

DIT

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

1974

145. ÅRGANG

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

REDAKTØR: ORLOGSKAPTAJN POUL SCHRIVER



KØBENHAVN

ELSANGS BOGTRYKKERI

1974

Indholdsfortegnelse

EMNELISTE I

	Side
Forsvarspolitik, diplomati, politik i almindelighed	
<i>Danmark.</i>	
Om Søværnets Udvikling (1542)	49
Norsk og dansk sokkelpolitik (1646)	116
Skitse til styringsimplementering af det danske forsvar (E. H.)	418
<i>Norden.</i>	
Island og NATO (1865)	25
 Handel og søfart	
Handelsflåden og dens udvikling som bestem- mende for udøvelse af sømagt (J. K.)	521
 Historie	
<i>Personalhistorie.</i>	
Portrætter af tidligere søofficerer (1490) ..	341, 517
<i>Marinehistorie (Historie).</i>	
<i>Danmark.</i>	
Affæren i Eckernförde 5. april 1849 - et 125 års minde (H. C. B.)	97
Udfaldet fra Fredericia (1762)	147
Marinens Flyvevæsen (1420)	193
Første observatør i Marinens Flyvevæsen (1403)	237

	Side
Den tyske besætelse af København den 9. april 1940 (J. H.)	249
Danske søfolks og skibes deltagelse i invasionen i Normandiet 1944 (C. T.)	449
 Krigskunst	
<i>Strategi og taktik.</i>	
YOM KIPPUR krigen (1890)	82
Minekrigsførelse i Vietnam (L. B. M.)	345
 Krigsskibe	
<i>Enkelte krigsskibstyper, deres anvendelse m. v.</i>	
Vraget af Monitor fundet (1446)	159
 Opmåling	
<i>Oceanografi.</i>	
Udnyttelse af havbunden (J. M.)	5
<i>Søopmåling.</i>	
Hydrografi i Grønland (1690)	351
 Teknik og videnskab	
Laser (1693)	494
 Undervisningsvæsen	
<i>Skoler, militær uddannelse.</i>	
Søværnets officersuddannelse (1811)	393
Søværnets officersuddannelse (Skoledelelingen for kadetter) (1761)	483
Kommentarer til den praktiske officersuddan- nelse (A-linien) (1706)	554

EMNELISTE II

Side

Fra andre tidsskrifter

Sovjets rumsporing på havet	163
Navies in War and in peace	243, 436
Den italienske marine	364
En orientering om konstruktion af undervandsbåde	432

Marinens Bibliotek

Ehvervelser 41, 90, 133, 178, 382, 441, 505, 558	
Bog anmeldelser og kommentarer til nyanskaf- felser 45, 93, 136, 181, 246, 483, 444, 508, 563	

Meddelelser fra Tidsskrift for Søværnen

(ved redaktøren)

Ved Årsskiftet	1
----------------------	---

Nekrologer

Orlogskaptajn J. M. Stamphøj (1484)	32
Kommandørkaptajn S. O. Franck (1494)	33
Orlogskaptajn O. Birn (anonym)	36
Kommandør C. F. von der Hude (1461)	429
Orlogskaptajn H. de Bang (1428)	499
Kommandørkaptajn Carl-Ebbe Dinesen (1452) ..	501

Diverse

Således skrev de (1828)	28, 88, 130, 176
Dansk maritimhistorisk konference	248
Militærhistorisk kontaktudvalg	448
SOS jubilæum forberedes (1717)	519
Brev til redaktion og bestyrelse (1732)	123
Militærhistorisk konference	567

FORFATTERLISTE I
(til emneliste I)

	Side
<i>Ahlers, J. H. (1761)</i>	
Søværnets Officersuddannelse (Skoleledingen for Kadetter)	483
<i>Andersen, P. A. (1865)</i>	
Island og NATO	25
<i>Bjerg, H. C.</i>	
Affæren i Eckernförde 5. april 1849 - et 125 års minde	97
<i>Ditlevsen, S. M. (1762)</i>	
Udfaldet fra Fredericia	147
<i>Hvidtfeldt, J.</i>	
Den tyske besættelse af København den 9. april 1940	249
<i>Hornhaver, H. (1890)</i>	
YOM KIPPUR krigen	82
<i>Høgh, E.</i>	
Skitse til styringsimplementering af det danske forsvar	418

<i>Kasputys, J.</i>	
Handelsflåden og dens udvikling som bestem- mende for udøvelse af sømagt	521
<i>Kjølsen, F. H. (1403)</i>	
Første observatør i Marinens Flyvevæsen	237
<i>Lensbøl, H. E. (1693)</i>	
Laser	494
<i>de Lichtenberg, G. (1420)</i>	
Marinens Flyvevæsen	193
<i>Mackin, L. B.</i>	
Minekrigsførelse i Vietnam	345
<i>Moen, J.</i>	
Udnyttelse af havbunden	5
<i>Mosbech, P. (1690)</i>	
Hydrografi i Grønland	351
<i>Nielsen, N. M. M. (1811)</i>	
Søværnets Officersuddannelse	393
<i>Pranov, J. B. (1646)</i>	
Norsk og dansk sokkelpolitik	116
<i>Ruth, J. (1706)</i>	
Kommentarer til den praktiske officersuddan- nelse (A-linien)	554
<i>Steensen, R. S. (1446)</i>	
Vraget af Monitor fundet	159
<i>Teisen, J. (1490)</i>	
Portrætter af tidligere søofficerer	341, 517
<i>Tortzen, C.</i>	
Danske søfolks og skibes deltagelse i invasionen i Normandiet 1944	449
<i>Thostrup, S. S. (1542)</i>	
Om Søværnets Udvikling	49

FORFATTERLISTE II

(til emneliste II)

	Side
<i>Alsing, F. (1717)</i>	
Diverse	519
<i>Brockow, P. (1831)</i>	
Fra andre tidsskrifter	364
<i>Ditlevsen, S. M. (1762)</i>	
Meddelelser fra Tidsskrift for Søværnen	1
Diverse	248
Bog anmeldelse	187
<i>Garde, H. J. (1808)</i>	
Bog anmeldelse	246
<i>Garde, P. (1732)</i>	
Brev til redaktionen og bestyrelsen	123
<i>Gjedde, A. P. (1703)</i>	
Bog anmeldelse	390
<i>Grønbech, S. E. B. (1494)</i>	
Nekrolog	33

<i>Hauptmann-Andersen, J. (1428)</i>	
Nekrolog	499
<i>Jegstrup, J. H. J. (1452)</i>	
Nekrolog	501
<i>Larsen, B. G. (1661)</i>	
Fra andre tidsskrifter	163
<i>Nissen, A. (1896)</i>	
Bog anmeldelse	515
<i>Pontoppidan, S. E. (1461)</i>	
Nekrolog	429
<i>Pranov, J. B. (1646)</i>	
Bog anmeldelse	392
<i>Schrøder, P. (1828)</i>	
Således skrev de	38, 88, 130, 176
Diverse	448
<i>Sørensen, A. (1818)</i>	
Fra andre tidsskrifter	243, 436
Bog anmeldelse	513
<i>Saabye, E. J. (1484)</i>	
Nekrolog	32
<i>Teisen, J. (1490)</i>	
Marinens Bibliotek	
.....	41, 90, 133, 178, 382, 441, 505, 558
Bog anmeldelser og kommentarer til nyanskaffelser	45, 93, 136, 181, 384, 444, 508, 563
<i>Wessel-Tolvig, P. (1653)</i>	
Fra andre tidsskrifter	432

FORFATTERINDEX

Søofficerer

Lb.nr. *) Navn	Lb.nr. *) Navn
(1403) E. H. Kjølsten	(1693) H. E. Lensbøl
(1420) G. de Lichtenberg	(1703) A. P. Gjedde
(1428) J. Hauptmann- Andersen	(1706) J. Ruth
(1446) R. S. Steensen	(1717) F. Alsing
(1452) J. H. J. Jegstrup	(1732) P. Garde
(1461) S. E. Pontoppidan	(1761) J. H. Ahlers
(1484) E. J. Saabye	(1762) S. M. Ditlevsen
(1490) J. Teisen	(1808) H. J. Garde
(1494) S. E. B. Grønbech	(1811) N. M. M. Nielsen
(1542) S. S. Thostrup	(1818) A. Sørensen
(1646) J. B. Pranov	(1828) P. Schriver
(1653) P. Wessel-Tolvig	(1831) P. Brockow
(1661) B. G. Larsen	(1865) P. A. Andersen
(1690) P. Mosbech	(1890) H. Hornhaver
	(1896) A. Nissen

*) efter søofficersrullen.

Andre forfattere

<i>Rg. sign.</i>	<i>Navn</i>	<i>Stilling</i>
(H. C. B.)	H. C. Bjerg	Arkivar
(J. H.)	J. Hvidtfeldt	Rigsarkivar
(E. H.)	E. Høgh	Adjunkt
(L. B. M.)	L. B. Mackin	Commander U.S.N.
(J. M.)	J. Moen	Orlogskaptajn K.N.M.
(C. T.)	C. Tortzen	Adjunkt
(J. K.)	J. Kasputys	Director



VED ARSKIFTET

Af orlogskaptajn S. Ditlevsen

Ved indledningen til den 145. årgang er det rimeligt endnu engang at gøre status for så vidt angår selskabets virksomhed, som den afspejler sig i tidsskriftet. I januar/februar heftet i sidste årgang gjorde jeg opmærksom på, hvor selskabets medlemmer efter min mening kunne sætte ind, for at tidsskriftet kunne leve op til selskabets formål.

Det har glædet redaktionen, at den 144. årgang indeholder stof under næsten alle de i denne opfordring nævnte emneområder. Det ville dog være unaturligt, hvis jeg alligevel ikke som redaktør skulle gøre i højere grad opmærksom på manglerne, således at et for optimistisk indlæg ikke skulle holde selskabets medlemmer tilbage, i den tro at vi modtager tilstrækkeligt meget stof.

Kun i eet tilfælde er det lykkedes at offentliggøre et foredrag, som er blevet afholdt i selskabet. Det er tidsskriftets hovedformål at offentliggøre selskabets arbejde, det vil i praksis sige foredragene. Jeg er klar over, at dette ville lægge en ekstra arbejdsbyrde på foredragsholderne og muligvis ikke være muligt på grund af klassifikationsproblemer.

Da det imidlertid kun er et fåtal af selskabets medlemmer, som kan deltage aktivt i arbejdet på foredragsaftenerne, skylder vi de fraværende medlemmer at gøre endnu et forsøg på at offentliggøre foredragene. Det er muligt, at det ville være en mulig løsning blot at få skrevet et referat af disse møder og af foredragene, hvis ikke af foredragsholderen selv så af et andet medlem. På den måde ville medlemmer på tjenestesteder udenfor København få bedre oplysning om arbejdet i selskabet, og man kunne måske på disse tjenestesteder tage skridt til at få foredragene gentaget.

Selvom redaktionen har modtaget meget stof i det forløbne år har det ikke været muligt at foretage en effektiv planlægning mere end højst 2 numre forud. Vi har måttet afvise en del stof, dels fordi det ikke har haft en form, som umiddelbart kunne anvendes, dels fordi stoffet efter redaktionens mening ikke hørte hjemme i tidsskriftet.

Til den 145. årgang er det vor hensigt at bringe en større artikelserie om flyvning i Søværnet. Redaktionen har rettet henvendelse til en række officerer, som dels har gjort tjeneste i Søværnets Flyvevæsen og dels gør tjeneste i Søværnets Flyvetjeneste. Hensigten med henvendelsen har været at kunne give et samlet billede af udviklingen og af fremtidsudsigterne. Der er rettet henvendelse til mange officerer for at dække emnet med en række kortere indlæg. Det kan dog meget let være tilfældet, at der blandt medlemmerne findes nogle, som i denne anledning ikke har modtaget denne opfordring, og som også sidder inde med stof til denne artikelserie. Jeg

vil derfor opfordre disse medlemmer til at gøre mig opmærksom på dette, således at artikelserien bliver komplet.

Forsvarsforliget og indførelsen af 9 måneders tjenestetid vil komme til at præge Søværnet i 1974. Søværnets faste personel har hermed modtaget en udfordring i form af en vanskelig opgave, som skal løses. På mange virker opgaven umulig, og dette har i de forløbne måneder resulteret i mange negative udtalelser.

Med hensyn til materielanskaffelser og uddannelse må Søværnet lære at klare sig med mindre end det tidligere har været tilfældet. Grunduddannelsen vil blive forlænget til efter forskolen og for de værnepligtiges vedkommende helt til hjemsendelsestidspunktet. Det vil sige en langt større del af uddannelsen vil blive lagt over til eskadrerne og Søværnets Operative Kommando.

Orlogskaptajn Lehmanns betragtninger i oktobernummeret 1973 vedrørende meniguddannelsen er stadig gældende, men artiklen burde revideres med henblik på 9 måneders tjenestetid.

Det er muligt at revisionen og effektiviseringen af uddannelsessystemet vil betyde mere effektive, men færre skibe under kommando. Jeg vil derfor opfordre medlemmerne til at give udtryk for deres erfaringer her i tidsskriftet. Jeg vil i denne forbindelse især rette henvendelsen til eskadrerne for at kunne bringe de friskeste synspunkter til læsernes kendskab. Det ville i den forbindelse være en god

idé at sammenligne den kommende forskole og erfaringerne fra den med orlogskaptajn Gardes foredrag i selskabet om forskoleproblemer den 6. december 1973.

Jeg vil til slut bede medlemmerne i højere grad om at interessere sig for arbejdet med tidsskriftet. Jeg vil gerne modtage idéer til fornyelser og stof. Det behøver ikke nødvendigvis at være tilbud om selv at skrive, men kan også være en idé, hvor vi så i fællesskab kan finde frem til en forfatter. Redaktionen kører normalt sit eget løb indtil § 32-mødet, hvor vi så modtager kritik. Vi er interesseret i en inere løbende kritik, som af redaktionen altid vil blive opfattet som en positiv interesse for tidsskriftet og en hjælp til forbedring.

Med håbet om et godt samarbejde i 1974 ønsker redaktionen læserne et godt nytår.

UDNYTTELSE AF HAVBUNDEN

Af orlogskaptajn J. Moen

Under sin deltagelse i stabskursus for Søværnet 1972/73 udarbejdede den norske orlogskaptajn J. Moen hovedopgaven »Udnyttelse af havbunden«. Kri-gen mellem Israel og de arabiske nabolande i oktober 1973 og den efterfølgende energikrise forårsaget af de arabiske oilestaters boycott og indskræn-ninger af oileleverancen overfor de vesteuropæiske lande og USA har gjort indholdet af hovedopgaven aktuel. Denne artikel er dels et referat, af dele af hovedopgaven, dels en oversættelse af to af opgavens afsnit ved orlogs-kaptajn S. Ditlevsen.

Indledning (referat)

Der er allerede i en årrække blevet udvundet olie fra havbunden. I 1970 drejede det sig om 17 0/0, og i 1980 forudsiges det at ville dreje sig om 33 0/0 af verdensproduktionen. Man er i de senere år blevet opmærksom på en mængde andre ressourcer på havbunden, det er derfor i dag blevet et folkeretligt problem, hvorledes rettighederne til at udnytte disse ressourcer skal fordeles.

Den store interesse for havbunden og disse ressourcer er af forholdsvis ny dato. Præsident Trumans sokkelproklamation af 28. september 1945 var i virkeligheden den udløsende faktor. Denne gik ud på, at USA forbeholdt sig rådigheden over naturforekomster, som fandtes på kontinentalsoklen udfor USA's kyster til en dybde på ca. 200 m.

Mange lande, især de olierige arabiske stater og de sydamerikanske stater fulgte USA's eksempel og en »spontan sædvaneret« opstod for rådigheden over sådanne områder. Nogle sydamerikanske stater gik så vidt, at de påberåbte sig rådighed over et område til 200 sømil af kysten uanset vanddybden. Dette

forårsagede et behov for international lovgivning, og det første skridt på vejen var Geneve-konventionen om kontinentalsoklen af 29. april 1958.

Med de senere års teknologiske fremskridt er den militære udnyttelse af havbunden i stigende grad kommet i søgelyset. Dette kan inden for den nærmeste fremtid resultere i et militært kapløb for at installere affyringsramper for kærnevåben og baser og depoter for atomdrevne ubåde.

En komité af 35 medlemslande er nu nedsat af FN til at behandle problemerne vedrørende den fredelige udnyttelse af havbunden udenfor national jurisdiktion. Denne komité er blevet udvidet til 42 lande, og arbejdet vil blive fremlagt ved FN's planlagte konference om retsordenen på havet i løbet af 1974.

Havbundens geologi (referat)

Havet dækker 360 millioner kvadratkilometer af jordens overflade, dvs. 71 %. Efter vanddybden kan havbunden inddeles i kontinentalsoklen indtil 200 m, kontinentalskråningen til ca. 2500 m, dybhavssletten fra 2500 til 6000 m og dybhavskløfterne med dybder indtil mere end 10.000 m.

Sedimenter er en geologisk betegnelse for aflejringer, som har samlet sig på havbunden gennem millioner af år. De største aflejringer findes sædvanligvis på kontinentalsoklen og kontinentalskråningen, hvor der også kan konstateres den største tykkelse af sedimentlaget.

Kendskabet til havbunden og dens sedimenter er en absolut forudsætning for en alvorlig søgning efter mineralressourcer. Der anvendes mange forskellige

metoder til at bestemme sedimentlagenes tykkelse og struktur og til at hente prøver op fra store dybder.

Naturressourcer på havbunden (referat)

Havbundens mineralressourcer forekommer generelt enten som overfladeaflejringer eller begravet dybt nede i de forstenede sedimenter. Havbundens sedimenter er for en stor del opbygget af partikler fra kontinenterne. Det må derfor antages, at mineraler, som optræder på land, også findes i aflejringerne på havbunden. Dette er for så vidt rigtigt, men for de fleste mineralers vedkommende findes de i så små koncentrationer, at en økonomisk udnyttelse ikke vil være mulig indenfor en overskuelig fremtid.

De vigtigste overfladeaflejringer er fosfat, mangan og metalholdigt mudder. Fosfaten forekommer som sand eller mudder på dybder mellem 40 og 400 m på kontinentalsoklen og den øverste del af kontinentalskråningen. Forekomsterne på havbunden har ikke hidtil været så koncentrerede, at en kommerciel produktion er sat igang. Når man imidlertid tager de enorme forekomster f. eks. udfor Californien i betragtning kan det udmærket tænkes, at en økonomisk produktion er indenfor rækkevidde.

Mangan findes i store mængder på dybder fra 400 til 8000 m. Manganklumperne indeholder en stor række værdifulde mineraler. Det har imidlertid vist sig, at koncentrationen af de forskellige mineraler varierer meget. Det vil derfor være nødvendigt at opnå et mere detaljeret kendskab til forholdene, før disse naturrigdomme kan udnyttes.

I specielle havområder f. eks. i Rødehavet er der konstateret metalholdigt mudder på dybder omkring 2000 m. Det er sandsynligt at man vil kunne drage økonomisk nytte af de øverste lag af disse forekomster.

Der findes forekomster af en del andre mineraler i overfladelaget, f. eks. guld, platin og diamanter. En produktion er allerede igang mange steder, bl. a. af tinforekomster udfør Storbritannien og i det fjerne østen.

Den vigtigste undergrundsaflejring er olie. I 1859 blev den første olieboring foretaget på land og i 1920 på havbunden. Den første produktion af olie fra havbunden blev sat igang udfør Venezuela i 1923.

Oliens oprindelse er usikker, men de fleste forskere mener, at olien er dannet af organisk materiale. Man mener at olien er dannet i en sedimentær »moderbjergart«. For at finde forekomster, som det kan betale sig at udvinde, er det nødvendigt at finde en porøs »magasinbjergart« til magasinering af olie og gas. Sandsten og kalksten er de bedste »magasinbjergarter«. Over »magasinbjergarten« skal der endvidere findes en »kappebjergart«, som er uigennemtrængelig for olie. Ved en sådan sammensætning kan der dannes forskellige oliefælder eller lommer.

Muligheden for at finde olie er størst, hvis sedimentlagene er tykke som på kontinentalsoklen og store dele af kontinentalskråningen. I Nordsøen er der foreløbigt fundet olie og gas ned til dybder på ca. 3000 m. Havbundens struktur skal være gunstig for dannelsen af oliefælder, men selv om dette er tilfældet, kan kun borerne bevise, at der er olie.

I de senere år er der blevet konstateret tykke sedimentlag i lukkede bassiner, og af disse er foreløbig den mexikanske havbugt den mest udforskede, og olie og gas er her konstateret på 3582 m dybde 140 m under havbunden.

Foruden olie findes i sedimentlagene svovl, calcium, jernmalm og store mængder af kul. Kul er allerede i mange år blevet mineret udfor kysterne af Storbritannien, Japan, Kina, Canada og Tyrkiet, og det antages, at der på havbunden findes kulforekomster til flere hundrede års forbrug.

Foruden de i det foregående nævnte mineraler, findes der mange andre ressourcer, specielt tangarter af hvilke et stof, som kaldes »Agar«, kan anvendes til forskellige madvarer.

Havbundens folkeret (oversættelse)

Generelt

Man ved ikke med sikkerhed, hvor mange århundreder det er, siden de første krav blev rejst om udnyttelse af ressourcer på havbunden. Det antages, at det i hvert fald må have været så tidligt som det 6. århundrede før Kristi fødsel.

I nyere tid har vi flere eksempler på krav om eneret til at udvinde ressourcer fra havbunden udenfor territorialfarvandene. En britisk lov fra 1811 (British Colonial Act) gav således eneret til udnyttelse af perlebanker udenfor Ceylon. Fremmede fartøjer, som kom indenfor visse opgivne grænser, kunne opbringes ifølge denne lov.

I 1858 påberåbte den britiske krone sig eneret til alle mineraler på havbunden udenfor Cornwall (Cornwall Submarine Mines Act). Der var ikke her blevet angivet nogen ydre grænse, og det kan derfor antages, at rettighederne strakte sig så langt som teknologien tillod. Flere lignende krav blev fremsat for andre områder udfør England. Det drejede sig hovedsagelig om kulårer, som strakte sig fra land og videre under havbunden. Andre lande, som Australien, Chile, Japan og Canada, fremsatte tilsvarende krav.

I 1916 indførte Rusland noget nyt, idet det krævede ret til øerne nord for Sibirien, og kravene blev begrundet med, at øerne lå på den kontinentale platform, som strakte sig fra fastlandet og nordefter.

Der blev i 1942 undertegnet en aftale mellem Storbritannien og Venezuela om ret til ressourcerne på kontinentalsoklen mellem Venezuela og Trinidad. Denne aftale blev en vigtig forløber for Truman-proklamationen af 1945.

Truman-proklamationen af 28. september 1945

Selv om enkelte stater havde udvist en vis interesse for havbunden og dens ressourcer, var det i virkeligheden præsident Trumans sokkelproklamation i 1945, som fik løst op for problemerne. Proklamationen gik ud på, at USA forbeholdt sig råderetten over de naturforekomster, som måtte findes på kontinentalsoklen udfør USA's kyster. Det var olieselskabernes øgede interesse for den mexikanske havbugt og farvandet udfør Californien, som fik præsident Truman til at tage dette skridt. Olieselskaberne havde

begyndt boring efter olie i disse områder. Den officielle pressemeddelelse efter proklamationen fastslog, at kontinentalsoklen strakte sig ud til en dybde på 100 favne.

De behov og idéer, som lå bag Truman-proklamationen, gjorde sig også gældende i andre lande. Teknikkens udvikling havde gjort det muligt at bore efter olie og gas i de tilstødende havområder. Det retslige og politiske spørgsmål var, hvorvidt dette skulle betragtes som ingenmandsland, hvor individuelle olieselskaber eller spekulanter frit kunne udvinde ressourcerne, eller om kyststaterne havde et rimeligt krav på at komme ind i billedet.

I tiårsperioden efter Truman-proklamationen tog ca. 20 kyststater over hele verden lignende skridt, og senere er yderligere en række lande fulgt efter. Af Truman-proklamationen fremgik det tydeligt, at den nationale råderet kun var gældende for selve havbunden og ikke havet over denne. Dette hav skulle fremdeles være frit for alle til færdsel og fangst. Enkelte stater gik imidlertid betydeligt længere med deres proklamationer. Chile, Peru og Ecuador har for eksempel ingen kontinentalsokkel, fordi havbunden udfør disse lande falder stejlt ned mod de store stillehavsdybder. Alligevel udfærdigede disse lande kontinentalsokkelovgivning, som krævede national rådighedsret over et havområde ud til 200 sømil fra kysten, samt havbunden uanset dybden. En sådan lovgivning var naturligvis et klart brud på folkeretlige krav om havenes frihed.

Geneve-konventionen af 29. april 1958

Kontinentalsokkelproblematikkens folkeretlige aspekter er blevet noget mere afklaret ved Geneve-konventionen af 1958. Denne konvention er på mange måder påvirket af Truman-proklamationen, men den er væsentligt mere detaljeret og tager hensyn til den udvikling, som har fundet sted efter 1945.

Truman-proklamationen definerede kontinentalsoklen som den del af havbunden, som ikke lå dybere end 100 favne (ca. 200 m). Geneve-konventionen gik et betydeligt skridt videre. For det første havde udviklingen vist, at det sandsynligvis om nogle år ville blive både teknisk og økonomisk muligt at foretage olieboringer på større dybder end 200 m. For det andet var det klart, at 200 meters krite-tiet ganske vist passede for de geografiske forhold på visse dele af den amerikanske kontinentalsokkel, men formlen var ikke lige velegnet for kontinentalsoklen udfør andre landes kyster. Dette førte til, at Geneve-konventionen gav en mere rummelig definition af kontinentalsoklen. Artikel 1 lyder i norsk (dansk) oversættelse:

Ved betegnelsen »kontinentalsokkel«, som den er anvendt i disse artikler, forstås (a) havbunden og undergrunden i de undersøiske områder, som grænser op til kysten, men som ligger udenfor søterritoriet, ud til en dybde på 200 m eller så langt udenfor denne grænse, som havets dybde tillader udnyttelse af naturforekomsterne i områderne, og (b) havbunden og undergrunden i tilsvarende undersøiske områder, som grænser op til kysten af øer.

Artikel 3 fastslår, at kyststatens rettigheder over kontinentalsoklen ikke berører de overliggende havområders status som frit hav eller den tilsvarende status for luftrummet over disse havområder. Artikel 6 bestemmer videre, at når to landes kontinentalsokler grænser op til hinanden, skal midtlinieprincippet benyttes til fastlæggelse af grænsen, såfremt de to lande ikke bliver enige om andet.

Selv om man altså i 1958 havde åbnet muligheden for at kunne udnytte ressourcer på større dybder end 200 m, var den tekniske udvikling på det tidspunkt ikke kommet så langt, at man forudså udnyttelse af områder væsentligt udenfor dette. Det viste sig imidlertid snart, at det skulle gå anderledes. I 1968 borede således et forskningsfartøj i havbunden 12.000 fod under den mexikanske havbugt og fandt olie. Dette viser både hvor langt ud og hvor langt ned, man kan komme, og at naturrigdommene findes langt udenfor kontinentalsoklen. Som den teknologiske revolution har udartet sig, er 200 m kriteriet i virkeligheden blevet stillet fuldstændig i skyggen af udnyttelseskriteriet. Dette indebærer, at efterhånden som teknikken udvikler sig, kommer landenes kontinentalsokler teoretisk til at udvide sig tilsvarende. Hvis man skulle tage udnyttelseskriteriet kritikløst, ville det i dag kunne forudsiges, at man i kraft af et sådant kriterium om nogle år kan dele verdenshavene på midten mellem alle kyststater.

For at undgå denne problematik er det vigtigt, at man hurtigst muligt kommer frem til nye bestemmelser, som giver en mere eksakt afgrænsning af

kontinentalsoklen. Ligeledes må der udarbejdes regler for udnyttelse af havbundens ressourcer udenfor national jurisdiktion.

De Forenede Nationers havbundskomité

Spørgsmålet om en internationalisering af havbunden blev taget op på FN's generalforsamling i efteråret 1967 og resulterede i oprettelsen af en ad hoc komité bestående af 35 medlemslande. Komiteen skulle behandle hele problematikken vedrørende fredelig udnyttelse af havbunden udenfor national jurisdiktion. Denne komité blev fast oprettet året efter, og medlemstallet blev udvidet til 42 stater.

Komiteen er blevet enig om at arbejde efter følgende retningslinier:

- Man må komme frem til en mere eksakt afgrænsning af de nationale kontinentalsokler, end det er angivet i Geneve-konventionen.
- Ingen del af havbunden udenfor national jurisdiktion må være genstand for okkupation.
- Havbunden skal udnyttes udelukkende til fredelige formål.
- Udnyttelse af havbunden må ske til menneskehedens bedste som helhed under særlig hensyntagen til udviklingslandene.
- Man må komme frem til en international ledelse til at forestå udnyttelsen af ressourcerne.
- Virksomheden i området skal ske i henhold til folkeretten, som er indbefattet i FN-pagten.

De Forenede Nationers havbundskomiteé skal fremlægge sit arbejde på FN's planlagte konference om retsordenen på havet i 1974.

Traktat om forbud mod placering af masseødelæggelsesvåben på havbunden

Den 7. december 1970 blev en traktat i FN-regi indgået om forbud mod placering af masseødelæggelsesvåben på havbunden. De store atommagter med undtagelse af Kina og Frankrig har undertegnet aftalen. Aftalen forbyder al placering af masseødelæggelsesvåben på havbunden udenfor en grænse af 12 sømil fra kysten. Det er endvidere forbudt at installere affyringsramper eller lagringssiloer for sådanne våben.

Traktaten indeholder regler, som tager sigte på at sikre signaturmagterne ret til at inspicere hinandens installationer på havbunden for at hindre brud på aftalen. Det fremhæves videre i traktaten, at den kun er det første skridt på vejen mod fuld afmilitarisering af havbunden, og at man vil fortsætte forhandlingerne mod dette mål.

Konklusion

Ca. 5/7 af jordens overflade er dækket af hav. Bare en brøkdel af disse enorme områder falder ind under de folkeretsregler, som gælder for nationale kontinentalsokler.

Hvis det skal have nogen mening at drøfte havdybenes økonomiske og juridiske organisation, må

man finde en mere koncis definition af kontinental-soklen end den, som blev formuleret i Geneve-konventionen af 1958. Udnyttelseskriteriet giver ingen konkret afgrænsning. Heller ikke 200-meters kriteriet er egnet, eftersom en række kontinentalsokler specielt i polaregnene er dybere.

En mulig løsning kan være at øge dybdekriteriet noget for eksempel til 400 eller 500 meter og eventuelt kombinere dette med et afstandskriterium på for eksempel 200 sømil fra kysten.

For at administrere havbunden udenfor national jurisdiktion bør der oprettes et internationalt organ i FN-regi. Dette organ bør gives udstrakt overnational myndighed, hvilket indebærer fuldmagt til at forestå uddeling af udvindingstilladelser samt opkrævning af skatter og afgifter af udnyttede ressourcer.

Ved traktaten om forbud mod placering af masseødelæggelsesvåben på havbunden har man garderet sig mod den fare for verdensfreden, som ligger i en eskalering med sådanne våben. Det må håbes at også Kina og Frankrig vil undertegne aftalen.

Udnyttelse af havbundens ressourcer (referat)

Der er allerede i mange år blevet udvundet kul og jern fra havbunden. Kul er blevet udvundet i 350 år udfor Skotland. Svovl, tin og diamanter er blevet udvundet i nogle år. En del andre stoffer som fosfat, mineraler, kobolt, mangan, nikkel og kobber bliver udvundet, men den væsentligste udvinding er olie.

I 1970 kom 17 % af verdens olieproduktion fra havbunden. Man regner med, at verdens olieforbrug i løbet af de næste 10 år vil stige med mere end 60 % fra i nærheden af 2 milliarder tons i 1970 til mere end 3 milliarder tons. Sagt på en anden måde betyder dette, at der i de næste 10 år vil blive brugt lige så meget olie som i de foregående 110 år. Man regner med, at 33 % af olieproduktionen kommer fra havbunden.

Der kan i dag rent teknisk bores på meget store dybder, men prisen stiger uforholdsmæssigt meget. Det koster ca. 3 gange så meget at udvinde olie på 30 m dybde i forhold til i land, på 200 m dybde koster det 6 gange så meget og 9-15 gange så meget som på land på 300 m dybde. Denne ekstra udgift vil imidlertid blive mindre efterhånden, som teknikken udvikles.

Selv om man finder olie, kan produktionen kun betale sig, hvis fundets produktionskapacitet er af en vis størrelse. Her betyder ilandføringsprisen meget, det skal her vurderes hvor meget det koster med skib eller med olie- og gasledninger.

Man kan risikere store forureningsproblemer, hvis oliens tryk, når den findes, er ekstremt stort, og boreudstyret ikke kan holde. Der har været alvorlige forureninger af denne grund, men problemerne er dog ikke så store som problemerne ved forureninger forårsaget af store tankskibe. Der har således kun været 2 større katastrofer på grund af sådanne »blow outs« og det er blevet beregnet at der vil ske gennemsnitligt 1 større katastrofe om året

indtil 1980. Dette kan lyde skræmmende, men ulykkesprocenten er ikke overvældende stor, når man regner med at der i 1980 vil være boret 40-60.000 huller i havbunden.

De Forenede Nationers havbundskomite arbejder med at komme frem til internationale overenskomster om sikkerhedsbestemmelserne ved olieboring i havbunden.

Mange af de fra havbunden udvundne stoffer kommer i dag fra udviklingslandene, hvorfor udvinding fra søen vil få økonomiske og politiske konsekvenser for disse lande. For at undgå at ukontrolleret udvinding fra havbunden ødelægger disse fattige landes økonomi i endnu højere grad, haster det med at komme frem til nye internationale regler.

Sikkerhedspolitiske problemer ved udnyttelse af havbundens ressourcer (oversættelse)

Havbundens militære betydning

Efterhånden som havbundens rigdomme bliver tilgængelige på grund af videnskabelige og tekniske fremskridt, vil havbunden også mere eller mindre automatisk få en øget militær betydning. Ressourcer har i sig selv strategisk betydning, og det må være en militær opgave at beskytte dem. Den vægt stormagterne tillægger havbunden reflekteres gennem de stærkt øgede bevillinger, som hvert år kommer militær og civil havforskning til gode. I 1960 brugte USA kun nogle få millioner dollars til havforskning. I 1966 var bevillingerne steget til 165 millioner dol-

lars og i 1969 til hele 516 millioner dollars. Det er sandsynligt, at en lignende øgning af aktiviteten har fundet sted i Sovjetunionen.

Det er helt klart, at havbunden selv udenfor kontinentalsoklen i traditionel forstand i stor udstrækning i dag bruges til militære formål. Det er også klart, at i hvert fald de to supermagter i nær fremtid kan komme til at gøre brug af havbunden til at udbygge deres strategiske positioner. Det er f. eks. bekendt, at såvel USA som Sovjetunionen udvikler installationer i form af mobile laboratorier, som kan nedsænkes i havbunden. Disse såkaldte SEALABS konstrueres med henblik på, at mennesker skal kunne opholde sig på havbunden i flere måneder ad gangen.

Stormagterne har opnået en aftale, som forbyder installation af masseødelæggelsesvåben på havbunden og udskydningsfaciliteter for disse, men to af atommagterne, Kina og Frankrig, har desværre ikke tiltrådt aftalen. Det antages, at man vil få store problemer med at kontrollere, om aftalen bliver efterkommet. Militær virksomhed som sådan er nemlig ikke aftalebegrænset, og det er klart, at frygt for at røbe militære eller kommercielle hemmeligheder vil komplicere en anden magts ønske om inspektion.

Atomdrevne undervandsbåde med avancerede kernefysiske våben har allerede i mange år kunnet operere neddykket over store dele af vor klode. Dette har medført udbygning af en række lyttepositioner på havbunden for at kunne kortlægge modpartens bevægelser. Navigationshjælpemidler for

undervandsbåde samt diverse forholdsregler mod fjendtlige lytteposter må også antages at være installeret på havbunden.

Teknologiske fremskridt i petroleumsindustrien har muliggjort en række nye operationsområder på havbunden. Store oliedepoter er allerede blevet oprettet her, og tendensen går imod at fremstille olieboringsudstyr, som kan placeres direkte på havbunden og betjenes derfra. Endvidere er der blevet udviklet robotter og specielle dykkerfartøjer, som kan foretage avancerede arbejdsopgaver på dybt vand. Det er klart, at denne avancerede teknik også vil være anvendelig til rent militære installationer på havbunden. Man kan for eksempel tænke sig, at der kan oprettes baser og forsyningsdepoter for atomdrevne undervandsbåde således, at de vil kunne operere i længere perioder neddykket.

Beskyttelse af egne anlæg

De økonomiske muligheder øges efterhånden som de tekniske fremskridt gør udvindinger fra havbunden mulig fra stadig større dybde.

Olie udvundet fra havbunden udgør en stadig større andel af verdens samlede forbrug. Denne udvikling indebærer strategiske aspekter som få nationer synes at tillægge tilstrækkelig opmærksomhed. I tilfælde af krig vil det være afgørende nødvendigt at sikre tilførslen af olie, som er verdens vigtigste energikilde. Det er klart at olieplatforme, olieledninger og lagertanke vil udgøre strategiske og sårbare mål i krigstilfælde. De vil også kunne gøres til

genstand for begrænset ødelæggelse eller trusler om sådanne ødelæggelser i en krisesituation. Disse installationers værdi som mål for en potentiel angriber vil blandt andet være bestemt af den afskrækkende værdi, som forsvaret af dem har. Det er klart, at forsvaret af overfladeanlæggene vil være muligt ved anvendelse af tilstrækkelige marinestyrker, men det er naturligvis mere problematisk effektivt at beskytte lagertanke på havbunden eller flere hundrede km gas- og olieledninger. Dette kræver, at man har teknisk udstyr og personel til kontinuerlig patruljering af havbunden og til eventuel hurtig reparation af skader forårsaget ved sabotage eller lignende. Specialister regner med, at det i dag vil tage 8 uger eller muligvis 8 måneder at reparere en ødelagt olieledning, afhængigt af skadens omfang og vanddybden på stedet. Desuden er der i dag kun enkelte af de mest avancerede stater, som har tilstrækkeligt udstyr og »know-how« til at kunne udføre en sådan operation.

Der kan tænkes flere løsninger, til at afhjælpe disse svagheder. Der må først og fremmest findes en teknik, som gør det muligt at lægge olie- og gasledninger tilstrækkeligt dybt ned i havbunden, så de overalt kan dækkes helt. Dette vil gøre dem mindre sårbare overfor skader fra fiskeredskaber og samtidigt betragteligt vanskeligere at ødelægge for en fjendtlig magt. Olieselskaberne arbejder forøvrigt i egen interesse på at løse disse problemer.

Geneve-konventionen har givet anledning til at oprette sikkerhedszoner på 500 m rundt om anlæg,

hvor beskyttelse er nødvendig. Disse zoner har i praksis vist sig at være for små, flere uheld kunne således have været undgået. Sikkerhedszonen bør udvides til 1 sømil. Dette ville også gøre det lettere at forsvare anlæggene mod sabotage og krigshandlinger. TV-kameraer kan tages i brug ved overvågning af undersøiske anlæg som tanke og borehuller. I en spændt situation kan man også give olieboringsplatformene en vis egenbeskyttelse ved at udstyre dem med for eksempel raketvåben.

