de væsentligste trusler. US Navy har konstateret, at den har den største kapacitetsmangel netop inden for *Sea Control* i kystnære områder i relation til her nævnte farer og andre asymmetriske trusler. Derfor er de første konkrete resultater af omstillingsprocessen bygningen af et betydeligt antal *Littoral Combat Ships*. Disse vil udgøre en ny type fartøjer, der er designet, udrustet og bevæbnet for at kunne etablere *Sea Control* i kystnære områder.

Royal Navys fremtidsplaner er beskrevet i "Future Navy" og "Future Navy Operational Concept". Disse overvejelser skiller sig ikke væsentligt ud fra US Navys tilsvarende vurderinger og lægger vægt på grundlæggende ændring af sømagt fra "at Sea Naval Warfare" til "from



*the Sea Naval Warfare*". Magtprojektion, fleksibilitet, reaktionsevne og deployeringsevne er stikordene for, hvordan Royal Navy ønsker at prioritere. Yderligere nævner briterne "*Optimised Access*" som en af grundpillerne i fremtidens maritime doktrin. Fællesoperative styrkers adgang til krigsområdet forudsætter kapacitet til at kontrollere de kystnære områder. *Littoral Warfare* nævnes derfor også her som den store udfordring, både når det gælder om at udvikle fartøjer, taktikker og procedurer. På denne baggrund har Royal Navy også i bilaterale samtaler fremhævet Norges kompetence inden for kystnære operationer som et særdeles vigtigt fremtidigt bidrag til internationale operationer.

Norge har i en årrække haft et enestående samarbejde med Danmark og Tyskland inden for *Littoral Warfare*. Disse lande satser også i fremtiden specifikt på kapaciteter med relevans for kystnære operationer. Vort fortsatte samarbejde har medført en høj grad af interoperabilitet – teknisk, konceptuelt og kulturelt. Også inden for området logistik og støtte er der ligheder og procedurer, som sikrer et effektivt samarbejde. Samarbejdet mellem disse nordeuropæiske lande muliggør opstilling af en *Multinational Littoral Task Group*.

*German Task Group* deployerede til Afrikas Horn og Det Røde Hav med fem MTB'er af 143-klassen og forsyningskibet *Donau* umiddelbart efter den 11. september som en del af Operation Enduring Freedom. Opgaven var at føre kontrol med skibsfarten i Aden-bukta, Det Røde Hav og Bab el Mandeb-strædet, samt eskortering og beskyttelse af venligsindede skibe mod truslen fra små, hurtiggående fartøjer i området. MTB'erne viste sig af være velegnede til denne opgave. En midlertidig base blev oprettet i Djibouti, hvor forsyningskibet befandt sig under støttedelen af deployeringen. Ved at gennemføre en vagtrotation mellem fartøjerne, var det muligt løbende i operationsområdet at have et stort antal enheder med et stort fartoverskud, moderne sensorer og fleksible våbensystemer.

Samtidig med, at Tyskland nu udfaser sine ældre MTB'er, færdigbygges og indfases korvetterne af K 130-klassen. Der vil her blive tale om meget moderne kampfartøjer specielt beregnet til *Littoral Warfare*, og noget mere deployerbare end dem, der nu udfases. Man beholder dog et antal moderniserede MTB'er af 143-klassen. Denne udvikling er helt parallel med den, der foregår i Norge med hensyn til *Skjold* og den moderniserede *Hauk*.

Den danske marine har defineret *Littoral Warfare* som sit hovedsatsningsområde. Danmark tog de første skridt på vejen mod modulære fartøjer og har mange erfaringer med disse. Implementeringsomkostningerne er høje ved anskaffelse af våbensystemer til fartøjer og i forbindelse med nybygninger. Da trusselsbilledet ændrer sig oftere end tidligere, er modulære platforme, hvor man kan bytte sensor- og våbensystemer efter et plug-and-play-princip, et interessant alternativ.

Danmark har påbegyndt bygningen af nye Flexible Support Ships, som vil tilføre nye og meget interessante kapaciteter til løsning af det littorale dilemma. Der er tale om relativt store fartøjer, som vil have en betydeligt kapacitet til at kunne medføre tropper, køretøjer, kampbåde, helikoptere, feltlazaret etc. Yderligere vil fartøjet i sig selv repræsentere en betydelig kampkraft og have fleksible våbensystemer på linje med Standard Flex. Det vil blive et udmærket støttefartøj. Den danske marine vil med sine *Flyvefisken*-klasse i missil- og minerydningskonfigurationen kombineret med de nye Flexible Support Ships kunne tilføre meget nyt til en *Littoral Task Group*.

### National nødvendighed

Udfordringerne langs Norges kyst står i kø, og Sjøforsvarets evne til at etablere kontrol i kystzonen er væsentlig for Forsvarets troværdighed. Det er ingen tilfældighed at små, mobile enheder med stor slagkraft har været benyttet til denne opgave i flere hundrede år. Baggrunden ligger i vor specielle topografi, spredte bebyggelse og de relativt små ressourcer, vi kan afsætte til forsvar af denne uforholdsmæssigt lange kystlinje. Det er konstante faktorer, som ikke vil ændre sig med ændrede sikkerhedspolitiske forudsætninger.

MTB-våbnet var en vigtig brik i invasionsforsvaret under den kolde krig. Vi må imidlertid ikke af den grund blive forledt til at tro, at invasionsforsvar er MTB'ernes eneste opgave. Dette er heller ikke et spørgsmål om MTB'er, men et spørgsmål om hvilke maritime kapaciteter dette land må være i besiddelse af. Og dette lands velfærd og sikkerhed er som bekendt uløseligt knyttet til kysten, og det som passerer ud og ind af denne zone. Mindre og fleksible enheder vil fortsat fremstå som en garant for at vi vil være i stand til at vise tilstedeværelse, bistå med vigtige samfundsopgaver, hævde suveræniteten, eller i værste fald benytte magtmidler langs vor egen kyst og hvor det måtte være påkrævet.