Desuden bør alle stater, som skal varetage betydelige interesser på havbunden udvikle tilstrækkeligt udstyr og »know-how« til selv at kunne overvåge og varetage sine interesser. Dette vil sandsynligvis koste flere milliarder kroner over en tiårsperiode, men dette er trods alt lidt i forhold til de værdier, som står på spil. Det er klart, at jo mere sårbare olieresourcerne er, jo mindre kan man stole på dem, og desto mindre værdifulde vil de være. Det er derfor vigtigt, at de respektive stater viser en positiv vilje til at forsvare de interesser, det her drejer sig om. Hvis ikke vil sådanne ressourcer let kunne bruges som et politisk pressionsmiddel i en tilspidset situation.

Konklusion

Al udnyttelse af havbundens ressourcer er sårbar og vil let kunne trues eller lammes i tilfælde af en international konflikt. Olieindustrien er særdeles værdifuld og vil derfor være en vigtig faktor i international politik. Trusler om ødelæggelse eller be-

sættelse af sådanne anlæg vil derfor især kunne lægge stort pres på de mindre stater. Det er derfor vigtigt, at sådanne stater udvikler evne og viser vilje til at forsvare deres interesser. Det er også vigtigt, at et lille land udbygger sit tekniske apparat og »know-how« for at undgå at blive fuldstændigt afhængigt af de større industrilande.

Hovedkonklusion. (Referat)

De senere års forskning har vist, at havbunden indeholder enorme naturrigdomme. De fleste stoffer, som findes på land, findes stort set på havbunden. Udvinningen afhænger af, om det tekniske apparat er til stede, og om det økonomisk kan betale sig i forhold til en udvinding på landjorden. Olie er idag langt den vigtigste af havbundens ressourcer. 75 lande deltager i udvinningen, og man regner med, at en tredjedel af verdensproduktionen i 1980 kommer fra havbunden.

Udvinningen af ressourcerne fra havbunden har skabt meget store folkeretlige, forureningsmæssige og strategiske problemer, som skal løses. Foreløbigt har man ingen folkeretsregler, som dækker udnyttelsen af naturressourcer fra større dybder. De Forenede Nationer har nedsat en havbunds-komité, som skal behandle hele problematikken vedrørende udnyttelse af havbunden udenfor national jurisdiktion. Komitéen arbejder udfra princippet, at havbunden udenfor national jurisdiktion bør være fælleseje og skal komme hele menneskeheden til gode. En aftale mod placering af masseødelæggelsesvåben på havbunden er indgået, men ikke af Kina og Frankrig.

De enkelte stater indser forhåbentligt, at man her står overfor et felt, hvor problemerne er så enorme, og hvor farerne for fremtidige konflikter er så store, at man må forsøge at finde frem til effektive internationale løsninger. Hvis De Forenede Nationer, når det gælder havbunden, kan få tillagt større myndighed, end organisationen har fået på andre områder, kunne dette føre til en styrkelse af FN's prestige som et hovedorgan til garanti af verdensfreden

ISLAND OG NATO

Af kaptajnløjtnant P. Andersen

Med baggrund i en artikel af Orlogskaptajn H. Neegård i septembernummeret af »Norsk tidsskrift for Sjøvesen« (september 1973) er nærværende resumé udarbejdet med nogle tilføjelser vedrørende fiskeristriden mellem Island og England og baseaftalen mellem Island og USA.

Her er ikke medtaget Keflavikbasens strategiske betydning, ligesom en analyse af, hvad en eventuel evakuering af basen vil betyde dels for Nato og dels for Sovjet, heller ikke er foretaget. Der kan for disse spørgsmåls vedkommende henvises til ovennævnte tidsskrift.

Historie

Under 2. Verdenskrig, da den tyske militære aktivitet øgedes omkring Island, overtog USA, efter aftale med Island, forsvaret af øen i 1941 og byggede flere store anlæg bl. a. Keflavik-basen.

Efter krigen anmodede USA om en lejeaftale af basen for en periode på 99 år. Anmodningen blev afslået fra islandsk side, og de amerikanske styrker forlod Island, hvorefter de islandske myndigheder overtog kontrollen med basen, mens 600 civile specialister skulle blive tilbage for at yde service til fly fra og til amerikanske baser i Europa.

Ved oprettelsen af Nato modtog den islandske regering indbydelse til at deltage i det kommende Nato-samarbejde. Efter en hård debat i Altinget blev en islandsk deltagelse i Nato-alliancen vedtaget, idet man dog som betingelse havde forlangt og fået en erklæring fra USA med følgende hovedpunkter:

»1. *In case of war the Alliance would be granted a position in Iceland similar to that of the Allies during last war. Iceland alone would decide when such concessions should be given.*

2. *All other members of the Alliance have complete understanding of Iceland's special position.*

3. *It is recognized that Iceland has no armed forces and does not intend to establish any.*

4. *Iceland shall not be required to receive foreign troops or grant military bases in peacetime.*«

Baseaftalen

Korea-krigen i 1950 samt det stadig spændte forhold mellem øst og vest bevirkede, at spørgsmålet om stationering af amerikanske styrker på Island igen kom i fokus, og den 5. maj 1951 blev en forsvarsaftale undertegnet mellem USA og Island.

I aftalen siges det bl. a.: *»Either Government may at any time, on notification to the other Government, request the Council of the North Atlantic Treaty Organization to review the continued necessity for the facilities and their utilization, and to make recommendations to the two Governments concerning the continuation of this Agreement. If no understanding*

between the two Governments is reached as a result of such request for review within a period of six months from the date of the original request, either Government may at any time thereafter give notice of its intention to terminate the Agreement, and the Agreement shall then cease to be in force twelve months from the date of such notice . . . «

I henhold til aftalen kan en eventuel evakuering af de amerikanske styrker således folkeretligt set først ske 18 måneder efter, at varsel er givet, og sådan et varsel er endnu ikke fremsat af den nuværende islandske regering.

En eventuel evakuering af de amerikanske styrker før udløbet af den i aftalen indeholdte periode, kan kun ske, såfremt Island kan:

- påvise, at der er tale om en misligholdelse af aftalen fra amerikansk side.
- få aftalen ført hen under reglen om bristede forudsætninger, hvilket vil sige, at det skal fremgå af forarbejderne til aftalen eller af aftalen selv, at en af parterne kun har villet være bundet under forudsætning af visse forholdsbeståen, og at den anden part har indset dette.
- godtgøre, at omstændighederne for aftalens indhold har ændret sig så væsentligt, at aftalens opfyldelse bliver til alvorlig skade for Island.

Lige siden oprettelsen af baseaftalen i 1951 har der i den islandske befolkning været modstand mod amerikanernes tilstedeværelse på basen. Omfanget af denne antipati har vekslet som følge af international afspænding, Sovjets invasion af Ungarn, begi-

venhederne omkring Suez, o.s.v. Denne modstand har nu ytret sig i et ønske fra Island om at få baseaftalen revideret, og en genforhandling med USA er nært forestående, hvorefter en realitetsforhandling af sagen skal foregå i Altinget, i regeringen og kan muligvis blive endelig afgjort ved en folkeafstemning.

Fiskeristriden

Af politiske forhold, som i det seneste år har påvirket folkestemningen og indgået i debatten, kan især nævnes fiskeristriden med England.

Striden opstod, da Island med virkning fra 1. september 1972 udvidede sit fiskeriterritorium til 50 sømil, på trods af Den Internationale Domstols kendelse af 17. august 1972, der pålagde Island at afholde sig fra noget skridt til gennemførelse af den udvidede grænse overfor engelske skibe. Samtidig pålagde kendelsen England at afholde sig fra at fiske mere end 170.000 tons fisk årligt — svarende til gennemsnittet for de sidste 5 år — indenfor et nærmere bestemt område.

Ved ikke at respektere denne kendelse tilside-satte Island en aftale med England og Vesttyskland fra 1961, efter Islands udvidelse af sit fiskeriterritorium til 12 sømil, hvori Island forpligtede sig til, ved yderligere udvidelse af fiskeriterritoriet, at indbringe sagen for Den Internationale Domstol, hvis en sådan udvidelse skulle give anledning til nogen tvistspørgsmål mellem parterne.

Før udvidelsen af fiskeriterritoriet til 50 sømil op-sagde Island ganske vist denne aftale fra 1961, men

modparten anså ikke en sådan ensidig opsigelse af aftalen for gældende, især ikke nu, hvor den pludselig fik praktisk betydning.

Hvad har fiskeristriden så med en eventuel opsigelse af baseaftalen at gøre?

Udvidelsen af fiskerigrænsen har ført Island i et uheldigt modsætningsforhold til flere allierede lande, som ikke godtager udvidelsen, ligesom man på Island, udover at Den Internationale Domstols kendelse gik landet imod, ikke føler nogen opbakning eller forståelse for Islands problemer blandt de øvrige allierede i Nato.

Man har også fra forskellig side spekuleret på, hvorfor fiskerigrænsespørgsmålet og revisionen af forsvarsaftalen blev taget op samtidig. Skulle base-spørgsmålet eventuelt benyttes som pressionsmiddel i fiskeristriden? Eller var det for at opnå økonomisk gevinst i lighed med Malta? Begge spørgsmål er blevet kraftigt dementeret af ledende islandske politikere, der som motiv for de kommende forhandlinger udelukkende ser et gammelt ønske om et Island uden fremmede styrker.

Indre politiske forhold

Betragtes de indre politiske forhold på Island, kan den øgede uro om basespørgsmålet også ligge i den nye sammensætning af regeringskoalitionen. Det forhold, at kommunisterne står stærkt og ved sidste valg opnåede ca. 20 % af stemmerne, har bevirket en skærpelse af kampagnen mod basen og mod Nato-medlemsskabet. Hjørnesteinen i koalitionen er, efter kommunisternes mening, spørgsmålet om tilbage-

trækning af de amerikanske styrker, idet regerings-samarbejdet står og falder med dette spørgsmål. Problemet er så, hvor langt de to øvrige partier i koalition vil gå for at bevare regeringsmagten.

I den netop indgåede 2-årige aftale med England i fiskeristriden stemte kommunisterne da også, sammen med sine regeringspartnere, for aftalen, selvom det først skete, da den islandske statsminister truede med at gå af. At kommunisterne stemte for det indgåede forlig ligger i, som de selv udtrykte sig, at langt vigtigere forhandlinger skal overstås, mens den nuværende regering sidder ved magten, og her tænker de uomtvisteligt på de kommende forhandlinger med USA om baseaftalen, der for kommunisterne er langt vigtigere end fiskeristriden.

Afslutning

Hvad resultatet af de kommende forhandlinger bliver, kan endnu langt fra forudsiges, men man håber fra Nato's side, at en større forståelse blandt islændingene af Keflavik-basens betydning for både Island og Nato vil bevirke, at resultatet af forhandlingerne kun vil resultere i et ønske om en mindre revision af aftalen. Denne optimisme begrundes med, at koalitionsregeringen, med undtagelse af kommunisterne, tilsyneladende har modereret deres syn på basespørgsmålet. Under et interview i august 1972 bekræftede den islandske udenrigsminister således, at Island fortsat ønskede medlemsskab af Nato og tilføjede: »Det er muligt, at forsvarsstyrkerne ikke vil blive bedt om at rejse.«

Årsagerne til den ændrede holdning hos udenrigsministeren og også hos andre regeringsmedlemmer, når det gælder basespørgsmålet, kan være flere. For det første må det antages, at partier, der har været i opposition i længere tid, ikke har det nødvendige kendskab til basens betydning. Efter en orientering af en del regeringsmedlemmer på Keflavik-basen om den maritime situation i det nordlige Atlanterhav, udtalte en deltager bl. a.: »*The briefing opened our eyes — we had no information on these matters.*« For det andet har en nylig afholdt gallup-undersøgelse vist, at der i Altinget og blandt befolkningen er flertal for opretholdelse af de fremmede styrker, hvilket må være en advarsel for regeringen om ikke at gå for drastisk til værks.

NEKROLOGER

Orlogskaptajn Jens Møller Stampbøj

Født 30. oktober 1911 på »Store Flansmose« i Dybe sogn, Ringkøbing amt, som søn af proprietær Peder Bay Madsen S. og hustru f. Møller.

Efter sømands- og navigatøruddannelse, begyndt i GEORG STAGE 1928 og afsluttet med skibsfører-eksamen 1935, blev han søkadet i reserven 1936 og 1/10 s. å. Søløjtnant II. Efter perioder som styrmand i DFDS og D/S 1866 blev han 20/9 1939 indkaldt under sikringsstyrken. 3/8 1940 Søløjtnant I i reserven. 1943—45 tjeneste ved det af Marineministeriet og Handelsministeriet i fællesskab oprettede søfartskontor. 1/9 kaptajnløjtnant i reserven. 1946—47 1. styrmand i skoleskibet DANMARK på dettes første togt efter krigen. 1948 indkaldt til frivillig tjeneste i Søværnet. 1/7 1949 ansat på kontrakt til fuld og vedvarende tjeneste. 1/5 1951 orlogskaptajn i reserven og s. å. næstkommanderende i kongeskibet DANNEBROG. 19/3 1952 inkorporeret som orlogskaptajn i linien. Derefter vekslende udkommandoer, bl. a. som næstkommanderende i ÆGIR som standerskib for Ubådsafdelingen, ved Storebælts Marinedistrikt og ved Søværnets Reserveofficersskole. 1957—59 forbindelsesofficer på Thule Air Base, 1959—63 ved Søværnets Navigationsvæsen. 31/10 1963 afsked på grund af alder og indgået som orlogskaptajn i reserven. Ansat ved Søkortarkivet med henblik på udarbejdelse og revision af sejlhåndbøger til brug i grønlandske farvande.

Stamphøj kunne se tilbage på en afvekslende tjeneste med megen sejlads, men det var vist med særlig tilfredshed, han betragtede de nyttige maritime håndbøger, som han med stor flid og god sprogsans var forfatter til, nemlig »Håndbog i sømandskab«, som blev skrevet ved Navigationsvæsenet, og »Den østgrønlandske lods« samt »Havneoplysninger for Vestgrønland«, som begge blev udarbejdet ved Søkortarkivet. Stamphøj indsamlede en stor del af materialet til de sidstnævnte håndbøger dels som supercargo for Den Kgl. Grønlandske Handel, dels som fører af civile skibe i grønlandsfarten.

Orlogskaptajnen var respekteret og afholdt i Søværnet — ikke mindst på grund af hans sunde sans og gode humør. Han blev Ridder af Dannebrog 4/10 1963.

Stamphøj afgik pludseligt ved døden 5/11 1973, blev bisat fra Højdevangskirken og er begravet på Sundby Kirkegård.

E.J.S.

Kommandørkaptajn Søren Oscar Franck

Født den 28. oktober 1906 i Ålborg som søn af fuldmægtig Oscar F. og hustru Anna Johanne f. Pedersen.

Franck blev kadet 1926, søløjtnant II 1929 og søløjtnant I 1930. I 1929 gennemgik han observatørskole ved Flyvevæsenet. 1930 med inspektionsskibet ISLANDS FALK på fiskeriinspektion i danske farvande, Nordsøen og ved Færøerne. Gennemgik Flyveskolen og gjorde tjeneste ved Flyvevæsenet som flyver oktober 1931 til maj 1932. Gennemgik søofficerskursus ved Søofficerskolen og undervandsbåds-

Han overlevedes af sin hustru, Else Johanne f. Junker, datter af skibsfører (Georg Stage) J. B. Junker og hustru f. Andersen,

E J S

skole 1933—1934. Indtil 1935 næstkommanderende i undervandsbåde. 1935 næstkommanderende i inspektionsskibet MAAGEN på fiskeriinspektion på Grønland. 1936 med inspektionsskibet INGOLF som kadetskib og stationsskib ved Grønland. 1937 næstkommanderende i torpedobåden ØRNEN. Efter udnævnelse til kaptajnløjtnant 1937 gennemgik Franck chefkursus ved undervandsbådsdivisionen. 1938—1948 chef for undervandsbåde. 1939—40 i sikringsstyrken som chef for DRYADEN. 1940—41 ved undervandsbådsskole for søofficerer i forbindelse med havende tjeneste som chef for undervandsbåde, herunder i 4 øvelsesperioder på Mariager fjord. Ud nævnt til orlogskaptajn 1943.

1945—1947 tjeneste som næstkommanderende på Søværnets Kaserne derefter indtil 1949 ved Minestrygningstjenesten som chef for 2. MS-flotille og for ministrygerne ME 1044 og ME 242 og som chef for 1. MS-flotille og for ministrygerne SØRIDDEREN og SØHUNDEN.

1950—1952 gjorde Franck tjeneste som chef for Flakfortet, han udnævntes til kommandørkaptajn i 1951. 1952—53 chef for Bornholms Marinedistrikt, 1953—57 stabschef ved Nordsøens og Kattegats Marinekommando og chef for Nordsøens Marinedistrikt. 1957—1959 tjeneste som chef for Undervandsbådsafdelingen. Denne sidste tjeneste var betegnet som midlertidig, fordi Franck nu var handikappet af en langsomt tiltagende uhelbredelig sygdom.

Franck gjorde tjeneste under Søværnskommandoen fra 1959—1961, hvor Franck blev afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed.

Han blev ridder af Dannebrog 4. oktober 1949 og ridder af 1. grad af Dannebrog 4. oktober 1955.

Franck afgik ved døden den 14. nov. 1973 og blev bisat fra Mariebjerg Krematorium. Urnen blev nedsat på Holmens Kirkegård.

Francks virke i Søværnets tjeneste var baseret på dybfølt respekt for Søværnet, og dets opgaver og manifesterede sig bl. a. i en utrættelig omsorg for på sit niveau at bidrage til at gennemføre størst mulig sparsommelighed i anvendelsen af Søværnets økonomiske og materielle ressourcer. Disse synspunkter søgte han at indprente sine undergivne og andre kolleger med en aldrig hvilende iver, der til tider måske blev opfattet som »surhed« — sådan skulle det imidlertid ingenlunde opfattes. Hans drengagtigt naive stædighed dækkede over en uhyre sårbar — men tillige elskelig natur, hvis tillidsfulde autoritetstro styrede hans tilværelse gennem et langt liv til forståelse og glæde for hans venner og til respekt for hans høje idealer og tjenesteiver hos dem, der ikke — som skriveren af disse linier — nåede at komme ham så nær, at de fik del i den berigelse, som et halvt århundredes venskab og omgang med Franck har været.

Hans mangeårige sygeleje og uhelbredelige sygdom medførte en langsom, men sikker nedsættelse af hans fysiske tilstand; den ufatteligt hårde skæbne blev mildnet af hans kone, der selv blev mere og mere invalideret, indtil hun for et par år siden afgik ved døden. Dette var det sidste og afgørende tunge slag, den iøvrigt hårdt ramte mand måtte tage imod i de to år, han endnu måtte eksistere, indtil døden sluttede hans livsbane og udfriede ham af de

sidste lange års helt ufatteligt hårde og uforståelige tilværelse. Gr.

Orlogskaptajn Ole Birn

Født i Lemvig den 19. september 1935 som søn af repræsentant Jens Andreas Dideriksen og hustru R. Birn Andersen.

Efter studentereksamen fra Esbjerg Gymnasium blev Ole Birn indkaldt til Søværnet som værnepligtig den 13. juli 1955 og optaget som søkadet på Søværnets Officersskole i 1956. Herefter fulgte udnævnelse til Søløjtnant II i 1958, Søløjtnant I i 1960, Kaptajnlojtnant i 1964 og Orlogskaptajn i 1969.

Efter afsluttet uddannelse ved Søværnets Officersskole og sejlads med skoleskibet ÆGIR og korvetten TRITON indtil oktober 1959 fulgte først et par korte udkommandoer som 2. artilleriofficer i fregatterne ESBERN SNARE og ROLF KRAKE 1959—60. Fra Sommeren 1960 og de efterfølgende 6 år forrettede han tjeneste ved Minelæggerskadren, som skulle blive hans egentlige ståsted i Søværnet. Først som navigationsofficer i minelæggeren BESKYTTEREN, hvorunder han bl. a. i foråret 1961 gennemgik Søværnets navigations- og kampinformationskursus. Her fulgte tjenesten som chef for minelæggeren LAALAND i 1963—64 og senere som chef for minelæggeren LANGELAND og 2. Minelæggerdivision 1964—66. Denne periode som sejrende søofficer afsluttedes med tjeneste som navigationsofficer i kongeskibet DANNEBROG, sommeren 1966.

Sin første længere tjeneste i land fik Ole Birn som operationsofficer ved Langelandsfortet og Lange-

lands Marinedistrikt, hvorefter fulgte gennemgang af Søværnets Stabskursus 1968—69 ved Forsvarsakademiet. Ole Birn kom derefter tilbage til Mine-læggeskadren, denne gang som næstkommanderen ombord i minelæggeren FYEN og senere mine-læggeren FALSTER. I Sommeren 1971 fulgte tjenesten som operationsofficer ved Grønlands Kommando. I efteråret samme år blev Ole Birn syg. Under sin sygdomsperiode forrettede han med mellemrum tjeneste ved uddannelsesafdelingen i Marinestaben. Ved sin død var han tjenstgørende ved Flådestation København.

For Ole Birn blev hans lange tjeneste ved Mine-læggeskadren hans bedste år som søofficer. Han nåede efterhånden at sejle med næsten alle enheder og at føre sin vimpel i flere af eskadrens kabelmine-læggere, hvis særlige tjeneste og arbejdsmiljø han kom til at holde af. Han vil blive husket af eskadrens officerer for sit umiddelbare og altid gode humør og for sit udmærkede sømandskab, der kom ham til gode som skibschef. Ole Birn havde som søofficer en speciel evne til at knytte kontakt med sine skibskammerater, en kontakt, der føltes lige naturlig for alle fra chefen til yngste mand ombord. Hans fine personlige egenskaber som menneske og den gæstfrihed, som så mange har mødt, skabte allerede fra kadettiden grundlaget for en stor vennekreds.

Han afgik ved døden den 18. november 1973, blev bisat fra Holmens Kirke og begravet på Holmens Kirkegård.

Æret være hans minde.

(Officerskammeraterne).

SALEDES SKREV DE

Ved orlogskaptajn P. Schriver

Efterfølgende uddrag af »Bemærkninger over Sejladsen i Nordsøen og Anduvning af Kanalen Nord fra« skrevet af redaktøren, Captain L. de Coninck, i første årgang af »Archiv for Søværnet« i 1827 giver et godt indtryk af de navigatoriske problemer, datidens sejlskibe havde at kæmpe med:

»Er man passeret Dover, og Vesten Storme forhindre Skibet at holde hvad man har, er det i alle Henseender raadeligere, at søge Ankerplads på Downs Rhed, end igjen at drive ud i Nordsøen. Om det under Indsejlingen til Strædet tog paa med en Storm og Tykning, og man intet havde seet til Veiledning, da maa man, heller, end at være i dette knebne Færvand, under saadanne Omstændigheder, foretrække, om det er muligt, at holde ud til paa Breden af Galloperne, og der oppebie Dagen, eller klarere Luft; men kan man ikke dette, da hellere end at ligge bie, hvilket endmere vilde forvilde Bestikket, bør man lade staae til for smaa Seil, og ved flittige Lodskud søge Banken The Falls, hvilket vilde veilede meget, ved at løbe langs med den vestre Side; — dog maa man vogte sig for den sydlige Deel, naar der er Søegang, da der er kuns fire Favne.«

De søofficerer, som i deres tidligere tjeneste som elever har sovet i hængekøje, vil nikke genkendende til nedenstående uddrag af underlæge W. Hornemanns artikel »De hygieiniske Forhold om bord« bagt i T.f.S. i 1856.

»Luftningen af Koietøjet ansee maaskee Mange for mindre væsentlig; men man tænke blot paa, hvorledes det er gennemtrukket af Sved; man sammenligne ikke Koierne med Soldater-Sengene i en Caserne, thi disse have Lagener og staae frie den hele Dag; Koien slutter tæt om Legemet og optager i sig allehaande Uddunstninger, der, saasnart Mandskabet er purret ud om Morgen, gjemmes saa omhyggeligt som muligt ved at surre Koierne sammen og stuve dem saa tæt som muligt i Finkenettet: Uddunstningerne holde sig der til om Aftenen, naar Koierne udtages, da de igjen udbrede sig på Banjerne. Krigsartiklerne foreskrive, som sagt, at Koietøjet skal udluftes hver 14de Dag; men, naar der i Skibsjournalen engang imellem staaer: »Luftede Koier,« da vil dette kun sige, at Finkenets-Klædningen den Dag har været slaaet tilside nogle Timer, thi en virkelig Udbankning af Koietøjet har jeg kun seet på een Orlogstour.«

Før i tiden sagde politikerne tingene uden omsvøb. En socialdemokratisk forsvarsminister, L. Rasmussen, fremsatte i 1925 på sin regerings vegne for Folketinget følgende lovforslag bragt i »Marinen på Rigsdagen« i T.f.S. for samme år:

»Forslaget om Afrustning bestemmer i § 1: »Den i Lov af 8. Juni 1912 paabudte Værnepligt ophæves, Føring af Lægds- og Sørullen bortfalder, og det i Rullerne indførte Mandskab udslettes. Udskrivningsvæsenet, Hær og Flaade, samt Krigsministeriet og Marineministeriet nedlægges«. I denne Paragraf er hele Forslagets Indhold indbefattet. Det bestemmes heri, at vi fremtidig ophæver den almindelige Værnepligt og afskaffer Hæren og Flåden. Det er sagt i disse faa Linier, hvad der tilsigtes med Forslaget. Jeg skal kort gøre Rede for de følgende Paragrafer«.



Korvetten FLORA 1826-57.

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i november 1973.

Historie

- Hjort, Johan*, »Michael Sar«s Atlanterhavsekspedition 1910. Fra »Naturen« 1911. s. 65—113. Kbh. 1911. ill.
- Lehmann, Johannes*: Bernadotterne. Kbh. 1962. 162 s. ill. bibl.
- Nash, Howard P.*: A Naval History of the Civil War. New York 1972. 326 s. ill. bibl.
- Rougeron, Camille*: Das Bombenflugwesen. Berlin 1938. 572 s. ill. index.
- Saltoft, C. G.*: Fra dreng til mand i sejlskibenes tid. Kbh. 1973. 150 s. ill.

Personalhistorie

- Sømandsforeningens Stifter Matros Peter Funks Levnedbeskrivelse. Kbh. 1923. 26 s.

Politik

- Andersen, Svend Nyboe*: Japan. UDENRIGSPOLITISKE SKRIFTER, serie 11 no. 3. Kbh. 1973. 32 s.
- Dülffer, Jost*: Weimar, Hitler und die Marine. Reichspolitik und Flottenbau 1920—1939. Düsseldorf 1973. 616 s. index. bibl.

- Dörfer, Ingemar*: System 37 Viggen. Amts, Technology and the Domestication of Glory. Oslo 1973. 258 s. index. bibl.
- Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland 1871—1914. Düsseldorf 1972. 328 s. ill. index bibl.
- Wiener, Friedrich*: Moderne Seemacht. Zur Lage auf den Weltmeeren. München 1972. 224 s. ill. index. bibl.

Skibe, skibbygning m. v.

- Brock, P. W. og B. Greenhill*: Steam and sail. In Britain and North America. Newton Abbot, Devon 1973. 112 s. ill. index.
- Hansen, Hans Jürgen*: Die Schiffe der deutschen Flotten 1848—1945. Hamburg 1973. 192 s. ill. index. bibl.
- Jordening, B. W.*: Efterretninger om de af den danske Flaade udgaaede Skibsklasser. Fra Tidsskrift for Søvæsen. Kbh. 1879/88.
- Nielsen, Christian*: Danske bådtyper. Kbh. 1973. 152 s. ill. bibl.
- Warner, Oliver*: Great Battle Fleets. London 1973. 240 s. ill. index. bibl.

Strategi & taktik

- Heilbrunn, Otto*: Konventionelle Kriegsführung im nuklearen Zeitalter. (landkrigsbetonet). Frankfurt a/M 1967. 152 s. ill. bibl.
- Hodges, Peter*: Royal Navy Warships camouflage 1939-1945. New Malden, Surrey 1973. 80 s. ill.

Sømandskab, navigation m. m.

Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972. Frankfurt a/M 1973. 68 s.

M/S Hanne S.'s og M/S Teddy's forlis. Betænkning vedrørende. Kbh. 1968. 70 s. kort.

George, S. C.: Jutland to junkyard. The raising of the scuttled German High Seas Fleet from Scapa Flow. Cambridge 1973. 178 s. ill. index. bibl.

United States Life-Saving Service. Annual report of. Washington 1910. 300 s.

Våbentekniske o. a. håndbøger m. v.

Det aktive Søminevæsen. Kbh. 1877. 74 s. plancher.

Apparater til Udskydning af selvbevægende Torpedoer. kalograf. Kbh. u.a. 218 s. ill.

Borg, E.: Officersdolke og kadetdolke i marinen. Fra Våbenhistorisk Tidsskrift nr. 5/1973. Kbh. 1973. s. 107—110. ill.

Hansen, H.: Fortætningspumper samt motorer til lysmaskiner. Kbh. 1893. 104 s. plus 4 plancher. ill. index.

Jespersen, H.: Lærebog i Elektronik til brug ved Søminekorpset, 1. og 2. del, 2 bind. Kbh. 1899 og 1901. 282 + 286 s. ill.

Jespersen, H.: Lærebog i Magnetisme og Elektricitet til brug ved Søminekorpset, 1., 2. og 3. hæfte. 2 bind. Kbh. 1888 og 1893. 470 s. plus 18 plancher. ill.

- Larsen, A. P. J.*: Den selvbevægende Komposite-Torpedo, Beskrivelse af plus tillæg til samme. 2 bind. Kbh. 1901 og 1909. 406 s. plus 26 plancher. ill.
- Larsen, A. P. J.*: Den selvbevægende Komposite-Torpedo, Beskrivelse af plus tillæg til samme. Kbh. 1891 og 1896 256 s. 25 plancher. 3 bd. ill.
- Larsen, A. P. J.*: Udskydningsapparater til selvbevægende Torpedoer, Beskrivelse af. Kbh. 1906. 374 s. ill. index.
- Saxild, J. F.*: Instrumenter, der benyttes til Torpedoskydning, Beskrivelse af. Kbh. 1891. 56 s. plus 16 plancher. ill.
- Schou, C. A.*: Skydning med den selvbevægende Torpedo. Kbh. 1910. 274 s. ill.
- The submarine periscope. Glasgow 1928. 54 s. ill.
- Sørensen, S. P. L. og V. V. J. Jørgensen*: Sprængstoffer og deres Virkning i Søminer. 1. og 2. del. Kbh. 1900. 164 + 44 s.
- Torpedoudskydningsmateriel, Beskrivelse af. Tekst og planer. 2 bd. Kbh. 1942. 282 s. + 80 plancher. ill. index.
- Vøhtz, J. A.*: De Sprængstoffer, der anvendes ved Søminekorpset, Beskrivelse af. Kbh. 1888. 102 s. + 19 plancher.
- Vøhtz, J. A.*: Skydning med den selvbevægende Torpedo. Kbh. 1896. 152 s. plus 4 plancher. ill.

Arktisk og antarktisk litteratur (Grønland)

- Blom, Ida*: Kampen om Eirik Raudes Land. Pressgruppepolitik i Grønlandsspørgsmålet 1921—1931. Oslo 1973. 440 s. index. bibl.

BOGANMELDELSER OG KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER

Ida Blom: Kampen om Eirik Raudes land.

Gyldendal, Oslo 1973.

Et digert værk på 439 sider om den norske kamp for at opnå suveræniteten over Grønland i årene 1919—1933.

P. W. Brock og Basil Greenhill: Steam and sail. In Britain and North America.

David & Charles, Newton Abbot, Devon 1973.

Det 19. århundrede er en interessant epoke, hvad skibstyper og skibbygning angår, overgangen fra rene sejlskibe til dampskibene.

De her valgte skibstyper giver en udmærket belysning af udviklingen og lægger hovedvægten på krigsskibene.

De første hjælpeskibe fra ca. 1820 er kun nævnt i de indledende kapitler, hvorefter der gives en kort beskrivelse med afbildning af 38 skibe, den ældste en sloop, HMS SALAMANDER fra 1832, den yngste en sloop, HMS SHEARWATER fra 1900, den sidste et bevis for ROYAL NAVY's konservative indstilling.

Bogens sidste trediedel har en tilsvarende beskrivelse af 27 handels- og passagerskibe, hvoraf den i 1931 byggede 4-mastede bark HUSSAR endnu eksisterer.

Jost Dülffer: Weimar, Hitler und die Marine. Reichspolitik und Flottenbau 1920-1939.

Droste, Düsseldorf 1973.

Bogens 615 sider er en grundig bearbejdelse af den tyske flådeopbygning, stillet grelt op på baggrund af de samtidig løbende internationale afrustningskonferencer. Som sidste afsnit har Jürgen Rohwer givet dels en oversigt over de årlige udgifter, dels en fuldstændig liste over samtlige nybygninger i omhandlede periode.

Ingemar Dörfer: System 37 Vigen. Arms, Technology and the domestication of glory.

Universitetsforlaget, Oslo 1973.

Bogen omhandler det svenske flyvevåben og hvorledes det fra 1940 blev mere og mere baseret på svensk flyveindustri, som nu helt har overtaget leveringerne.

De svenske flytyper gennem årene beskrives, men også flytyper i andre landes flyvevåbner indenfor de sidste 12—15 år tages med som sammenligning.

Som baggrund for flyvevåbnets udvikling gennemgås svensk forsvarspolitik med hovedvægt på årene efter 2. verdenskrig.

Hans Jürgen Hansen: Die Schiffe der deutschen Flotten 1848—1945.

Gerh. Stalling, Hamburg 1973.

Et smukt billedværk med flere hidtil lidet kendte illustrationer. Blandt dem er gengivet et maleri af slaget ved Helgoland, hvor de tre tyske kanonbåde

optræder som aktive deltagere (!! — at det østrigske flag har forkerte farver gør ikke troværdigheden bedre. Et dramatisk billede af Christian VIII ved Eckernförde er vist også hidtil ukendt herhjemme.

Den ret kortfattede billedtekst er skrevet af Fregattenkapitän Heinz von Bassi, der varetager den historiske samling på Marineschule Mürwik.

B. W. Jordening: Efterretninger om de af den danske Flaade udgaaede Skibsklasser.

Tidsskrift for Søvæsen 1879—1888.

Jordenings artikler er et lødigt bidrag til kendskabet om søværnets sammensætning fra 1500-tallet til begyndelsen af forrige århundrede. De stod spredt i tidsskrift inden for en 10-årig periode, hvorfor de nu er samlet i ét bind. Desværre var det ikke muligt at fremskaffe originalhæfter for alle kapitler, hvorfor en stor del har måttet laves som fotokopier.

Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland 1871—1914.

Militärgeschichtlichen Forschungsamt, Droste, Düsseldorf 1972.

13 fremragende specialister har bidraget med hver sit kapitel, hvorfor bogen ikke vil være til at komme udenom ved fremtidige studier af optakten til 1. verdenskrig og grundlaget for Tysklands overgang fra sin udpræget landmilitære indstilling til muligheden for at optræde som rival til den før så altdominerende britiske sømagt.

Howard P. Nash: A naval history of the Civil War.
A. S. Barnes & Co., New York 1972.

Der er skrevet meget om den amerikanske borgerkrig, store værker m. m., men en samlet fremstilling af søkrigen i kortfattet form har ikke været skrevet siden 1886.

I de ca. 90 år er der fundet adskillige dengang ukendte kilder, hvilket har givet sig udslag i et stort antal bøger om enkeltbegivenheder. Selvom forfatteren i henhold til bibliografien ikke selv har foretaget kildestudier, har hans benyttelse af de omtalte trykte kilder gjort, at bogen i dag vil være den bedste om dette kapitel i søkrigshistorie.

Christian Nielsen: Danske bådtyper.
Høst, Kbh. 1973.

Christian Nielsen er medarbejder på Handels- og Søfartsmuseet, hvorfra han har fået inspiration til at udarbejde denne meget smukke bog. Bogen indgår i museets skrifter som no. VII.

Sejlskibstidens æra er forbi, og antallet af bådeværfter mindsket. De større sejlskibe har fået deres omtale i talrige bøger, og om en række år vil der ikke findes nogen med specialkendskab til de mange småfartøjer, der gennem tiderne dominerede danske farvande. Det er et stort, men prisværdigt arbejde, der er udført for at bevare kendskabet til disse småfartøjer, ligesom der her er opbevaret et tidsbillede af de forhold, småskudernes søfolk levede under.

OM SØVÆRNETS UDVIKLING*)

Af viceadmiral S. S. Thostrup

Da der i de senere år — og også i de senere måneder — er gennemført eller iværksat så mange om-lægninger og ændringer inden for Forsvaret, at det nok kan være vanskeligt at følge udviklingen fuldstændigt — trods den øgede informationsvirk-somhed, der på forskellig vis er udøvet, har Søe-Lieu-tenant-Selskabet bedt mig orientere medlemmerne om Søværnets udvikling gennem de senere år.

Jeg håber, at jeg med efterfølgende beretning kan bidrage til at belyse de senere års problemer og hændelser, som er baggrunden for vor situation i dag og for vort virke imorgen.

Det var oprindeligt tanken, at jeg skulle behandle hele efterkrigsperioden, men af praktiske grunde tager jeg mit udgangspunkt i tiden omkring 1960, og henviser iøvrigt til betænkninger og beretninger fra forsvarskommissionerne af 1946 og 1969 samt artikler i Tidsskrift for Søvæsen 1954-60.

*) Efter foredrag holdt i Søe-Lieutenant-Selskabet 24. januar 1974.

Situationen forud for 1960.

Lovene af 1950 og 1951 indeholdt ikke nogen egentlig, præcist angiven flådeplan. Men under indtryk af de urolige forhold, som prægede tiden omkring Atlantpagtens tilblivelse blev der bl. a. på grundlag af anbefalede NATO styrkemål gennemført en omfattende og ret hastig opbygning af flåden, som i 1959 talte 75 egentlige krigsskibe og et antal skibe og fartøjer til særlige formål. Dette skete under de foreliggende vilkår såvel ved modernisering af eksisterende fåtalligt dansk materiel som ved køb, leje eller lån af udenlandsk materiel samt ved en betydelig våbenhjælp fra USA og Canada. Ligeledes gennemførtes en udbygning af Kystdefensionen, støttet på våbenhjælpsleverancer.

Det siger næsten sig selv, at det med så forskelligartet materiel ikke blev muligt at skabe et materielt set harmonisk søværn. Eksempelvis hidrørte vort skibsmateriel fra 5 forskellige nationer, og en del enheder havde egenskaber, som ikke primært passede til vore forhold. Et andet eksempel på tidligere materiel spredning er, at vi i 1956 rådede over 24 kanonmodeller fordelt på 13 kalibre mellem 210 og 20 mm.