### Det littorale dilemma

Der er altså en bemærkelsesværdig konsensus om, at de maritime militære udfordringer ligger i kystzonen. Det åbne hav behersker vi, men det er når vi nærmer os kysten – *"the dangerous littorals"* – udfordringerne begynder. Denne erkendelse er af generel karakter og knytter sig til de iboende fysiske rammebetingelser, kampfartøjer må håndtere i et så komplekst miljø. Udstrækningen af *"the littorals"* er bestemt af våbens rækkevidde: så langt ud over havet, man kan nå med landbaserede våben, og så langt ind over land, som man kan nå med fartøjsbaserede våben. I denne zone bliver alt vanskeligere. Topografiske, hydrografiske og demografiske forhold komplicerer brugen af sensorer, våbensystemer og kommunikationsmidler. Dertil kommer, at dette miljø favoriserer asymmetriske trusler. Til løsning af "det littorale dilemma" er der derfor behov for andre våbensystemer og sensorer end dem man benytter på det åbne hav. Endvidere kræves der kompetence og erfaring i at håndtere dette miljø. Sjøforsvaret har platforme, våben og kompetence til at være ledende inden for denne udvikling.

### Kystnære operationer; Sjøforsvarets alliancetilpasning

Vore vigtigste allierede har alle identificeret et behov for sømilitære kapaciteter, som kan operere effektivt i kystnære operationer. Dette behov vil være en vedvarende faktor, fordi håndteringen af det littorale dilemma er en vigtig brik i evnen til at fællesoperativt magtprojektion i sin videste betydning.

Det paradoksale er, at NATOs indiskutable behov for disse kapaciteter endnu ikke er kommet tilstrækkeligt frem gennem de traditionelle kanaler. NATOs officielle kanaler for styrkegenerering, herunder NATO Force Goals, har haft et efterslæb på op til to år på grund af langvarig sagsbehandling. Dette understreger behovet for at analysere udviklingen hos vore allierede, også på et uafhængigt grundlag.

Forsvarschefen har opfordret til åben debat i forbindelse med den militærfaglige vurdering. Forsvarets maritime kapaciteter er et bidrag i denne debat. The Norwegian Task Group (NoTG) vil fremstå som et fleksibelt instrument, hvor fregatterne af *Fridtjof Nansen*-klassen vil blive flagskibene, egnet til at lede operationer og medbringe betydelig ildkraft. Samtidig er evnen til ASW integreret med helikopter en central kapacitet i forbindelse med opgaverne relateret til magtprojektion og *Sea Control*. Den moderne *Ula*-klasse er også skræddersyet til operationer i littorale områder og i forbindelse med traditionelle ubådsoperationer bidrager den

til scenario-opbygning og infiltration af specialstyrker. MTB'erne er ikke gået af mode, tværtimod. Det er fortsat mindre hurtiggående fartøjer med et skræddersyet våben- og sensorsystemer, som opererer mest effektivt i kystzonen. MTB'erne leverer den ildkraft, mobilitet og fleksibilitet, som kræves i moderne littorale operationer. *Skjold*-klassen vil gøre MTB-våbnet deployérbart til alle aktuelle operationsområder. Minerydderne har sin naturlige plads i denne sammenhæng, fordi miner fremstår som et billigt og let tilgængeligt våben i mange aktuelle konfliktområder. Evnen til at rydde miner udgør en væsentlig del af operationer, hvis formål er at sikre adgang til et kystområde.

Dette er en struktur bestående af elementer, som har komplementære egenskaber. Derfor er det ikke hensigtsmæssig med en debat, hvor hver enkel fartøjstype isoleret set stilles op mod alle Forsvarets opgaver eller alle militære basisfunktioner. Tværtimod skal vi udvikle fællesoperative koncepter, som anvender hele spektret i forbindelse med det at projicere militær magt. Sensorer og effektorer på de enkelte platforme er i høj grad supplerende og overlapper hinanden.

Forsvarets maritime udfordringer er omfattende. En bevidst satsning på koncepter, som kan løse allierede og nationale sikkerhedsproblemer i kystnære maritime operationer, er en forudsætning for et tidssvarende, alliancetilpasset og relevant Forsvar. Og vi er på rette vej. Strukturelementerne, som er planlagt, eller som er under anskaffelse, vil kunne sammensættes til effektive styrker, som løser vore nationale maritime udfordringer, samtidig med at de repræsenterer en alliancetilpasset niche i en fællesoperativt sammenhæng.

Sjøforsvarets bidrag til løsning af "det littorale dilemma" er en alliancetilpasset niche, som er national nødvendig og international højaktuel.

## BOGANMELDELSER

**James P. Delgado:**

**Forliste krigsskibe. En arkæologisk rejse gennem søkrigshistorien.**

**Oversat af orlogskaptajn Michael Jørgensen.**

**Billesø & Baltzer Bogforlagene. 2003.**

**256 s. ill. 278,00 kr.**

Marinearkæologien har inden for de seneste 30 år udviklet sig eksplosivt, og det er derfor nu en god idé at få udgivet en oversigt over dennes resultater på dansk. Der findes allerede en del gode bøger om dette emne, men spørgsmålet er om valget af den foreliggende bog må siges at have været det rigtige blandt de udenlandske tilbud, der foreligger.

Forfatteren James P. Delgado er director for Maritime Musum i Vancouver, British Columbia. Han er tydeligvis mere arkæolog, dykker og konservator end historiker og marinehistoriker.

Delgado giver en gennemgang af søkrigshistorien fra det antikke Grækenland og til 2.verdenskrig. Med udgangspunkt i konkrete marinearkæologiske fund gennemgår forfatteren søkrigens og krigsskibenes udvikling gennem tiderne. Der er mange interessante oplysninger om krigsskibenes indretning i antikken og videre frem. Det er imidlertid ikke altid, at arkæologiske fund af tilfældigt forliste krigsskibe passer ind i en almindelige gennemgang, og oversigten er derfor flere steder ikke helt overskuelig. De tilfældigt forliste skibe og beskrivelsen af disse tager i nogle tilfælde fokus væk fra omtalen af egentlig epokegørende skibe, som i øvrigt er ganske godt dokumenterede.