I denne forbindelse vil jeg gerne fremhæve, at der blev ydet en beundringsværdig indsats af vore tekniske tjenester for at udruste og holde det forskelligartede materiel brugbart, og vort operative personel viste gode evner til effektivt at anvende materiellet. Det er glædeligt, at kunne sige, at den alt overvejende del af personellet hævdede sig smukt

overfor NATO-kammerater under fælles øvelser — og at denne linie har holdt sig ubrudt siden.

At vor indsats bedømt ud fra en ren økonomisk betragtning på den anden side måtte tage sig irrationel ud kan ikke undre.

Forsvarsforliget af 1960.

I slutningen af 50'erne gjorde forældelse af skibsmateriellet sig stadig stærkere gældende, idet der ikke fandtes midler til rettidige og tilstrækkelige erstatningsbygninger. Problemet indgik i de politiske overvejelser om Forsvarets forhold, som blev påbegyndt allerede i 1955, og som efter vanskelige og langtrukne forhandlinger førte til forsvarsforliget af 1960. Dette forlig var ret enestående i dansk politisk historie, og det blev hilst velkommen af de militære myndigheder som grundlag for en stabil virkeperiode for forsvaret — omend der fra nogle sider udtryktes betænkelighed over, at lovens styrkemål var for lave.

For flådens egentlige krigsskibes vedkommende indeholdt loven konkrete styrkemål, ialt 61 enheder, hvilket var betydeligt lavere end tidligere, men i tilknytning til loven udtaltes, at flåden skulle bestå af færre, men mere effektive skibe — og styrkemålene angaves som minimumstal.

Allerede nogen tid før lovens vedtagelse var der skabt grundlag for erstatningsanskaffelser, dels ved nationale bevillinger til ubåde og inspektionsskibe m. v. dels støttet på fornyet amerikansk hjælp i form af økonomisk tilskud til skibsbygning, og bygning af godt 30 enheder iværksattes. Inden disse blev fær-

dige måtte et stort antal ældre skibe dog udrangeres, således at flådens tal en overgang var betydeligt under 50 egentlige krigsskibe — altså langt under de nye styrkemål.

Også for kystdefensionen betød 1960-loven en tal-mæssig reduktion, idet 5 af 7 forter nedlagdes, men der forudsattes en modernisering af bl. a. overvågningsmateriellet.

Som led i en forudsat struktur-rationalisering sammenlagdes Kystflåden og Kystdefensionen til Søværnets Operative Kommando, som overflyttedes til Århus, og de tre daværende marinekommandoer blev nedlagt, medens to nye flådestationer med nye værksteder og depoter oprettedes. Endelig reduceredes antallet af marinedistrikter og marinestationer.

Efter vedtagelsen af 1960-loven blev personelloven taget op til revision. Dette medførte ikke store principielle omlægninger i forsvarets personelstruktur, men skabte grundlag for den stampersonelordning, vi kender i dag, idet den nye konstabelordning omfattende tekniker- og operatørlinierne afløste math-ordningen, som havde eksisteret i Søværnet siden 1937. Rekrutteringen til og udnyttelsen af konstabelordningens teknikerlinie har i alt væsentligt været god, medens tilgangen til og personellet forbliven i operatørlinien ikke svarede til forventningerne. Dette medførte, at Søværnet måtte uddanne og anvende et langt større antal værnepligtige som korporaler end forudset — en ordning, som efter omstændighederne har virket godt, men som efterhånden ikke var velset af myndigheder udenfor sø-

værnet — og ej heller af pågældende værnepligtige, som forventede en status, der ikke kunne skaffes dem.

1960-lovens økonomiske grundlag blev et drift-budget på 1050 mill. kr. til hele Forsvaret, og som noget meget væsentligt bestemtes, at dette skulle reguleres for prisstigninger, noget som tidligere ikke skete automatisk. Hvad materielanskaffelser angår forudsattes, at fremtidige fornyelser af Hærens tunge materiel, af Flyvevåbnets kampfly og halvdelen af flådens skibsmateriel ville ske gennem våbenhjælp fra USA, medens omfanget af andre anskaffelser skulle fastsættes på de årlige finanslove. Den nævnte forudsætning kunne vel nok betegnes som noget kortsigtet, og det viste sig da også, at våbenhjælpen ophørte efterhånden som de igangværende programmer gennemførtes.

I årene 1960—66 modtog flåden efterhånden som de igangsatte nybygninger blev færdige et kraftigt tilskud af nyt materiel bygget i Danmark, og den samlede styrke nærmede sig lovens styrkemål, som dog aldrig blev nået fuldt ud. I samme periode nærmede yderligere en del ældre enheder sig imidlertid aldersgrænserne, og det var derfor naturligt, at overvejelser om nybygninger igen blev påbegyndt.

For en ordens skyld bør nævnes, at oprettelsen af enhedskommandoen for Danmark og Slesvig-Holsten skabte mulighed for smidig tilpasning af de nationale kommando-systemer til NATO.

Som nævnt bristede forudsætningerne om fortsat våbenhjælp, og den inflatoriske udvikling gjorde sig stærkere og stærkere gældende på Forsvarets øko-

nomi, idet lønudgifterne efterhånden kom til at udgøre en stedse større andel af driftsbudgettet, hvis materielkvota imidlertid fortrinsvis reguleredes for materialepriser og i mindre grad for arbejds løninger, som dog efterhånden udgjorde den største andel. Følgen var, at købekraften indenfor disse konti stedse forringedes, og desuden medførte den teknologiske udvikling, at priser på nyt materiel steg kraftigt, således at der var behov for også at regulere for teknisk udvikling i forhold til tidligere normer for moderniserings- og nybygningspriser. De økonomiske forhold var således langt fra gunstige på et tidspunkt da behovet meldte sig for nye materielanskaffelser, og der blev i 1965 nedsat et politisk forsvarsudvalg med repræsentation fra forligspartierne for at skabe en bredere politisk baggrund for at løse de aktuelle problemer.

Udvalgets drøftelser og forhandlinger resulterede i det såkaldte lille forsvarsforlig i juni 1966. Der regnedes bl. a. med fortsat automatisk regulering af driftsbudgetterne, gradvis løsning af problemer i forbindelse med våbenhjælpens bortfald, ligesom der forudsattes begrænsning af sekundære aktiviteter. For Søværnets vedkommende forudsattes iøvrigt, at 1960-styrkemålene kunne opretholdes, men revision af foreliggende planer for bygning af større enheder skulle overvejes. Det lille forlig medførte en forøgelse af driftsbudgettet, og endvidere blev det i løbet af 1967 tilkendegivet, at forsvarsministeriet som følge af våbenhjælpens ophør ville tilstræbe en gradvis forøgelse af midlerne til materielinveste-

ringer fra 177 mio kr. i 1967—68 til 403 mio kr. i 1971—72 og følgende år.

De foranstaltninger, der blev iværksat i Søværnet som direkte eller indirekte følge af det lille forsvarsforlig med henblik på at tilpasse aktivitet og udviklingsplaner til de forudsatte midler omfattede i store træk:

- udrangering af en del ældre enheder, herunder skoleskibet ÆGIR samt et antal ministrygere og landgangsfartøjer,
- nedlæggelse af en radarstation og en undervandskontrolstation,
- begrænsning af aktiviteten på visse etableringer gennem personelreduktion,
- sammenlægning af de tekniske myndigheder,
- udarbejdelse af planer for maksimal udnyttelse af de nye flådestationers værksteder og depoter og heraf følgende udtynding i København,
- ibrugtagning af marinestation Bangsbo som skoleetablissement bl. a. med henblik på afvikling af aktiviteter på Lynetten, (Stationen var oprindeligt bygget til Bangsbofort og Nordsøens Marinekommando) samt
- etablering af Søværnets skole- og uddannelsesråd med den opgave at fremsætte forslag til rationalisering af Søværnets uddannelsesvirksomhed.

Endvidere blev der — efter at ministeriet i forvejen havde overdraget værnscheferne direkte ansvar for driftsbudgetterne — taget skridt til en stram økonomisk styring, som bl. a. i løbet af et årstid viste en procentvis nedgang i de personel-orienterede udgifter fra over 70 pct. til knap 68 pct. De frigjorte

midler anvendtes bl. a. til savnet reservemateriel, herunder turbiner til torpedobåde.

Jævnside med disse tilpasningsforanstaltninger blev forberedelser til nye materielanskaffelser fremskyndet, herunder udarbejdelse af projekter til en ny torpedobådsklasse, til et nyt inspektionsskib og til nye inspektionskuttere. Endvidere blev anskaffelse af et større antal nye torpedoer med ildledelsessystemer og af tre nye mobile radarstationer bevilget, ligesom der blev taget fat på en del moderniseringsarbejder ved forskellige af søværnets etableringer. På lidt længere sigt forberedtes planer for en skibstype til erstatning for TRITON-klassen, og overvejelse om anvendelse af EDB og indførelse af missiler tog sin begyndelse. Endelig bør nævnes, at der i 1967 ved Forsvarsakademiet blev oprettet et stabskursus for officerer af Søværnet. Dette havde i en meget lang årrække tidligere været henvist til at lade denne udannelse foregå i udlandet.

Efter det lille forsvarsforlig i 1966 var der alt i alt en omfattende og positiv og tillige forhåbningsfuld aktivitet i gang i Søværnet for at gennemføre den videre opbygning og udvikling.

Forsvarsordningen af 1969.

Med regeringsskiftet i 1968 skete der imidlertid et omslag, og en for Forsvaret urolig og i mange henseender retarderende periode tog sin begyndelse.

Den nye udvikling begyndte med, at VKR-regeringen vedtog en nedskæring af Forsvarets budgetter på 125 mio kr. Nedskæringen, der blev betegnet som en engangsforanstaltning, men som alligevel efter-

fulgtes af flere, omfattede mere end de tilskud, som nylig var givet til eller stillet Forsvaret i udsigt, og måden, den gennemførtes på, medførte, at forsvarsforliget af socialdemokratiet betragtedes som brudt. Dette betød, at mange af Forsvarets problemer igen blev politiske stridsspørgsmål.

I foråret 1968 fremsatte forsvarsministeren tanker om en stærkt centraliserende omlægning af forswarets organisation. Forsvarsstyrelsen tog afstand herfra, og den tilrådede, at der ikke uden tilbunds-gående undersøgelser gennemførtes ændringer af en ordning, som virkede fagligt hensigtsmæssigt.

Forsvarsstyrelsens råd blev ikke fulgt, og der blev uden dens direkte medvirken udarbejdet et forslag til en ny forsvarslov. I dette påregnedes iøvrigt ingen væsentlige ændringer af styrkemålene, men tjenestetiden for værnepligtige foresloges nedsat til 12 måneder. Uanset de af sagkundskaben fremsatte principielle indvendinger vedtoges lovforslaget i 1969 af regeringspartierne, og samtidig blev personel-loven ændret, bl. a. påvirket af stedfundne overvejelser om officersgruppernes struktur og arbejdsområder.

Under den politiske behandling fremkom et særligt forslag om at lade et ekspertudvalg gennemgå lovforslaget, men dette nød ikke fremme. I stedet nedsatte regeringen efter lovens vedtagelse en forsvarskommission, som skulle overveje værnenes våbenmæssige sammensætning m.v. og evt. organisatoriske ændringer.

Jævnside med overvejelserne om forsvarsloven blev de militære myndigheders planer om udflytning

af visse værksteds- og depotaktiviteter taget op til revision, idet ministeriet nu ønskede øget udflytning gennemført, og problemer, som opstod i denne forbindelse gav anledning til uoverensstemmelser, og der fremkom kraftige protester fra personellens side over de nye planer.

Efter 1969 lovens vedtagelse og under forsvarskommissionens virke førtes en livlig debat om forsvarets forhold — præget både af landets økonomiske situation og af sikkerhedspolitiske overvejelser — og der fremkom adskillige debatoplæg, hvoraf en del behandledes i kommissionen.

Der fremkom iøvrigt i 1970 en redegørelse fra det sagkyndige udvalg under Regeringsudvalget vedr. Danmarks Sikkerhedspolitik. Denne redegørelse — også kaldet Seidenfadenrapporten — som indeholdt mange betragtninger af maritim interesse, skulle for forsvarskommissionen tjene som grundlag for overvejelser vedr. forsvarets målsætning. Kommissionen fandt, at der ikke var anledning til at ændre en af forsvarschefen udarbejdet formulering desangående.

I oktober 1971 indtrådte påny et regeringsskifte, og der fremsattes nu — uden at afvente forsvarskommissionens arbejde — et af regeringspartiet udformet forslag til ændring af forsvarsloven, især med hensyn til styrkemålene og tjenestetid. Forsvarskommissionen, hvis virksomhed var ønsket tilendebragt i første halvdel af 1972, sluttede sit arbejde med en beretning uden den oprindelig forventede fremsættelse af konkrete forslag vedr. værnernes styrke- og våbenmæssige sammensætning. Overvej-

elserne desangående iværksattes i stedet i forsvarskommandoen på ministeriel foranledning.

Strategiske problemer.

Før jeg går videre med at beskrive udviklingen, som førte til forsvarsforliget i 1973 kan det være på sin plads kort at omtale de strategiske problemer, som er grundlaget for vort virke. Disse blev i sin tid berørt i en af forsvarsstaben til forsvarskommissionen udarbejdet analyse, hvis konklusion vedr. generelle forhold jeg kunne tiltræde, men hvis behandling af sømilitære spørgsmål jeg fandt svag og utilstrækkelig.

Danmark har principielt tilsluttet sig den for NATO vedtagne strategiske koncept, der siden 1967 har baseret sig på fleksibel imødegåelse, dimensioneret efter en fjendtligt aggressions karakter.

Længe forinden var der dog som følge af den etablerede kernevåbenbalance opstået tvivl om holdbarheden af den tidligere benyttede massive gengældelsesstrategi, og det erkendtes, at de konventionelle styrkers relative værdi var stigende.

Den nugældende fleksible strategi er i virkeligheden en tilbagevenden til tidligere tiders koncept, da valget ikke stod mellem alt eller intet, men da man i stridsspørgsmål mellem nationerne anvendte politiske, økonomiske eller konventionelle militære midler.

Tilkomsten af atomvåben har føjet endnu et virkemiddel til denne række, men i erkendelse af de skæbnesvangre følger, en atomkrig kan få, vil disse våben over for andet end egentlige storangreb næppe blive

taget i anvendelse, før et eller flere af de tidligere nævnte midler måtte have vist sig utilstrækkelige.

Medens overraskende og omfattende militære Øst-magtangreb på Vesteuropa tidligere blev betragtet som den mest sandsynlige trussel, er der fremkommet den opfattelse, at der ikke i første række er risiko for en åben militær aggression, selv om militære midler og trusler om militær indgriben indgår i Warszawapagtlandenes arsenal af virkemuligheder.

Denne fortolkning af Sovjetunionens mål og midler synes nu at vinde almindelig tilslutning, og som mulige sovjetiske virkemidler må nævnes:

- økonomiske foranstaltninger,
- politiske aktioner,
- propaganda,
- undergravende virksomhed og
- militærmagt.

De forskellige virkemidler kan kombineres og virke sammen, hvad f. eks. tydeligt demonstreres i Sovjets anvendelse af maritime styrker.

Det er derfor vigtigt, at vi ikke låser os fast i en vurdering, der udelukkende ser truslen mod vor suverænitet som en kupagtig, militær besættelse. For et land som Danmark, der i usædvanlig grad er afhængig af udenrigshandel, i hovedsagen i form af varebytte via søtransport, må især Sovjetunionens maritimstrategiske opbygning, der foregår og formentlig vil fortsætte uanfægtet af de igangværende bestræbelser på at neddæmpe den militære konfrontation i Centraleuropa, påkalde opmærksomhed.

Der er en hel del, som tyder på, at Sovjetunionen har fundet, at en maritim styrke, opbygget og anvendt efter Mahans søstrategiske tanker, er et bedre egnet middel til udbredelse af Sovjetunionens ideologi og indflydelse end en til kontinentalstrategien svarende til kystforsvarsstyrke.

Selv om NATO-landene har tilsluttet sig en fælles strategi, betyder dette dog ikke, at disse landes strategiske problemer dermed er fuldt dækkede. Der er endog mellem visse lande stridsspørgsmål, som i tilfældet Grækenland — Tyrkiet en overgang truede med direkte konfrontation, og i Nordatlanten blussede »Torskekrigen« mellem Island og Storbritannien nylig op for anden gang siden NATO's dannelse.

Den sidstnævnte strid illustrerer, at i global sammenhæng følger de nationale, maritime interesser ikke nødvendigvis den traditionelle opdeling Øst-Vest.

Over for det, der er blevet kaldt erobringen af det indre rum, nemlig udnyttelsen af havets og havbundenes ressourcer, specielt i Nordpolarområdet, har Danmark næppe endnu selv formuleret en sammenhængende maritim politik og strategi.

Som bekendt er man i FN blevet enige om en konvention, der tillægger en kyststat suveræniteten over Kontinentalsoklen for så vidt angår udforskning af soklen og udnyttelsen af dens naturforekomster; dermed er alt dog ikke sat på plads, thi soklens udstrækning er flydende, da den er defineret som 200 m dybdekurven eller så langt uden for denne grænse, som havets dybde tillader udnyttelse af naturforekomster.

I Nordsøen er havbunden nu delt mellem kyststaterne. Som det vil erindres, var der uenighed mellem Tyskland og Danmark om grænselinien mellem disse 2 staters område. Det er værd at bemærke, at den danske aktivitet i grænseområdet påvirkede den endelige grænsedragning til gunst for Danmark.

Dette forhold illustrerer noget typisk, nemlig, at vil man opnå og fastholde suveræniteten, må denne manifesteres ved aktivitet og tillige håndhæves.

Medens grænserne i Nordsøen er fastlagt, er dette ikke tilfældet i Østersøen eller omkring Færøerne og Grønland.

Uden for sokkelområderne er forholdene uklare, og der er — især fra U-landenes side — røster, der taler for en internationalisering af havbunden.

Polarhavet udgør et særligt interessant område for Danmark, der sammen med USA, Canada, Sovjetunionen og Norge grænser til dette hav. De oliefund, der er gjort i Alaska og Canada, tyder på, at der her ligger ressourcer, der kan få vældig betydning for verdensøkonomien. Udnyttelsen af disse ressourcer kan imidlertid byde på store problemer, ikke mindst af økologisk art.

Landenes geografiske konfiguration har iøvrigt dikteret forskellig opfattelse af den folkeretlige situation i Polar-området. Og endelig er landenes militærgeografiske forhold forskellige, idet f. eks. Sovjetunionens militært vigtige ishavsbaser ligger ud til isfrit hav, medens Canada, Grønland og Alaska udgør et beskyttende forterræn for USA.

Således kan der i dette område opstå spændinger begrundet i forskelligartede politiske problemer, der

bl. a. kan forventes at danne baggrund for staternes stilling til folkeretlige aftaler og konventioner.

Såfremt Danmark vil have indflydelse på sokkelgrænsernes draging, på retstilstanden på havbunden uden for soklen, på de juridiske, økologiske, økonomiske og sikkerhedspolitiske forhold især i Polarhavet, hvor vi som én af de få polarmagter har et særligt ansvar, må vi formulere en maritim strategi og følge den op — i større skala end hidtil — med de nødvendige maritime aktiviteter som hydrografi, oceanografi, overvågning, suverænitetshævdel- se, prospektering o.s.v.

Uanset den politiske vurdering, at der ikke synes at være overhængende fare for et pludseligt væbnet angreb på Danmark, er der således til varetagelse af Danmarks maritime interesser et behov for en konstant, maritim aktivitet, både i syddanske, i færøske og i grønlandske farvande, med brug af egne skibe og fartøjer, hvoraf hovedparten ultimativt må være egnet til krigsmæssig indsats og derfor må repræsentere en afbalanceret flåde.

Det var betragtninger af denne art, som jeg mente burde have været mere fremtrædende i forsvarsstabsens analyse til forsvarskommissionen, og med henblik på at bringe min opfattelse frem udarbejdede jeg i begyndelsen af februar 1972 et PM herom og om flådens sammensætning til brug under den ventede generaldebat i kommissionen, en debat, der dog ikke blev afholdt.

Forsvarsforhandlingerne 1971—73.

Herefter vil jeg vende tilbage til behandlingen af regeringens lovforslag fra efteråret 1971.

Det politiske oplæg, som var grundlag for dette, var ikke særligt opmuntrende:

- Tjenestetiden skulle nedsættes.
- Personelforbruget ansås for at være for stort — der skulle nedskæres kraftigt.
- Større enheder afskaffes.
- Undervandsbådes berettigelse blev anfægtet.
- Værnepligtigt personel måtte ikke holdes i Forsvaret blot for at indgå i en beredskabsstyrke.
- Tjenestetiden måtte ikke være længere end, at den i sin fulde udstrækning blev præget af en effektivt målrettet uddannelsesvirksomhed m. m.

Der blev iøvrigt gennemført nye nedskæringer af forsvarsbudgettet, og disse ramte materielvedligeholdelsen nok så hårdt.

I Forsvarsstaben var opmærksomheden indledningsvis især rettet imod reduktionen af tjenestetiden, og da Hæren blev anset for at være mest sårbar over for netop dette politiske krav, tog stabsarbejdet sit udgangspunkt i Hærens tjenestetidsproblematik under hensyn iøvrigt til en række forudsætninger opstillet af ministeriet primo NOV 1971.

Der blev i forsvarsstaben udarbejdet nogle skitse-mæssige modeller af et forsvar baseret på en første tjenestetid på 6 subsidiært 8 måneder. Marinestaben havde kun i ringe grad indflydelse på vurdering af de sømilitære problemer, og der opstod dengang gnidninger mellem forsvarsstab og marinestab om anvendte arbejdsmetoder og fortolkning af visse for-

udsætninger, såsom problematikken om større enheder, ubåde og landbaserede raketbatterier samt om en af forsvarsstaben dengang antydet koncept om et kystnært forsvar.

Det blev anført, at de omhandlede modeller kun måtte betragtes som beregningsmodeller, der ikke måtte opfattes som egentlige forslag til en forsvarsordning — kun en uforbindende første skitse. Bl. a. i marinestaben fandtes et sådant forbehold urealistisk, idet ministeriet under de givne forhold måtte forventes at anse et produkt fra den øverste militære stab som andet end blot en teoretisk model. (Modelerne blev da også senere justeret efter ministeriets anvisning, til brug som arbejdsgrundlag).

Situationen følte set med søværnets øjne, hvorfor chefen for Søværnets Operative Kommando, chefen for Søværnets Materielkommando og jeg — bl. a. på grundlag af mit førnævnte PM — lod udarbejde et memorandum om flådens styrke- og våbenmæssige sammensætning. Dette fremsendtes primo marts 1972 til anvendelse ved formulering af Forsvarskommandoens endelige forslag. Om og hvorledes det derefter blev behandlet er ikke meddelt mig.

Efter sædvane blev regeringens lovforslag behandlet i et folketingsudvalg, og dette kaldte i juni 1972 forsvarsrådet til drøftelse. Som svar på spørgsmål om sømilitære forhold, gav jeg bl. oplysning om nævnte memorandums eksistens og formål, idet jeg iøvrigt fandt at måtte afstå fra ved denne lejlighed at afsløre divergenser indenfor rådet.

Da jeg herefter gik ud fra, at jeg måske atter ville blive kaldt til drøftelse i forsvarsudvalget, udarbejdede jeg et ajourført notat om søværnets opgaver, sammensætning og udvikling, og holdt dette i beredskab*).

Ved folketingsårets udløb bortfaldt lovforslaget i henhold til tingets forretningsorden, men det genfremsattes tidligt i den følgende samling. Kort efter blev eksistensen af førnævnte notat kendt; det vakte interesse hos bl. a. forsvarschefen og forsvarsministeren og kom frem i forsvarsudvalget, som derpå kaldte mig til drøftelse. Denne forløb positivt, og udvalget udbad sig tilsvarende notater fra de to andre værnsschefer, der ligeledes kaldtes til drøftelse.

Forsvarsudvalget benyttede herefter de tre værnsschefsskitser som grundlag for værnenes sammensætning og styrkemål i stedet for modelmaterialet, og efter en række drøftelser vedr. økonomisk ramme og personelstyrken blev der den 14. februar 1973 indgået et nyt forsvarsforlig mellem de 4 gamle partier gældende for 4 år. Forsvarsrådet udtalte sin tilfredshed med den opnåede politiske enighed, men beklagede de vedtagne personelreduktioner og de stramme økonomiske rammer, som ville gøre det vanskeligt at opretholde en tilfredsstillende aktivitet.

Om de økonomiske rammer kan siges, at regeringens udgangspunkt var 3.2 mia. kr. om året, medens værnsschefsskitserne kalkuleredes til 3.65 mia. Hvis forliget af 1960 var blevet overholdt, ville forsvarsbudgettet have været i nærheden af 3.8 mia. En re-

*) Jfr. T.f.S. april 1973.

vision af skitserne, som foretoges af forsvarsstab og værnstabe bragte behovet ned til 3,51 mia., og dette tilsluttede Forsvarets øverste ledelse sig som grundlag. Forligsresultatet blev 3.2 mia. stigende gradvist til 3.4 prisreguleret med prisniveau april 1972 som udgangspunkt. Det blev iøvrigt fastsat, at der i budgettet skulle afses ca. 400 mio. kr. årligt til materielinvesteringer.

De økonomiske forhold kan belyses ved følgende oversigter:

Figur 1 viser danske forsvarsudgifters udvikling fra 1960—74. (Areal mellem optrukket og stiplet linje viser reduktioner i forhold til 1960 (66) forudsætningerne).

Figur 2 viser i grafisk fremstilling forsvarsbevillingernes reelle købekraft.

Figur 3 angiver de forudsatte forsvarsbudgetter 1973/74 — 76/77.

Figur 4 viser forudsete investeringsbevillinger.

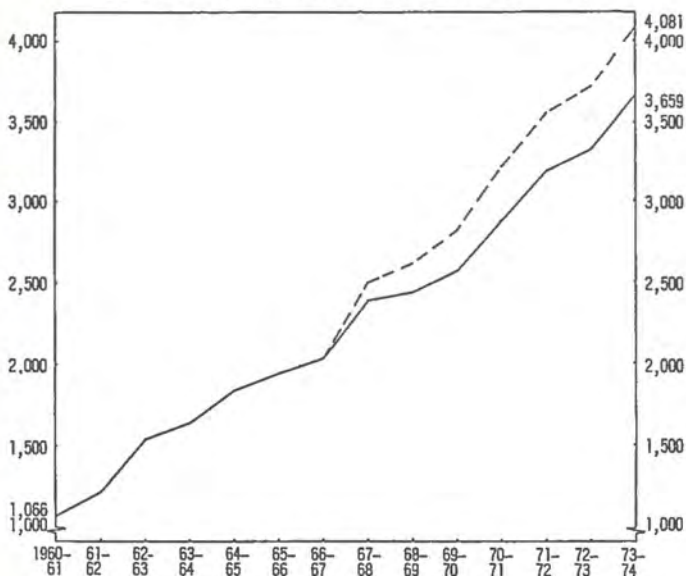
Som bekendt er der ofte draget sammenligninger mellem Danmarks og andre NATO-landes forsvarsudgifter. Følgende oversigter belyser dette:

Figur 5 viser forsvarsudgifter i NATO 1960—72.

Figur 6 viser forsvarsudgifter i NATO pr. indbygger 1960—70.

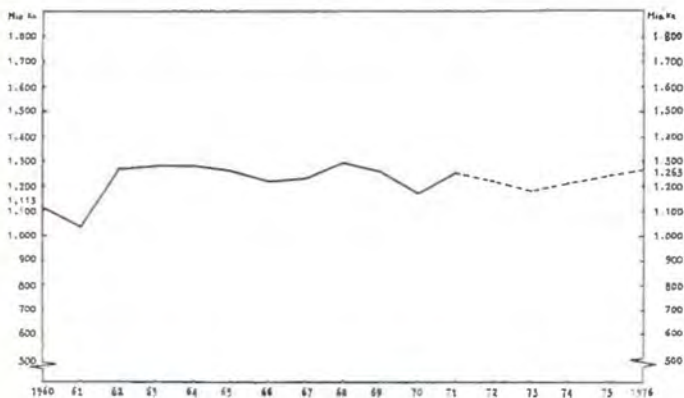
Figur 1

Danske forsvarsudgifters udvikling 1960-1974 (mio. kr.)



Figur 2

Forsvarsbevillingernes reelle købekraft (1960 - prisniveau).



Figur 3

Finanslovens § 22, Forsvarsministeriet, nettobeløb, mio. kr.

FINANSÅR	FINANSLOV OG BUDGETOVERSLAG	FORLIG (FEB 73)	FINANSLOVS- FORSLAG (NOV 73)
	Niveau APR 72		Niveau APR 73
1973/74	3.195,7	3.195,7	
1974/75	3.182,4	3.275,7	3.555,7
1975/76	3.180,1	3.340,7	3.626,2
1976/77	3.178,8	3.400,7	3.691,4

Regnskab 1971/72: 3.191

Regnskab 1972/73: 3.305

Figur 4

Investeringsbevillinger.

Finansår	Tidligere forsvars- lov (1/4 72)	Ny forsvarslov		
		Godkendt plan prisniveau	Udkast (1/4 73)	Endeligt budget(74-75)
1973-74	293	335	-	-
1974-75	293	450	466	499
1975-76	293	465	481	515
1976-77	293	500	518	554

Mio. kr.

*) 1/4 72.

Figur 5

NATO-landenes forsvarsudgifter 1960-1972.

Land	I national mntenhed			
	1960	1972	Stigning	Stigning i %
Belgien	19.161	44.750	25.589	134
Canada	1.654	2.146	492	30
Danmark	1.113	3.386	2.273	204
Frankrig	19.162	36.800	17.638	92
Vesttyskland	12.115	28.987	16.872	139
Grekenland	5.110	16.715	11.605	227
Italien	710	1.947	1.237	174
Luxemburg	263	519	256	97
Holland	1.728	4.922	3.194	185
Norge	1.058	3.318	2.260	214
Portugal	3.023	16.559	13.536	448
Tyrkiet	2.405	9.669	7.264	302
Storbritanien	1.655	3.079	1.424	86
USA	45.380	79.528	34.148	75

Noter: a. Belebene er anført i mio. national mntenhed, for Italien dog i mia.

b. Tallene for 1972 er basere p skn.

Figur 6

Forsvarsudgifter pr. indbygger 1960-1972.

US doll.

Land	1960	1972	Stigning	Stigning i %
Belgien	42	102	60	143
Canada	92	97	5	5
Danmark	35	97	62	177
Frankrig	85	139	54	64
Vesttyskland	52	145	93	179
Grækenland	20	63	43	215
Italien	23	62	39	170
Luxemburg	17	34	17	100
Holland	40	114	74	185
Norge	41	127	86	210
Portugal	12	69	57	475
Tyrkiet	10	19	9	90
Storbritanien	88	143	55	63
USA	251	380	129	51

Forsvarsordningen af 1973.

Lad os se nærmere på, hvad forsvarsforliget og den nye lov har bragt os:

Forliget forventes at indebære et politisk stabilt grundlag for forsvarets virke. Alternativet ville have været fortsat usikkerhed, uro og udhuling, som før 1960 og i 1968—72.

De strategiske betragtninger i værnschefsnotatet er uimodsagt taget til efterretning som del af folketingsudvalgets betænkning, og bør holdes for øje.

Figur 7

Oversigt over flådens udvikling 1954-1973

	I Flådens tal					1960 Plan	
	1956	1960	1966	1972	1974	Lov	82
Egentlige Krigsskibe	73:	60:	56:	56:	44:	61:	52:
Fregatter/Korvetter	9	9	6	6	5	8	5
Torpedobåde	21	17	15	16	10	18	18
Ubåde	3	3	4	6	6	6	6
Minelæggere	2	2	4	4	4	4	4
Minefartøjer	4	4	4	3	2	4	3
Ministrygere	24	12	14	12	8	12	8
Part.-og Bev.fart.	10	9	9	9	9	9	8
Skibe til sørl.form.	38:	28:	28:	20:	19:	28:	19:
Skoleskibe	2	1	1	-	-	1	}x)
Depotskibe	2	2	2	2	1	2	
Insp.- og Opm.skibe	3	3	5	4	4	5	5
Insp. Kuttere	4	4	4	3	5	5	5
Orlogskuttere	27	18	16	11	9	15	9
Helikoptere	-	-	8	8	8	8	14

x) Minelæggere m. specialindretning anvendes.

Noter: a Enkelte typebetegnelser er justeret af hensyn til sammenligning over en længere periode.

b Diverse småfartøjer ej medtaget.

Der er godkendt en balanceret flådeplan principielt indenfor en 10-års horisont. Den dækker forligningsperioden og giver grundlag for dispositioner derudover. Planen indebærer en reduktion af antal skibe og fartøjer, men der er tale om gradvis tilgang af langt mere effektive enheder end før. Oversigt over flådens sammensætning siden midten af 50'erne fremgår af figur 7.

Flådeplanen danner grundlag for materielanskaffelser inden for de før omtalte bevillingsrammer (figur 4). De nuværende materielanskaffelser til Søværnet fremgår af oversigten nedenfor. Det drejer sig om materiel bevilget i perioden 1968—73. Oversigten viser også projekter, som er under forberedelse. Jeg henviser iøvrigt til chefen for Søværnets Materielkommandos redegørelse i Søs-Lieutenant-Selskabet den 10. januar 1974.

Materielanskaffelser til Søværnet omfatter for tiden:

- 10 Torpedobåde TB 68-kl.
- 2 Minefartøjer
- 1 Inspektionsskib
- 2 Inspektionskuttere
- 5 Bevogtningsbåde
- 5 »Sea Sparrow« luftværnssystemer
- Trådstyrede Torpedoer
- Elektronisk Materiel.

Der er desuden bevilling til:

Udbygning af Kampinformationsskolen samt Reserveofficersskolen og Eksercerskolen.

Der forberedes:

- Valg af Sømålsmissil
- Projekt til ny Korvet
- Anskaffelse af helikoptere

Derefter forestår:

- Erstatningsbygning for ubåde
- Erstatningsbygning for ældre torpedobåde.

De vedtagne personelreduktioner har et betydeligt omfang og vil indledningsvis frembyde store vanskeligheder med at opretholde søværnets aktivitet på et i forhold til opgaverne ønskeligt stade.

Flere faktorer bevirker dette:

- (1) Reduktionerne skulle gennemføres indenfor et år (inden 1/4-74). Planlagte personelbegrænsende foranstaltninger kunne ikke afventes, og senere berammede personelafgange — bl. a. kommende førtidspensionering — kunne ikke tages i betragtning.
- (2) Afskaffelse af korporal-ordningen og nedsættelse af tjenestetiden kunne ikke afvente planlagt opbygning af stampersonelstyrken.
- (3) Nedsættelse af tjenestetiden reducerer den værnepligtiges gavntjeneste fra 9 til 7 måneder, og det begrænsede antal værnepligtige giver kun mulighed for ét hold værnepligtige om året til hovedparten af vore skibe, som med andre ord kun kan have værnepligtigt mandskab i 7 af årets måneder.

En oversigt over Søværnets personeludvikling siden 1964 ses i figur 8.

Figur 8

Oversigt over Søværnets personel.

	1964	1966	1968	1972	CH SVN forslag	FMN tildeling
Militære	7954	7118	7099	6655	6100	5750
Civilt	2682	2625	2438	2225	2225	1800
Ialt	10636	9743	9537	8880	8325	7550
Heraf værnepligtige	3797	3037	2954	2945	1554	2530 (1900 mand)
Tjenestetid	14	14	14	12	12	9

Et forhold, som ikke er konsekvens af reduktionerne, men som vil virke som sådan, er de nye normer for arbejdstid og friheder, som er indført eller på vej.

Det er naturligvis almindelig kendt i søværnet, at de reducerede personelressourcer har øvet stor indflydelse på udformning af udrustningsplanen.

Der har i denne forbindelse været lagt vægt på at holde så mange skibe under kommando som muligt med den faste del af besætningen tilkommanderet hele året og med værnepligtige tildelt under hensyn til en forsvarlig uddannelse.

Ligeledes er der lagt vægt på at opretholde styrker i rimeligt omfang til overvågning.

I beredskabsmæssig henseende regnes der dels med at organisere suppleringsmandskab, som kan indkaldes på kort varsel — og efter behov mønstres — dels med opbygning af et udrykningsberedskab, som vil forbedres i takt med tilgang af stampersonel.

Det er klart, at udrustningsplanen ikke er statisk. Den nugældende plan er en udgangsløsning, som må justeres i takt med erfaringer og muligheder. Jeg kan her nævne, at der efter drøftelse i forsvarsrådet allerede er fremsat forslag til forøgelse af aktivitetsniveauet på enkelte områder.

Om den forsvarslov, som nu er under gennemførelse kan siges, at den i materiel henseende rummer mulighed for et godt søværn — bedre end det man kunne have frygtet under visse faser af de politiske forhandlinger — og efterhånden bedre end det vi kendte før forliget.

Men vi stilles overfor to sæt udfordringer

- (1) at vi ved valg af materiel må være realistiske og undgå overdimensionerede krav, ligesom vi må være økonomisk bevidste i forbindelse med materiellets udnyttelse og vedligeholdelse, og
- (2) at vi ved bemanning af vore enheder og institutioner, der støtter og vedligeholder disse, stedse bestræber os på at optimere udnyttelsen af vore personelressourcer.

Hvad det første angår henviser jeg igen til chefen for Søværnets Materielkommandos redegørelse den 10. januar.

Med hensyn til personellet må vi erkende, at dette er blevet den dyreste faktor. Vi må være opmærksomme på, at hver mand skal udnyttes fuldt ud, og at overlap og tidsspilde undgås.

Det er vigtigt, at uddannelsen stedse er effektiv, hvorfor uddannelsesplaner jævnlige må justeres efter udvikling og behov.

Befalingsmændene må engagere sig positivt både som instruktører og som tilsynsførende og vejledere under den daglige tjeneste. De bør erindre, at der i næsten alle aktiviteter kan indpasses et uddannelsesmoment, som kan virke motiverende, om det udnyttes ret.

Personelplejen er selvsagt meget vigtig og bør bl. a. udøves gennem fornuftig og positiv brug af samarbejdsordningen, som er et chefsværktøj og ikke en spændetrøje.

Under de nuværende forhold spiller rekrutteringsbestræbelser og bestræbelser på at *fastholde* personallet til tjeneste naturligvis en umådelig stor rolle og må selvsagt vises allerstørste opmærksomhed.

For nærværende er tilgangen til officersuddannelse ikke tilstrækkelig og de nærmest følgende års produktion fra Søværnets Officersskole ligger under forventet afgang, hvilket skyldes de foregående års usikkerheder og bindinger. På kort sigt kan de værste mangler måske nok dækkes ved træk på reserven, men på lang sigt er store svingninger i årgangenes størrelse betænkelig, da det kan medføre såkaldte »pukler«.

Med hensyn til stampersonel er der umiddelbart behov for at bygge op til det foreløbige loft, d.v.s. at der behøves en forøgelse på ca. 600 mand.

Jeg benyttede udtrykket foreløbige loft, fordi Søværnet på længere sigt gerne ser stampersonelstyrken yderligere forøget, og det vil evt. kunne opnås ved konvertering af værnepligtige til stampersonel såfremt det viser sig lønsomt — og meget tyder på, at dette vil være tilfældet.