Når Delgado fortæller om de arkæologiske fund og dykningerne omkring dem, er han på fast grund (!), hvorimod hans viden om den generelle udvikling af søkrigen og dens midler ikke er tilstrækkelig præcis og dybgående. Dette medfører nogle problematiske påstande.

Af de 650 slagskibe, der blev bygget 1850-1950 til at kæmpe mod hinanden, blev kun 16 sænket i indbyrdes kampe. I denne forbindelse refererer Delgado (s.11) ukritisk en påstand fra antropologen (!) Richard A. Gould, om at dette var udtryk for en "konsekvent fejlagtig anvendelse af nye teknologier inden for søkrigstaktikken". Påstanden er forkert. For det

første skulle et slagskib jo ikke alene bekæmpe andre slagskibe, men skulle også selv være beskyttet, således at det ikke blev sænket af fjendens slagskibe. Derfor blev de meget stærkt pansrede i overensstemmelse med datidens mest avancerede teknologi, samtidig med at man fortsat søgte at udvikle kanonen, bl.a. ved at gøre den bagladet. Endvidere befandt man sig i en periode, hvor de defensive midler var kraftigere end de offensive. I perioden forinden, 1820-70, havde det været modsat. Her havde træskibene ikke kunnet modstå de bombekanoner, der fremkom som offensive midler. Problematikken vil yderligere kunne uddybes med inddragelse af sejlkrigsskibsperioden.

Det er nødvendigt, at man gør sig klart, hvad det egentlig er vi kan anvende marinearkæologien til. Arkæologi er studiet af ikke-skriftlige kilder. Vi kan derfor primært benytte arkæologi til at studere forhold og ting, som ikke er beskrevet i de skriftlige kilder, vi har bevaret. Derfor er det klart, at vi får meget ud af at studere vrage af skibe og skibsbygningsmetoder i forliste skibe fra perioder, hvor skibe og skibsbygning ikke er beskrevet i arkiverne. Derimod får vi mindre ud af arkæologisk f.eks. at studere et slagskib, som er sænket i 1941. I det sidstnævnte tilfælde har vi tusindvis af tegninger og fotografier af skibet, samt beskrivelser, rapporter og lignende, der dokumenterer skibet, dets besætning og dets eksistens. At et sådant forlist krigsskib kan have stor museal værdi, og for nutiden giver indtryk af dimensioner og virkelighed om bord, er en anden sag. Hævningen af WASA gav os derfor mange nye oplysninger, fordi forholdene omkring skibsbyggeriet i 1600-tallet ikke er særligt godt dokumenteret i de skriftlige kilder, hvorimod den stort anlagte hævning af den tyske ubåd U-534 ud for Anholt i 1990'erne ikke bragte en eneste ny oplysning frem, hverken om ubåde i almindelighed eller tyske ubåde i særdeleshed.

Delgado inddrager således i flere tilfælde ikke de oplysninger, som vi allerede har i det skriftlige materiale. Han er som arkæolog primært interesseret i, hvad han kan læse ud af vrage af et forlist krigsskib end at beskrive den almindeligt kendte og dokumenterede udvikling, som fundene ofte blot er en illustration af. Han konstaterer f.eks. derfor lidt overraskende, at fundene viser, at besætningerne levede fuldstændigt som man gjorde i land. Men det har man jo altid vidst, at skibet i miniformat afspejler det samfund, det kommer fra.

Delgado siger (s.111), at undersøgelser i vrage i Oslofjorden af LOSSEN fra 1717 viser, at besætningen ikke bar uniformer, men benyttede deres

private klæder. Men dette vidste vi godt i forvejen. Vi skal helt op i 1800-tallet før der i de europæiske flåder begynder at blive indført reglementer og ensartethed inden for de menige besætningers påklædning om bord. Delgado præsenterer oplysningen som et af marinearkæologiens forskningsresultater – hvad det ikke er. Et eksempel på den her omtalte fokusering på fundet af et forlist skib i stedet for en omtale af den viden, vi har i forvejen, når den almindelige udvikling af søkrigsmidlerne beskrives, er gennemgangen af H.M.S. VIXEN. Dette skib blev bygget i 1864, senere ombygget og endeligt sænket af englænderne selv i 1896 ved Bermuda for at blokere en sejlrende (s.176). De marinearkæologiske undersøgelser er foretaget i 1988 af Richard A. Gould (der nu i modsætning til omtalen på s. 11 er blevet arkæolog). Dykningerne afslørede tilstedeværelsen af en pansret vædder i stævnen af skibet. Dette betegnes som ”en anakronistisk indretning”. Men det var det ikke i samtiden. Alle større skibe blev efter slaget ved Lizza 1866 udstyret med en sådan vædderstævn, fordi man helt frem til den russisk-japanske krig 1904-05, som følge af begivenhederne under dette omtalte slag, troede, at det ville være muligt med de nye pansrede dampskibe taktisk at anvende vædderen som et chancevåben. Dette er også forklaringen på, at denne vædderstævn ikke fremgår af de oprindelige konstruktionstegninger fra 1864. Ligeledes får vi at vide, at skibet havde en indretning, der tillod, at man kunne hejse skruen (her betegnes de som propeller) op i en brønd, samtidig med at skorstenen kunne sænkes til dækshøjde. Formålet var at skibet så mere effektivt kunne anvendes henholdsvis som rent sejlskib og dampskib. Men denne indretning fremkom allerede i begyndelsen af 1850’erne på alle de såkaldte fuldkraftskibe. Vor egen fregatten JYLLAND var en af disse krigsskibstyper. Indretningen kan studeres på tegninger, på fotografier og in natura i Ebeltoft. Der kan nævnes andre tilsvarende eksempler i bogen.

Delgado nævner, at Sverige og Rusland kopierede John Ericsons USS MONITOR efter den havde gjort sig gældende i 1862. Men det kan nok i denne forbindelse være værd at nævne, at den første monitor i Europa var den danske ROLF KRAKE, der blev bygget i England på bestilling i 1863, umiddelbart efter at den danske regering havde erfaret, hvad der var sket på Hampton Roads den 9. marts 1862.

Generelt er der mange faktuelle fejl og upræcise oplysninger. Lomme-slagskibet ADMIRAL GRAF v. SPEE var ikke ”kendt under betegnelsen Panzerschiff”. Det var derimod den korrekte og officielle tyske betegnelse. Englænderne betegnede imidlertid skibet som et ”pocket battle-ship” på grund af dets særlige egenskaber inden for den tonnagegrænse,

som Versailles-traktaten havde pålagt tyskerne. Slagskibet BISMARCK var derimod ikke underlagt nogen tonnagebegrænsninger, som det anføres (s. 210), ligesom dens hovedarmering ikke bestod af kanoner på 330 mm men på 380 mm. Etc.

Udgivelsen på dansk har ikke gjort denne bog mindre problematisk. Den har ved transformationen til dansk mistet farverne og det store format. Efter anmelderens mening en fejldisponering fra forlagets side. Det mindre sort-hvide format gør, at billedmaterialet nogle steder ikke er særlig tydeligt. Det er ærgerligt, fordi bogen netop har værdi ved at vise fotografier fra mange af de nye marinearkæologiske fund, der er gjort de senere år.

Oversættelsen indeholder mange mærkværdigheder. Galejer, som er defineret som et rokrigsskib, bliver skiftevis omtalt som åre-galejer, ro-galejer og orlogsgalejer. Denne skibstype "voksede sig større og større..." Der omtales en mine, som "sank CAIRO". Dykbombere hedder på dansk styrtbombere. Monitoren var "en dybfølt åbenbaring" (s.158) – hvad det så er for noget. Generelt burde der både i Delgados bog, som i den danske udgave, have været en oversigt over de ofte meget specielle maritime udtryk. Hvad er f.eks. et "pigskud", og hvad er en "svirvel-kanon". Det sidstnævnte er i hvert fald det engelske udtryk for en kanon med sving-affutage, en "sving-basse". Anmelderens hovedanke er imidlertid bogens omtale af skibe som "hun". Det er ikke korrekt dansk at sige "hun" om et skib, da vi i vort sprog ikke har hun- og han-køn. Gid dog man kunne få udryddet denne ukorrekte mærkværdighed på dansk, der mange steder medfører pudsige udsagn.

Fremstillingen i bogen giver samlet et meget godt indtryk af mange af de seneste marinearkæologiske fund, selv om hovedvægten er lagt på det amerikanske materiale i forhold til det europæiske. Men skal man skaffe sig et indtryk af søkrigens og krigsskibenes generelle udvikling, anbefales det at opsøge anden litteratur.

*Hans Christian Bjerg  
Orlogshistoriker*



## 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 · Tirsdag 9-18

### ERHVERVELSER NOVEMBER/DECEMBER 2003

#### RETSVÆSEN

Naval Mutinies of the Twentieth Century: An International Perspective  
Christopher M Bell, ed., Bruce A. Elleman, ed.  
London: Frank Cass, 2003. - 288 s.: ill, kort  
(Cass Series: Naval Policy and History; 19)  
Opstilling: Retsvæsen.C.

#### ADMINISTRATION OG UNDERVISNING

Nye Krige  
Mikkel Vedby Rasmussen  
1. udg. 1. oplag- København:  
Forsvarets Oplysnings- og  
Velfærdstjeneste, 2003. - 88 s. :  
ill.  
Opstilling: Krigskunst.B.

#### HISTORIE

Samuel Eliot Morison's Historical World: In quest of a new Parkman  
Boston: Northeastern University Press, 1991. - 367 s.: ill.  
Opstilling: Historieforskning.

Søværnets Signalskole 1903-2003  
Søværnets Signalskole Kbh.  
2003. - 32 s.: ill.  
Opstilling: Historie.C.1.a.1.  
(+DEPOT)

Att illustrera stormakten : Den svenska Fortifikationens bilder 1654-1719  
Lund : Historiska Media, 2001. - 144 s. : Ill. Kort  
(Karolinska Förbundets Årsbok 1999); (Meddelanden från Krigsarkivet ; XX)  
Opstilling: Kystforsvar.B.

The Central Australian Expedition 1844-1846 : The Journals of Charles Sturt

Richard Davis, ed.

London: The Hakluyt Society, 2002. - 366 s.: Ill. Kort.

(Haklyut Society. Third Series; 10)

Opstilling: Haklyut

The Naval Miscellany

Michael Duffy

London: Navy Records Society, 2003

(Publications of the Navy Records Society; 146)

Opstilling: Historie.C.2.

VI:- 2003 .- 464 s

Står under titel

Drømmen om "det gode liv" i

Hæren: Forskningsrapport

Tøjhusmuseet 1997

Vibeke Enevoldsen

København : Tøjhusmuseet, 1997. - 82 s.

Opstilling: Historie.D.

Officerer i opposition til mellemkrigstidens pacifistiske forsvarsidealer:

Forskningsrapport Tøjhusmuseet 2003

Vibeke Enevoldsen

København: Tøjhusmuseet, 2003. - 37 s.: ill.

Opstilling: Historie.D.

Piraterne og kristne slaver: En sømands møde med den islamiske kultur i

1700-tallet

Mette Guldberg, red.

Esbjerg: Fiskeri- og

Søfartsmuseet, 2003. - 44 s. :

Ill.Kort.

Opstilling: Historie.E.

Marinmålaren Jacob Hägg

Christer Hägg

1 udg. 1. opl.- Stockholm: Magnus Ullman, 2003. - 206 s.: Ill.

Opstilling: Marinemalere

Søetatens Pigeskole i Nyboder

Ida Haugsted

København: Fonden Realdania, 2003. - 15 s. : ill.

Opstilling:

Historie.C.1.a.2.Nyboder

Log of the Union: John Boit's Remarkable Voyage to the Northwest Coast Around the World 1794-1796

Edmund Hayes, ed.

Oregon: The Oregon Historical Society, 1981. - 136 s.: ill, kort

Opstilling: Sørejser.b.1771-99

British Sea Power

David Howarth

London: Robinson Publ., 2003. - 464 s.: ill.