Rekrutteringsproblemet optager Forsvarskommandoen meget, og der arbejdes i fællesskab på at løse det tilfredsstillende. Der tages i denne forbindelse også utraditionelle metoder i brug bl. a. ved udnyttelse af civile konsulenter, og de foreløbige resultater heraf synes lovende. Men på den anden side kræves en rimelig tid til at få systemet til at virke gnidningsfrit — herunder belysning af alle konsekvenser. Det er imidlertid mit direktiv, at alle sejl skal sættes til for at komme over langs.

For nærværende har vi en lille strømpil fra bestræbelserne på at rekruttere stampersonel til ubådene. En kampagne bestående i personlige, skriftlige og telefoniske henvendelser fra ubådschefer til hjemsendte værnepligtige gav et relativt bedre resultat end en forudgående traditionel annoncekampagne. Tilsvarende henvendelser kan selvsagt benyttes i andre tilfælde — også til egnede tjenstgørende værnepligtige.

Til støtte for rekruttering og fastholdelse af personalet hører naturligvis også en god oplysningsvirksomhed om Søværnet, som må udøves såvel overfor befolkningen som overfor det tjenstgørende personel. På dette område er central aktivitet ikke nok — der behøves medvirken på alle trin; og vi må huske, at vi lever i og skal tjene et dynamisk samfund. Det tjener ikke søværnets interesse at være en isoleret enklave.

For fuldstændighedens skyld må jeg også berøre nogle af de vigtigste organisatoriske problemer. Hvad den øverste ledelse angår blev den davæ-

rende forsvarsstyrelsens forslag i 1968 som nævnt ikke fulgt. Forsvarskommando-princippet rummer dog gode muligheder. Der er således store fordele forbundet ved placering under samme tag, og mange aktiviteter kan udøves på fælles basis. En række justeringer udestår endnu, og hvad disse angår mener jeg, at man bør modvirke, at værnenes organisation bliver for diffus. Thi selv om meget kan løses på fælles-basis, er der stadig væsentlige forskelle mellem værnene og særlige særpræg, som kræver en smidig og kompetent ordning.

Om Søværnets Materielkommandos organisatoriske problemer har vi nylig fået en redegørelse her i selskabet. Jeg henviser dertil.

Chefen for Søværnets Materielkommando berørte også den igangværende flådestationsundersøgelse, hvorfor jeg ej heller skal komme nærmere ind på denne. Jeg vil dog gerne sige, at min personlige indstilling til vor basisordning stadig er som udtrykt i mit notat af juni 72 (jfr. T.f.S. april 73). Dette vil kort sagt sige, at jeg mener, vi har brug for de tre flådestationer, som giver os en god spredning, og som hver har sin særlige betydning. Jeg vil derfor ikke kunne tilslutte mig, at nogen nedlægges, men det er klart, at forholdene gør en vis neddæmpning af aktiviteterne påkrævet. Med hensyn til flådestationernes underlæggelsesforhold mener jeg, at Søværnets Operative Kommando bør have kommando over dem, minus faglig ledelse, som bør udøves af Søværnets Materielkommando.

Indenfor uddannelsesområdet er det nødvendigt at følge udviklingen både i det militære og civile sam-

fund og drage omsorg for skolernes såvel faglige som organisatoriske tilpasning. Det er ikke mindst indenfor skolernes virke, at der må anlægges lønsomhedsbetragtninger, thi gode investeringer her kan give varigt udbytte både for den enkelte personelgruppe og for Søværnets bestræbelser på at optimere personellet's udnyttelse.

Inden jeg slutter, vil jeg gerne sige et par ord om tradition.

Man kan spørge om tradition har betydning og kan leve under de vilkår, på hvilken vi udfører vort arbejde, vilkår, der ofte bærer præg af manglende kontinuitet — ikke mindst svingninger m. h. t. organisatorisk og finansielt grundlag — og hvis tilblivelse bl. a. har som baggrund, at den nuværende forsvarsordning er den 9. i dette århundrede; den er tillige den 5. efter 2. verdenskrig.

Jeg tror vor tradition har en umådelig betydning, og den er givetvis stærkt medvirkende til at overvinde negative følger af manglende kontinuitet og af andre vanskeligheder.

Tradition opbygges væsentligt på grund af en række indre faktorer såsom loyalitet, pligtfølelse, flid, disciplin m. v., men den har jo også mange ydre tegn, mest af ceremoniel og anstandsmæssig karakter. Ofte bliver tradition fejlagtigt identificeret kun med disse, og det kan føre til skadelige angreb på traditionsbegrebet, såfremt forældede ydre former fastholdes. De ydre tegn bør selvsagt plejes, men må tilpasses udviklingen, og de kræver at besætningen motiveres. Der kan nævnes mange eksempler på nyt-

tige ydre ceremonielle tegn: flagføring, fartøjtjeneste, respekt for reglementer, skibets og besætningens udseende m. fl., som supplerer de indre, og som sammen med disse danner grundlag for en holdning og en vilje til handling

Med en let omskrivning af Cunningham kan man sige, at en forsvarsordning kan laves på et par år — en tradition tager generationer.

Indenfor Søværnet ligger ansvaret for dets udvikling principielt hos dets øverste ledelse, d.v.s. hos mig sammen med chefen for Søværnets Operative Kommando og chefen for Søværnets Materielkommando. I praksis er vi afhængig af støtte fra institutions- og skibschefer samt fra alle tjenstgørende officerer, der alle må bidrage til at planlægge og udføre tjenesten så effektivt som muligt.

Jeg håber De er rede til at bære Deres del af ansvaret og fortsat arbejde for, at vore ressourcer giver udbytte. Det gælder om at udnytte mulighederne og overvinde vanskelighederne.

YOM KIPPUR KRIGEN

Af kaptajn løjtnant H. Hornhaver

Våbenstilstanden af 22. okt. 1973 er endnu ikke (december 1973) for sikker, så det er for tidligt at kunne foretage en endelig analyse af den 4. mellemøst krig.

De militære tab er fortsat hemmeligholdte, men ved at sammenstille rapporter fra et antal kilder, kan følgende tilnærmelsesvise tal opgives:

Land	Fly	Pansrede køretøjer	Krigsskibe
Israel	105	810	3
Ægypten	182	740	4
Syrien	165	860	9
Irak	21	125	
Jordan		20	

Israels største tab af fly skete i den første uge, hvor $\frac{3}{4}$ af flyene blev skudt ned. Pentagon opgiver, at tabene var 52 A-4 Skyhawk, 27 F-4 Phantom, 8 Mirage 3, 5 Super Mystere og 13 transportfly m. v.

Anvendte forkortelser:

USAF	United States Air Force
SAM	Surface to Air Missile
IR	Infra red homing
AFB	Air Force Base
ECM	Electronic Counter Measures

Pentagon giver de sovjetiske missilsystemer SAM-6 Gainful og SAM-7 Grail æren for hovedparten af de israelske tab. SAM-7 er nærlig identisk med det amerikanske Redeye IR-luftværnsmissil, der kan bæres og affyres af en enkelt mand. SAM-6 er et fuldt mobilt missilsystem, monteret på modificerede PT-76 chassiser. Et batteri består af 1 køretøj med Straight Flush ildledelsesradar plus et antal køretøjer med hver 3 missiler. Missil-systemet har meget lille reaktionstid; missilets start-acceleration anslås til 23 g, og farten til Mach 2,5. Systemet kan specielt engagere lavtgående fly (f. eks. i 100 meters højde i en afstand af 30 km), så israelerne måtte anvende en missionsprofil med høj indflyvning, og derefter meget stejlt dyk mod missilstillingerne, mens observationshelikoptere holdt øje med eventuelle missilaffyringer for at advare piloten i kampflyet. En hollandsk FN-observatør beretter, at SAM-6 ramte ca. 30 fly over Syrien på en af krigens første dage.

Tidsskriftet NEWSWEEK skriver, at en rapport indikerer, at SAM-6 batterier under krigen nedskød 40 ægyptiske og 12 irakiske fly ved fejltagelser.

SAM-6 systemets svaghed i 20 dages krigen, syntes at være mangel på varslings- og højdefindingsradar, men det har været et lokalt fænomen. Sovjetiske styrker integrerer SAM-6 med SAM-4 systemets Long Track-radar. Israelsk ECM havde kun ringe effekt over for SAM-6, men radaren dækker også hele spektret fra 4 til 16 Giga Hz.

Nærmere oplysninger om SAM-6 formodes at fremkomme da israelerne øjensynlig erobrede nogle eksemplarer. Ifølge velinformerede kilder befinder

et helt batteri, bestående af 6 køretøjer, sig på Hanscom Field AFB for evaluering ved USAF Electronic Systems Command.

På landjorden forårsagede anti-tank-missiler som f. eks. SNAPPER og SAGGER svære tab, idet ægypterne/syrerne efter sovjetisk doktrin satte disse våben ind i en massiv skala.

På havet udkæmpedes de første søslag udelukkende med missiler. Syrien mistede en P-4 MTB og en OSA, der blev sænket af israelsk kanonild, plus en T-43 minestryger og 6 OSA/KOMAR både, der alle blev sænket af GABRIEL missiler. Ægyptiske tab var 1 OSA/KOMAR sænket af et israelsk fly og 3 OSA/KOMAR både, der blev sænket af GABRIEL missiler. Det antages at Israel mistede 3 SAAR både, der blev sænket af ægyptiske STYX missiler.

Skønt søkrigen var begrænset, er der alligevel flere ting, der kan læres. I søslagene ud for havnebyen Latakia den 10. og 11. oktober affyrede syriske OSA/KOMAR missilbåde deres STYX missiler mod en israelsk flotille SAAR-både fra positioner midt imellem en del handelsskibe. De israelske både fortsatte ind mod syrerne med høj fart og affyrede derefter GABRIEL missiler og sænkede på begge nætter to af de syriske missilbåde. Desværre blev et græsk, et russisk og et japansk handelsskib også sænket under søslagene.

GABRIELs styresystem er semi-aktivt, og det er derfor et spørgsmål, om et skib-skib-missil med et autonomt søgesystem ville kunne have gennemført målsøgning og fatning med tilsvarende resultater,

som GABRIEL kunne opvise. EXOCET, OTOMAT og HARPOON har alle aktive autonome målsøgesystemer, og kan derfor måske have vanskeligt ved at låse på det korrekte mål, hvis der er en flådestyrke, decoys, bøjer eller intens civil skibsfart i umiddelbar nærhed.

Strategisk kan der måske foregå en udvikling efter krigen, som ihvertfald engelske iagttagere frygter. Tilsyneladende var det arabiske angreb begrænset til at sikre et brohoved på Sinai. Dette betød også en generobring af Suez kanalen, og trods den nuværende israelske tilstedeværelse på vestbredden synes det sandsynligt, at kanalen atter kommer på ægyptiske hænder. Hvis den derefter åbnes, eller måske erstattes af en ny kanal, som der foreligger planer om, vil vejen til det indiske ocean og den persiske golf være åben for den sovjetiske sortehavsflåde.

Samarbejdet mellem USA og dets NATOallierede led alvorlige knæk under krigen. Vesttyskland erklærede sig neutral i striden og krævede, at USA afholdt sig fra at overføre materiel fra styrkerne i Vesttyskland til Israel. Italien, Grækenland og Tyrkiet forbød overflyvninger af amerikanske militærtransportfly, så længe kampene varede. Grækenland og Tyrkiet tillod sovjetiske overflyvninger fra Ungarn og Bulgarien. Spanien nægtede USA at bruge spanske baser ved genoptankning af fly på vej til Israel.

Forsvarsminister James Schlesinger udtalte ved en pressekonference i slutningen af oktober, at erfaringerne fra konflikten vil tvinge USA til at overveje

sine idéer og doktriner. »Vi opretholder vores styrker i Vesttyskland, fordi de giver os et forstærket beredskab. Det tyske udenrigsministeriums reaktion rejste spørgsmålet, om de ser på samme måde på beredskab som os, og vi må nøje overveje denne sag«.

Amerikanske regeringstalsmænd affejede vrede europæiske klager over ikke at være konsulteret, da man beordrede beredskabstilstand »DefCon Three« for samtlige amerikanske væbnede styrker. Formålet var at give russerne et vink om, at USA ikke ville tolerere sovjetiske kampstyrker på krigsskuepladsen. Skønt Nixon beskrev episoden, som den mest vanskelige krise siden Cuba i 1962 forsikrede han, at der aldrig forelå noget, der kunne føre til en konfrontation mellem de to supermagter, som der var i 1962.

Trods den næsten totale mangel på samarbejde var USA i stand til at flyve ca. 10.000 tons udstyr og ammunition, til en anslået værdi af 850 millioner \$, til Israel. Der blev bl. a. »færget« 40 F-4 Phantom og 20-30 A-4 Skyhawk til Tel Aviv. Flyene fik lov til at mellemlande på Lajes flyvestation på Azorerne. Under den videre tur blev A-4-erne tanket op af fly fra hangarskibet J. F. Kennedy, der lå ved Gibraltar, og derfra til hangarskibet F. D. Roosevelt, hvor de landede, så piloterne kunne overnatte. På det sidste »ben« til Lod lufthavnen ved Tel Aviv blev de tanket op af fly fra Independence, der lå i det østlige Middelhav. F-4-erne kunne tage turen non-stop med tankning fra KC-135 fly fra USAF.

Hvad der eksakt kan komme ud af USA's nyvurdering af forholdet til NATO-parterne og tilstedevæ-

relsen af US tropper i Europa er vanskeligt at overskue. Hvis præsident Nixon har ret i sin udtalelse om, at udsigterne for fred i mellemøsten er de bedste, der har været de sidste 20 år, vil den nuværende enighed hurtigt udglattes, men hvis en varig fred ikke opnås, kan NATO's krise blive af største strategiske betydning.

SALEDES SKEV DE

Af orlogskaptajn P. Schriver

Et af formålene med »Archiv for Søværnet« var »at meddele mærkelige Tildragelser paa Søen«, og for at opfylde dette formål bringes i 1828 en artikel med titlen: »Angaaende Søslangen i de amerikanske Farvande«. Forfatteren, en dr. Hooker, forsvarer heri ivrigt Søslangens eksistens og siger bl. a.:

»Jeg skylder Sandheden at tilstaae, at man i Almindelighed, ikke saa meget har draget dets Størrelse i Tvivl, som man har anseet, at der var Mangel paa værdige og tilfredsstillende Vidnesbyrd. Jeg haaber, i det Følgende, at frembringe Beviser, af en saadan Troværdighed, at man ikke mere vil tvivle om Tilværelsen af saadant et Dyr, som har givet Anledning til saa mange modstridende Efterretninger og Meninger, og hvilket, ifølge det hemmelige Slør, den hele Sag har været omgivet med, maa interessere den meest ligegyldige Beundrer af Naturen. Ja, det maa endvidere være interessant, formedelst Elementet, hvori det lever, som er saa stort og ubekjendt i dets Inderste.«

I 1856 bringes i »Tidsskrift for Søværnen« et forslag om ordnede forhold for datidens intendanten. I »Om Forvalterne og deres Stilling ombord« hedder det bl. a.:

»Man har jo alt oprettet et Maskincorps og et Lægecorps, hvorfor skulle man da ikke ogsaa forsøge paa at oprette et Forvaltercorps? Vi sige forsøge det, thi det vilde vel have sine Vanskeligheder, men da andre Mariner kunne gjøre det og dog have velforpleiet-Mandskab, uden at Regjeringerne blive de Tabende, saa indsee vi ikke, hvorfor det ikke ogsaa kan gjøres hos os, skjønt vi ikke have Brug for saa mange Individuer.«

Som bekendt var Danmark i krig for 110 år siden. Dette fremgår ogsaa af »Tidsskrift for Søværnen« for 1864. Den 11. Februar bekendtgøres under »Officielle Meddelelser« en »Foreløbig Lov angaaende extraordinair Udskrivning til Søkrigstjenesten«, hvori det bl. a. bestemmes:

»Thi byde og befale Vi (Christian IX) som følger:
Vor Marineminister skal være bemyndiget til at foranstalte udskrevet et Antal, saavel af befarent som af ubefarent Mandskab, som maatte udfordres til de Udrustninger, der foretages i Anledning af de nuværende Krigsforhold.

Hvorefter alle Vedkommende sig have at rette.«

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i december 1973.

Administration og Organisation

Militära Fakta 1973/74. Stockholm 1973. 36 s. ill.

Historie

Jenkins, E. H.: A history of the French Navy. From its beginning to the present day. London 1973. 364 s. ill. index. bibl.

Larsen, Knud: Forsvar og politik 1957—1973. Kbh. 1973. 106 s. index.

Slaget paa Reden. Uddrag af Collegialtidende 1801. Kbh. 1801. 54 s.

2. verdenskrig

Gurney, Gene: The war in the air. A pictorial history of W.W. II. New York 1962. 352 s. ill. index.

Molony, C. J. C. m. fl.: The Mediterranean and the Middle East, vol V. HISTORY OF THE SECOND WORLD WAR, MILITARY SERIES. London 1973. 922 s. ill. kort. index.

Nørgaard, Erik: Generalens Fald II: Processen mod Land og Folk. Kbh. 1973. 148 s. ill. index.

Riste, Olav: »London Regjeringa«. Norge i krigsalliancen 1940—45. Vol. I 1940—1942: Prøvetid. Oslo 1973. 292 s. ill. index. bibl.

Politik

Hvidtfeldt, Johan: Tyske forsvarsplaner mod invasion i Danmark og Slesvig-Holsten under de to verdenskrige. Foredrag. Maskinskr. Kbh. 1973. 9 s.

Skibe, skibbygning m. m.

Jane's Surface Skimmers. Hovercraft and Hydrofoils 1973/74. 7. ed. London 1973. 412 s. ill. index.

Strategi & taktik

Dreadnought to Polaris. Maritime Strategy since Mahan. Annapolis, Mld. 1973. 126 s. ill. bibl.

Sømandskab, navigation m. m.

Implications of continental drift to the Earth science, vol. II. London 1973. 1184 s. ill. index. bibl.

Kjølsen, F. A. H.: Forslag til Marineministeriet om minesikringsapparat for ankerliggende skibe (Lillebælt december 1939). Manuskript. Lillebælt 1939. 9 s. ill.

Våbentekniske o. a. håndbøger m. m.

Rankin, Robert H.: Uniforms of the sea services. A pictorial history. Annapolis, Mld. 1962. 324 s. ill. index. bibl.

Artisk og antartisk litteratur (Grønland)

AGSILIGSAT Billeder fra andre Lande med Forklaringer. Optrykt af udgaven fra 1858. Kbh. 1973. 46 s. ill.

- Drastrup, Elmar*: Grønlandsfærd. Kbh. 1944. 88 s. ill.
 Grønlandske sagn. Samlet af C. Lytzen 1874. Genoptryk Kbh. 1973. 24 s.
- Hjælp til de syge. Optryk af udgaven fra 1856. Kbh. 1973. 38 s.
- Noungme Nakitikæt. Forløber for den grønlandske avis fra 1855. Optryk Kbh. 1973. 12 s. ill.
- Okalluktuaq . . . (En fortælling og fire fabler). Optrykt og oversat. Kbh. 1937. 30 s.
- Okalokatigingnek. En samtale mellem Katecheten og Præsten om krig. Billedbog. Optryk af udgaven fra 1858. Kbh. 1973 42 s. ill.
- Otte grønlandske småsange. Optryk af udgaven fra 1858/69. Kbh. 1973. 30 s. noder.
- Pok og Angokordlo. Optryk af udgaven fra 1857. Kbh. 1973. 30 s. ill.
- To the Pacific and Arctic with Beechey. The journal of Lt. George Peard of H. M. S. »Blossom«. HAKLUYT SOCIETY, sec. Series no. 143. Cambridge 1973. 272 s. ill. kort. index. bibl.

Diverse

- Anonymt brev vedrørende kaptajnløjtnint W.'s gensættelse i linien. Håndskr. Kbh. (?) u. å. 2 + 2 s.
- Kousgaard, Erik*: Holdningsmåling for menige i Forsvaret. Rapport 1 og 2. 2 bd. Kbh. 1973. 54 s.
- Pope, Dudley*: Klart skib (»Ramage and the drum beat«). Kbh. u. å. 288 s.
- Pope, Dudley*: Med flaget i top. (»Ramage«). Kbh. 1965. 352 s. kort.
- Rieneck, Bent m. fl.*: Holdningsmåling i Forsvaret. Kbh. 1973. 54 s.

Tidsskrifter og periodica

Köhlens Flottenkalender 1974. Herford 1973.

240 s. ill.

The Naval Architect. Journal of the Royal Institution of Naval Architects. London 1971 ff. SMK.

**BOGANMELDELSER
OG
KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER**

Oliver Warner: Great battle fleets.

Hamlyn, London 1973.

Bogen er trods sine mange og gode illustrationer ikke så værdifuld, som forfatternavnet skulle borge for.

Den giver et kort rids af større flåder, som de tidsmæssigt opstod og spillede en rolle:

Den spanske flåde, den engelske på droning Elizabeths tid, den hollandske, svenske og franske, Nelsons flåde, og fra dette århundrede de engelske, amerikanske og japanske flåder. Der er lagt meget lidt vægt på krigsbegivenheder, kun som baggrund for skibstypernes udvikling. At skibbygningen er det væsentlige må være grunden til, at Sverige og ikke Danmark/Norge er nævnt — navnene Wasa og Chappelle er internationalt kendte. Hans kendskab til

nordisk søkrigshistorie kan ikke være særlig indgående. Man opfatter kun, at svenskerne har kæmpet med russere og en enkelt gang mod hollænderne i Sundet — dansk søkrigshistorie begrænses til 1801.

Skibbygningen er kun taget i store træk, så det er vanskeligt at finde frem til et egentligt formål med bogen, man må nøjes med at glæde sig over billedstoffet.

Friedrich Wiener: Moderne Seemacht. Zur Lage auf den Weltmeeren.

J. F. Lehmanns Verlag, München 1972.

En række interessante artikler, for størstedelen før udgivet i tyske tidsskrifter af forfattere som Sokol, Jürgen Meister og Giese. I artiklerne står en del om de enkelte NATO-landes opgaver, og fra den øvrige verden kan nævnes Falklandsøernes nuværende status, minen som politisk våben mod Nordvietnam m. v. Af ingeniør F. Kosar er en artikel om de senere års udvikling af skibbygning og våben i en kort og populær form.

Fra ingeniør S. A. Andersen, som i en årrække var afdelingschef ved Søminevæsenet, har biblioteket modtaget en række lærebøger m. v., udgivet af Søminevæsenet fra 1877 til 1942. Hvorfor søværnets institutioner ikke har afleveret et eksemplar til biblioteket, når de blev udgivet, skal være usagt. Måske fordi de ved udgivelsen regnedes for klassificerede, hvad de i al fald ikke er i dag.

Anonymt brev vedr. KL W's genansættelse i linien.

Brevet, som er skrevet i gotisk skrift, er fundet af kommandørkaptajn A. G. Topsøe-Jensen, som har renskrevet det på maskine. Det er stilet til »Deres Excellence«, underskrevet af to med »NN« og drejer sig om et rygte, hvorefter kaptajnløjtnant W. siges at skulle genindtræde i linien og uden at miste sin tidligere anciennitet.

Det har ikke været muligt at finde frem til, hvem W. kan være, og fra hvilket år kladden stammer, men måske vil det en skønne dag blive opklaret, hvis det da ikke er besvarelsen af en opgave i tjenestekendskab eller lignende.

Peter Kraft Bang: Dagbog holden paa Reisen fra Kiøbenhavn til Vestindien 1815 og 1816.

Som omtalt i novemberhæftet 1973 har biblioteket renskrevet dagbogen. Løjtnant Bang rejste »med Permission« med briggen »Lydia« til de vestindiske øer. Han gik om bord 20. december 1815 og ankom til St. Croix 18. marts 1816. Dagbogen er ført til 15. juli, 14 dage før han døde.

Det er ikke de store begivenheder, der præger dagbogen, men dens første del giver et godt billede af en langsommelig sørejse, dens trivialitet og de navigatoriske vanskeligheder, det måtte overvinde. Opholdet i Vestinden er en ung mands førsteindtryk, hvor negrenes fortvivlede forhold gør et dybt indtryk på ham. Ellers er det næsten udelukkende selskabelighed og ture øerne rundt, der præger dagbogen. De fastboende europæere får en mere eller

mindre flatterende omtale, men det er ikke muligt gennem dagbogen at finde årsagen til hans rejse. Det synes mærkeligt, at en ung søofficer tager en turist-tur til de øer, hvortil han ellers havde store chancer for at komme på et af søværnets skibe.

Peter Hodges: Royal Navy warship camouflage 1939—1945.

Almark Publication, New Malden, Surrey 1973.

En særdeles instruktiv bog, hvis 80 sider er fyldt med fotos og stregtegninger, enkelte sider farvelagte. Må betegnes som et uundværligt hjælpemiddel, når problemet camouflagemaling behandles inden for søværnet.

I decemberhæftet 1973 s. 488 er anmeldt en artikelrække i »Tidsskrift för Kustartilleriet« vedrørende tyske invasionsplaner mod Sverige under 2. verdenskrig.

Den omhandlede bog: E. F. Ziemke: »The Northern German Theater of Operations 1940—1945« findes på Det kgl. Garnisionsbibliotek og er i øvrigt langt bedre anmeldt af oberst Furtenbach og major Müllern i »Aktuellt och Historisk« 1962, s. 5—62. Nævnte årsskrift findes på Marinens Bibliotek.

J. T.

AFFÆREN I ECKERNFÖRDE 5. APRIL 1849 - ET 125 ÅRS MINDE -

Af arkivar, cand. mag. Hans Chr. Bjerg.

Den 5. april er det 125 år siden en lille eskadre af danske krigsskibe under den slesvigske krig 1848—50 gik ind i Eckernförde fjorden og forgæves søgte at nedkæmpe slesvigholstenske landbatterier, som var placeret på dennes bred til beskyttelse for Eckernförde By. Foretagende fik som bekendt en ulykkelig udgang, idet de to hovedskibe, der deltog fra dansk side, gik tabt. Affæren, der har været genstand for nøje undersøgelser, vel mest p.g.a., at der efter kampen blev afholdt krigsret mod de ansvarlige, er senest udførligt behandlet i Tidsskrift for Søvæsen 1940 af kommandørkaptajn Th. Bjerre. På trods deraf må der fortsat siges at være forskellige spørgsmål til stede, som det endnu ikke har været muligt at få besvaret fyldestgørende. Det er ikke meningen i nærværende artikel at undersøge spændende detailspørgsmål nøjere og derved måske fremkomme med nye synspunkter på affæren og dens forløb. Redaktionen af nærværende tidsskrift har dog alligevel ønsket at få opresumeret begivenhederne omkring kampen i Eckernförde i begyndelsen af april 1849. Ubestrideligt er det, at affæren rummer adskillige interessante problematikker af generel karakter, som vil have interesse i dag.

Forudsætninger.

Krigsåret 1848 havde sluttet med indgåelsen af en våbenstilstand i Malmø d. 26. august. De forhandlinger, der førtes bl. a. i London, førte imidlertid ikke til noget resultat, hvorfor våbenstilstanden af de danske blev opsagt til den 26. februar 1849. På grund af forskellige forhold blev krigens genoptagelse udsat til den 3. april. Overkommandoen for de operationer, der skulle sættes i gang med våbenstilstandens ophør var den 23. marts overdraget general Krogh og dennes dygtige stabschef oberstløjtnant Læssøe. De sømilitære styrker, der befandt sig i den vestlige del af Østersøen, var også underlagt denne overkommando, og var som sådan under kommando af kommandør H. G. Garde, der som eskadrechef havde station i Sønderborg. H. G. Garde vil være velkendt som en af vore store marinehistorikere.

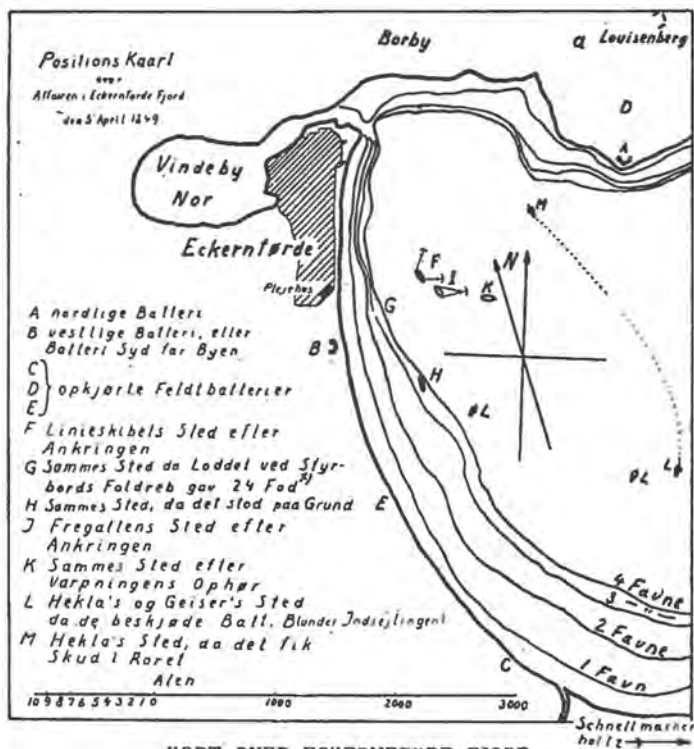
Den operationsplan, der var udarbejdet, indebar hovedstyrkens fremrykning mod Sundeved, hvor den skulle forene sig med General Ryes styrke. I forbindelse med foreningen af de to styrker havde man brug for, at fjenden blev afledt i flanken, således at han i det afgørende øjeblik blev henvist til passivitet på hovedfronterne. Til denne opgave var de sømilitære styrker velegnede, idet de jo kunne sættes ind på et vilkårligt sted i den østlige flanke, takket være det danske søherredømme i området. For at opnå den ønskede passivitet hed det i operationsplanen «... skulle Marinen Natten mellem den 2. og 3. Operationsdag foretage en større Demonstration mod Eckernförde». Det var her hensigten, at give ind-

tryk af en landsætning, en skinmanøvre, som formodes at ville forstyrre de slesvigholstenske troppe-rokeringer. Så sent som 2. april havde Garde konference med overkommandoen og fik samme aften de nærmere instruktioner om demonstrationen i Eckernförde. Til ekspeditionen udstak Garde:

1. Liniskibet CHRISTIAN VIII på 84 kanoner under kommando af Commandeurcapitain F. A. Paludan, som tillige skulle være chef for selve ekspeditionen.
2. Fregatten GEFION på 48 kanoner under kommando af Capitain J. A. Meyer.
3. Dampskibet HEKLA med 2 60-pd. og 6 24-pd. kanoner under kommando af Capitain Aschlund.
4. Dampskibet GEISER bestykket med 2 60-pd. og 6 18-pd. kanoner under kommando af Capitain-lieutenant P. Wulff.

Dertil kom tre jagter med næsten 250 mand infanteri ombord, som skulle sættes i land i forbindelse med nedkæmpningen af de fjendtlige landbatterier og skanser. Eckernförde By beskyttedes af to batterier henholdsvis på fjordens nordlige bred (A) *) bestående af 6 kanoner og på den sydlige bred (B) af 4 kanoner. Der blev ikke forinden ekspeditionen foretaget rekognosceringer af disse batterier. Aschlund havde 8 dage før — altså under våbenhvilen — været inde i fjorden. Man regnede med, at de to batterier fortsat lå som de havde ligget året i forvejen. Den 3. april igangsattes operationerne, men gik hurtigt i stå efter ordre fra krigsministeren general Hansen.

*) Se kortet næste side.

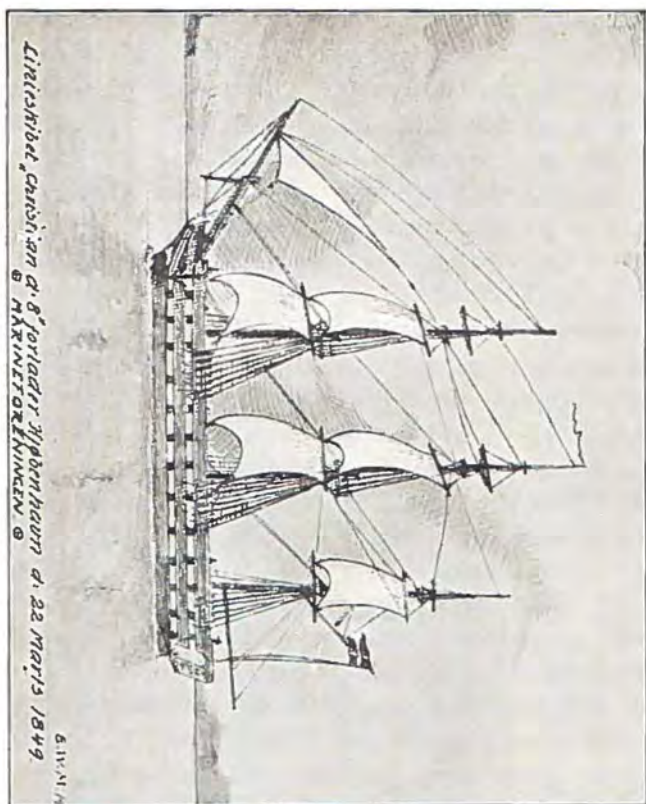


KORT OVER ECKERNFØRDE FJORD
 udfærdiget af Generalkrigsretten.

Denne havde i en avis i Sønderborg læst, at der nu kunne ventes preussiske tropper indsat på slesvig-holstensk side. Krigsministeren befalede derfor general Krogh »at den yderste Forsigtighed var nødvendig og at intet maatte avantüreres«. Følgen var, at overkommandoen måtte standse fremrykningen. Et dampskib blev af overkommandoen rekvireret hos

den sømilitære forbindelsesofficer Capitainlieutenant Muxoll, således at ordren om standsningen kunne meddeles general Rye ved Kolding. Det er senere blevet hævdet, at Muxoll i forbindelse med denne rekvisition skulle havde meddelt Garde om standsningen af operationerne. Den militærhistoriske forfatter Vaupell har hævdet dette i sine bøger, men dette er blevet tilbagevist af Gardes søn C. A. Garde, som i Tidsskrift for Søværnen 1896 skrev en redegørelse for Eckernförde-sagen til hvilken der iøvrigt henvises. Ejendommeligt er det imidlertid at Th. Bjerre i 1940 anfører disse ting, som kendsgerninger. Disse fremgår da heller ikke af krigsretsdommens præmisser. I hvert fald skal Læssøe på Muxolls forespørgsel have meddelt, at Eckernförde-demonstrationen ikke var opgivet. Forudsætningen for den sømilitære demonstration var ved den stedfundne udvikling bortfaldet og i hvert fald var demonstrationen taget ud af den øvrige operationsmæssige sammenhæng og reduceret til en *commando-raid*. Skønt det benægtes af Garde, påstås det (se Bjerre), at denne om morgenen den 4. april skulle have haft en samtale med krigsministeren i Sønderborg, og at ministeren under denne samtale ikke skulle have givet kontraordre vedrørende den forestående sømilitære operation. Det er imidlertid en kendsgerning, at Garde ikke ændrede i de oprindelige ordrer til Paludan, idet han vel må være gået ud fra, at Hærens standsning var midlertidig, og at den manglende kontraordre indicerede, at operationen i Eckernförde skulle udføres som beordret.

I den oprindelige ordre stod bl. a. »at Expeditionen



kan indtræffe i Skumringen i Eckernförde Fjord, hvor den kunde løbe ind i Forbindelse med Linieskibet og en Corvet, muligen landsætte nogle Tropper paa forskellige Steder, hvilke Tropper dog maatte tages ombord igien efterat have alarmeret, angribe

og om muligt tilintegiøre de fiendtlige Strandbatterier og forsøge at sætte sig i Besiddelse af Eckernförde, hvor Efterretning om Fienden indhentes, og alt Forraad, som Fienden maatte have der, tilintetiøres eller medtages. Hensigten maatte være at alarmer saameget som muligt og at bringe Fienden til at troe, at en betydelig Styrke vil lande i Eckernförde. Alarmeringen maatte helst foregaae saaledes, at Efterretningen om den indtræffer ved Daggry den 5te i Flensborg. Den bedste Tid vil altsaa være ved Midnat, men da det maaskee er umuligt at foretage noget i Nattens Mørke, kunde maaskee Alarmeringen begynde om aftenen sildigt og fortsætte saasnart det gryer ad Dag«. I stedet for en korvet valgte Garde som bekendt fregatten GEFION. I ordren hed det videre »Hr. Commandeurcapitainen overdrages det at udføre denne Expedition, som har til Hensigt at hendrage Fiendens Opmærksomhed mod Syd, hvorfor der bør søges at vække saamegen Alarm som muligt«. I det sidste brev fra Garde, som Paludan modtog inden kampen betegnes operationen som en demonstration, uden dog det bliver pointeret, at forbindelsen med koordinerede operationer i land er blevet usikker.

Da intet andet blev Paludan oplyst måtte han altså gå ud fra, at den sømilitære operation stadig havde betydning for Hæren, et forhold der betød, at den tidsmæssige del af opgaven havde primær betydning. Paludans styrke var samlet ud for Mommark den 4. april, men da der blæste en hård vind ad øst, tvivlede han på, at opgaven kunne løses med de ressour-

cer, han rådede over. Han beordrede de øvrige skibschefer til at møde hos sig i igen om morgenen den 5. kl. 04,00, hvor man så kunne afgøre, hvorvidt vindforholdene tillod et angreb på batterierne i fjorden. Da skibscheferne mødte om morgenen, blæste der en laber kuling, der imidlertid fortsat var østlig. Vindforholdene var således afgjort ugunstige for angrebets gennemførelse. Dispositionerne og de foreliggende ordrer blev derefter drøftet uden dog, at der blev afholdt reglementeret skibsråd med protokollerede beslutninger. Alle var enige om — efter at have læst ordrerne — at det var af stor betydning, at tidspunktet for angrebet blev nøje overholdt, og at man derfor måtte skride til handling på trods af de ugunstige vindforhold, der imidlertid — var alle enige om — ikke var af en sådan beskaffenhed, at operationen fuldstændig blev umuliggjort. Iøvrigt var det også den almindelige opfattelse, at den danske styrke med dens mange kanoner ville have let spil over for de to små batterier og derved ikke risikere ret meget. Aschlund foreslog, at batterierne blev beskydt under sejl, men dette forslag vandt ikke gehør hos de øvrige officerer, idet disse mente, at skibene under vendinger kunne komme i meget sårbare vinkler. Det var jo iøvrigt også dampskibenes opgave at sørge for, at skibene på trods af en evt. ankring stadig var »mobile«.

Angrebet.

Kl. 06,00 blev signalet givet til letning. 07,30 gik linieskibet indefter, idet det fulgte den nordlige brede landgrund. Skibet blev beskydt af det nordlige bat-

teri A. Beskydningen blev besvaret af linieskibet, hvis bredsider i starten havde ganske god virkning, bl. a. blev flere kanoner i land bragt til tavshed. 08,15 lå linieskibet for bov- og varpankret mellem de to batterier. Der var ca. 600 m. til batteri B og ca. 1200 m til batteri A. Fregatten ankrede lige ved siden af linieskibet. Denne angrebsplan havde den fordel, at begge skibes bredsider kunne bære mod batterierne. Nordbatteriet blev ret hurtigt bragt til tavshed, men kort tid efter fortsattes beskydningen nord fra fra feltkanoner, der var blevet kørt i stilling et stykke væk fra batteriet. Det havde endvidere næsten udelukkende koncentreret sin ild om fregatten, der efterhånden var blevet slemt tilredt. Bedre blev det ikke, at fregatten svajede rundt således, at den kunne beskydes langskibs. Meyer på GEFION signalerede derefter til GEISER om at komme og slæbe skibet tilbage til den mindre farlige position. Forsøget mislykkedes, idet slæbetrossen sprang. Meyer gav nu signal til GEISER om at forsøge at slæbe fregatten ud af fjorden.