(A Brief History of)

Opstilling: Historie.C.2.

Barbariet tur retur  
Jens Riise Kristensen  
1. udg. 1. oplag - København:  
Forlaget Ørby, 2003. - 117 s. : Ill.  
kort  
Opstilling: Sørejser.b.1627

Dansk Udenrigspolitik Historie  
Bo Lidegaard  
København: Gyldendal, 2003  
Opstilling: Historie.B.1.a.  
4: Overleveren: 1914-1945.-  
2003.- 685 s.

Fregatten Bornholms "Fatale  
Rejse" Vestindien 1781-1782.: Et  
tidsbillede fra den dansk-norske  
flådes storhedstid.

N.T. Michaelsen  
København: Søe-Lieutenant-Sel-  
skabet, 1968-69. - Forsk. pag. :  
Ill. Kort.

(Fra Rigsarkivets marinearkiva-  
lier)

Opstilling: Sørejser.b.1771-1799

Vestvolden: Fra fæstning til natur-  
park

Erik Wassard  
København: Hernov, 1982. - 70  
s.: Ill.kort.

(Ved Sund og Bælt)

Opstilling: Kystforsvar.A.

Pictorial History of the Royal  
Navy  
Anthony J Watts  
London: Ian Allan, 1971. -: Ill.  
Opstilling: Håndbog.L.- EJ TIL  
UDLÅN  
2: 1880-1914.- 1971.- 144 s.  
Med indklæbede ekstra illustra-  
tioner

## KRIGSHISTORIE

Tyskerne i Danmark overgiver  
sig: Diverse avisartikler  
Lolland, 1945. - 8 s.

Opstilling:  
Krh.A.II.d.2.F4.Udklip.

Pacific Ordeal  
Kenneth Ainslie  
London: Rupert Hart-Davis,  
1956. - 251 s.: ill. kort  
Opstilling: Historie.C.3.

Dieppe 1942: Prelude to D-Day  
Ken Ford  
Wellingborough: Osprey Publish-  
ing, 2003. - 96 s.: Ill. kort  
Opstilling:  
Krh.A.II.d.2.B.Kanalen

H.C. Andersen 1848-50 og 1864:  
Et historisk bidrag til litteraturen  
om digteren og de slesvigske  
krige

Ole A Hedegaard  
u.st. : Bent Carlsens Forlag Aps.,  
1980. - 344 s.: Ill.  
Opstilling: Krh.A.II.a.1848-1850

HMS Trenchant at war: From  
Chatham to the Banka Strait  
Sir Arthur Hezlet  
Barnsley: Leo Cooper, 2001. -  
184 s.: ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.

The Naval History of Great  
Britain: During the French Revo-  
lutionary and Napoleonic Wars  
W.M. James, Andrew Lambert  
New ed. with new introductions-  
London: Conway Maritime Press,  
2002. -: ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.a.1793-1815.  
V: 1808-1811.- 424 s.  
VI: 1811-1827.- 549 s.

Gads leksikon om dansk besæt-  
telsestid 1940-45  
Hans Kirchhoff, Red., John T.  
Lauridsen, Red., Aage Trommer,  
Red.  
1. udg. 1. oplag- København:  
Gads Forlag, 2002. - 551 s. : ill.  
kort  
Opstilling:  
Krh.A.II.d.2.F.1.+Håndbog.B.

U-Boot-Jagd im Mittelmeer : Der  
Einsatz der 22. U-Jagdflotille  
Manfred Krellenberg  
Hamburg: E.S. Mittler & Sohn,  
2003. - 200 s.: ill. kort  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Mid-  
delhavet.

Ships from Hell: Japanese War  
Crimes on the High Seas  
Raymond Lamont-Brown  
Stroud: Sutton, 2002. - 174 s.: ill.  
kort  
Opstilling: Retsvæsen.H.

The Tin Openers: The Secret  
Underwater War Against the U-  
Boats 1914-18  
Kendall McDonald  
Storrington: Historic Military  
Press, 2003. - 32 s.: ill.  
(Wrecks & Relics)  
Opstilling: Krh.A.II.b.2.G.

The North Atlantic Front: Orkney,  
Shetland, Faroe and Iceland at  
War  
James Miller  
Edinburgh: Birlinn, 2003. - 175  
s.: ill. kort  
Opstilling:  
Krh.A.II.d.2.B.Atlanterhavet.

Battlebags: British Airships of the  
First World War: An Illustrated  
History  
Ces Mowthorpe  
England: Wrens Park Publishing,  
1998. - 194 s.: ill. kort  
Opstilling: Flyevæsen

Seekrieg im Ärmelkanal : Vor-  
postenboote an vorderster Front  
Günther Naims, Lothar Frädrieh  
Hamburg: E.S. Mittler & Sohn,  
2003. - 168 s.: ill. kort  
Opstilling:  
Krh.A.II.d.2.B.Kanalen & Nord-  
søen.

Winning the Radar War  
 Jack Nissen, A.W. Cockerill  
 London: Robert Hale, 1987. - 224  
 s.: ill. kort  
 Opstilling: Radiovæsen.D.e.

Der Sanitätsdienst in der  
 deutschen Flotte im Zweiten  
 Weltkrieg : Schwere  
 Seestreitkräfte : Organisation  
 Medizinische Wissenschaft  
 Erfahrungen und Lehren  
 Hartmut Nöldeke, Volker Hart-  
 mann  
 Hamburg: E.S. Mittler & Sohn  
 GmbH, 2003. - 231 s.: ill.  
 Opstilling: Lægevæsen.B.

Sænkningen af undervandsbåden  
 HAVFRUEN, 29. august 1943  
 Søren Nørby  
 u.st., 2003. - 5 s. : Ill.  
 Opstilling: Krh.A.II.d.2.F.3.-  
 KUN TIL LÆSESAL

Pearl Harbor: Christensen og  
 Olsen meldt savnet i kamp  
 Bo Østlund  
 København : Lindhardt og  
 Ringhof, 2003. - 182 s.: ill.  
 Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stille-  
 havet.

Kanondonner über der Ostsee :  
 Die maritimen Ereignisse an der  
 östlichen Seefront 1941-1945  
 P. Paus  
 Rastatt : Pabel-Moewig Verlag,  
 2003. - 66 s.: Ill.  
 (Der Landser ; 104)  
 Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Øster-  
 søen

U-Boat Offensive : The Monthly  
 Reviews  
 Jak P. Mallmann Showell, ed.  
 Milton Keynes: The Military  
 Press, 2003. - vi + 86 + 8  
 (U-Boat Archive Series; 4)  
 Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.

U-297 : The History and Discov-  
 ery of a Lost U-Boat  
 Richard W. Skinner  
 Storrington: Historic Military  
 Press, 2003. - 32 s.: ill.  
 (Wrecks & Relics)  
 Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.

Slaget om Atlanten  
 Andrew Williams  
 København: Gyldendal, 2003. -  
 304 s.: ill. kort  
 Opstilling: Krh.A.II.d.2.G.

**PERSONALHISTORIE**

Forsvarets Ingeniører gennem 40 år: 1925-1965

København: Foreningen af ingeniører i forsvaret, 1965. - 32 s.: ill.

Opstilling: Persh.a.2.

Destroyer Man

John Allison

Richmond: Greenhouse Publications, 1985. - 188 s.: ill. kort

Opstilling: Persh.b.ALLISON, JOHN.

Admiral Rechnitzers Maritime og Politiske Erindringer 1905-40

Hans Chr Bjerg

København: Gyldendal, 2003. - 454 s.: ill.

Opstilling: Persh.b.RECHNITZER, H.

Der U-Boot-Krieg 1939 - 1945

Rainer Busch, Hans-Joachim Röhl

Hamburg: E.S. Mittler & Sohn GmbH, 2003. -: ill.

Opstilling: Persh.a.5.

5: Die Ritterkreuzträger der U-Boot-Waffe von September 1939 bis Mai 1945 .

Hamburg . E.S. Mittler & Sohn GmbH, 2003 .- 539 s.

Krigsdagbøger 1939-1945: Feltmarskal Lord Alanbrooke

Alex Danchev, ed., Daniel Todman, ed.

1. udg. 1. oplag- København: Rosenkilde, 2003. - 781 s.: ill.

Opstilling: Persh.b.ALAN-BROOKE.

By Order of the Kaiser: Otto von Diederichs and the Rise of the Imperial German Navy, 1865-1902

Terrell D. Gottschall

Annapolis: Naval Institute Press, 2003. - 337 s.: ill.

Opstilling:

Persh.b.DIEDERICHS, OTTO VON

Min tid som Commander Allied Forces Baltic Approaches (COM-BALTAP) 1970-1975

Adam Helms

u.st., 2003. - 34 s.

Opstilling: Persh.b.HELMS, ADAM

Generalen : Kjeld Hillingsø

Poul Pilgaard Johnsen

København: People'sPress, 2003. - 172 s.: ill.

Opstilling: Persh.b.HILLINGSØ, K.

John Paul Jones' Memoir of the American Revolution; Presented to King Louis XVI of France  
John Paul Jones  
Washington: Library of Congress, 1979. - 116 s.: ill. kort  
Opstilling: Persh.b.JONES, JOHN PAUL

Pepys and the Navy  
C.S Knighton  
Stroud: Sutton Publ., 2003. - 218 s.: ill.  
Opstilling: Persh.b.PEPYS

"K" for KING: Flyveminder  
Keld Petersen  
Lyngby, u.år. - s. 42-48: ill.  
Opstilling: Persh.b.PEDERSEN, K.C.J.

Fra Odense til Englands østkyst : Thomas C. Sneums og Keld Petersens flyvning i en Hornet Moth 21 Juli  
Keld Petersen  
u.st., 1983. - s. 64-86 : ill. kort  
Opstilling: Persh.b.SNEUM, THOMAS C.

Tordenskiold : Fejret, elsket, misundt - og myrdet?  
Suzanne Wowern Rasmussen, Odile Scharbau  
København: Forlaget Galaxen, 2003. - s. 6-13: Ill.  
Opstilling: Persh.b.TORDENSKIOLD

Blondie: A Biography of Lieutenant-Colonel H.G. Hasler  
Ewen Southby-Tailyour  
Barnslet : Leo Cooper, 2003. - 412 s.: ill. kort  
Opstilling: Persh.b.HASLER, H.G.

## **POLITIK OG EFTERRETNINGSVÆSEN (FORSVARSPROBLERMET)**

NATO Ny jubilæumsudgave:  
NATO 1949-1999 OTAN  
København: NATO Nyt, 1999. - 51 s.: Ill.  
Opstilling: Politik.K.

Marines  
Octavio Díez  
Spanien: Lema Publications, 2000. - 96 s.: ill.  
(Special Units)  
Opstilling: Efterretningsvæsen.A.

Burn After Reading: The Espionage History of World War II  
Ladislav Farago  
Annapolis: Naval Institute press, 2003. - 319 s.  
Opstilling: Efterretningsvæsen.B.

Blood in the Sea: HMS Dunedin and the Enigma Code  
Stuart Gill  
London: Weidenfeld & Nicolson, 2003. - 239 s.: ill. kort  
Opstilling: Efterretningsvæsen.B.

Dansk forsvar og konventionel styrkereduktion i Europa

Jørgen Lyng

København: Det Udenrigspolitiske Selskab, 1990. - 30 s.

(Udenrigspolitiske Skrifter; 79)

Opstilling:

Forsvarsproblemet.B.7.

Verdens Specialstyrker: Taktik - Historie - Strategi - Våben

Mike Ryan, Chris Mann, Alexander Stilwell

København: Aschehoug, 2003. - 255 s.: ill. kort

Opstilling: Efterretningsvæsen.A.

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

The Wonder Book of Ships

London: Ward, Lock & Co., 197?. - 255 s.: Ill.

Opstilling: Handel & Søfart.B.

Med mange ekstra illustrationer isat.