Den danske styrke var nu begyndt at komme i vanskeligheder, og Paludan opgav at sætte tropper i land. Disse var på dette tidspunkt heller ikke meget bevendt. Søgangen havde taget hårdt på infanteriet, der var underbragt i jagterne, som lå uden for skudvidde. Omkring 10,00 besluttede Paludan at opgive angrebet og signalerede til de to dampskibe om at komme og trække såvel linieskibet som fregatten ud. Dampskibene var og blev nu i særlig grad sat under beskydning. På vej ind til sejlskibene måtte HEKLA signalere: »Jeg har fået skade på roret, og skaden

er af den betydning, at jeg ikke kan gå i ilden«. GEISER nåede frem og fik en slæber ombord på fregatten, men blev derefter ramt i maskineriet, der som følge heraf kun kunne gå på halv omdrejning. Det var derfor kun netop i stand til at bjærge sig selv og kunne derfor ikke længere yde fregatten assistance. GEISER blev beordret uden for skudvidde.

Da dampskibene trak sig uden for skudvidde med havarier, var dødsdommen over de danske sejlskibe i virkeligheden afsagt. Paludan forsøgte omkring 12,00 at varpe sig ud og satte travaillechaloup og barcas i vandet. Man begyndte at varpe fregatten ud, da den var meget medtaget. Under baksningen svajede fregatten atter rundt og fik igen langskibsbeskydning. Den var nu ganske ude af stand til at fortsætte kampen endsige gå under sejl. Paludan så sig nu nødsaget til at hejse parlamentærflaget, ganske givet i et forsøg på at vinde tid til udvarpningen. En dansk officer blev sendt i land omkring 12,30 med følgende brev:

«Undertegnede foreslaar at holde inde med Fiendtlighederne paa den Betingelse, at Skibene passerer frit ud, uden at der bliver skudt paa dem fra Batterierne. Hvis dette Forslag ikke antages, vil Eckernförde blive skudt i Brand, og De maa bærer Ansvar for Følgerne.

Paludan«.

Forsøgte Paludan her at lave det samme nummer, som lykkedes for Nelson i 1801? I hvert fald var slesvigholstenerne klogere end danskerne dengang! Hvad Paludan ikke kunne vide var, at slesvigholstenerne i høj grad også havde brug for en pause, til at omrokere og reparere. Derfor trak man tiden ud med sva-



GEISER forsøger at slæbe fregatten ud under kampen i Eckernförde.
(Maleri af Th. Vilh. Pedersen, der tjenestegjorde - ombord i GEFION)

ret. Først 16,30 gav man afslag på Paludans anmodning.

Uden våbenhvilen havde man fra dansk side febrilsk fortsat varpningen, men ikke desto mindre kun avanceret $1\frac{1}{2}$ kabellængde med fregatten. HEKLA, der uden for fjorden nogenlunde havde fået repareret skaden, forsøgt under våbenhvilen at gå ind for at trække fregatten ud. Dampskibet blev imidlertid kraftigt beskydt fra nordbatterierne, da den nærmede sig, idet man vel fra slesvigholstensk side har anset forsøget på udslæbning som stridende mod våbenhvilens uskrevne bestemmelser. Forsøget blev opgivet, da dampskibene under ingen omstændigheder måtte »eventyres«. I løbet af eftermiddagen var det frisket op til en mersejls kuling, og HEKLAs chef mente heller ikke, at det ville være muligt for dampskibet med sit relativt svage maskineri at forcere så meget, at den ville kunne udslæbe fregatten. Dampskibene fik derefter ordre til at afgå til Sønderborg. Situationen var nu håbløs for de danske skibe. 17,00 var kampen i fuld gang igen. Linieskibet, der på dette tidspunkt stort set var uskadt, fik nu langskibsbeskydning med bl. a. glødende kugler. Kl. 17,30 måtte fregatten stryge flaget. Meyer forsøgte ikke at sætte skibet på grund, fordi det muligvis derved kunne komme til at spærre vejen ud for lineskibet. I krigsretsdommens præmisser hedder det om fregatten: »om at sænke eller opbrænde Skibet kunde der ei være Spørgsmaal, da der ombord vare saamange Saarede i den ynkeligste Tilstand, som da maatte være blevne opofrede«. Skibet faldt stærkt beskadiget i slesvigholstenernes hænder.

Ved våbenhvilens udløb lå linieskibet fortsat med begge bredder vendt mod batterierne — altså i den oprindelige stilling. Det havde som nævnt frisket, og der var derfor al mulig grund til at tro, at det kunne lade sig gøre at krydse ud. I stedet for at kappe ankertovet gav Paludan sig til at hale hjem på det, idet han mente, at skibet kunne komme i situationer, hvor man havde brug for ankret. Manøveren bevirkede imidlertid, at skibet ikke ville vende, da det kom let og drev ned mod den sydvestlige landgrund, hvor det tog grunden. Den heftige beskydning fortsattes, og brand udbrød ombord. Paludan og hans officerer indså det meningsløse i at fortsætte kampen og strøg flaget ca. 18,00. Paludan gav ordre til at åbne vandhanerne — en ordre, som måske ikke er blevet efterkommet — ligesom der blev truffet foranstaltninger til at dæmpe ilden ombord. 18,30 blev Paludan beordret i land af slesvigholstenerne. Imens fortsatte ilandtagningen af mandskab herunder de mange sårede. Denne var endnu ikke bragt til ende, da linieskibet ca. 20,30 sprang i luften. Ca. 100 mand af besætningen, der var såret og endnu ikke bragt i land omkom ved eksplosionen. De danske tab var 231 døde og 80 sårede, mens 900 blev taget til fange. Slesvigholsternes samlede tab var kun 4 døde og 14 sårede!

Vurderingen.

I en rapport, som F. A. Paludan udarbejdede i Rendsborg 13. april hedder det:

»At mit forhold ved denne sørgelige anledning kommer til at blive undersøgt af en krigsret er kun hvad jeg selv ønsker; thi jeg har den fortrøstning, at såvel mine bevæggrunde til at foretage angrebet på den dag det blev foretaget, som og min handlemåde i udførelsen, vil tåle al retfærdig kritik, og at jeg efter denne tid må forblive i besiddelse af det lov jeg havde førend den ulykkelige 5. april, det nemlig — at være en duelig søofficer —. Vil man derimod blot dømme efter udfaldet, da er jeg fortabt, men sligt har ikke tilforn været brugt i Danmark, det vil det ej heller nu«.

Håbet beskæmmer ingen. Paludan fik så sandeligt sit ønske opfyldt, idet jagten naturligvis gik ind på syndebukke! General Krogh og stabschefen Læssøe blev afskediget. Meget tyder på, at general Hansen blot havde ventet på en lejlighed til at slippe af med Læssøe. Krigsministeren havde ideligen blandet sig i Overkommandoens dispositioner, og det var ham, der havde fået kørt den lagte operationsplan af sporet ved mere eller mindre velbegrundet at have standset fremrykningen. Dette alene var hovedårsagen til al forvirringen!

Den 5. september 1849 blev den ventede general-krigsret sat bestående af søofficerer. Der blev rejst tiltale mod Garde, Paludan og Meyer. Den 13. april 1850 — altså ca. et år efter begivenhederne — faldt dommen. J. A. Meyer frikendtes, H. G. Garde fik to måneders fæstningsarrest af 2. grad, og F. A. Paludan 4 måneders fæstningsarrest af 2. grad. Kongen ændrede under 20. april dommen til henholdsvis 6 ugers og tre måneders arrest af 1. grad. Straffen

påvirkede naturligvis de to iøvrigt udmærkede sø-officerers karriere og begge blev bitre og mente sig uskyldigt dømt. Desuden påvirkede hele retssagen venskabet mellem Garde og Paludan, idet den sidstnævnte mente, at eskadrechefen skubbede skylden over på ham under afhøringerne.

Det er naturligt, at spørgsmålet, om hvorvidt der blev begået »justitsmord« i 1850, melder sig. Blev Garde og Paludan dømt, fordi man skulle have et par sydebukke til den sømilitære fiasko i Eckernförde. Svaret er vanskeligt, fordi der er mange aspekter i denne sag og fordi flere punkter efter min mening stadig ikke er belyst til bunds. I den nævnte redegørelse fra 1896 påviste Gardes søn, C. A. Garde, at hans far var uskyldigt dømt. Samme år understregede J. A. Meyers søn, ligeledes i Tidsskrift for Søvæsen, sin fars uskyld. I 1940 gik Bjerre i brechen for Paludan. Det synes i dag at være den almindelige opfattelse, at de to søofficerer var uskyldigt dømt.

Det er naturligvis altid meget nemt bagefter at finde ud af, hvad der skulle være foretaget på de rigtige tidspunkter. Vilkårene for krigerhåndværket er som bekendt benhårde. Var angrebet i Eckernförde lykkedes, var Paludan blevet betragtet som en helt, nu forlangte man hans hoved på et fad!! Tordenskiolds angreb i Dynekilen blev udført imod en stående ordre, og det er ikke svært at forestille sig, hvorledes det var gået ham, hvis angrebet var blevet en fiasko og endt i en katastrofe.

M.h.t. Gardes ansvar står og falder det hele med, om hvorvidt han den 4. april har fået underretning

om standsningen af fremrykningen. Det blev i krigsretsdommens præmisser fastslået, at han ikke havde fået besked om den ordre, der afgik til general Rye. Ikke desto mindre afgav Garde den 4. april en rapport til kongen, hvori han taler om »det nordlige Flankecorps Standsning«. Forelagt denne rapport, der stred mod Gardes udtalelse om, at han ikke havde fået nys om standsningen, erindrede Garde sig »at han, den 4de April om Morgenen, fra en paalidelig Kilde, som han ikke mindes, men hvis Paalidelighed han ikke betvivler, da han har gjort Meddelelsen til Gienstand for en rapport til Hans Majestæt Kongen, har været vidende om, at det nordlige Flankecorps var standset«. Garde forklarede imidlertid denne oplysnings tilstedeværelse med, at han forelagt denne ikke kunne have ment, at det betød noget for den samlede operation; han havde jo heller intet hørt fra overkommandoen. Måske har Garde ment, at han ved at betegne angrebet som »en demonstration« i det sidste brev til Paludan, ligesom reducerede angrebets betydning for operationerne. Man vil nok kunne indvende, at Garde burde have antydet over for Paludan, hvorledes situationen var for landtropperne. Det er en kendsgerning, at Paludan og hans officerer ingen ændringer havde fået oplyst og derfor så sig nødsaget til under ugunstige forhold at gennemføre angrebet til det fastsatte tidspunkt, hvad der selvsagt blev skæbnsvangert. Har Garde været i besiddelse af væsentlige oplysninger om standsningen i land påhviler der ham afgjort et ansvar for ikke at have meddelt disse videre til Paludan. Paludans angrebsplan blev kritiseret på forskel-

lig måde. Ved vurderingen af dennes ansvar og virksomhed skal man nok have for øje, at virkeligheden tit er meget forskellig fra bøgernes og søkrigsartiklernes verden. Flere af hans uheldige manøvrer var rene uheld. Med rette pegede retten på, at den ordre han havde fået (jfr. gengivelsen ovenfor) var meget flexibel og i virkeligheden havde givet mulighed for at vente lidt med angrebet. Efter min mening påhviler der under alle omstændigheder og ubetinget et tungt ansvar på krigsministeren og overkommandoen, hvis pligt det havde været at underrette eskadrechefen, således at denne ikke skulle høre om standsningen fra »en pålidelig kilde«. Overkommandoen synes ganske enkelt at have »glemte« Eckernfördeoperationen.

Eckernförde-affæren har bl. a. været brugt til at vise, hvor uheldigt det er, at sømilitære styrker direkte er underlagt en landmilitær operationsledelse. Dette synes mig imidlertid ikke tilstrækkeligt godtgjort. Den »glemsomhed«, som overkommandoen udviste kunne også være overgået en sømilitær operationsledelse. Endvidere ses affæren tit omtalt i forbindelse med diskussionen, om hvorvidt man med sømilitære styrker bør angribe søforter, og hvorledes styrkeforholdet da bør være for, at man kan være sikker på et heldigt udfald. Det, der var afgørende i denne forbindelse, var, at skibene ingen »mobilitet« havde under angrebet, hvad der må betragtes som en forudsætning for sømilitære styrkers angreb mod fortifikationer. De skal kunne trække sig ud af kampen på et vilkårligt tidspunkt, og det var det, der ikke var muligt i Eckernförde. Affæren viste

sejlkrigsskibes begrænsning, og at dampskibenes kapacitet i midten af 1800-tallet ganske givet blev overvurderet. Paludan troede sin mobilitet sikret ved dampskibene.

Skudteknisk viste det sig at være uheldigt, at man fra dansk side anvendte den såkaldte »fulde lag-skydning«, d.v.s. at man ved hornsignaler skød hele det totale lag af samtidigt for at opnå større virkning. Den datidige kanonbetjening bevirkede som bekendt, at der derved opstod intervaller mellem affyringerne, og det varede ikke længe før slesvigholstenerne lærte at benytte sig af disse intervaller og så til gengæld gå i dækning, når den fjendtlige salve kom.

Th. Bjerre har i sine artikler om Eckerförde-affæren i 1940 søgt at påvise, at CHRISTIAN VIIIs eksplosion skyldtes en antændelse foretaget af de tilbageblevne danske ombord. Han mener, at sandsynligheden taler for, at denne er foretaget af skibets trediekommanderende, Capitainlieutenant O. J. Marstrand. Bjerres bevisførelse — uden at jeg dog her skal gå ind i en større kildekritisk undersøgelse — forekommer mig dog lidet overbevisende. Den blev da også allerede i 1941 imødegået af orlogskaptajn P. Holck. Under alle omstændigheder har Bjerres opfattelse ikke vundet større udbredelse blandt marinehistorikere. Det forekommer mig også usandsynlig, at nogen dansk søofficer, efter at flaget var strøget, skulle give sig til at ofre 100 sårede kammerater for, at linieskibet ikke skulle falde i hænderne på slesvigholstenerne. Havde der slet ikke været an-

vendt glødende kugler eller meldt om brande ombord på linieskibet, var der måske en teoretisk sandsynlighed for noget sådant.

Afslutning.

Den uheldige affære for de danske våben i Eckernförde 5. april 1849 var en følge af misforståelser, uklare ordrer og uheldige manøvrer og rene uheld. I første omgang tog datiden ved lære af begivenheden ved i den ny eskadrechef-instruks at indføje følgende »nødhjælpsparagraf«: »Dersom han fra Sømandskabets Side skulde finde nogen særlig Hindring for Udførelsen af en Ordre fra den Officer eller Myndighed i Land, hvem han er underlagt, da skal han gøre opmærksom herpå, og om fornødent skriftligt fremsætte sine Grunde; men fordres desuagtet den givne Befaling udført, skal han handle efter bedste Skøn saa vidt muligt at udføre denne«.

Historikerne kan i dag strides om de enkeltes ansvar i Eckernförde-affæren, men nutidens søofficerer kan stadig tage ved lære af den!

NORSK OG DANSK SOKKELPOLITIK

Af kommanderkaptajn J. B. Pranov.

En kort notits i aviserne fra den 17. januar oplyser, at Danmark har undertegnet en sokkelaftale med Canada. I betragtning af de forventninger, der næres om olieforekomster på den grønlandske kontinentalsokkel, er forhandlingerne om fastlæggelsen af denne del af det danske riges grænser foregået under bemærkelsesværdig mangel på interesse fra befolkningens side.

Forundringen over, at grænsedragninger — så snart de sker til søs — påkalder sig så ringe opmærksomhed, bliver ikke mindre, når man studerer en tidligere aftale, nemlig den, der fastlægger grænsen til den norske del af Nordsø-området, hvor der er gjort meget betydelige olie- og gasfund.

En mere målbevidst dansk indsats kunne nemlig muligvis have sikret Danmark udnyttelsesret over en væsentlig del af områdets ressourcer.

For at forstå denne påstand er det nødvendigt at gøre sig bekendt med de regler for grænsedragning, som er indeholdt i konventionen om den kontinentale sokkel, undertegnet på De forenede Nationers konference i Geneve den 29. april 1958.

I denne konvention defineres »den kontinentale sokkel«, altså det undersøiske plateau, hvorpå fastlandene hviler, som

- (a) Havbunden og undergrunden i de undersøiske områder, som grænser op til kysten, men ligger uden for det ydre territorialfarvand indtil en dybde af 200 m eller uden for denne grænse, så langt havdybden tillader udnyttelse af de pågældende områders naturforekomster;
- (b) Havbunden og undergrunden af tilsvarende undersøiske områder omkring øer«.

Om grænsedragningen mellem staternes sokkelområde siges i konventionens artikel 6:

»Hvor den samme kontinentale sokkel grænser op til territorier tilhørende to eller flere stater, hvis kyster ligger over for hinanden, skal afgrænsningen af den kontinentale sokkel tilhørende sådanne stater fastsættes ved aftale mellem dem. I mangel af aftale, og medmindre en anden grænselinie retfærdiggøres af særlige omstændigheder, er grænsen den midterline, som i ethvert punkt ligger lige langt fra de nærmeste punkter på de basislinier, hvorfra bredden af hver stats ydre territorialfarvand måles.«

Blandt de stater, der undertegnede konventionen i 1958 var Danmark, Forbundsrepublikken Tyskland og England, men derimod ikke Norge. Konventionen trådte i kraft i 1964, efter at 22 stater, derimellem Danmark, havde ratificeret den.

Når Norge ikke tiltrådte konventionen, hænger dette formentlig sammen med, at havbunden langs Norges kyst falder brat af, og hurtigt når ned under

200 m. I 1963, altså efter FN-konventionens undertegnelse, men inden dens ikrafttræden, proklamerede Norge i stedet ensidigt suverænitet over den norske kontinentalsokkel. Denne blev udelukkende fastsat efter udnyttelseskriterium, og 200 m-kriteriet nævnes ikke.

I 1965 kunne Norge derefter afslutte grænseaftale med først Storbritannien og derefter med Danmark. I begge aftaler følges det midterlinieprincip, der er nævnt i konventionens artikel 6. Grænsedragningen er vist på hosstående kort.



Som det fremgår af den tidligere citerede artikel i konventionen, er det kun i de tilfælde, hvor den samme sokkel grænser op til to stater, at midterlinie foreskrives. Som det ses på kortet, hvor dybder stør-

re end 200 m er skraveret, er det imidlertid højst tvivlsomt, om Danmark og Norge kan siges at have fælles kontinentalsokkel. Det dybe vand, der i Ska-gerak når ned til over 700 m, er ikke en isoleret sænkning i sokkelområdet, men har forbindelse til Nordatlantens havdybder.

En afvigelse fra dybdekriteriet til fordel for udnyttelseskriteriet måtte formentlig forudsætte, at udnyttelse kunne påvises og ville vel i øvrigt blot medføre, at begge staters områder fra hver sin side ville strække sig et stykke ud i det skraverede område. Det er i øvrigt bemærkelsesværdigt, at der er så store problemer forbundet med at benytte den dybtliggende del af havbunden blot som fundament for pipelines til ilandføring af gas, at man fra norsk side overvejer at føre gassen i land, ikke i Norge, men i et af de andre Nordsø-lande, en indikation på, at de norske produktionssteder ligger på områder, der ikke er en naturlig undersøisk fortsættelse af norsk landområde.

Det er således ikke muligt ved at sammenholde konventionen og farvandsgeografien at forstå grænsedragningen. En begrundelse for den trufne aftale kunne derfor være, at man fra dansk side har tilkendegivet, at FN-konventionen ikke skulle gælde for Norge og derfor ikke kunne regulere forholdet mellem disse to lande.

En sådan antagelse er imidlertid i strid med f. eks. bemærkningerne til forslag til lov om kontinentalsoklen, fremsat den 13. jan. 1971. Heri henvises udtrykkeligt til, at konventionen har været grundlag for sokkelaftalerne med bl. a. Norge.

Efter denne hastige undersøgelse af omstændighederne ved sokkelafgrænsningen må man stille spørgsmålet: Er det højere politiske mål, eller er det simpelt hen dansk udygtighed, der har medført den for Danmark ufordelagtige grænsedragning?

Spørgsmålet er relevant, fordi der stadig tilbagestår en række grænsedragninger, hvori Danmark har interesse. Således er der endnu ikke truffet aftaler om grænserne i farvandene inden for Skagen med Vest- og Østtyskland, Sverige og Polen. For Grønlands vedkommende skal den tidligere nævnte og endnu ikke offentliggjorte aftale med Canada forventeligt ratificeres af Folketinget. Der tilbagestår formentlig i øvrigt stadigvæk afgrænsningsproblemer omkring Grønland og Færøerne.

I de tilfælde, hvor der i forhold til nævnte fremmede lande anvendes en midterlinie, skal afstandene - som nævnt i konventionens artikel 6 - måles til staternes basislinier. Disse liniers længde m. v. fastsættes af de enkelte stater, og jo længere de er, des længere vil territoriet strække sig. Dette er blot et enkelt eksempel på, hvorledes vi kan forberede os til og påvirke den endelige grænsedragning; men man kan have sine tvivl om, hvorvidt man fra dansk statslig side virkelig målbevidst søger at skaffe sig de bedst mulige udgangspositioner. Ved den endelige grænsedragning mellem dansk og tysk område var det således en privat dansk indsats, nemlig A. P. Møllers boringer i Nordsøen, der medvirkede til at skaffe Danmark det tilsyneladende lovende område, der ses som en udbugtning på grænselinien mellem de to landes sokkelterritorier. Vore hjemlige oliecri-

tikere, der er så optaget af, om A. P. Møller engang skulle få overskud på olieproduktionen, burde snarere begræde, at selskabet ikke på et tidligere tidspunkt kunne overkomme også at bore i de nordlige dele af Nordsøen og dermed have sikret os andel i de ressourcer, som diplomatiet ikke har kunnet skaffe os.

Hvad der her er berettet, må ikke opfattes som et angreb på Norge. Indsigt i og interesse for havets ressourcer og dygtig forhandlingsteknik bør naturligvis belønnes. Og belønningen har været stor; det på kortet viste norske område skønnes at indeholde 1—1,5 mia. tons olie og 1000—2000 mia. tons naturgas. Alene olieforekomsterne svarer til Danmarks nuværende olieforbrug i 50—75 år.

Norges målbevidste politik på dette område fortsætter. Efter at man har ordnet forholdene til England og Danmark på trods af FN-konventionen, tiltrådte man den i 1971. Det er i denne forbindelse værd at bemærke, at ved grænsedragningen til Sovjetunionen vil konventionens regler give Norge en større andel af de artiske områder end det af Sovjetunionen forfægtede sektorprincip, d.v.s. linier fra Nordpolen til landegrænserne.

Norge hævder i øvrigt, at den norske kontinental-sokkel strækker sig til og omfatter havbunden omkring Svalbard, og at denne øgruppes kontinental-sokkel derfor udelukkende kan udnyttes af Norge. Heroverfor hævder Sovjetunionen, at den i Svalbard-traktaten af 1920 fastsatte ret for signitarmagterne til at udnytte øens ressourcer også gælder soklen rundt om øen.

Denne strid har mere end akademisk interesse for Danmark, der nemlig er en af signitarmagterne. Noget dansk stillingtagen til problemet foreligger, så vidt vides, ikke.

I sammenligning med Norges beslutsomhed forekommer Danmarks holdning præget af ringe forståelse og interesse for maritime problemer. Årsagen er måske, at det næppe er muligt at pege på en enkelt minister, som ansvarlig for formulering af en maritim politik og strategi. Det samlede problemkompleks berører i det mindste udenrigs-, forsvars-, justits-, handels-, søfarts-, fiskeri-, miljø- og grønlandsministerium.

Fastlæggelsen af sokkelgrænser er blot et enkelt af de maritime problemer, Danmark står overfor. De svindende ressourcer til lands får menneskeheden til at vende blikket mod vor klodes dominerende områder, havet og havbunden.

Kapløbet om nye områder har tidligere medført konflikter. Ønsker Danmark — der som een af fem artistiske magter er medansvarlig for et specielt følsomt område, Nordpolhavet — at øve indflydelse på udviklingen bør politikere og administration, herunder også SLS medlemmer, i højere grad tage de juridiske, økonomiske, økologiske og militærpolitiske problemer som »erobringer af det indre rum« medfører, op til drøftelse.

BREV TIL REDAKTIONEN OG BESTYRELSEN

Af orlogskaptajn P. Garde.

Årets nytårshilsen!

I årets første udgave af tidsskriftet — som kom ind gennem brevsprækken den sidste week-end i februar — gør redaktøren på Søløjtnantselskabets vegne status for selskabets virke i tiden der svandt med årsskiftet.

Vi kan måske være uenige i enkelte af redaktørens betragtninger, men en årlig status selv for en ganske vist begrænset del af søværnets virke må modtages med glæde og interesse. En glæde, der samtidig må blandes med en vis forundring over, at det er tidsskriftets redaktør og ikke selskabets formand, der jo netop med ungdommens uforkalkede fokusering kunne kaste blikket tilbage, analysere virksomheden og derefter med en nypudset kikkert kunne se ind i det nye år og formulere en tentativ målsætning for selskabets virke i den kommende sæson.

Men sådan har det nok aldrig været, og i Søværnet har vi jo for vane at gøre, som vi plejer.

Tilbageblik og fornyet håb?

I et tilbageblik glæder redaktøren sig sammen med redaktionen — og vi andre over de mange emneområder, som har været behandlet i det forløbne år, men anvender dog en lidt bitter omend ikke fuldkommen opgivende tone over manglende anvendeligt stof og igen i år munder »nytårs«hilsenen ud i endnu en opfordring til medlemmerne om i »højere grad at interessere sig for arbejdet med tidsskriftet«. Tiden vil vise om dette forhold vil bedres hen ad vejen.

Emner — også væsentlige — er der nok af. Blot et lille uddrag af diskussioner i messer og cafeteria kunne gøre tidsskriftet til et ugeblad. Er det tiden, evnerne eller modet, der mangler? *Eller er det sådan, at der efterhånden i Søværnet har bredt sig en »hyren drejer og kokken bakker op« mentalitet, at det derfor er blevet en vane ikke at gøre mere end nødvendigt.*

Foredrag og artikler.

Videre finder redaktøren, at »det er tidsskriftets formål at offentliggøre selskabets arbejde, *det vil i praksis sige foredragene.*« Mon ikke denne dobbelte målsætning for tidsskrift og selskab er skabt til lejligheden og i virkeligheden er særdeles farlig — omend særdeles behagelig for redaktør og bestyrelse. Begrænses den fælles indsats til afholdelse henholdsvis offentliggørelse af foredrag, opnås ikke en styrkelse, men snarere en svækkelse af interessen for den fælles virksomhed.

At det kun er »et fåtal af selskabets medlemmer som kan deltage aktivt på foredragsaftenerne« skyldes ikke manglende mulighed, men snarere manglende vilje eller manglende interesse for sagen — efter kl. 16.15 og 16.23.

Lad os tværtimod erkende eller postulere, at de, der er »aktive« disse aftener i almindelighed også hører til de aktive før kl. 16.15 og 16.23.

*Men det må jo undre — nu hvor den gamle Kommandørs ord. *) til den unge officer ikke længere kan opfattes som en morsomhed, men er barske realiteter — at den reducerede sejltid i vinterhalvåret ikke tilsvarende har øget interessen for samvær i selskabet.*

Selv om det klart må erkendes, at der uden for Sjællandsområdet er eller kan være et behov blandt medlemmerne for at blive bekendt med afholdte foredrag og diskussioner, behøver det nødvendigvis ikke at være som artikler i tidsskriftet.

Et foredrag bør være de »talte ord« med de for øret beregnede nuancer, medens en artikel er sætninger sammensat af »skrevne ord« med nuancer for øjet. Vi har nok af skrevne ord og papirusseri, lad os undgå foredrag, der er udarbejdet og nedskrevet med henblik på offentliggørelse til alverden. Lad os ikke på den måde kede tilhørerne med uinspireret højtlesning eller på anden måde lægge unødige bånd på foredragsholdere.

Lad os derimod huske og erkende, at bag »de lukkede døre« i Søkvæsthuset har vi altid og uden anciennitets- og »klassifikationsproblemer« kunnet sige magt og meget til nytte og gavn for selskabets inter-

*) »unge mand har De fået Deres udkommando for sommeren«

essede medlemmer, »sandheder«, som kunne være til skade for Søværnet, hvis set med forkerte øjne og manipuleret med de forkerte hænder.

Selvfølgelig skal vi ikke glemme de fjerntboende. Referater af betydende foredrag og diskussioner vil relativt let og uden større forsinkelser kunne sendes som særpост til tjenestesteder uden for Sjællandsområdet.

Begrænsning eller fremskridt.

At selskabets arbejde i praksis begrænses til afholdelse af foredrag bør ikke være akceptabelt for medlemmerne. Foredrag *er vigtige* som en oplysende og debatskabende del af selskabets virksomhed, men er ikke nok i sig selv og kan i hvert fald ikke anses for den eneste udviklende og interessestimulerende faktor.

Denne vinters søkrigsspil skabte udbredt interesse og derfor en stor mødeprocent, men afslørede samtidig mangel på generelt kendskab til truslens mangfoldige varianter og den moderne strategis almindelige koncepter for ikke at nævne det manglende kendskab til de to andre værnsmuligheder og begrænsninger.

Erkendes og accepteres disse observationer har søkrigsspillet måske skabt behov for dybere studier, måske i grupper, under selskabets auspicer forud for og som grundlag for de forhåbentligt snartkommende næste spil.

Men ikke mindst studievirksomhed kræver engagement i sagen — af medlemmerne.

Uddannelse eller beredskab.

Endelig indfører redaktøren i sine nytårsord bemærkninger om det forgangne års hovedemner, nemlig forsvarsforliget og ni måneders tjenestetid samt antager at »det er muligt at revisionen og effektiviseringen af uddannelsessystemet vil betyde mere effektive, men færre skibe under kommando«.

En måling af operativ effektivitet er svær, en sammenligning af de kommende resultater med tidligere tiders vil være endnu sværere, så længe vi i flåden ikke har eller har haft det, der i hæren hedder »Taktisk Inspektion« og som i flyvevåbnet kaldes »TACEVAL«.

Før der blev talt og skrevet så meget om uddannelse, var uddannelse og rigtigt udførte taktiske procedurer det absolutte grundlag for *den* effektive taktiske optræden, der i så høj grad blev erkendt og respekteret af vore NATO-partnere.

I dag synes det som uddannelsen alene er i højsædet, at den i sig selv er målet og ikke midlet, medens mængden af operative procedurer samtidig er øget uden en omsluttende taktik ses formuleret til at have dem i.

Mon ikke der skal trædes meget varsomt ad den sti, hvor pædagogen nu går foran taktikeren. Måske er det tiden at revidere og måske derfor erkende, at det er taktikeren, der bør give målet og pædagogen, der bør udvikle midlet: Den Veluddannede Søkriger. Det er også uhyre svært at se og erkende sammenhæng mellem uddannelsessystem og antallet af udrustede enheder — og endnu sværere at se hvorfor en forbedring af det første skulle reducere antallet af

de sidste. Skolestuer opererer ikke — skibe gør. Skoleelever kæmper ikke — besætninger gør.

En samtidig forbedring af uddannelsen og en forøgelse af antallet af operative enheder til søs må være et helt naturligt, og i praksis umiddelbart opnåeligt mål. Søværnet skulle nemlig blive et universitet og flåden en høj(sø)skole.

Men det bør derfor erkendes, at den størst mulige operative effektivitet er målet, medens uddannelsen af personalet er midlet.

Faldrebshonnør og fremtid.

Redaktøren skal have tak for de nytårsbetragtninger, der måske ikke burde være hans, men som i alle tilfælde inspirerede et almindeligt medlem af selskabet og læser af tidsskriftet til denne række positivt mente kommentarer. Redaktøren skal også vide, at han forlader stolen efter en række år med fremgang, som han kan tage æren for. Den nye redaktør ved sikkert at status quo vil betyde tilbagegang, og medlemmerne bør erkende, at dagens og årets problemer og glæder også kan udbredes fra messer og cafeteria til tidsskriftets spalter — og kan være en vej for ideer og tanker, som ellers let fortabes i administrationens dræbende maskineri. Bestyrelsen skal stræbe videre på den lagte kurs, hvor medlemmerne ikke blot er foredragsnydende — men gennem et udvidet engagement i vort gamle selskab *kan* blive aktivt ydende.

Gennem et levende tidsskrift og et aktivt selskab kan der indadtil såvel som udadtil skabes en stor del af den forståelse og viden som også fremover vil være et væsentligt grundlag for flådens virke.

Måtte nogen i medlemskredsen føle sig stødt eller generet af disse skrevne ord bærer ordene alene nok ikke skylden.

Poul Garde.

Af orlogskaptajn Gardes indlæg fremgår, at redaktøren fratræder. Dette har desværre været nødvendigt pr. 1. juli 1974 på grund af min udkommando til søs. Orlogskaptajn P. Schriver overtager samme dato arbejdet, og jeg fortsætter som suppleant indtil en ny redaktørsuppleant kan udpeges. *red.*

SALEDES SKREV DE

Af orlogskaptajn Poul Schrøder.

Forseelse og straf har altid været gode debattemer. Et nyt straffereglement, som afskaffede »tampen« samt subalterne officerers straffemyndighed kritiseres i T.f.S. for 1864 i »Hvor Skoen trykker«, hvori det hedder:

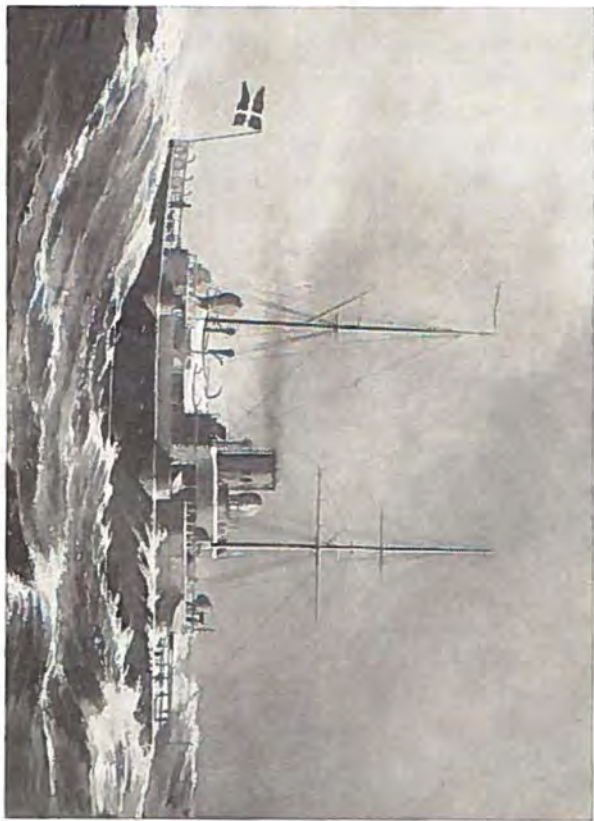
»Hvor er det nemlig, at Skoen især trykker? det er, som paaviist, i Straffereglementet. Ved dettes Affattelse har man indtaget et heelt eensidigt Standpunct; man har, det gjentage vi, udelukkende havt Tidens berettigede Fordringer og de Undergivnes misforstaaede Tarv for Øje, men heelt glemt at see hen til den moralske Virkning (man lade ikke haant ad dette Udtryk), Tampen i Mandsminde havde udøvet, til den høie Grad af Overbærenhed navnlig i Smaating, denne Fortidens Tugtemester, der ved første givne Anledning kunde gjøre sig gjældende, havde bragt i Hævd, og endelig til vor nationale Tilbøielighed, der isandhed gaaer langt mere i Retning af over-

dreven Godmodighed end af overdreven Strenghed. I en priisværdig Stræben efter at sikre den Undergivne imod den Vilkaarlighed, som vilde opstaae, naar enhver af Skibets Officerer efter eget Skjøn kunne tildele nogen af Mandskabet en Straf, har Reglementet kun indført Vilkaarlighed i en anden, en større Skikkelse, da det nu, som paaviist, bliver de forskjellige Skibe, hvis Besætninger straffes — eller ikke straffes — efter den Opfattelse, der hos de respective Skibschefer gjør sig gjældende, og det har paa samme Tid lammet de subalterne Officerers Myndighed, idet der ikke er tilstået disse nogen lovhjemlet Ret til at faae den Mand, der gjør sig skyldig, draget til Ansvar; det har, med faa Ord, villet vise sig Tidsaanden værdigt ved at indføre Mildhed — det har indført Slaphed.«

Samme emne behandles af en auditor ved Søværnet i T.f.S. for 1949 i artiklen, »Ungdomskommissionens betænkning om de værnepligtiges forhold«. I et forsvar for bibeholdelse af »streng arrest« siger auditøren bl. a.:

»Disse søfolk, der på grund af deres hele livsindstilling er vant til at tage konsekvenserne af deres ret stærke liv i havnebyerne, tager streng arreststraffe uden at blinke, men de er ofte tillige de bedste og mest stabile folk, der kan tænkes, når de er om bord på et skib. At betegne dem som psykopatisk belastede individer er fuldstændig forfejlet, og det ville vise sig aldeles umuligt at få en kassationskommission til at kassere en sådan mand, hvad der også ville være ganske forfejlet; men det er en kendsgerning, at disse folk betragter en afsoning af vagtarrest

og for så vidt også af skærpt arrest som en behagelig rekreation oven på en udeblivelses anstrengelser. Overfor disse folk er streng arrest en nødvendighed. Afskaffelse af streng arrest er imod såvel de militære myndigheders som mod de værnepligtiges interesser«.



Krydseren HEKA søsat 1890, anvendt 1902-04 som fiskeriinspektionsskib under Island. Anvendtes 1917-22 som stamskib for Undervandsbåds- og Flyvebådsafdelingen. Slæbtes 1943 til Isefjorden af tyskerne. Først ophugget 1955.

MARINENS BIBLIOTEK*Erhvervelser i januar 1974.***Historie**

- Bjøl, Erling*: Verdenshistorien efter 1945. Bind I, II og II. 3. bind. Kbh. 1972/73. 576 + 600 + 624 s. ill. index. bibl.
- Bjerg, Hans Chr.*: Søetatens kort- og tegningssamling. Særtryk af »Arkiv« 1973. s. 209—230. Kbh. 1973. ill.
- Kjølser, F. H.*: Fra Rokotiden til vore dage. Kbh. 1973. 180 s. ill.
- Randier, Jean*: La Royale. 2' del. La Torpille et la Bombe 1919—1939. Brest 1973. 256 s. ill. bibl.