Imperial Japanese Navy: WW 2

John Atkinson

Bromley, Kent: Galago Books, 2002. - 123 s.

Opstilling: Krh.A.I.a.7.

Repülögép-Hordozók

József Bak

Budapest: Zrínyi Katonai Kiadó, 198?. - 64 s.: Ill.

Opstilling: Krh.A.I.b.

S.M.S. Emden

Karl-Theo Beer, Helmut Debelius

Hamburg: Koehlers Verlagsgesellschaft, 2001. - 164 s.: ill. kort

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

Dreadnought: Britain's First

Nuclear-Powered Submarine

Patrick Boniface

Penzance, Cornwall: Periscope

Publ., 2003. - 90 s.: ill.

Opstilling: Ubådsvæsen.D.

Schlachtschiff Bismarck

Jochen Brennecke

6. omarbejdede udg.- Hamburg :

Koehlers Verlagsgesellschaft,

2003. - 440 s.: ill. kort

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

Schlachtschiffe und

Schlachtkreuzer 1921-1997 :

International Schlachtschiffbau

Siegfried Breyer

Bonn: Bernard & Grafe Verlag,

2002. - 446 s.: ill.

Opstilling: Krh.A.I.b.

Twenty-First Century Warships:

Surface Combatants of Today's

Navies

Steve Crawford

Near Rochester: Grange Books,

2002. - 96 s.: ill.

Opstilling: Krh.A.I.b.

Battleships and Carriers

Steve Crawford

Hoo, Near Rochester: Grange

Books, 2000. - 320 s.: ill.

Opstilling: Krh.A.I.b.



Ships: A picture history in colour  
G. Fouillé

London: Paul Hamlyn, 1960. -  
upag.: Ill.

Opstilling: Skibbygning.A.II.

Sweet Pea at War: A History of  
U.S.S. Portland (CA-33)

William T. Generous, Jr.

Lexington: University Press of  
Kentucky, 2003. - 290 s.: ill. kort

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

Disasters of the Deep.: A Com-  
prehensive Survey of Submarine  
Accidents and  
Disasters

Edwyn Gray

3. revised and updated ed.- Barns-  
ley : Leo Cooper, 2003. - 306 s.:  
ill.

Opstilling: Ubådsvæsen.E.

Dive! Dive! Dive! : Submarines at  
War

Michael Gunton

London: Constable, 2003. - ill.  
kort

Opstilling: Ubådsvæsen.A.X.

British Battlecruisers 1939-45

Angus Konstam

Botley: Osprey Publishing, 2003.  
- 48 s.: ill.

(Osprey New Vanguard Series;  
88)

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

Die Flotte des Kaisers : Kriegs-  
schiffe unter deutscher Flagge um  
die Jahrhundertwende

Günter Lanitzki

Berlin: Das Neue Berlin Verlags-  
gesellschaft, 2001. - 119 s.: ill.

Opstilling: Krh.A.I.a.5

Danske hjuldampere

Andreas Laursen

Kbh.: Høst & Søn, 1981. - 64 s.:  
ill.

Opstilling: Handel & Søfart.A.

Sealed by Time: The Loss and  
Recovery of the Mary Rose

Peter Marsden

Portsmouth: HM Naval Base

Portsmouth, 2003. -; ill. kort

Opstilling: Bjærgningsvæsen.B.  
1: The Archaeology of the Mary  
Rose. - 194 s.

The Saint and the Sparrow: The  
Sinking of U-309

Richard W. Skinner

Storrington: Historic Military

Press, 2003. - 32 s.: ill. kort  
(Wrecks & Relics)

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

Ships of World War II

John Ward

Near Rochester: Grange Books,  
2000. - 96 s.: ill.

Opstilling: Krh.A.I.b.

**SØMANDSKAB,  
NAVIGATION m.m.**

Sigling og útbúgving : - frá landnámi til okkara dagar

Óli Olsen

Argir: Forlaget Kjøtur, 2003. - 218 s.: ill.

Opstilling: Navigation.A.I.

I:- 218 s.

**BJÆRGNINGSVÆSEN  
OG DYKNING**

Shipwrecks of the North of Scotland

R.N. Baird

Edinburgh: Birlinn, 2003. - 381 s.: ill. kort

Opstilling: Bjærgningsvæsen.C.

Rescue at Sea: An International History of Lifesaving, Coastal Rescue Craft and Organisations

Clayton Evans

London: Conway Maritime Press, 2003. - 296 s.: ill. kort

Opstilling: Bjærgningsvæsen.D.

**GRØNLAND**

Arctic Whalers Icy Seas: Narratives of the Davis Strait Whale Fishery

W. Gillies Ross

Toronto: Irwin Publishing, 1985. - 263 s.: ill. kort

Opstilling: Hval- & Sælfangst.

**SYDPOLAROMRÅDET**

Antarctica Observed: Who Discovered the Antarctic Continent

A.G.E. Jones

Whitby: Canemon of Whitby,

1982. - 118 s.: ill. kort

Opstilling: Sydpolen.B.a.

Shackleton's Boat Journey

F.A. Worsley

London: Pimlico, 1999, - 220 s.: ill. kort

Opstilling: Sydpol.B.b.1914-17

**DIVERSE**

Havets Nordjylland: Museernes rejser gennem Nordjyllands kultur og historie

u.st. : Nordjyllands Amt, 2002. - 199 s. : Ill. kort

Opstilling: Museer

Carsten Niebuhrs Rejsebeskrivelse fra Arabien og andre omkringliggende lande

København: Forlaget Vandkunsten, 2003. - 525 s.: Ill. Kort

(Carsten Niebuhr Biblioteket)

Opstilling: Sørejser.b.1525-1770

Første Bind:- 525 s

The Royal Marines Band Service  
John Ambler

Portsmouth: The Royal Marines Historical Society, 2003. - 280 s.: Ill.

Opstilling: Musik & Sang.B.

Så til søs: Tema: Marinemalerier  
Henrik Bering

København: Antik & Auktion,  
2003. - s. 28-37: Ill.

Opstilling: Marinemalere- KUN  
TIL LÆSESAL  
Fotokopi

Vestindiske Orkaner

Th. P. Funder

København: Søe-Lieutenant-Sel-  
skabet, 1904. - s. 285-315

Opstilling: Meteorologi- KUN  
LÆSESAL

Adak: The Rescue of Alpha Fox-  
trot 586

Andrew C.A. Jampoler

Annapolis: Naval Institute Press,  
2003. - 218 s.: ill. kort

Opstilling: Flyvevæsen.

The Boys' Book of The Navy

P.K. Kemp

Revised Edition- London: Burke,  
1960. - 144 s.: Ill.

Opstilling: Historie.C.2.- EJ TIL  
UDLÅN

Med mange indklæbede illustra-  
tioner. Lettere fugtskadet.

Heave Ho: My Little Green Book  
of Seasickness

Charles Mazel

Shrewsbury: Waterline, 2003. -  
116 s.: ill.

Opstilling: Historie.G.

## STRATEGI & TAKTIK

Camouflage

Alan Raven

New York: WR Press Inc., 2003. -  
: ill.

(Warship Perspectives)

Opstilling: Krigskunst.K.

Vol. IV: Royal Navy, Supplemen-  
tal.- 2003 .- 56 s.

## VÅBENTEKNISKE- o.a. håndbøger m.v.

Skibskendingsbog: Silhuetbog til  
brug i Søværnet

København: Forsvarets Fjernk-  
endingsskole, 1952. - forsk. pag.:

ill.

Opstilling: Fjernkending.- EJ TIL  
UDLÅN

Kraks Blå Bog 2003/04: 7958

biografier over nulevende danske  
færøske og

grønlandske mænd og kvinder

Virum: Kraks Forlag A/S, 2003. -  
1279 s.

Opstilling: Håndbog.B.- EJ TIL  
UDLÅN

Står hos bibliotekaren

Silhuetter og Fotografier af  
fremmede Luftfartøjer

København: Marineministeriet,  
1940. - 18 s. (i alt 31 s) : Ill.

Opstilling: Fjernkending.- KUN  
TIL LÆSESAL

Fotokopi

Silhuetbog: Til brug i Søværnet  
København: Marinestaben, 1936.  
- ialt 23 s.: Ill.

Opstilling: Fjernkending.- KUN  
TIL LÆSESAL  
Fotokopi

Geschichte der Kriegsraketen und  
der Raketenartillerie im 19.  
Jahrhundert  
Hans-Dierk Fricke  
Bonn: Bernard & Grafe Verlag. -  
480 s.: ill.  
Opstilling: Artilleri.K.

### ROMANER

London kalder  
Ken Follett  
København: Cicero, 2003. - 404  
s.  
Opstilling: Krh.B.II.d

Blue at the Mizzen  
Patrick O'Brian  
London: HarperCollins, 1999. -  
261 s.  
(Seafaring Tales; XX)  
Opstilling: Historie.G.

### TIDSSKRIFTER & PERIODICA

Kongelig Dansk Hof- og  
Statskalender 2003: Statshåndbog  
for Kongeriget Danmark  
Kbh.: IT- og Telestyrelsen, 2003. -  
1123 s.

Opstilling: Håndbog.B.- EJ Til  
UDLÅN  
Står hos bibliotekaren.

The Illustrated War News  
London: The Illustrated London  
News. - 40 s.: Ill.  
Opstilling: Krh.A.II.d.2.H.- EJ  
TIL UDLÅN

Loggbok 2003: Från Kust och  
Hav  
Karlskrona: Abrahamsons Tryck-  
eri AB



**Tidsskrift for Søvæsen**  
oprettet 1827  
udgivet af Søe-lieutenant-Selskabet



**Redaktion:**

Overarkivar Hans Christian Bjerg  
og Orlogskaptajn Klaus Bolving  
(ansv.)

Artikler, indlæg, der ønskes  
optaget i tidsskriftet, samt bøger,  
der ønskes anmeldt, sendes til

Tidsskrift for Søvæsen  
Hans Chr. Bjerg  
Møllevej 4  
2970 Hørsholm  
email: [hcbjerg@post.tele.dk](mailto:hcbjerg@post.tele.dk)

Manuskripter bedes fremsendt  
i word pr. email eller på diskette.  
Evt. illustrationer fremsendes  
særskilt eller efter aftale.

**Ekspedition og regnskab:**

Orlogskaptajn Hans Erik Juul  
Søe-lieutenant-Selskabet  
Overgaden oven Vandet 62 B  
1415 København K  
Tlf.: 32 95 99 54  
Fax: 32 95 99 53  
Giro: 2 04 77 64  
Email: [sls@post9.tele.dk](mailto:sls@post9.tele.dk)

Abonnement tegnes  
ved henvendelse til ekspeditionen

**Trykkeri**

Nørrebro Bogtryk  
[www.nbb.dk](http://www.nbb.dk)

ISSN 0040-7186

**Tidsskriftet**

Det er tidsskriftets formål at  
publicere artikler og indlæg  
vedrørende maritime forhold  
i almindelighed og Søværnet i  
særdeleshed.

Tidsskriftet er etableret 1827  
som Archiv for Søværnet og  
udsendes 6 gange om året .

Eftertryk er tilladt med tydelig  
kildeangivelse

**Søe-lieutenant-Selskabet**

er et krigsvidenskabeligt selskab  
af søofficerer, oprettet 1784.

Selskabets hjemmeside:  
[www.sls.svn.dk](http://www.sls.svn.dk)

Annoncer tegnes  
ved henvendelse til ekspeditionen

01179 KHC 830 000  
MARINENS BIBLIOTEK  
HENRIK GERNERS PLADS 1  
1439 KØBENHAVN K 0810 0117/28

0  
0  
0  
0  
4  
0  
0  
2

# THALES

**THALES Underwater System**

**THALES Communication**

**THALES Nederland B.V.**

**THALES Optronics B.V.**

**THALES SAFARE**

**EuroTorp** 

---

Roskildevej 8-10  
2620 Albertslund  
Tlf. 43 68 50 00  
Fax 43 68 50 50

 **geveke**  
teknik