2. verdenskrig

- Johansen, Hanne Staff*: De forsvarspolitiske forudsætninger for indstillingen af kampen 1940. dupl. Odense 1972. 28 + 10 s. bibl.
- Noli, Jean*: Le Choix. Souffrances et gloire de la Marine française pendant la seconde guerre mondiale. Paris 1972. 446 s. bibl.
- Stevens, Arne*: 9. april skildret i breve fra danske soldater. Kbh. 1965. 180 s.
- Torell, Ulf*: Hjälp till Danmark. Militära och politiska förbindelser 1943—1945. Stockholm 1973. 386 s. ill. index bibl.
- Tyske Kystbefæstningsanlæg. Kystdefensionens rapport om demontering. maskinskr. Kbh. 1946. 12 s.

Waddington, C. H.: OR in World War. 2. Operational research against the U-boat. London 1973. 254 s. ill. index.

Politik

- Barfod, Gustav*: Den globale koncert — sikkerhed — handel — penge. UDENRIGSPOLITISKE SKRIFTER serie 11 no. 4. Kbh. 1973. 38 s.
- Dansk Sikkerhedspolitik gennem tyve år. Udenrigsministeriets gråbog. (Er »Dansk Sikkerhedspolitik 1948—1966« bd. I + supplement: Udviklingen indenfor NATO 1966—67). Kbh. 1969. 288 s. index.

Skibe, skibbygning m m.

- Ensign 1. King George the Fifth Battleships. London 1972. 44. s. ill.
- Ensign 2. Dido Class Cruisers. London 1973. 60 s. ill.
- Torpedowerft Elbings nybygninger 1877—1910. Elbing u.å. 24. s. ill.
- Wingate, John*: HMS Belfast 1939—1971. In trust for the Nation. Windsor, Berkshire 1972. 120 s. ill. index.

Dykning m. v.

- Coggins, Jack*: Prepare to dive. The story of man undersea. Folketone 1973. 128 s. ill index.

Artisk og antartisk litteratur (Grønland)

- Christiansen, Hans C.*: Le Groenland. Pays arctique en mutation. Kbh. 1970. 58 s. ill.

Hans Hedtoft. Papirer vedrørende skibet og forliset
30/1 1959. Plantegning
Spotlights on Greenland. Kbh. 1973. 100 s. ill.

Diverse

Albion, Robert Greenhalgh: Naval and Maritime History. An annotated Bibliopraghy. Connecticut 1972. 370 s. index.

Broome, Jack: Make another signal. London 1973. 254 s. ill.

Buchheim, Lothar-Günther: Das Boot. München 1973. 602 s.

Foreningen for Kvartermænd m. fl. på Holmen. Festsange 1910—1933.

Madsen, Jørgen Peter: Internt TV. Undervisning og samspilstræning. dupl. Kbh. 1973. 70 s. bibl.

Ottesen, Conrad m. fl.: Om begrebet organisationsudvikling. Kbh. 1973. 64 s.

Tidsskrifter og periodica

Aktuellt från Föreningen Marinmusei Vänner i
Karlskrona 1962 ff. Karlskrona.

BOGANMELDELSER OG KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER

Olav Riste: London-Regjeringa. Norge i krigsalliancen 1940—1945. Bd. I 1940—1942: Prøvetid.

Det norske Samlaget, Oslo 1973.

Som udgiver står Forsvarets krigshistoriske afdeling, som har den lykke, at værdien af krigshistoriske studier værdsættes og får støtte såvel fra den militære ledelse som fra politisk hold.

Et positivt udslag vises ved, at en fremragende civil historiker er knyttet til afdelingen. En årrække var det Niels Ørvik, som bl. a. har behandlet forholdene i årene før 9. april. Nu har Olav Riste i et par år ydet sin indsats ved studier af besættelsestiden, hvis militære side også andre har givet bidrag til, her kan nævnes det sømilitære ved kommandørkaptajn E. A. Steen.

Den hidtil udkomne litteratur Norge vedrørende har mest behandlet forholdene hjemme, men nu er det blevet muligt at få adgang til det væsentligste kildemateriale vedrørende eksilregeringen i London. Forfatteren beklager dog dels, at en del materiale er forsvundet, dels, at han ikke har fået adgang til flere privatarkiver, deriblandt statsminister Nygaardsvolds. Det første af bogens to bind omhandler den formentlig vanskeligste periode.

Regeringen, der havde haft ansvaret den 9. april, fandt ikke ubetinget tillid, hverken i England eller på hjemmefronten. Den kom til England, mens truslen om en tysk invasion over Kanalen var aktuel, så den måtte være klar til på kort varsel at fortsætte til Canada. Foreløbig blev den installeret i nogle få lokaler i London under dårlige arbejdsforhold.

Dens første opgave var kontakt med den engelske regering og med hjemmefronten, samt oprettelsen af de militære styrker. Kontakten kom i stand, og samarbejdet blev bedre, da man udskiftede udenrigsministeren med Tryggve Lie, og forsvarsministeren med Oscar Torp, der havde den tilstrækkelige tillid fra begge sider. Af større interesse i den sammenhæng var Tryggve Lies planer til en Atlanterhavspolitik, hvori indgik engelsk/norske baser på Færøerne, Island og Grønland, vel med en bagtanke for norsk indflydelse efter krigen. Heldigvis for Danmark blev hans planer ikke fulgt helt ud.

For de militære styrker oprettedes en uddannelseslejr i Dumfries i Skotland, flyveruddannelsen blev forlagt til Canada.

Marine og flyvevåben blev hurtigt indsat i forsvaret af Storbritannien, de landmilitære styrker fik tildelt egnen omkring uddannelseslejren at forsvare. De skulle uddannes til at blive indsat ved Norges befrielse, eventuelt ind andet steds, hvis Norge kom i sidste række. Desuden skulle særlige afdelinger sættes ind ved raids på Norge — kompagni Linge er her det bedst kendte.

I begyndelsen arbejdede de tre værn uafhængigt af hinanden, men senere blev oprettet en fælles-

kommando, hvis primære opgave var planlægning, så de tre værn fortsat arbejdede uafhængigt, hvad de daglige dispositioner angik.

Hærens chef, general Fleicher måtte lide den tort at blive forbigået, idet major Hansteen blev udnævnt til mdl. generalmajor og forsvarschef, ritmester Bjørn Christophersen til mdl. oberst og stabschef.

Enkelte raids blev indsat mod den norske kyst, og resulterede i, at tyskerne foretog repressalier mod civilbefolkningen. Den norske regering satte derfor stærkt ind på at blive medbestemmende, hvad angår angreb på Norge — den ønskede, at et angreb måtte blive af en sådan dimension, at det blev en generobring af hele landet eller en del af Norge.

De allieredes overvejelser gik ud på at finde det rette sted, hvor den 2. front skulle sættes ind, og heri indgik to planer, hvor Norge var målet: PLOUGH og JUPITER, den første som raid med sabotage af krigsvigtig industri m. v. som mål, den sidste en generobring af Nordnorge. JUPITER havde længe Churchills interesse, bl. a. fordi den ville give anledning til fællesoptræden af russiske og vestallierede styrker. Efter operation TORCH i november 42 blev planer om operationer i større stil mod Norge foreløbig henlagt.

Gennem Olav Ristes fremstilling får man en klar opfattelse af de vanskeligheder, eksilregeringen måtte kæmpe med for at stå som en loyal allieret samtidig med at gå ind for norske særinteresser. Den skulle samtidig samarbejde med så forskellige institutioner som ANCC (Anglo-Norwegian Collaboration Committee), SOE (fra juni 1941) og efterretningsor-

ganisationen SIF og sørge for, at disse institutioners interesser ikke kolliderede med den meget selvstændigt arbejdende hjemmefront, Milorg.

Det eneste, danske læsere må beklage er, at bogen er skrevet på nynorsk.

Jack Broome: Make another signal.

Will. Kimber, London 1973.

For de mange, der har glædet sig over den i 1955 udkomne »Make a signal«, kan det anbefales at se den nye udgave. Med ganske få undtagelser er teksten fra 1. udgave genoptrykt, men er forøget med en del anekdoter, så den nu er lidt over 10 % større.

Lothar-Günther Buchheim: Das Boot.

R. Piper & Co., München 1973.

En roman om en tysk u-båd i 1971, baseret på forfatterens selvoplevelser. Den har fået en fin anmeldelse i *Marine-Rundschau* 1973, s. 660, som ikke skal nærmere kommenteres her, dens 600 sider må vente på at blive sommerferielektüre.

Jack Coggins: Prepare to dive. The story of man undersea.

Bailey Brothers and Swinfen Ltd., Folkestone 1973.

Det er en kortfattet historisk fremstilling af dykning i almindelighed, u-både i særdeleshed. Der er ikke meget nyt i teksten, men billedstoffet er for størstedelen stregtegninger, hvor måske nutidens havforsknings-u-både har særlig interesse.

Dreadnought to Polaris. Maritime strategy since Mahan. U.S. Naval Institute, Annapolis, Md. 1973.

Bogen er redigeret af professor A. M. J. Hyatt, Western Ontario Universitetet og indeholder en række eksempler på maritim strategi inden for de 80 år, der er gået efter Mahan's skrifter udkom. Der må være et stort antal militærhistoriske skribenter i U.S.A., idet kun én af de ni forfattere, Arthur Mar-der, er kendt herhjemme.

Blandt kapitlerne skal nævnes: »German Seapower, a study in failure«, »The Dardanelles revisited. Further thoughts on the naval prelude«, »Smaller navies and disarmament« og »The seas in the seventies«.

Ensign 1 og 2.

De to første hæfter af en serie er foreløbig udkomet, et tredje er på trapperne.

Serien er udgivet af Alan Raven som »Bivouac Books«. Bøgerne behandler hver for sig én skibsklasse og er rigt illustrerede med såvel fotografier som stregtegninger, de sidste i stor størrelse på sider, der kan foldes ud.

Ensign 1 behandler KING GEORGE V-klassen,
Ensign 2 krydsere af DIDO-klassen.

Hans Hedtofts Papirer vedrørende skibet og forliset 30/1 1959.

En af bibliotekets lånere, der er amerikansk af fødsel, har søgt at finde Hans Hedtofts forlis nærmere belyst. Efter endt studium har han overladt sit materiale til biblioteket. Det indeholder Grønlandske

Handels beskrivelse af nybygningen vedlagt konstruktionstegning, korrespondance og signaler før og under forliset, kopi af logbog fra et af de skibe, der søgte at nå frem til havaristen, U.S.C.G.C. »Campell«, og Handelsministeriets rapport af marts 1973 i engelsk oversættelse.

Hanne Staff Johansen: De forsvarspolitiske forudsætninger for indstillingen af kampen 9. april 1940. Odense Universitets institut for historie og samfundsvidenskab, Odense 1972.

Afhandlingen starter med citater af general Priors artikel i Militært Tidsskrift 1937 og af den 1937 i USA udkomne bog: Joachim Joesten: Rats in the Larder. The Story of Nazi influence in Denmark, der beggels advarer imod, dels pointerer den defaitistiske politik, den danske regering, med P. R. Munch som hovedaktør, førte i trediveerne.

Afhandlingen giver intet nyt, men baserer sig på trykte kilder, men den giver en kortfattet redegørelse for den førte politik og de begivenheder, den lagde op til den 9. april.

Det er en hel nøgtern vurdering, og den fremhæver den sandhed, man ikke kan komme udenom, at det var det danske folk, der havde valgt at blive ledet af en socialdemokratisk-radikal regering og mere interesseret i sociale goder end udenrigs- og forsvarspolitiske standpunkter, og at kun ét parti, de konservative, advarede mod, hvad den førte politik kunne give som resultat.

De, for hvem besættelsestiden og 9. april er tilnærmelsesvis ukendt stof, vil have udbytte af at læse

denne korte og klare redegørelse — andre vil have godt af at tænke over dens indhold og sammenligne det med dagens Danmark, der tilsyneladende helt har glemt de dyrekøbte erfaringer fra dengang.

F. H. Kjølse: Fra Rokokotiden til vore dage.

Rhodos, Kbh. 1973.

En samling avis- og tidsskriftartikler, der viser forfatterens meget omspændende viden om historiske anliggende, ikke mindst søkrigshistoriske, og vidner om et flittigt studium af såvel trykte som utrykte kilder.

»Fra Rokokotiden« er resultatet af studier i ind- og udland under forarbejdet til den meget anerkendte bog om løjtnant Nordens rejse i Ægypten 1737—38. De øvrige artikler kendetegner i første række forfatterens interesse for Nelson, for forfaderen, kaptajn Hammer og for 2. verdenskrig, herunder ikke mindst for de to datoer 9. april 1940 og 29. august 1943.

Avisartiklerne er delt broderligt mellem »Berlingske Tidende« og »Politiken«, så abonnenter på de to blade kan nikke genkendende til nogle og få fornyet kendskab til den flittige artikelforfatter gennem resten.

Ulf Torell: Hjälp till Danmark.

Allmänna Förlaget, Stockholm 1973.

En doktorafhandling om svensk støtte til dansk modstandsbevægelse i årene 1943—45.

Bogens hovedtema er den danske brigade, hvorimod den direkte våbenhjælp før kapitulationen kun har fået en mindre omtale.

Som regeringschef havde Per Albin Hansson ansvaret for at holde Sverigé uden for krigen, hvilket virkede bremsende på ønsket om at give positiv støtte til de to nordiske brødrefolk. I samlingsregeringen var en meget forsigtig fløj, der ofte voterede negativt, når våbenuddannelse af danske og norske flygtninge var på tale, og det svenske naziparti havde sin egen presse, der søgte at afsløre enhver handling, der kunne henregnes til antitysk eller unneutral.

Blandt de danske, der i Sverige arbejdede for størst mulig støtte til modstandsbevægelsen og til Brigadens uddannelse, er Ebbe Munch, Nordentoft, Mørch, Gyth og Knudtzon særlig fremhævet, hvorimod ambassadør Kruse omtales som mere negativ. Hans holdning præges af ængstelse for de stadigt stigende lån, der måtte optages i Sverige på forventet efterbevilling fra et måske forarmet Danmark.

Bogen er et interessant historisk arbejde, som bl. a. er baseret på dokumenter fra de svenske arkiver, der ikke har været tilgængelige for de danske forskere, der har behandlet samme emne. Af speciel interesse er gengivelsen af svenske planlægninger dels af Brigadens overførelse, dels af en svensk militær indgriben, hvis forholdene skulle udvikle sig til en ren kaos.

C. H. Waddington: O. R. in World War 2. Operational research against the U-boat.

Elek Science, London 1973.

I forordet meddeles, at det er resultatet af erfaringerne i Operational Research Section. Den officielle rapport er skrevet med forfatteren som hovedredak-

tør, og bogen er et uddrag af rapporten, formentlig omredigeret i en mere overskuelig form.

På denne basis er det formentlig ikke nødvendigt at understrege, at der kan være værdifulde erfaringer at hente.

J. Teisen.

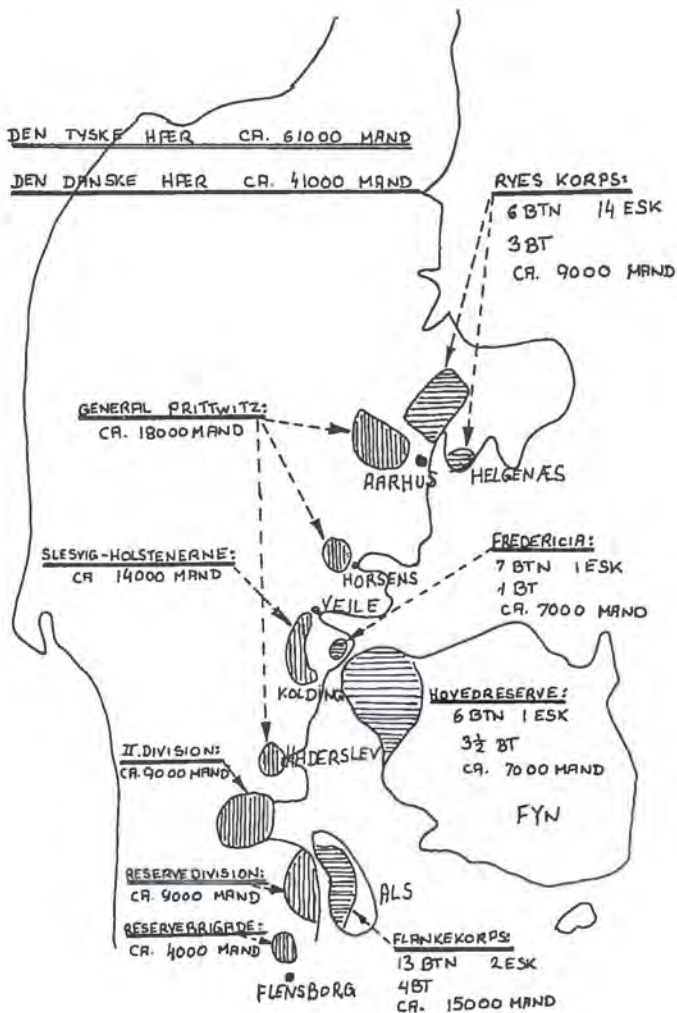
UDFALDET FRA FREDERICIA 6. JULI 1849. - ET 125 ÅRS MINDE -

Af orlogskaptajn S. Ditlevsen

Efter artiklen af arkivar H. C. Bjerg i april nummeret af tidsskriftet i anledning af 125 året for af-færen ved Eckernförde, kan man hurtigt uden særlige matematiske evner slutte sig til, at det også snart er 125 år siden, hæren vandt hæder ved udfaldet fra Fredericia. De 2 slag viser på mange måder hvor meget, tilfældet spillede ind, når der blev ført krig for 125 år siden. Eckernförde-operationen blev ændret, men kunne måske under andre omstændigheder have været krigens vendepunkt. Nu blev det i stedet udfaldet fra Fredericia, som blev afgørende for krigens udfald. Jeg har forsøgt at granske historien omkring dette udfald, for om muligt at finde materiale, som kunne interessere dette tidsskrifts læsere.

Jeg er opmærksom på, at der ikke er skrevet meget i tidsskriftet om marinens operationer i forbindelse med udfaldet, selv om det synes, som om udfaldet i hvert fald ikke kunne være lykkedes uden marinens indsats i kulisserne til slaget.

En eftersøgning af kilder til en sådan artikel gør det nødvendigt at arbejde med hærens historiske materiale, som jeg for det meste har fundet på hærens arkiv. Jeg synes, at det i den forbindelse er værd at



Overlagt over hærstyrkerne.
(De anvendte kort offentliggøres efter tilladelse fra oberstløjtnant P. Skov).

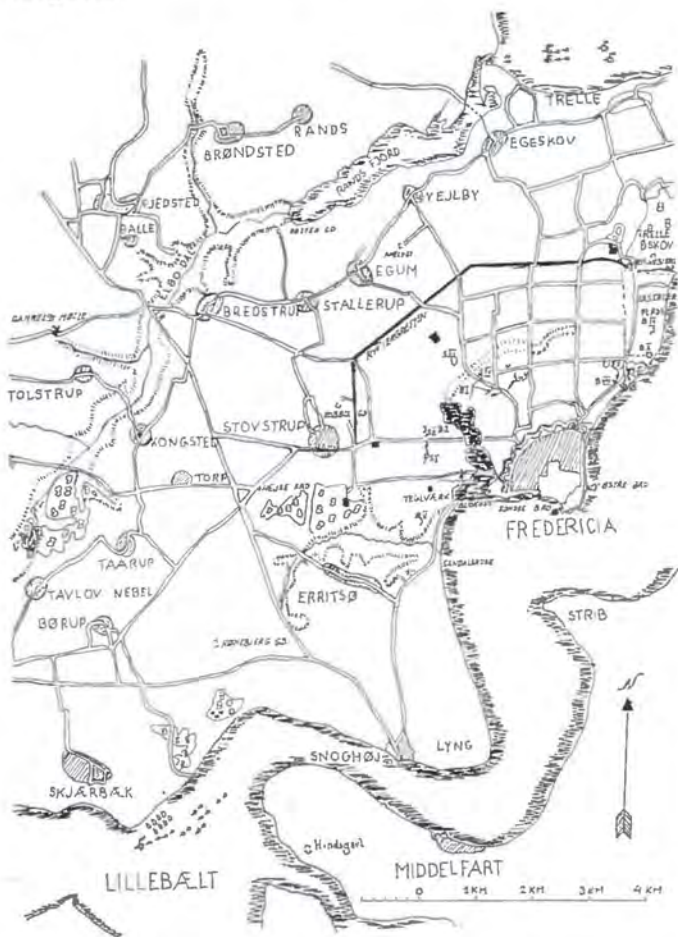
gøre opmærksom på Søværnets og Flyvevåbnets problem for så vidt angår arkivstudier. Hæren har sit eget arkiv, og en officer fra hæren, som ønsker at forske i sit værns historie, kan finde materialet på Hærens arkiv. En sø- eller flyverofficer må gå den langt vanskeligere vej over Rigsarkivet. Jeg valgte at nøjes med Hærens arkiv og Marinens Bibliotek, men dette skyldes manglende tid til en grundigere eftersøgning og min vurdering, at jeg kunne uddrage tilstrækkeligt mange kendsgerninger vedrørende marinens virke fra generalstabspapirerne.

Oversigt over situationen før udfaldet.

De fjendtlige hærstyrker var trængt nordpå i Jylland, hæren bestod af ca. 60.000 mand, som var fordelt med en belejringsstyrke (Insurgenterne) ved Fredericia under general Bonin og forbundshæren nordpå og ud mod Djursland, med general Prittwitz, en styrke lå stadig overfor Als. En del af vore egne hærstyrker var trukket over til Fyn under general Bülow, generalmajor de Meza blev tilbage på Als med en mindre styrke, og generalmajor Rye var trukket tilbage til Helgenæs.

Situationen for de belejrede danske styrker i Fredericia var alvorlig. Oberst Lunding var kommandant, og hans styrker havde stadig logistisk støtte over bæltet, fordi flåden stadig kunne overføre mandskab og materiel fra en bro ved Strib og en i Båring vig. Belejringsstyrken havde dog haft held til at opbygge strandbatterier syd for byen og forsøgte at anlægge et batteri på nordstranden. Det sydlige batteri forhindrede eller generede sejladsen fra Strib, og et

nordligt batteri kunne muligvis helt standse forsyningerne.



Oversigtskort, som viser placeringen af de danske flådeenheder under udfaldet, samt de fjendtlige skanser (S) og batterier (B).

Flådens opgaver var følgende:

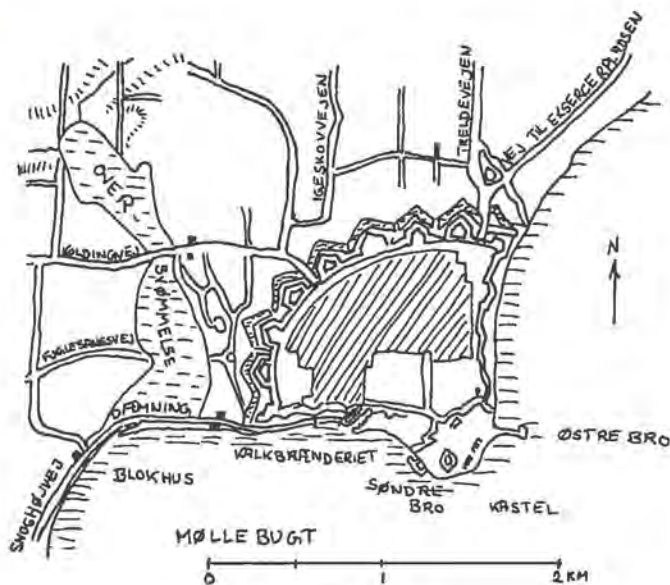
Samarbejde og støtte til hæren ved

- Trusler om landgang på fjendtlig kyst,
- transport af egne styrker og deres fornødenheder,
- flankestøtte,
- blokade af alle det tyske forbunds østersøhavne.

Jeg vil anslå, at en sådan ordre til marinen, sikring af hærens våde flanker, må svare meget nøje til den røde flådes sandsynlige rolle før 1956. Det kan ikke undre, at mange operationsordrer har været længe undervejs til de udførende led, og at uheld som ved Eckernförde har kunnet ske.

Uanset disse forhold havde Marinen søherredømmet udfor Fredericia, og ingen fjendtlige skibe kunne forventes at operere her. Flåden var delt i 3 eskadrer Nordsøeskadren (1. eskadre), 2. eskadre til blokade af østersøhavnene og hovedeskadren (3. eskadre) bestod af 1 linieskib, 4 brigger, 2 mindre sejlfartøjer, 8 dampskibe. 3 kanonbådsdivisioner á 6 både og et antal transportfartøjer. Eskadrechefen, kommandør Hans Georg Garde førte sit flag i dampskibet SKIRNER.

Situationen i Jylland var, at hæren var delt i 3 dele, på Als, i Fredericia og på Helgenæs. Fredericia var det eneste brohoved med en chance for at kunne holdes, men også her var situationen kritisk. Hærstyrkerne kunne kun klare sig med en ubrudt forsyningslinie, og hvis strandbatterierne blev udbygget, ville denne forsyningslinie blive afbrudt. Den



Kort over Fredericia.

tyske general Prittwitz havde beordret anlæggelsen af batteriet nord for fæstningen, selv om han derved måtte dele belejringsstyrken. Den 30. juni foretoges fra Fredericia et udfald mod dette nordlige batteri og fuldførelsen forsinkedes flere dage. Arbejdet blev hele tiden generet af beskydning fra fæstningen og fra kanonbådene, som opererede tæt under land. Der kunne således kun arbejdes i de mørkeste timer fra 22,00 til 02,00. Da batterierne var færdige 3. juli, fordreves kanonbådene.

Det blev vedtaget at foretage et samlet udfald fra Fredericia og sikre et brohoved på Jylland langs Randsfjord, inden fjenden fik samlet sin hovedstyrke

udfor fæstningen. For at sikre hærstyrkernes udfald fra Fredericia skulle personellet samles på Fyn fra Als og Helgenæs og overføres til fæstningen inden 5. juli.

Begivenhederne i dagene før udfaldet.

Generalmajor de Meza har i sin dagbog beskrevet begivenhederne, for så vidt de angår hans egen person. Disse dagbogsoptegnelser indeholder meget materiale, som er uvæsentligt i denne forbindelse. På mange måder illustrerer de alligevel, hvor lidt en ledende officer i hæren vidste om marinens problemer i 1849.

De Meza var indlogeret privat udenfor Sønderborg, hvor han nød livet, med undtagelse problemer med maven, hvor præcist Victoria i Høruphav leverede vasketøj, inspektionsrejser for at overvåge eksperimenter med nye brosystemer til at sætte mandskab i land og møder med kommandør Garde. Skibene, som lå i Høruphav, eksperimenterede med forskellige landgangsbroer, som var konstrueret af oberst Nissen. Kaptajn Peter Vilhelm Tegner var lederen af søtransporterne og overvågede disse eksperimenter. Kommandør Garde forklarede 14. juni de Meza umuligheden af at foretage en landgangsoperation ved Trelldenæs nord for Fredericia, Garde rejste videre og forklarede det samme til Bülow samme dag. Jeg vil tro, at samtalerne med Garde og overvågelsen af eksperimenterne har præget både de Mezas og Bülows holdning før de senere stabsmøder i Vejlbj. Generalstabens officielle dokumenter omtaler de Meza som værende stemt for land-

gangsoperationen. Sandheden er nok, at han er blevet overbevist af Garde og oberst Schlegel i løbet af perioden. Oberst Schlegel var den højstkommanderende ingeniørofficer og havde således ansvaret for eksperimenterne med landgangsbroerne.

21. juni modtog de Meza ordren fra Bülow om at overføre tropperne til Fyn. Kaptajn Tegner ledede overførelsen, som foregik uden problemer, de Meza førtes selv over til Fyn den 1. juli ombord i MERCATOR, og han rejste straks til Bülows hovedkvarter præstegården i Vejlbj.

Næsten hele den 31.000 mand stærke styrke blev overført fra Als til Fyn. I nord på Helgenæs stod generalmajor Olaf Rye med 7.000 mand overfor den tyske hovedstyrke. Problemet var nu, at også denne styrke skulle overføres til Fyn på en sådan måde, at det først opdagedes så sent, at den tyske styrke var bundet nord på under udfaldet. 26. juni modtog Rye ordren til indskibning af tropperne, og de blev overført til Båring vig 30. juni. Det lykkedes at hemmeligholde overførelsen således, at general Prittwitz først opdagede det den 5. juli.

Forhandlingerne i Vejlbj.

I dagene før udfaldet mødtes general Bülow med sine brigadechefer og øvrige rådgivere. Man må i denne forbindelse være opmærksom på, at hovedspørgsmålet vedrørende operationen var, hvorvidt der skulle foretages en landgangsoperation sammen med et udfald fra fæstningen, eller om hele hæren skulle foretage et samlet udfald. De Meza var på Als blevet overbevist om den anden løsning, mens

Rye var tilhænger af en landgangsoperation. Spørgsmålet var hvem, som bedst kunne overbevise Bülow. I vore dage ville en sådan afgørelse blive baseret på forhandlinger med specialisterne i overførelse af tropper, nemlig flåden. Der er ingen tvivl om, at eskadrechefen i tilfælde af et tilsvarende landgangsforetagende i dag ville have kommandoen, indtil tropperne stod i land, som »Joint Amphibious Force Commander«. Da flåden betragtedes som et hærelement på den våde flanke, var dette ikke tilfældet i 1849. Eskadrechefen blev spurgt til råds og havde altså indflydelse, men muligheden for at man havde gennemført den første operation var i højeste grad til stede.

2. juli mødtes generalerne, oberst Flensburg og kaptajn Kauffmann. De Meza omtaler Rye som »fanfaron« (pralende) og Kauffmann som »piquant og utålelig«. Det var muligheden for, at de Mezas brigade skulle lande syd for Fredericia, som blev diskuteret. Rye pressede hårdt på uanset advarsler om dårligt vejr og dårligt landgangsmateriel. Han tilbød selv som den »uforfærdede officer« at føre landgangsstyrken. (Udtrykkene i anførselstegn er de Mezas).

Heldigvis nåede man ikke til enighed ved dette møde, en række forhandlinger gennemførtes i løbet af 3. juli. Oberst Schlegel var som den erfarne ingeniørofficer imod et landgangsforetagende, og det må antages, at han og oberstløjtnant Irminger i disse dage opnåede at overbevise Bülow. Der synes således ikke at være tvivl om, at det endelige såkaldte krigsråd den 4. juli kun var en formalitet, hvor Bülow

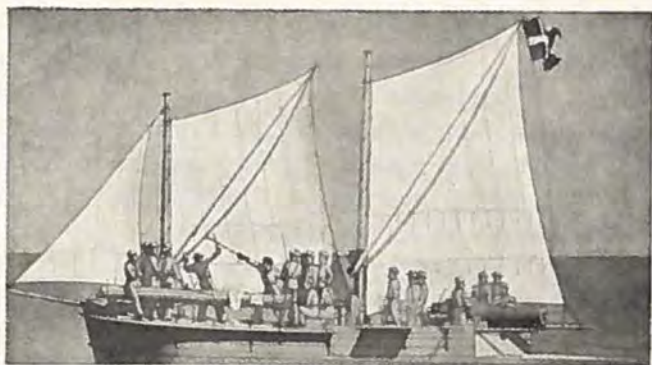
gav sine endelige ordrer. Man kan ikke kalde det et egentligt krigsråd, netop fordi Bülow havde afgjort operationens forløb før mødet. Til stede ved mødet var foruden de allerede nævnte generaler, generalmajor Moltke, generalmajor Schleppegrell, oberst Ræder, oberst Juel, oberst Schlegel, oberst Fibiger og kommandør Garde. Konklusionen efter mødet var vedtagelse af et samlet udfald fra fæstningen gennem Kongens Port og poternen (tunellen) ved Dronningens bastion. Der skulle ingen landgang foretages ud over en afledningsmanøvre ved Skærbæk og et mindre »raid« ved Snoghøj.

Kommandør Gardes operationsordre.

Kommandør Garde udfærdigede ordrer til 3. eskadre for udfaldet, mine kilder til en rekonstruktion af disse ordrer er kommandørens indberetninger til Marineministeren af 4. og 5. juli udfærdiget ombord i Dampskibet SKIRNER (kommandoskibet).

I den første ordre meddeles blandt andet »Capitain Tegner har jeg sendt til Strib, for der at lede Overførelsen af de Tropper og det Artilleri og Cavaleri, som skulde til Fredericia. Capitainlieutenant Muxoll besørger der troppeindskibning, der var paatænkt at skulle staa fra Middelfart og Kongebroen. Capitain Krenchel bruger jeg i Bæltet med Kanonbaadene efter Generalens nærmere bestemmelse«.

Af den anden indberetning fremgår »Skinangrebet paa Veilefjord bestaar af Dampskibet HERTHA, der er indkaldt fra Helgenæs, CAROLINE AMALIE og Kanonchalupperne under Månedslieutenant Rothe og Lassen med 2 Jagter, hvori haves 50 mand Infanteri.



Bombekanonjolle.
(Tegning af Eckersberg).

De to engelske Dampskibe tilligemed 5 Transport-skibe holder sig, saalænge Demonstrationen varer i Munden af Veilefjord. Commandoen af denne Demonstration har jeg med General v. Bülow's Samtykke overdraget til Capitainlieutenant Muxoll... Skinangrebet syd i Bæltet foretages af Capitain Krenchel med Kanonchalupperne under Pre.Lt. Duntzfeldt og Mds.Lt. Winding, samt Kanonjollerne under Mds.Lt. Agerskov og Branner, samt 12 Transportbåde, hvori foruden 4 mand til at ro have 8 soldater. Dampskibet ÆGIR med 5 Transportkanonchalupper med de øvrige Soldater følger Expeditionen for at give Demonstrationen mere Vægt. Soldaterne stilles saaledes i Fartøjerne, at de gives et saa truende Udseende som muligt.«

Udførelsen.

Selve udfaldet fra Fredericia er udførligt beskrevet i kilderne. General Bülow og hele staben blev overført til Fredericia den 5. juli om aftenen på en gang. Strandbatterierne var i fuld aktion, og adskillige nedslag observeredes i nærheden. Hvem beordrede mon denne overførsel? Tænkte man mon på konsekvenserne af en fuldtræffer?

Kaptajn Krenchel demonstrerede som planlagt ved Skærbæk og satte en mindre styrke i land ved Snoghøj, en større tysk styrke blev bundet i dette område ved denne manøvre. Kaptajnløjtnant Muxolls demonstration i Randsfjord havde meget stor effekt. Den flygtende fjende søgte mod vadestedet over Randsfjord, men måtte dreje mod vest på grund af kanonbådene, og 600 mand blev taget til fange.

Det kan fastslås, at hærens sejr var overvældende, men trods overraskelsesmomentet — specielt det at vore styrker var blevet koncentreret i eet samlet udfald — er der ingen tvivl om, at udfaldet var blevet et andet uden den effektive maritime indsats.

Koncentrationen af styrkerne kunne ikke være blevet foretaget uden kaptajn Tegners søtransportorganisation, som ikke alene overførte styrkerne. Den gjorde det på en sådan måde, at fjenden ikke mærkede det og ikke fik koncentreret sin styrke.

Afledningsmanøvren syd for byen bandt en styrke til yderligere formindskelse af fjendens mand-skabsmængde.

Manøvren i Randsfjord afskar en stor del af fjenden således, at sejren blev endnu større.

Endelig kunne operationen kun foretages, fordi marinen havde det absolutte søherredømme i Bæltet.

Efterspillet.

Efter sejren og dermed vendepunktet i krigen er der grund til at beskæftige sig med de implicerede søofficerers skæbne. I Arkiv for Søvæsen (Tidsskrift for Søvæsen) 1849 kan man læse general Bülow's anerkendelse af kaptajnerne Tegner og Krenchel og kaptajnløjtnant Muxoll, men hvad med kommandør Garde? Efterspillet for ham og flere andre søofficerer, kan ses i artiklen om Eckernfördeaffæren. Situationen er desværre den, at søofficererne i dag mindes som implicerede den 5. april, mens man synes at have glemt, at hærens ledelse også var impliceret denne dato.

Når man i Fredericia den 6. juli i år fejrer 125 året for udfaldet, vil man, som det er ret og rimeligt, fejre heltene fra slaget. Det vil være rimeligt, når man gør dette også at tænke på, at der ved generalstabsmødet i Vejlbj deltog en søofficer. Det var måske hans deltagelse, der betød, at operationen blev planlagt udfra en fornuftig vurdering af mulighederne for anvendelsen af midlerne til rådighed.

Operationen anvendte en flåde, som var stækket, fordi den var underlagt ledelse i land. I stedet burde man dengang som i dag have bestræbt sig for et samarbejde mellem værnene, med en klar ansvarsfordeling og accept af det enkelte værns ekspertise for så vidt angår operationer på vand og i land.



Forsvarskommandoen 1974

Anvendte kilder:

Kommandør Gardes skrivelse til marineministeren af
4. juli 1849.

Kommandør Gardes skrivelse til marineministeren af
5. juli 1849.

Arkiv for Søvæsen 1849, officielle del side 71.

De Meza's krigsdagbøger fra årene 1849—1851.

Den dansk-tyske krig i årene 1849—1850. Udarbejdet på grundlag af officielle dokumenter og med krigsministeriets tilladelse. Kbh. 1867 og Kbh. 1877.

Major P. E. Skov. Udfaldet fra Fredericia den 6. juli 1849. Duplikeret foredrag. Kbh. 1963.

VRAGET AF MONITOR FUNDET

Af kommandørkaptajn R. Steen Steensen.

The New York Times offentliggjorde den 8. marts d. å., at man efter længere tids eftersøgning nu omsider havde fundet og lokaliseret vraget af Nordstaternes panserskib MONITOR. Fundet blev gjort allerede eftersommeren 1973, men af frygt for piratdykere lod man det først nu komme til offentlighedens kundskab.

Man vidste, at MONITOR sank udfor Kap Hatteras under en storm, da panserskibet på slæb af U.S.S. RHODE ISLAND — en hjuldampet på godt 1500 tons overtaget af USN i 1861 — den 31. december 1862 var undervejs fra Virginia til blokadetjeneste udfor Beaufort i South Carolina. Slæberen sprang, og i det overhandige vejr lykkedes det ikke at føre en ny over i monitoren, der lå hjælpeløs og tog mere og mere vand ind gennem lækager ved tårnet, skorstenene og ventilationsrørerne. Man gik derfor i gang med at bjerge besætningen og fik da også størstedelen af denne ombord i RHODE ISLAND, inden MONITOR sank, idet den tog 16 mand med sig i dybet.

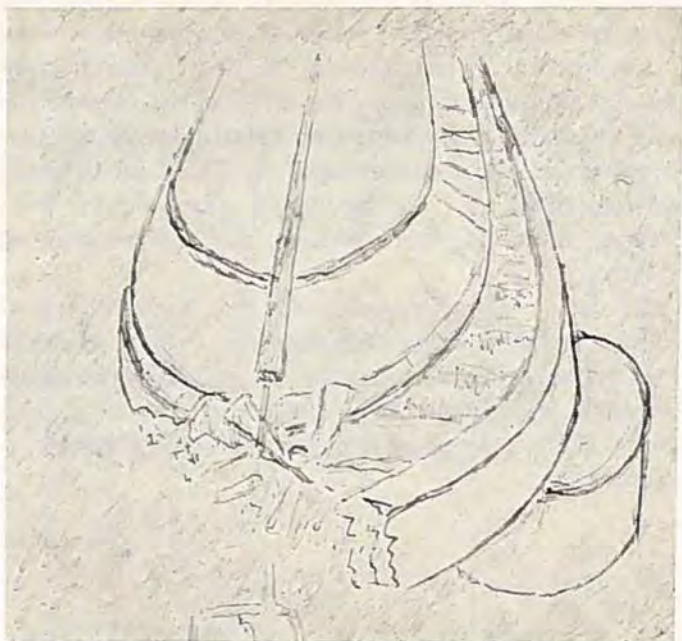
Farvandet udfor Kap Hatteras er som bekendt — bl. a. på grund af strømforholdene — et af de van-

skeligste at passere for mindre skibe i dårligt vejr. Feltet, hvor man foretog eftersøgningen, var 14 miles langt og 5 miles bredt — og der ligger her over 700 vrag. MONITOR blev fundet godt 15 miles SSE for Kap Hatteras på ca. 70 m vand i den nordligste del af feltet (1 mile = 1609 m).

Idet MONITOR krængede over, da den sank, blev kanontårnet revet af, og det ligger nu nederst — forskudt ud over skibssiden og noget agterefter — med skibet over sig med bunden øverst og med afrevet ror og propel og med en del af agterstævnen og styrbords låring knust.

MONITOR var ikke noget godt søskib, og længere overfarter skete derfor altid ved slæbning. Man vil bl. a. erindre skibets første færd fra New York til Hampton Roads og duellen med Sydstaternes kase-matskib C.S.S. VIRGINIA (ex U.S.S. MERRIMACK). Også her mødte slæbningen dårligt vejr, og slæberen sprang. Men heldigvis lykkedes det at få en ny over, så MONITOR på det mest kritiske tidspunkt var nået frem til Nordstaternes blokadeflåde, da C.S.S. VIRGINIA den 9. marts 1862 kom dampende ud fra Elizabethfloden for at fortsætte det ødelæg-gelsesarbejde som kasematskibet havde påbegyndt den foregående dag med ødelæggelsen af U.S.S. CUMBERLAND og CONGRESS.

Selve kampen turde være så kendt, at det her vil være unødvendigt at skildre den. Ihvorvel den endte uafgjort, blev den et vendepunkt i bygningen af krigsskibe. Interesserede kan iøvrigt henvises til artikelserien »Vore Panserskibe«, som fremkom her i tidsskriftet fra maj 1965 til februar 1968.



Skitse af vraget af U.S.S. MONITOR i 70 m vand 15 miles SSE for Kap Hatteras. Den agterste del om bagbord af det for de første monitorer så karakteristiske »overhang« ses hvile på undersiden af tårnet. Overhanget skulle forhindre, at sporen ved et vædderangreb nåede ind til selve bunden af skibet. Som kuriosum kan nævnes, at skønt MONITOR allerede forulykkede 31. december 1862, erklærede USN først så sent som den 30. september 1953 skibet »out of commission«.

Man vil selvfølgelig sætte meget ind på at få hævet MONITOR — der da vil blive et værdigt »veteranskib« på højde med WASA og VICTORY — men da farvandet som nævnt er meget uroligt, er man noget ængstelig for, at vraget, der synes at være temmelig brøstfældigt, skal splittes og skamferes ved hævningen. Man vil derfor først være sikker på at

have fundet frem til en bjergningsmetode, der kan give en rimelig chance for at få det historiske vrag op i nogenlunde hel tilstand fra den relativt store dybde, ligesom bjergningens økonomi må sikres. Til lige vil man gerne afvente de erfaringer, man efterhånden gør ved restaureringen af WASA for at sikre, at træværket, der nu har ligget mere end 111 år i vandet, ikke skal blive ødelagt, når det kommer op i luften.

Til slut skal det nævnes, at *New York Times* — iøvrigt ligesom »Vore Panserskibe« — gør opmærksom på, at VIRGINIA som amerikansk fregat stavede sit navn MERRIMACK — altså med CK — og ikke som det almindeligt og fejlagtigt ses: MERRIMAC — uden K.

FRA ANDRE TIDSSKRIFTER

Sovjetunionens rumsporing fra havet

Nedenstående artikel er oversat fra novembernummeret af det engelske Flytidsskrift FLIGHT.

Redaktionen har ment, at artiklens oplysninger vil have interesse for Tidsskriftets læsere, idet de russiske springsskibe for at komme til deres positioner på verdenshavene fra Baltikum må passere gennem de danske farvande.

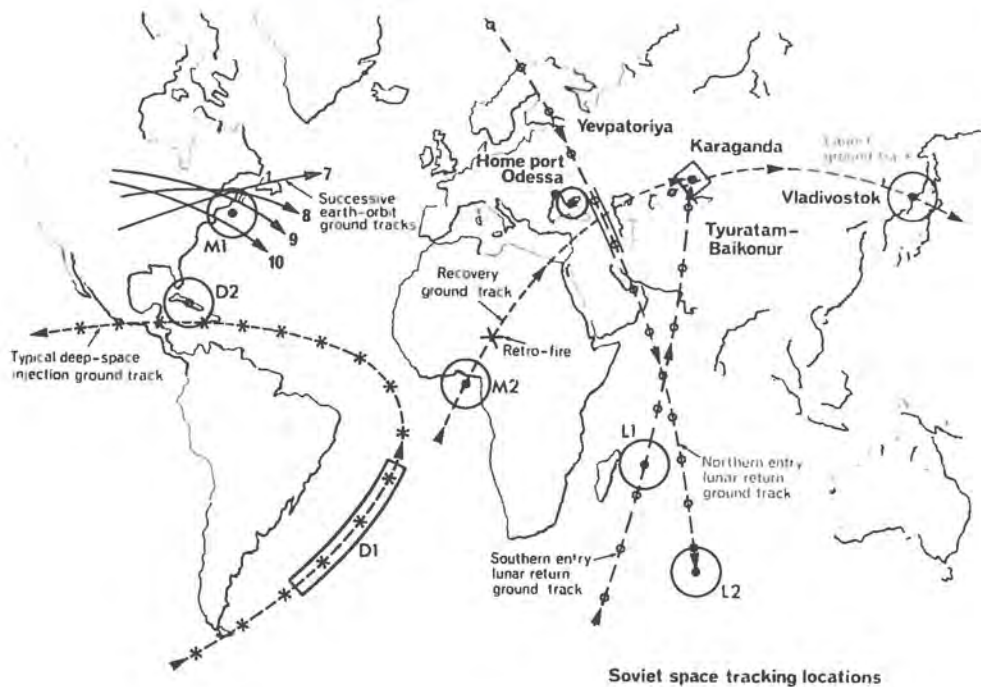
Oversættelsen er foretaget af orlogskaptajn B. G. Larsen.

Da der ikke findes et engelsk-dansk leksikon over rumfartudtryk, har afdelingsmeteorolog Asger Lundbak, springstationen i Rude Skov, samt oberst Eggers, Flyvevåbnet venligst medvirket ved oversættelsen.

Sovjetunionen sporer og kontrollerer sine rumskibe og rumraketter fra såvel springstationer i selve Rusland, som fra en flåde af særligt udrustede springsskibe.

Når disse skibe viser sig på verdenshavene, er det den eneste udadvendte oplysning fra russisk side om forestående rumforsøg, og de positioner skibene indtager, kan give et fingerpeg om hvilke type rummission, der er planlagt.

Skibenes positioner, der ikke er tilfældige, afhænger af hvilken af nedenstående tre typer missioner, der er planlagt.



- Bemandede kredsløb om jorden.
- Sonder til Det Ydre Rum.
- Rumflyvning til månen med tilbagevenden til jorden.

Følgerne af den geografiske begrænsning af Sovjetunionens sporingsstationer til selve det russiske hovedland (forårsaget af en kombination af operative, politiske, hemmeligholdelses og økonomiske grunde, er ikke så alvorlige, som nogle har ment. Sovjetunionen er et meget stort land, det strækker sig over 180 længdegrader. Dets to vigtigste sporingsstationer, er YEVPATORIYE, der ligger på halvøen Krim på 32° østlig længde, og den anden tæt ved VLADIVOSTOK på 132° østlig længde.



KOSMONAUT VLADIMIR KOMAROV

Rumskibe, der er sendt op fra den russiske hovedkosmodrom ved TYURATAM, passerer over 1000 miles russisk territorium før de forlader Sovjetunionens grænser over Det Japanske Hav.

Indtil 1967 bestod de russiske springsskibe af ombyggede handelsskibe udstyret med telemetrisk sporingudstyr. Siden er imidlertid tre imponerende udrustede skibe kommet til springflåden, nemlig:

- KOSMONAVT VLADIMIR KOMAROV (1967).
- AKADEMIK SERGEI KOROLYO (1970) samt flådens flagskib
- YURI GAGARIN (1972).

Skibene er fordelt på havene i tre områder hver med to stationer.



AKADEMIK SERGEI KOROLYOV



KOSMONAUT YURI GAGARIN

Bemandede kredsløb om jorden.

De første omkredsninger af et rumskib, der er afsendt med en 52° kredsløbs hældning fra TYURATAM/BAIKUNOR vil føre satellitten over sovjetisk territorium i det mindste en gang for hver omkredsning.

I forhold til jorden nedenunder forskydes kredsløbets nordlige del mod vest for hver omkredsning og fra den 7. omkredsning er satellitten ikke mere synlig fra sovjetisk territorium. Rumskibet kommer ikke tilbage til, hvad russerne kalder »radiosynlighedszonen« før ved begyndelsen af den 13. omkredsning, når det på en omkredsning fra sydvest mod nordøst passerer VLADIVOSTOK. Indtil 1967 var de russiske rumskibe uden kommunikation med det russiske kontrolcenter i denne periode.

Projektionerne på jorden af den 7.-8.-9. og 10. omkredsning, ligger alle mindre end 200 miles fra et punkt ca. 50 mile nord for Montreal. (I resten af artiklen kaldes rumbanens projektion på jorden for »jordsporet«).

Af forskellige grunde har russerne aldrig anmodet om at måtte oprette en sporingsstation i Quebec. De stationerer imidlertid et sporingsskib ud for Nova Scotias kyst på en position nær den 19. omkredsning »jordspor«. Denne skibsbårne sporingstation virker næsten lige så godt som en landsporingstation ville have gjort det.

Positionen ud for Nova Scotias kyst kaldes på kortet for M 1, og dens omtrentlige position er 44° N, 63° W.

Den vigtigste omkredsning efter den første er den sidste, hvor rumskibet forbereder sig på at forlade kredsløbsbanen.

Det sidste kredsløb af et sovjetisk bemanded rumskib passerer over Ildlandet, derefter mod Nord-øst over Syd Atlanten, over Nigeria (bremseraketterne startes over Tchad) og Mellemøsten til landingsområdet i nærheden af Karaganda i Central Asien.

Det bedste sted for placeringen af en sporingstation til at aflytte forberedelserne til og tændingen af bremseraketterne ville være enten i Tchad eller i Mali.

Begge disse stater har fået henvendelse om sagen, men intet er kommet ud af forhandlingerne. Ved ophør af kredsløb har russerne kontakt med rumskibet fra et skib i Guinea Bugten.



RISTNA

Positionen varierer iøvrigt med de forskellige flyveruter.

Afhængig af affyringen og omstændighederne vil sonden passere over et punkt i Havanas havn, Santiagos havn (på Cuba) eller over Bahamaerne, og vi finder skibe, der er tildelt en af disse stationer (og kun en af dem) for flyvning af sonder til Det Ydre Rum. Set fra positionen D 2 kommer rumskibet frem på den østlige himmel ca. 20 min. efter udsendelsen fra parkeringskredsløbet for langsomt at bevæge sig over himlen. Det er muligt at spore rumskibet i 10—14 timer alt afhængig af dets bane.

Positionen D 2 tjener et yderligere formål. På længdegraden 80° W danner D 2 en nærlig sfæris med positionen for YEVPATORIYA og VLADIVOSTOK, hvilket betyder en 24 timers dækning af missionen til »Det Ydre RUM«, når det ønskes.



BOROVICHI

Flyvninger til månen med tilbagevenden til jorden.

Den bane, der første gang fulgtes af ZOND sonderne i 1968 vil blive den rute, ad hvilken russiske månemænd vil vende tilbage til jorden, hvis og når sådanne rumflyvninger vil finde sted.

Rumskibene vil blive afsendt som sædvanligt med spingsstationer i positionerne D 1 og D 2.

Ubemandede returflyvninger til månen, hvorunder der blev opsamlet »månepøver«, blev udført i 1971 og 1972. De tilbagevendende rumskibe gik ind i jordens atmosfære i en ballistisk bane over Sovjetunionen, hvilket medførte accelerationspåvirkninger på over 50 g. Men tilbagevendende ZOND rumskibe (modificerede SOYUZ rumskibe uden jordkredningsdelen) er udformede således, at de skaber opdrift, når de bevæger sig i jordens atmosfære.

Skibet ligger nøjagtigt på rumskibets »jordspor«.

Denne position kaldes på kortet M 2, og dens omtrentlige position er 03° N, 07° E.

Positionerne M 1 og M 2 beskrives som sporingspositioner for bemandede rumskibe, men de kan også anvendes til sporing af andre rumskibe, der kræver kontinuerlig aflytning og kontrol under flytningen. Et eksempel herpå vil være den lovende automatiske version af SALYUT rum-laboratoriet.



DOLINSK

Sonder til Det Ydre Rum.

Sådanne rumskibe udsendes fra et parkeringskredsløb til deres undvigelsesbane med kurs mod månen eller planeter.

Rumskibene opsendes fra TYURATAM og sendes ind i et parkeringskredsløb med en hældning på 52° i forhold til Ækvator.

Afhængig af den mission, der er planlagt, samt af solens og endemålets position startes det sidste trin af raketten et sted over Syd Atlanten, og om nødvendigt foretages dette af et springsskib lige under rumskibet.

Den position hvorfra dette sker, kaldes på kortet D 1 og dækker en betydelig del af Syd Atlanten mellem de omtrentlige positioner 45° S, 45° W og 15° S, 10° W. Området ligger dog i en betragtelig afstand fra jordkredsløbspositionen M 2.

Så snart rumskibet har forladt sit parkeringskredsløb og er sendt afsted mod sit mål, falder dets hastighed hurtigt.

Efterhånden som dets højde forøges vil dets hastighed på de nordøstlige »jordspor« aftage og slutte­lig vil jordens omdrejning føre jordens overflade hurtigere mod øst end sondens vinkelhastighed. Når dette sker, vil rumskibets »jordspor« løbe tilbage i sig selv og vandre mod vest.

Efterhånden som rumskibet vinder højde og vandrer vestover set fra jorden, udfører det sin mest kritiske manøvre efter udsendelsen fra parkeringskredsløbet. Manøvren består i at udfolde rumskibets solpaneler, orientere dets sensorer mod jorden og mod solen, samt at få dets øvrige udstyr til at fungere.

Alle disse operationer kontrolleres fra et russisk skib ved Cuba.

Denne position kaldes D 2 og ligger på omtrentlig position 28° N, 80° W.

Derfor kastes de ud i Det Ydre Rum (og taber fart) efter det første møde med jordens atmosfære, og inden de tager den endelige tur ned gennem atmosfæren.

Jordens geografi samt jordens og månens indbyrdes positioner gør det muligt at benytte to returbaner. I den sovjetiske presse kaldes disse baner henholdsvis »den Nordlige og »den Sydlige variant«.

I begge tilfælde kan rumskibet enten benytte opdriftsmetoden, der giver ca. 4—6 g eller benytte en direkte nedtur, der medfører 10—12 g.

Det første sovjetiske forsøg med en månsondes tilbagevenden var ZOND 4's. ZOND 4 forsøgte en tilbagevenden via »den Sydlige variant« over Det Indiske Ocean med et opdriftshop til sovjetisk territorium. Missionen, der fandt sted i april 1968 blev aldrig omtalt af russerne, og nogle kilder mener, at rumskibet ramte for kort og er styrtet ned i Iran eller i Aghanistan.

ZOND 5, der blev afsendt i september 1968 vendte ligeledes tilbage fra månen ad »den Sydlige variant« og foretog en ballistisk nedstigning i Det Indiske Ocean, hvor det blev samlet op af et russisk redningsskib, der lå ved position L 1, der er en position under brug af opdriftsmetoden samt en redningsposition for en ballistisk tilbagevenden.

ZOND 6 vendte i november samme år også tilbage ad »den Sydlige variant«, men ved en ændring af rumskibets tyngdepunkt kunne man benytte opdriftsmetoden, rumskibet udførte den sidste del af nedturen nær landingsområdet i Det Centrale Asien.

Tilbagevendende ad den »Nordlige variant« blev kun afprøvet af ZOND 8 i 1970. Det andet rednings-skib lå i positionen L 2 sydøst for positionen L 1, hvis position omtrentlig er 15° S, 55° E.

L 2's position er omtrentlig 40° S, 70° E.

Disse to positioner vil sandsynligvis blive anvendt igen ved et fremtidigt bemanded russisk måneprogram.



BEZHITSA

Andre positioner.

Et antal ikke nærmere fastlagte positioner i Stillehavet benyttes af sovjetiske militære springsskibe ved gennemførelsen af ICBM-forsøg i dette område samt til gennemførelsen af rumforsøg.

Disse positioner er ikke afgørende nødvendige for rumflyvningsprogrammet.

Foruden sporingsskibene KOMAROV, KOROLYOV samt GAGARIN anvendes en del ældre sporingsskibe stadig. Alle disse skibe sorterer under det russiske Videnskabernes Selskab, og skibene udfører videnskabelige undersøgelser i Atlanterhavet og i Det Indiske Ocean, hjælper ved rumfartsaktiviteter samt udfører ELINT-arbejde, når situationen tillader det.

Skibe som DOLINSK, BEZHISTA, RISTNA, AK-SAY, MORZHOVETS, NEVEL og BOROVICHI har været aktive siden 1967 ved gennemførelsen af bemandede rumflyvninger.

VASILY, GOLOVNIN, der er flagskibe for Sovjetunionens oceangående redningsflåde, har været stationeret både i L 1 og L 2.

B. G. L.

SALEDES SKREV DE

Af orlogskaptajn Poul Schriver.

Også for 100 år siden havde Marinen problemer. Efterfølgende uddrag af »Ved Aarsskiftet« bragt i T.f.S. i 1874 vidner herom:

»Altsaa: hvor stor en Deel af Skylden for de senere Aars fattige Udbytte tør man skrive paa Skjæbenens Regning, og hvormeget af den maae vi sætte paa vor egen, paa Marinens Debet-Conto?«

Og artiklen fortsætter:

»Vi indledede dette Tilbageblik med den Yttring, at det ikke var noget glædeligt eller fortrøstningsfuldt Skue, som mødte vort Øie, naar vi lod det hvile paa den sidst tilbagelagte Veilængde — hvorledes ere da Udsigterne, naar vi søge at skue fremad? Den for det oprindende Aars Gjerning bestemte Landevej har kun faaet sin nærmeste Strækning afmærket, men den Retning, hvori den gaaer, synes hverken at føre til smilende Egne eller frugtbare Landstrækninger. Saa langt Øiet rækker, ere Markerne saa nedtrådte, at ikke blot det svundne Aars Arbejde er spildt, men det ogsaa vil kræve nyt Arbejde og nye Anstregelser at bringe dem til ad Aare blot at give en tarvelig Afgrøde. Politikens klamme, usunde Taage hænger over hele egnen og spærrer Udsigten i alle Retninger.

I 1899 — før BON (bevogtning og nærforsvar) og SAAB-anlæg (selvmarkerende skydebaneanlæg for håndskydevåben) blev dagligdags ord i Søværnet — kunne man i T.f.S. for dette år i »Om Personnellets Uddannelse i vore Øvelsesskibe og Øvelserne i disse« bl. a. læse:

»Da det heldige Udfald af en Kamp mellem store Skibe nu som tidligere i Reglen vil afhænge af Kanonernes rette Benyttelse og Betjening, maa der lægges den allerstørste Vægt paa Kanonbesætningernes Indøvelse. Derimod vil der i en Krig sikkert kun rent undtagelsesvis blive Anledning til i vore Skibe at benytte Haandvaaben, og om Bord bør Øvelserne med disse indskrænkes til det mindst mulige og kun omfatte Sigteøvelser og Skydning, medens al egentlig Haandvaabeneksercits bør bortfalde.«

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i februar/marts 1974.

Historie

- Borg, E.:* Den danske marines uniformer gennem tre århundreder. Kbh. 1974. 246 s. + 7 plancher. ill. index. bibl.
- The history of the United Nations forces in the Korean War. Vol. II. Syd-Korea 1973. 812 s. ill. index. bibl.
- Jensen, Ole Lisberg:* Caritas och Constantia. Særtryk af Aktuellt från Marinmusei Vänner. Karlskrona 1972. 16 s. ill. bibl.
- Maritime forces Atlantic (CFB Esquimalt dockyard). Victoria, Br. Columbia u.å. 56 s. ill.
- Naval documents of the American Revolution. Vol. 6. Washington 1972. 1642 s. ill. index bibl.
- Rees, Thomas:* A journal of voyages and travels. Genoptryk af 1822-udgave. London 1971. 176 s.

2. verdenskrig

Finland's war years 1939—1945. Helsingfors 1973. 260 s.

Hoyt, Edwin P.: How they won the war in the Pacific. Nimitz and his admirals. New York u.å. (1974). 554 s. ill. index. bibl.

Løkkegaard, Finn: Kapløb om Danmark? Artikel i Årsskrift for Frihedsmuseets Venner 1974. Kbh. 1974. 16 s. ill.

Rohwer, J. og G. Hümmelchen: Chronology of the war at sea 1939—1945. Vol. II 1943—1945. London 1974. 650 s. ill. index.

Schuur, Heinrich m. fl.: Führungsprobleme der Marine im zweiten Weltkrieg. Freiburg 1973. 150 s. ill. bibl.

Politik

Höpker, Wolfgang: Stossrichtung Atlantik. Die Drohung aus dem Norden. Stuttgart 1973. 174 s. ill. index.

Kragh, Erik: Kommentarer til et halvt århundredes forsvarspolitik. Kbh. 1974. 100 s.

Skibe, skibbygning m. m.

Les Flottes de combat 1974. Paris 1974. 500 s. ill. index.

Hägg, Erik: Undervattensbåten. Stockholm 1914. 32 s. ill.

The Viking. Göteborg 1967. 288 s. ill. index bibl.

Strategi og taktik

Den anden form for krig. Kbh. 1973. 46 s.

Bachmann, Albert og Georges Grosjean: Zivilverteidigung. Bern 1969. 320 s. ill. index.

Freilow, B. S. L.: Varulv — vink for guerillaenheder. Kbh. 1974. 58 s. ill.

Sømandskab, navigation m. m.

Callow, Clive: Power from the sea. The search for North Sea oil and gas. London. London 1973. 190 s. ill. index.

Diverse

Borup-Nielsen, Steen m. fl.: Holdningsmålinger for menige i forsvaret. Rapport nr. 3. dupl. Kbh. 1974. 32 s.

Brorson, Christian: Moral for Krigere. Til brug i de militære Skoler. Kbh. 1807. 170 s.

Heaps, Leo: Log of the Centurion. London 1973. 264 s. ill. bibl.

Marinesange 1779—1909. 30 stk. Kbh. 1974.

Sørensen, Jens Kousgård: Danske sø- og ånavne, bd. 2. E—G. Kbh. 1973. 326 s.

Thowsen, Atle: Norsk sjøfartshistorisk forskningsfond. Bergen 1974. 40 s. ill.

**BOGANMELDELSER
OG
KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER**

Albert Bachmann og Georges Grosjean: Zivilverteidigung. Bern 1969.

Bogen er udgivet af det schweiziske Justitz- und Polizeidepartement som en håndbog i civilbeskyttelse som supplement til den »feldgraue Soldatenbuch«.

En aldeles fortrinlig håndbog, der ikke alene giver alle ønskelige vejledninger i samtlige farer for civilbefolkningen under krig og regler for beskyttelsen mod dem, indretning af beskyttelsesrum m.m., men også et kapitel om psykologisk krigsførelse. Bogens illustrationer er letfattelige og giver detaljerede vejledninger i bl. a. brandbekæmpelse og førstehjælp.

Det nævnte kapitel om psykologisk krigsførelse foreligger i dansk oversættelse:

Den anden form for krig.

ROLV forlag, Kbh. 1973, 46 s.

Dens oplæg er forestillingen om en stormagt, der søger indflydelse med senere magtovertagelse over for Schweiz. Der skal først oprettes en mindre gruppe provokatører, der følger de givne ordrer, efterhånden som situationen udvikler sig, indtil jordbunden er moden til et statskup.

Man får angivet den provokerende statsmagts overvejelser og de foranstaltninger, der skal beordres, med hvert skridt indeholdt på én af bogens sider, hvorefter de modforanstaltninger, som bør foretages, angives på den følgende side.

At den provokerende stat kunne have været NAZI-Tyskland og i dag passer på et andet europæisk land står fuldstændig klart. Der er tidligere udkommet bøger, hvor afhoppere østfra har afsløret, hvorledes spionage og infiltration tilrettelægges, og også på anden måde er befolkningen i den vestlige verden blevet advaret mod den langsomt, men støt arbejdende underminering.

»Zivilverteidigung« har fået en hurtig udbredelse i Schweiz som en alvorlig advarsel om, hvordan man skal forsvare den samfundsform, man ønsker bevaret. Man kunne erstatte »Schweiz« med næsten enhver anden vesteuropæisk stat, og dens korte og klare, meget manende informationer og anvisninger burde udbredes også herhjemme, og det kan egentlig ikke gå hurtigt nok.

»Den anden form for krig« findes i øvrigt i dag på de fleste biblioteker herhjemme.

Edwin P. Hoyt: How they won the war in the Pacific. Nimitz and his admirals.

Weybright and Talley, New York u.å. (1974).

En fremstilling af Stillehavskrigen på en ny og overskuelig måde med særlig vægt på de ledende admiraler, deres forudsætninger for en ansvarsfuld udkommando og deres indsats.

Wolfgang Höpker: Stossrichtung Atlantik. Die Drohung aus dem Norden. Seewald, Stuttgart 1973.

Höpker påviser, hvorledes Sovjet udbygger de væbnede styrker til at kunne sætte ind på NATO's flanker i stedet for eller som supplement til direkte angreb på centraleuropa.

Det er Nordatlanten og Østersøen, der har fået større vægt, og her omtales dansk forsvarsberedskab i meget lidt smigrende vendinger. Fhv. forsvarsminister Kjeld Olesens oprindelige forslag og det ikke synderligt bedre firkantede kompromis bliver fremlagt i et kapitel med titlen »Dänemark: NATO-Partner mit Vorbehalt«. Resultatet kan blive, at norske styrker må trækkes sydover fra den truede Nordkalt, at engelske styrker i større omfang må afgives til Nordsøområdet etc. Det er vel ikke nye tanker for danske befalingsmænd, men trist, at den opfattelse nu også må gå videre til større kredse.

Bogen kan stærkt anbefales som et lødigt bidrag til behandlingen af NATO-strategi.

Erik Kragh: Kommentarer til et halvt århundredes forsvarspolitik.

Nyt Nordisk Forlag, Kbh. 1974.

Et deprimerende kapitel i dansk politik er her taget op i sin helhed med kun de første år efter besættelsen som undtagelse, og end ikke der gik politikerne helhjertet ind for at give Danmark en forsvarsmæssig status, der svarede til vor strategisk udsatte beliggenhed.

Man får på prent den form for studehandel, som de taburet-klyngende politikere har ført, og stadig fører. De relativt få, der har indset nødvendigheden af, at forsvaret skal være effektivt, har af indrepolitiske årsager bøjet af for kravet, især fra to fløje, de radikale og de venstreorienterede. Det er derved en lille procentdel af den danske vælgerskare, der har været toneangivende. Når de forsvarsvenlige partier som oftest er gået med som ansvarlige for en ny og ringere forsvarslov med den begrundelse, at det så blev en vis forbedring af loven, så har de i virkeligheden ikke fulgt deres forpligtelse til at votere i overensstemmelse med deres vælgere, her som på så mange andre områder.

De fleste af de i bogen omtalte forsvarsministre får en pæn omtale som positivt indstillet over for forsvaret, endog Rasmus Hansen, men den fløj af deres parti, de repræsenterer, får intet at skulle have sagt, når spørgsmålet kommer ind på økonomien, og, hvad værre er, de stemmer imod deres overbevisning. Forsvarsdebatterne er kun et enkelt eksempel på Folketingets studehandler, men et grelt eksempel. Det er derfor befriende, at general Kragh i sin bog stiller

sagen så skarpt op. Det havde nok været endnu bedre, om generalen havde stemt nej og brudt den uærlige partidisciplin.

*Ole Lisberg Jensen, Caritas och Constantia.
Særtryk af Aktuellt från Föreningen Marinmusei
Vänner i Karlskrona 1972.*

Artiklen omhandler to svenske skibe, der i april 1676 var udsendt i Østersøen til farvandsovervågning. De blev observeret af en dansk flådeafdeling på 14 enheder under Niels Juel. De to fartøjer, der var under kommando af kommandør Pål Rump, søgte ind mod Kalmar, men blev afskåret, hvorfor de søgte ind i skærgården i nærheden af øen Utlängan. De gik helt ind på lægt vand, men de danske skibe fulgte efter, hvorfor de svenske besætninger sattes i land, og skibene søgt opbrændt. Constantia brændte op, og skroget var i årene 1970—72 et mål for en sportsdykkerklub. Derimod lykkedes det at redde Caritas, der indgik i den danske flåde.

*Finn Løkkegaard: Kapløb om Danmark.
Frihedsmuseets årsskrift 1974.*

Der er atter noget at hente i Frihedsmuseets årsskrift. Finn Løkkegaard behandler problemet om, hvorvidt Sovjet havde ønsket om at besætte Danmark i 1945. Et er givet, at Montgomery fik ordre til at presse på for at besætte Lübeck, før de russiske hære nåede frem. Det tyder på, at man fra russisk side først og fremmest ønskede at tage Berlin, men om Danmark havde særlig interesse kan heller

ikke denne artikel give et konkret svar på. Det må formentlig kunne hentes i arkiverne i Moskva.

Årsskriftet fortæller i øvrigt om stort besøg af interesserede, men det må med beklagelse konstateres, at alt for få er medlem af »Frihedsmuseets Venner«, formentlig på grund af, at der er for lidt propaganda om den side af sagen.

Thomas Rees: A journal of voyages and travels.
Cornmarket Press, London 1971.

Bogen er et optryk af originalen, der udkom i London 1822. Thomas Rees var i »The Caermarthen fusileers«, da han i april 1808 søgte over til Royal Marines. Han har, baseret på sine dagbogsoptegnelser, gengivet sine oplevelser i årene 1808 til 1817, hvor han som sergeant fik sin sidste afregning.

Den giver desværre ikke meget om det daglige liv ombord og intet om mandskabets forhold og behandling. Hans første togt var med TEMERAIRE til Østersøen i 1809, og han skildrer her en kamp med danske kanonbåde ved Romsø maj 1809, det eneste, der kan have særlig interesse for danske læsere. Hans sidste togt var til Persien og Indien, hvor han fulgte sin chef på ikke helt ufarlige ekspeditioner i land.

Heinrich Schuur m. fl.: Führungsprobleme der Marine im zweiten Weltkrieg.
Rombach, Freiburg 1973.

Bogen indeholder tre specialstudier. Heinrich Schuur skriver om »JUNO«, 4. til 6. juni 1940, Rolf

Martens om »CHARIOT«, St. Nazaire 27. og 28. marts 1942 og Wolfgang Koehler om operation »OST-FRONT« 25. til 27. december. 1943.

Der er lagt vægt på at klarlægge forudgående planlægning, den for operationerne nødvendige opklarings-tjeneste og den signalmæssige, efterretningsmæssige side under selve hændelsesforløbet.

J. Teisen.

E. BORG. Den danske marines uniformer gennem tre århundreder. 246 s. Strube 1974.

Kommandørkaptajn Borgs bog om marinens uniformer er nu udkommet, den indeholder en klar kronologisk redegørelse for uniformens udvikling fra slutningen af 1600-tallet til i dag. Hovedvægten er lagt på perioden indtil 1871. Dette år udsendtes nemlig det første egentlige uniformsreglement, hvorfor forfatteren henviser læseren til at søge yderligere viden i sådanne reglementer.

Bogen er delt, ikke delt i kapitler, men i afsnit for hver personalkategori, og inden for hvert afsnit behandles uniformens udvikling kronologisk. Denne opdeling begynder med beskrivelsen af officersuniformerne, som først indførtes i 1722. Indtil dette år havde søofficererne ganske vist båret en nogenlunde ensartet påklædning, men kun fordi materialet, som var ensartet, blev leveret som en del af aflønningen. Der var dog ikke tale om en uniform, fordi man på ingen måde af påklædningen kunne se, at den pågæl-



Søofficerer 1886 (fra venstre: premierløjtnant i tjenesteuniform (vagtschef), premierløjtnant i halvgalla, kommander i dgl. påklædning, kaptajn i jakke), tegning af Gustav Brock 1886. Illustration fra bogen.

dende tilhørte søetaten. Derimod havde underofficerer og menige båret uniformer fra slutningen af 1600-tallet og kadetterne fra 1701. At nogle officerer før 1722 på billeder er vist i en grå uniform skyldes en fejltagelse. Det kan dog tænkes, at nogle søofficerer har anvendt deres grå kadetuniform efter udnævnelsen til officerer, hvilket kunne være årsagen til fejltagelsen.

De næste afsnit omhandler generaladjudanter, adjudanter hos kongen, månedsløjtnanter og reserveofficerer. Derefter beskrives kadetuniformens udvikling. Dette afsnit fortæller samtidigt meget om søofficersskolens udvikling og kadetternes økonomiske bekymringer. Det er interessant at se, at kaptajn Sneedorff, som chef for Akademiet, allerede i 1797 gjorde Admiralitetet opmærksom på hvide uniformers uhensigtsmæssighed.

Maskinkorpsets uniformer fra indførelsen af dampskibe i 1824 behandles relativt kort efterfulgt af afsnit om intendanturkorps, lægekorps, civile embedsmænd m. fl.

Divisionerne og håndværksstokken har fået et afsnit for sig. Disse blev i 1856 ophævet og indgik i artillerikorpsset, matroskorpsset og håndværkerkorpsset. Fra 1856 behandles derefter de forskellige underofficersgrupper med overgangen til kvartermesterordningen, specialofficersordningen og endelig den i dag gældende B-officersordning. Det næstsidste kapitel omhandler de faste menige og værnepligtige, og til slut kommenterer forfatteren anvendelsen af uniformsbilleder i forbindelse med kildemateriale. Han

påviser specielt, hvorledes man har mulighed for at konstatere fejl, når man kender periodens uniform. Dels kan man konstatere en forkert datering af et billede, dels kan man, når det vides at datoen er korrekt, konstatere, at kunstneren har anvendt f. eks. sin egen tids uniform i stedet for den originale.

Bogen er gennemillustreret således at de fleste uniformsbeskrivelser ledsages af et farvelagt eksempel på uniformen.

Når bogen læses fra ende til anden, vil læseren hurtigt blive træt af den opremsende form med årstallene skrevet i venstre margin. Der er mange notehenvisninger, og noterne er inddelt efter afsnittene og bringes bagest i bogen. Officersafsnittet er let læst, fordi billederne hele tiden følger teksten, og det derfor kun er nødvendigt at blade om til noterne. Derimod vanskeliggøres gennemlæsningen af de øvrige afsnit, specielt kadetafsnittet, fordi man både skal blade frem til noterne og tilbage for at se billederne. Det skyldes, at en del af illustrationerne gengiver flere personkategorier. Det kunne have været ønskeligt med fodnoter i stedet. Det er måske forkert at kritisere bogen for disse ting, fordi bogen er beregnet som en opslagsbog. Som sådan kan man meget let finde både det rigtige afsnit og årstal på grund af den meget klare opdeling. Der er ingen tvivl om, at et opslag i bogen vil påvirke til at læse mere end det opsøgte materiale, fordi man uden tvivl vil blive fanget af beskrivelsen og ikke standse med blot et par siders læsning.

Før denne anmeldelse blev skrevet blev jeg af

kommandørkaptajn Teisen, Marinens Bibliotek, gjort opmærksom på den norske kommandørkaptajn Olafsens værk: »Uniformene i vår marine fra ca. 1700 til nåtiden med 111 tildels håndfarvete tegninger, fotografier og skisser«.

Bogen beskriver selvfølgelig den norsk-danske uniform, men slutter med de rent norske uniformer.

Dette værk nåede aldrig at blive udgivet, det blev afsluttet i 1958, og 50 maskinskrevne, håndkolorede eksemplarer blev produceret, hvoraf Marinens Bibliotek har eet. Forfatteren har i dette værk gjort opmærksom på problemerne med udgivelsen nemlig ca. kr. 35.000, som han ikke kunne finde i Norge. Kommandørkaptajn Olafsen gør ligesom kommandørkaptajn Borg opmærksom på, at et uniformsreglement for officerer først kom frem i 1722, men på den anden side beskriver han i modsætning til Borgs værk de grå uniformer før 1722 meget nøje, selv om de var efterligninger af hærens uniformer.

Hvis man er interesseret i uniformsudviklingen, er kommandørkaptajn Borgs bog et uundværligt kilde-materiale, men også for enhver, som er interesseret i vort Søværns historie, er bogen nyttig læsning. I en tid, hvor debatten om vore uniformer stadig er aktuel, kan det være værdifuldt at studere begrundelserne for ændringer af uniformerne, man kan finde mange forskellige. Ofte har det i modsætning til i dag været ønsket om pynt, som et tegn på værdighed, pynt som ofte blev fjernet når landets økonomi dikterede det. Til andre tider har det været problemet at kendetegne Søværnet og at kunne repræsentere Søværnet på værdig vis, eller muligvis for at opnå

accept i udlandet. Personnellets personlige økonomi betød langt mere i forhold til uniformsindkøbet tidligere, dette gjaldt såvel for officerer som menige.

red.



Chef for Regnskabsvæsenet, galla, viceadmiral, kappe 1886.
Tegning af Gustav Brock. Illustration fra bogen,

MARINENS FLYVEVÆSEN

Af kommandør G. de Lichtenberg



Premierlieutenant G. de Lichtenberg.

Tilkommanderet Luftmarinestationen som elev, maj 1918.

Certifikat nr. 19 den 26. februar 1919, udnævnt til Flyvebådsfører og gjorde tjeneste ved Marinens Flyvevæsen til maj 1923.

Indledning.



Den 15. septbr. 1923 blev Marinens Flyvevæsen en selvstændig institution under Marineministeriet med egen chef, der fik en hidtil uset udstrakt kompetance.

I denne post samledes administration og forvaltning, kommando-myndighed, jurisdiktionsmyndighed som rettergangschef samt militært, teknisk og økonomisk an-

svar med eget budget, og da Orlogsværftet («Holmen») ved søværnsloven af 1922 var blevet delt i Flådestationen og det egentlige Orlogsværft — det sidste med en civil direktør — blev det nye orlogsværft Flyvæsenets hovedleverandør af flyvemaskiner under indseende af Flyvæsenets tekniske tilsyn — en organisationsform, som blev til stor gavn for den sømilitære lufttjenestes videre udvikling.

Man kan med rette sige, at 15. september 1923 var en afgørende dag i Luftmarinens historie.

Men hvorledes med tiden forud?

Det kgl. aeronautiske selskab.

Udgangspunktet må være »Det kgl. aeronautiske selskab«, thi blandt dets stiftere og de mænd, som fra 1909 førte det frem, fandtes et meget stort antal af Flådens officerer.

Det formenes også, at Marineministeriet var den første autoritet herhjemme, der for alvor tog flyvesagen i sin hånd, og at marinens interesse for denne sag havde vakt sympati i hele landet.

I august 1910 anmoder Marinemisteriet det aeronautiske selskab om at undersøge, hvorledes flyveuddannelse af Flådens personel kan ske, og efter oplysning herom, og efter at den kommanderende admiral havde indsendt udkast til bestemmelser for denne uddannelse, beordrede Marineministeriet den 14. december 1911 premierløjtnant Ullidt til tilsynsførende med uddannelsen, og premierløjtnanterne Laub og Christiansen samt underbådsmænd Janus Sørensen til uddannelse på et »Berg og Storm«-monoplan.



Berg & Storm Monoplan.

Uddannelsen blev underlagt chefen for den flydende Defension, og senere i oktober 1912 underlagt chefen for Flådens Stab.

Af omtalte 3 mænd lever Janus Sørensen endnu.

14. december 1911 er Marinens Flyveskoles' oprindelsesdato.

Premierløjtnant Ullidtz, som var medstifter af det aeronautiske selskab, fik sin uddannelse hos Robert Svendsen på dennes »Henri Farman«-maskine, og efter hans sidste certifikat-flyvning i marts 1912, blev maskinen købt af generalkonsul Ludvigsen, og under navnet »Glenten« blev den skænket til Marineministeriet, som den 25. marts 1912 lod den gå i regnskab ved Orlogsværftets Bådeværft.

Marinen havde nu et Flyvevæsen.

Nye flyvebåde.

Ved den offervilje og interesse, der vistes marineflyvningen fra privatpersoners side, blev der efter et opråb fra en kreds af 12 mand — heraf var 9 søofficerer — indsamlet 43.000 kr., hvoraf 7.000 kr. kom fra Danske Kvinders Forsvarsforening.



-GLENTEN-

For disse penge blev der i Paris indkøbt 2 flyvebåde af Donnet-Leveque typen, der under navnene »Maagen« og »Ternen« blev modtaget i april 1913.

De to flyvebåde blev installeret i et telt og en lille hangar på Kløvermarkens NE-lige hjørne, og ad en bro blev de på vogne kørt ud over det læge vand til den grænse, hvor bådene altid kunne flyde ved lavvande.

Placering og arrangementet hermed har foranlediget chefen for Flådestaben - kommandør T. V. Garde — til i en skrivelse af 24. april 1913 til Marineministeriet at anføre bl. a.: »På grund af den ringe dybde og den bløde bund udfor stranden ved Krudttårnsvejen, er det forbundet med nogen vanskelighed, at få flyvebådene i vandet på dette sted, men indtil vi-

dere anser jeg dog for rettest at afholde øvelserne i dette ganske ubefærdede farvand, idet det er nødvendigt at gå frem med stor forsigtighed ved indflyvningen på grund af flyvebådernes uvant store hurtighed . . . » (fremhævet af forf.) — hastigheden var dengang 60 km/t.



Donnet-Leveque »MAAGEN«

Luftmarinestationen.

Under disse forhold og på dette sted ude på Kløvermarken arbejdedes der videre de 2 næste år, indtil marineflyvningen — den 20. april 1915 — flyttede til den opfyldte grund syd for Refshaleøen, hvor Luftmarinestationen og dens virke gennem de næste 25 år gik en rig opblomstring i møde.

Der blev anlagt hangarer — som i tidens løb voksede i størrelse og antal — værksteder, beboelsesrum for personel, administrationsbygning m. v. En gravet rende blev ført ud fra det cementerede slæbested, for at der altid kunne være tilstrækkelig vanddybde.



Luftmarinestationen.

Under denne udgravning fandt man ikke så få kanonkugler af jern fra slaget på Reden 1801.

Sommeren 1913 var særdeles gunstig for marineflyvningen, og det er al ære værd, at man på det tidspunkt ejede 2 landmaskiner — til skolebrug — og 2 flyvebåde, men i efteråret 1913 gav Marinen for flyvningens sag sit første offer med dødelig udgang.

Den 2. oktober havde Ulrich Birk — ansat af Marineministeriet som marineflyver — et styrt på Kløvermarken. Han døde få dage efter, hvorimod hans passager, premierløjtnant Thiele, slap uskadt.

Udvikling under 1. verdenskrig.

Men arbejdet gik videre, og i vinteren 1913-14 og foråret 1914 blev premierløjtnanterne Hoek og Laub uddannet i Frankrig, således at marineflyvningen — med det til rådighed stående materiel — stod klar til at kunne løse de opgaver, som marinens Overkommando stillede allerede den første dag, da verdenskrigen brød ud i 1914.

Ulykke paa Flyvepladsen.

Ulrik Birch kommer alvorligt tilskade.

Begge Ben brækkede.

Hidtil har vi herhjemme været forsynet med alvorlige Flyveulykker. Vel er det hænder, at en Flyver er styrtet ned ved Landing eller at han er kørt mod Barriere o. lign. men selv om velkommende Flyver har faaet nogle Skrammer, har de dog ikke været af alvorlig Natur.

Igaar er der imidlertid desværre indtraadt en endog meget alvorlig Ulykke, idet den slynke og sympatiske Marineflyver Ulrik Birch er styrtet ned og er bleven hævet kvæstet.

Paa Flyvepladsen arbejdede igaar saa vel Hærens som Marinens Flyveskole. Medens Premierløjtnant Ussing foretog nogle Ture med et af Farman-Aeroplanerne, arbejdede Marinens Flyveskole i to Hold, saaledes at Premierløjtnanterne Ullidtz og Høeck paa et Par af Flyverne var optagne af Flyvningerne med Hydroaeroplanerne, medens Ulrik Birch skulde fungere som Lærer for de nye Flyvelever, Premierløjtnanterne Jensen og Thiele, der skulde op med Aeroplanet „Orni-ten“.

Ulykken sker.

Efter at Ulrik Birch havde fløjet et Par Ture med denne Maskine, tog han Premierløjtnant Thiele med som Passager, og kort efter Opstigningen med ham skete Ulykken. Da han vilde gaa ned i en Glidflugt ude ved Strankanten, tog den ene Vingefat i Grønsværet og i næste Sekund indtraf Katastrofen. Maskinen slog en Kulbolte og begravede Flyverne under sig. Passageren, Premierløjtnant Thiele, fik Tid til at springe saa meget tilside, at Maskinens tungere Dele ikke vræltede over ham, medens de tillønde Flyvero og Mekanikere fandt Birch liggende under den tunge Motor, fra hvilken man dog snart fik ham befriet for derefter at bære ham ud af den Ruinhob. Aeroplanet var forvandet til.

Birch var ganske vild, da han blev trukket frem, hvilket jo kunde lyde paa en Hjernerystelse. Han raabte „Slan mig ihjel, jeg dør alligevel“, og han var ganske ude af sig selv.

Man saa straks, at han var meget hævet kvæstet. Tilsynsladende var begge Benene brækkede og Ryggen læderet, ligesom han bar Mærker af Slag forskellige Steder.

Saa hurtigt som muligt rekvireredes Redningskorpsets Automobilambulanc, i hvilken den saarede Flyver varsomt anbragtes. Premierløjtnanterne Laub og Ussing kørte med Ambulancvognen til Rigshospitalet, hvor Birch straks toges under Behandling.

Sammesteds hen kørte i et Automobil Premierløjtnant Thiele, der klagede over Smerter i det ene Ben, men som ved et Vidunder syntes at være sluppet ontrent uskadt.

Paa Hospitalet.

Ved Lægeundersøgelsen paa Hospitalet konstateredes det snart, at Birch, som formodet, havde brækket begge Ben, og at det ene Brud var et meget alvorligt saabent Brud. Endvidere havde han faaet et Ben i venstre Arm brækket, og rundt om paa Kroppen, navnlig paa Bryst og Ryg, havde han alvorlige Kontusioner. Hans Tilstand erklæredes straks for meget betænkelig, men Lægerne nærrede dog Haab om, at han vil slippe nogenlunde over Katastrofen.

Paa Flyvepladsen.

Den uhyggelige Ulykke gjorde naturligvis stærkt Indtryk paa alle, der opholdt sig paa Flyvepladsen, ikke mindst paa Flyverne, der saa deres skattede Lærer saa frygtelig lemlæstet. Det siger sig selv, at alle Maskinærstraks blev trukket ind i Hangarerne, og Flyverne forlod snart i trykket Stemning Flyvepladsen.

Det varede ikke længe, før den sorgelige Nyhed fra Flyvepladsen spredtes i Byen, hvor den Ulykke, der var overgaaet den sympatiske Flyver, vakte den dybeste Medfølelse med ham og hans unge Hustru.

At dette kunne lade sig gøre, skyldtes i aller højeste grad, at marinens ledelse med fremsynethed havde haft forståelsen af, marineflyvningens betydning under en fremtidig krigssituation.

Således bør nævnes viceadmiral Kofoed-Hansen og dennes stabschef, kaptajn Wenck samt direktøren i Marineministeriet, admiral Jøncke og chefen for Marinestaben, kommandør T. V. Garde.

En skelsættende begivenhed var det, da viceadmiralen med stabschef under inspektion af 1. eskadren den 13. april 1915 lod sig flyve ud til standerskibet i 2 flyvebåde. Et udmærket eksempel på, at admiralen ønskede at understrege overfor befalingsmandskorpset, at marineflyvningen var noget, man fra nu af skulle regne med, men samtidig har admiralen sikkert ønsket at vise sin anerkendelse overfor de få mennesker, der i disse år havde udført et modigt, dygtigt og energisk pionerarbejde til gavn for sagen og dermed skabt muligheden og baggrunden for, at marinens Overkommando ved krigens udbrud kunne beordre daglig luftrekognoscering i Sundet - specielt sydlige del —, hvor tysk flådeaktivitet (mineudlægning) fandt sted.

Senere blev disse opgaver med overvågning af dansk søterritorium udvidet med rekognoscering op i Kattegat, og i sommeren 1916 til observation af Storebælt med station for flyvebådene på Slipshavn. Gennem disse daglige flyvninger fik man et ganske godt overblik over, hvad der foregik indenfor disse farvande.

Men med dette voksende arbejde øgedes også kravene til personel og materiel. Det var derfor et sær-

ligt føleligt tab, at premierløjtnant Hoek den 27. juli 1915 styrtede ned med »Maagen III«. Ved udretning efter et stejlt dyk brød maskinen sammen og styrtede i vandet. Kaptajn H. Münter var med som passager. Begge omkom.

Efter dette tidspunkt var der kun 2 flyvere og 2 maskiner til rådighed for marinens flyvevæsen, og personelmæssigt set gik det kun langsomt med at skaffe fornyelse, for med 70 skibe under vimpel var der mere end brug nok for alle befalingsmænd i søtjenesten.

Først i 1916 lysnede det med en kapacitet på 5 flyvere og 5 elever, hvilket man var kommet op på ved at uddanne reserveofficerer, styrmand, som på grund af den uindskrænkede ubådskrig ikke kom ud at sejle, og derfor under aftjening af værnepligten tog uddannelsen med til reserveløjtnant i marinen.

Flyveskolen kom også ind i mere og mere faste linier for uddannelsen, der efterhånden blev udvidet med militære øvelser i rekylgeværskydning, bombekastning, radiotelegrafi og samarbejde med egne ubåde eller dækning af overfladeskibe mod ubådsangreb.

Orlogsværftets indsats, teknisk personel.

Alt dette forlangte ret naturligt, at der var mulighed for forøgelse og vedligeholdelse af materiellet. I særlig grad gjorde det sig gældende ved 1. verdenskrigs udbrud, hvor man blev henvist til udelukkende at være selvforsynende — og her kommer Orlogsværftet ind.

Daværende værftsingeniør H. P. Christensen (senere direktør for Helsingør skibsværft) var levende interesseret i at bygge en god dansk flyvebådstype og viste stort konstruktivt mod ved at løse denne opgave, som iøvrigt var betinget af den videnskabelige, tekniske og håndværksmæssige dygtighed, som værftet rådede over, og i efteråret 1914 leverede Orlogsværftet den første selvkonstruerede og selvbyggede flyvebåd med 80 HK Gnome motor.



Flyvebåd nr. 3.

Denne flyvebåd og mange derefter fik betegnelsen »Maagen-typen«.

Men også motorfremstillingen blev taget op, og i november 1915 leveredes en flyvebåd med dansk ro-

terende Gnome-motor, fremstillet på Orlogsværftet under værftingeniør Korbings (senere direktør for Det forenede Dampskibsselskab) særlige tilsyn. Senere gik man videre med stationære vandkølede 100 HK motorer af Curtiss-typen samt 160 HK motorer af Benz-typen.

Dette var absolut påkrævet for efterhånden som materiellet blev forøget og flyvernes antal udvidet, var det nødvendigt at skabe bedre system i den daglige drift. Nødlandinger på grund af driftsforstyrrelser ved motoren var stadig ofte forekommende, hvilket måtte tilskrives dels, at materiellet selvfølgelig ikke var fuldkomment, men dels også, at eftersyn af motorer og udskiftning af motordele endnu ikke var kommet ind i et fast og hensigtsmæssigt spor. Det blev derfor af afgørende betydning at marineingeniør M. Eskildsen og et antal unge maskinister fra flådens gamle fortrinlige elevskole i Søkvæsthuset i løbet af 1918 blev tilkommanderet Luftmarinestationen.

Ingeniør Eskildsen, der med sit tilbunds gående kendskab til motorers pasning og drift fra undervandsbådene og med sin jyske stærke ansvarsfølelse og omhyggelighed i sit arbejde, forstod at sætte Luftmarinestationens tekniske tjeneste i system, og han blev en god leder for de unge maskinister, hvis grundlæggende arbejde blev fundamentalt for virksomheden i mange år fremover. Han fik efterhånden indenfor flyvningen forskellige tillidshverv, og endte som leder af Statens luftfartstekniske Tilsyn.

(Se fodnote næste side).



Undermaskinmester H. Kallehaug
med Curtissbåden.



Undermaskinmester P. Schleimann
med H.M.I.

Det var ikke tilstrækkeligt blot at kunne reparere en havareret motor eller give den et almindeligt eftersyn. Der måtte helt anderledes efterprøvning af motorerne til for at kunne sikre en pålidelig effektivitet, hvortil krævedes, at motorerne og deres installationer prøvedes på jorden — på prøvestand — inden de blev sat ind i luftfartøjerne.

Den tekniske side i dette arbejde måtte være absolut i orden. Der skete alt for mange styrt med dødelig udgang. Alene i foråret 1918 var der et tab på 4 menneskeliv. At 2 af disse styrt, sammen med et

FODNOTE:

Undermaskinmestrene Kallehaug og Schleimann gik ved Flygevåbnets oprettelser over i dette, hvor de begge avancerede til kommandørkaptajner og gjorde et dygtigt og fortjenstfuldt arbejde i Flygevåbnets Materielinspektion. Undermaskinmester Johannes Nielsen (se side 213) gik ud af den militære tjeneste ved Marinens Flygevæsens nedlæggelse, og kom ind i Esso, hvor han blev firmaets repræsentant ved benzin- og olieleverancer i Kastrup lufthavn.



Ingeniør M. P. Eskildsen.

stjrt ved Hærens Flyvetropper, faldt på 3 mandage i træk, var lige ved at gøre mandagen til en uheldig dag for elevflyvning.

Dette medførte dog, at der den 20. juni 1918 blev nedsat en kommission til undersøgelse af årsag og virkning, idet disse stjrt i visse tilfælde formentlig skyldtes for lidt trækraft under manøvrer, hvad der

FODNOTE:

Når en maskine kommer under sin flyvefart, vil den falde gennem luften, idet den står ned omtrent på næsen og drejer om sin længdeakse - dette er et »spinn«.

For at få den ud igen af den roterende bevægelse skal man lægge pinden frem (dvs. gå mere på næsen for at øge farten), sideroret midtskibs og balanceklapperne lagt modsat drejet. Trækker man pinden tilbage for at få næsen op, »spinner« den blot bedre og hurtigere. Man skal altså gøre det modsatte af, hvad man egentlig tænker sig burde være det rigtige.

er resulteret i, at maskinen er gået ind i et spinn«.

Kunne »spinn« imødegås — eventuelt elimineres?

Ja, det var kommissionen meget interesseret i, og man fik den tanke, at flyvebådens slanke og ret lange forparti måske var medvirkende til, at de for let kom i »spinn«, og om det ville være bedre, hvis bådene var mere stumpnæsedede.



Flyvebåd nr. 14 med det lange forparti. En lodret streg angiver den påtænkte afkortning.

På foranledning heraf, blev de til bygning projekterede skolebåde — »MAAGEN« 8 og 9 afkortet i næsen og samtidig gjort lidt bredere over skrogets forparti.

Nr. 8 blev afleveret tidligt i foråret 1920 og var i virkeligheden en aldeles fortrinlig båd, der med en

100 HK O.V. motor havde både fartoverskud og strålende flyveegenskaber — men hvor kunne den »spinne« — ja, noget så dejligt.

En amerikansk krigsflyver tog den op en dag og viste, hvad den duede til. Desværre forulykkede den den 20. maj 1920 under lav flyvning over spejlblankt vand ved at tage vandet og tørne rundt. Føreren, reserveløjtnant Abrahamsen, omkom.

3 år senere kom kommissionsbetænkningen i bogform, men da var tiden forlængst løbet fra den.

Selv om der i løbet af sommeren og efteråret 1918 var fuld aktivitet på Luftmarinestationen med skoleuddannelse og øvelser i den udstrækning, det lod sig gøre, var der alligevel en fornemmelse af træghed eller træthed — det ligesom lå i luften. Slidte motorer med mange nødlandinger, krigen gik mod sin afslutning med deraf følgende indskrænkninger af militært beredskab.

Man hørte om den enorme udvikling på flyvevåbnets område, som krigen havde medført, og her gik vi endnu med vore tunge og langsomtgående flyvebåde, middelmådigt armeret med rekylgeværer med begrænset skydefrihed og 4 stk. 7 kg bomber — det var nedslående, men der var intet andet at gøre end at væbne sig med tålmodighed og se, hvad fremtiden ville byde på.

Postflyvningen.

Men det gærede også andre steder end indenfor de militære flyveområder. Ude i befolkningen vågnede interessen for flyvning, og pressen gik kraftigt ind



Rekylgeværintallation.

for flyvningens anvendelse i offentlighedens tjeneste gennem post- og passagerbefordring.

Mange mennesker blev udspurgt og udtalte sig, dagen efter diskuteret, kommenteret, dementeret. Men det røre, der stod om sagen konkluderede dog i, at hærens flyvere skulle tage de landværts ruter og marineflyverne de søværts, men det stærke krav fra pressens side om at afholde forsøg, foranledigede Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsen til at forespørge oberst Koch — chef for Hærens Flyvetropper, hvad en morgenpostrute København, Fredericia, Århus og Ålborg for udbringelse samme dag, ville koste.

Med oberstens velkendte omhyggelighed for at få alt med og belyst — som om det var en klargøring til en 2-årig ekspedition til Østgrønland — oplyste han, at anlægsudgifter ville beløbe sig til 234.000 kr. og daglig drift til 11.000 kr.

Dette faldt generaldirektøren noget for brystet — det var mange penge at anvende på noget så ukendt og usikkert — og så tilføjede han: »der går et fortrinligt og udmærket tog fra København hver aften kl. 10,00, medbringende post til Odense, Fredericia, Århus, Randers og Ålborg til udbringelse næste morgen«.

Dermed blev spørgsmålet fra den side stillet i bero, men det vigtigste var dog, at Ministeriet for offentlige Arbejder havde taget sagen i sin hånd og besluttede den 15. juni 1918 at nedsætte et udvalg for at undersøge, om det måtte være muligt allerede på indeværende tidspunkt at benytte luftfartøjer i den civile samfærdsels tjeneste og med deraf følgende retsregler for passagerer og gods.

Da udvalget måtte anse det for ønskeligt, at der blev foretaget nogle forsøgsflyvninger, blev der på ministeriets budget stillet midler til rådighed for prøvepostflyvninger mellem København og Stege, og den 14. juni 1919 stod der en kort notits i Kalundborg Dagblad: *Nu begynder postflyvningerne. Postvæsenet disponerer over 5 hydroplaner (Friederichshafen). De kan medføre 20 kg last og kan flyve 5¹/₂ time. Maskinerne skal føres af marineflyverne under premierløjtnant Grandjeans ledelse.*

Pressen havde fået sit ønske opfyldt.

Men hvorfor netop Stege?

Jo, det var den by i Danmark, som fik sin daglige københavnerpost sidst, og alt for store distancer var man ikke interesserede i.

I slutningen af maj 1919 ankom 5 hydroplaner af type FF 49 med 220 HK »Benz«-motor til Luftma-



Postflyverens ankomst på stranden nord for Stege. (Friedrichshafen 33 indsat).
 rinestationen, og fra 25/6 til 25/8 1919 gennemførtes en daglig postflyvning København—Stege retur.

Af 61 ture blev 59 gennemført. I et tilfælde kæn-trede maskinen på vandet ved Stege — hård kuling under manøvre mellem bundgarnspæle for at komme til stranden. I et andet tilfælde vendte flyveren om på halvvejen — hård kuling.

Iøvrigt var vejrforholdene således: 20 dage med vindstyrke 12—18 m/sek. (st. kuling), 22 dage med 7 m/sek. (uroligt), 9 dage med regn, 5 dage med stille og 4 dage med tåge.

Rapporten som jo skulle indeholde oplysninger om erfaringer til brug for fremtidig indenrigsflyvning var på 6 linier — den indeholdt i virkeligheden kun meddelelse om, at forsøget var gjort som berammet.

Men forsøget havde dog givet bevis for, at luftfar-tøjet kunne udføre regelmæssig rutebeflyvning, og den gav som helhed befolkningen et beroligende ind-

tryk om flyvning i almindelighed og tilstanden ved marinens flyvevæsen i særdeleshed.

Man fortalte, at folk i Dragør stillede deres ure, når Stegeflyveren passerede.

Det blev iøvrigt indledningen til de mange senere opgaver, som Luftmarinen tog op for at samle erfaring til gavn for dansk luftfart som helhed.

For marineflyvningen blev det en afgørende milepæl.

Fra det øjeblik de 5 Friederichshafen-maskiner kom til Luftmarinestationen blev der sat et afgørende skel mellem fortidens personlige pionerindsats og fremtidens rivende udvikling med flyvningen som noget naturligt dagligdags.

De gamle veltjente flyvebåde, der engang havde stået som indbegrebet af høj kvalitet, kom ikke mere i luften — udover de 2 relativt nye skolebåde nr. 8 og 9, som stadig blev brugt til træning af elever.

Man indstillede sig hurtigt på de nye maskiners driftssikkerhed, og tiden fremover taler da også i journalerne sit tydelige sprog om træning i langture eller om eftersøgning af drivende miner hvorsomhelst og nårsomhelst.

Nye opgaver.

Som før nævnt kom der mange opgaver til de nye maskiner. Men langdistanceflyvningerne krævede forbedret kommunikationsmuligheder. Bedre radio-

FODNOTE:

Midler stillet til rådighed af ministeriet for offentlige arbejder for Stegeflyvningen:

Anskaffelse:	kr. 300.000
Hangar:	kr. 120.000
Drift:	kr. 100.000

materiel blev anskaffet og indbygget, og brevduer blev anvendt og trænet. Kort sagt, ved Marinens Flyvevæsen mærkede man ikke mere noget til træthed eller gåen i dvale på grund af de fire krigsår — tværtimod. Der var tanker og planer nok om opbygning for årene fremover, men først og fremmest skulle flyveuddannelsen gøres tiptop svarende til tidens krav.

3 premierløjtnanter og 1 reserveløjtnant blev i september 1919 sendt til England og på flyveskolen ved Opavon uddannet på Avroskolemaskiner. I april 1920 gik de tre premierløjtnanter videre til uddannelse på »Bristol Fighter« og derefter på flyvebåde i Felixstowe. Samtidig fik de til opgave at samle stof til lærebog i praktisk flyvning, skydning fra luftfartøjer og bombekastning.

På samme tid blev premierløjtnant P. Scheibel i England uddannet i luftnavigation og meteorologi.

I juli 1920 fløj 2 Friederichshafen-maskiner til England (Felixstowe) for at »vise flaget« i luften i fremmede havne, men samtidig for at kunne besøge en stor flyve- og luftfartsudstilling i London.

Udtur 13. juli. Samlet flyvetid 12 timer 15 min. med overnatning i Texel, Holland — hård vestlig kuling. Hjemtur 25. juli, direkte til København, 7 timer 35 min., storm fra vest.

Det var første gang, danske flyvere passerede Nordsøen, og var dengang ikke så lidt opsigtsvækkende.

Under opholdet i England fik de danske flyvere lejlighed til at prøve forskelligt nyt materiel. Således i Felixstowe de store FF2 flyvebåde, samt nede i



Hjemkomst fra Englandflyvning. Fra venstre premierløjtnant Schelbel, premierløjtnant de Lichtenberg, reserveløjtnant Just-Rasmussen og undermaskinmester Johannes Nielsen.

Portsmouth den 1-motorede »Gosport« flyvebåd, som havde været meget anvendt i rekognoscering i Kanalen under krigen.

Det var en udmærket båd, og den lignede meget vores flyvebåde nr. 8 og 9, stumpnæsede og bredbovede men noget større. Chefen for Norges Marineflyvevæsen roste meget dens flyveegenskaber men indrømmede, at den var for lille til Atlanterhavet og Nordsøen i dårligt vejr.

I efteråret 1920 kom de 3 hjem fra uddannelsen i England. 6 Avro-skolemaskiner med reservedele blev anskaffet, og i januar 1921 startede et nyt hold elever på den praktiske flyvning, der blev grundskole for uddannelsen årene fremover. Marinens flyvevæsen havde nu fået et godt fodfæste med den mest moderne og bedst mulige flyveruddannelse.

Fremmede besøg på Luftmarinestationen.

Men årene efter krigen bragte også på anden måde ny og frisk luft under vingerne.

Mange udenlandske luftfartøjer kom hertil, — deraf ikke så få søluftfartøjer, og da Luftmarinestationen var det eneste sted, hvor der kunne ydes en vis service med tankning og eftersyn, blev denne altid anløbet.

I sommeren 1920 anløb således 133 fremmede maskiner stationen, heraf: 24 danske, 5 svenske, 8 norske, 1 hollandsk, 88 tyske, 3 italienske, 2 engelske og 2 amerikanske, hvad der medførte, at Luftmarinestationen måtte omstilles til også at kunne betjene offentlig lufttrafik — ikke alene med tankning og

eftersyn, men også med toldklarering og politieftersyn, såvel dag som nat.

Blandt ovennævnte besøg er der 2 mænd og deres maskiner, jeg gerne vil bringe i erindring.

Den ene var dansk-amerikaneren John Larsen, der kom hertil i foråret 1920 i sin egen Curtiss-båd (samlet i Norge). Han var en djærv type, som der gik mange morsomme historier om, og med Luftmarinestationen som basis fløj han Europa rundt for at se på luftfartøjstyper til brug for ruteflyvning.

Da han om efteråret kom sidste gang til stationen, lod han sin flyvebåd stå og sagde på sit gode jyske sprog: *»de æ it te staten, men te jer flyv're a gi'r min båd«*.



John Larsens Curtissbåd.

Båden, der var bombestærk (bygget af mahogni) blev taget i regnskab ved Orlogsværftet og gjorde i mange år fortrinlig nytte som øvelsesbåd.

Den anden, der er værd at huske, var direktør H.

Tolstrup (een af civilflyvningens pionerer), der kom med sin Hansa-Brandenburg Eindecker. Efter mange flyvninger herhjemme og i udlandet, blev hans maskine overtaget af Marinen, blev kopieret og fra 1921—1927 leverede bådværftet et stort antal af disse maskiner, som var aldeles fortrinlige. Det var gode rekognoceringsmaskiner med stor manøvreevne, god skydefrihed for rekylgeværet og fri udsigt — men for små. De fik navnet H.M.I. og et nummer (se fodnote).

»Efterretninger for Luftfarende« — i lighed med »Efterretninger for Søfarende« — udkommer med første hæfte den 21. april 1920. Fyr og fyrskibe får meldepligt vedrørende luftfartøjers passage.

Foruden anløb af fremmede maskiner, kom der også besøg af repræsentanter for udenlandske firmaer, der jo gerne skulle se at få afsat deres overskud af krigsmateriel lige fra flydragter, radiomateriel, rekylgeværer, bombesigter, fly-fotoapparater til faldskærme. Dette sidste havde længe haft sin interesse med henblik på fremtiden, og efter en forevisning — oktober 1920 af major Lees med miss Boyden som udspringer —, sprang kaptainløjtnant Thiele og premierløjtnant Ole Andersen med landing i vandet ud for Luftmarinestationen — som de første danske.

FODNOTE:

F.B.I	Flyvebåd I	Maagen-typen
F.B.II	Nr. 27	Curtiss-båden
H.M.I	Hydro Monoplan I	Brandenburg Eindecker
H.M.II	Hydro Monoplan II	Heinkel
H.B.I	Hydro Biplan I	bygget Orlogsværftet
H.B.II	Hydro Biplan II	Friedrichshafen
H.B.III	Hydro Biplan III	Dantorp - Torpedoplan
L.B.I	Land Biplan I	Avroe - Skolemaskiner
L.B.II	Land Biplan II	Dankok - Jager
L.B.	Land Biplan	Nimrod - Jager

Premierløjtnant Victor gennemgik straks et kursus i pakning og behandling af faldskærm, men det var dog først i 1925, at spørgsmålet om faldskærmes sikre funktionering og hensigtsmæssige anbringelse var så vidt løst, at personellet altid skulle bære faldskærm under lufttjeneste.

Kort sagt, det blev en levende og summende tid på Luftmarinestationen — et sted, hvor der skete noget, og hvor der hele tiden kom og gik fremmede mennesker. Hertil kom, at de daglige militære øvelser til træning af personellet gik deres gang med radioøvelser, træning af brevdUER, skydning med rekylgevær, øvelse i bombekast, eftersøgning af drivende miner eller forliste torpedoer samt øvelser med eskadrens skibe mod neddykkede ubåde.

Besøg i provinsen.

Ved siden heraf var der ind imellem distanceflyvning med besøg i forskellige provinsbyer. Dette såvel for træning af personellet, men i allerhøjeste grad for at »vise flaget« og for at give folk ude omkring kendskab og tillid til flyvning i almindelighed og kendskab til, hvad Marinens Flyvevæsen havde af materiel og kunne præstere.

- Således: 4/3 1920 til Assens med 2 maskiner,
15/4 1920 til Rønne med 2 maskiner,
1/7 1920 til Ebeltoft med 2 maskiner,
13/7-25/7 1920 Englandsflyvning med 2
maskiner,
19/9 1920 til Horten med 3 maskiner,
28/10 1920 til Bornholm med 2 maskiner.

Den 26. februar 1921 gik 2 maskiner Danmark rundt. Startede kl. 6 morgen i mørke — dog op mod den østlige himmels begyndende dæmring. Gik ned forbi Møens Klint — syd om Lolland-Falster og over Højer til Esbjerg. Benzinfyldning og videre til Skagen. Atter benzinfyldning og afgang mod København med mørkeflyvning for første gang fra Anholt. Maskinerne skiltes, og de så ikke mere til hinanden. Kl. 19,00 landede de to maskiner og gik samtidig til hvert sit slæbested. Stationspersonellet var dybt imponeret, da de så de to maskiner kommende side om side ud fra mørket. At vi slap helskindet fra den landing, er en helt anden historie, men engang imellem skal der nu lidt held til, at det går godt. Ialt 11 timers flyvning.

14/3 1921 til Århus, 2 maskiner,

9/4 1921 til Silkeborg 4 maskiner,

11/4 1921 til Guldborgsund 5 maskiner,

30/4 1921 til Ålborg 5 maskiner.

For de 3 sidste datoers vedkommende, træning i formationsflyvning.

14/6 1921, 2 maskiner København - Christiansø - København - Fladen Grund - Mariager, 15/6 Mariager - Skagen - Esbjerg. Den 16/6 Esbjerg - Horns Rev Fyrskib. Begge maskiner får motorhavari og må lande i høj sø — blev slæbt tilbage og ankom til Esbjerg den 17. om morgenen, i temmelig havareret tilstand.

Denne flyvning, som fik en halvtrist afslutning, var egentlig en forløber for og træning til en tur til Island med 2 maskiner — herunder mellemlanding på Shetlandsøerne og Færøerne, men når det tog det

meste af et døgn for at bjærge personel og materiel i land blot nogle få sømil fra Esbjerg, hvorledes ville det så ikke blive med et motorstop ude over Atlanten. Marineministeriet (admiral Jöhnke) bestemte derfor, at den påtænkte tur skulle aflyses.

Ud over disse ture blev der lagt yderligere pres på marineflyvningen, ikke alene ved langture for undersøgelse af havne og søer med henblik på deres anvendelighed for landing med søluftfartøjer, men også ved en stærkt udvidet medvirken i eskadrens øvelser.

Derudover kom eftersøgning af vrage, udbringelse af lægehjælp til fyrskibe, eftersøgning af torpedoer, mineeftersøgning og desarmering, fiskeriinspektion i danske farvande samt udkig efter smuglerfartøjer. En ganske interessant opgave var luftfotografering af Møens Klint udover vandet med geolog Dr. Hintze.

Kort oversigt over udviklingen i tiden fremover.

De nye H.M.I.'er, der blev prøvefløjet, var velanvendelige, og det følte som et meget betydeligt skridt fremad ved indførelse af denne type.

Der blev i efteråret 1921 gennemført installation om bord i »OLFERT FISCHER« og »PEDER SKRAM«, således at disse skibe fremtidigt medførte et H.M.I. fly.

Året 1922 gik videre efter samme arbejdslinier som i 1921, idet dog øvelserne med marinens skibe aktiveredes yderligere. Det var som om flyvningens betydning og naturlige medvirken i marinens taktiske øvelser nu var slået fast.

I september 1922 foretoges togt til Holland med 3



Indsætning af H.M.I. ombord i PEDER SKRAM.



H.M.I. ombord i PEDER SKRAM.

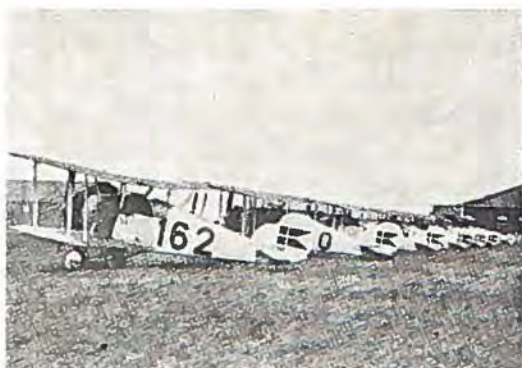
H.M.I.-maskiner for at overvære en stor luftfartsudstilling i Rotterdam. Fik her lejlighed til at hilse på H. Focker, konstruktøren af de Focker-jagermaskiner, der under 1. verdenskrig spillede en så betydelig rolle for det tyske luftvåben. På dette togt deltog premierløjtnanterne Victor, Lichtenberg og Ole Andersen samt mekanikerne Schleimann og Kallehaug, under ledelse af kaptajn Thiele.

Under denne aktivitet gled marineflyvningen ind i 1923 og videre i 1924 med nye mål, nye opgaver og stadig voksende krav til personel og materiel. I 1924 var for første gang et luftdepotskib med ved eskadrens øvelser, og samme år indledtes øvelse i natflyvning.

Det er til stor ære for de mænd i Marinens ledelse, der fra flyvningens allertidligste tid har støttet og anerkendt nødvendigheden af, at her måtte marinen ikke sakke agterud skønt de måske selv på det tidspunkt vel dårligt kunne forstå eller have tillid til et så usikkert foretagende.

Således havde daværende kommandør Wenck (senere viceadmiral) i 1918 klart og logisk påvist det nødvendige i at have luftjagere til støtte for militært flyvevæsen, og da marinens flyvevæsen ved søværnsloven af 1922 var lyst i kuld og køn, tog man dette arbejde op, og i 1926 anskaffedes de første »DANKOK«-jagere, der fik station i Ringsted.

Det var en type, som med sin 385 HK »Jaguar«-motor var af højeste klasse men blev i 1933 afløst af den mere tidssvarende »NIMROD«-jager. Disse maskiner blev begge med licens bygget på Orlogsværftet.



•DANKOK•-jager.



•NIMROD•-jager.

I 1927 satte søløjtnant E. Rasmussen skandinavisk højderekord på 9600 m med en DANKOK-jager, men blev i 1935 slået af søløjtnant S. Grønbech med en »NIMROD«-jager, der steg til 10.500 m.

Grønland.

Som før nævnt, var man klar over, at typen H.M.I. — 2-sædet og med 160 HK Benz-motor — var for lille og umoderne, når det gjaldt større opgaver og

på større distancer. Man foretog undersøgelser og i 1928 indførtes en ny og større type fra Heinkel Flugzeugbau A/S, Warnemünde.

Den var et 3-sædet monoplan, og med sin 420 HK motor fra Armstrong Siddeley kunne den helt anderledes bære stort udstyr og armering.

Ligesom H.M.I. blev H.M.II. også bygget på Orlogsværftet med licens.



H.M.II i formation.

Ved indførelse af denne nye og stærke type foreligger muligheden for at opfylde et gammelt ønske om at gennemføre flyvning på Grønland, og i samarbejde med Geodætisk Institut, forbereder man intet mindre end fotogrametrisk opmåling af Grønlands østkyst fra luften i 4000 m højde sammen med personel fra Geodætisk Institut og Hærens Flyvetropper.

Maskinerne blev sejlet derop med skib og den 10. juli 1932 lettede kaptajnløjtnant E. Rasmussen fra Ivigtut, som den første der viste Dannebrog over de grønlandske fjelde.



GUSTAV HOLM med H.M.II.

I årene 1932 - 33 - 34 og 35 blev der flyvemæssigt set udført en fremragende indsats, som fik vidtrækkende betydning — ikke blot vedrørende opmålingen men også gennem samarbejde med 7. Thuleekspedition og ved deltagelse i Lauge Kochs 3 års ekspedition på østkysten.

Lauge Koch deltog selv i mange ture langs nordkysten, og endte med at flyve fra Scoresbysund til Reykjavik med Victor Petersen som fører og mekaniker Kramme som radiotelegrafist.

Dette var den første danske flyvning mellem Grønland og Island.

En flyvebåd af Dornier-typen, 2 motore, der fik navnet »PERSUAK« (Store Fugl), blev sat ind i arbejdet og viste sig fortrinlig egnet til denne store opgave.



»PERSUAK« (Store Fugl).

Atter havde Marinens store interesse for Grønland gjort sig gældende, og ved sin indsats havde Luftmarinen indskrevet sig smukt og værdigt i den grønlandske historie, på et tidspunkt, hvor uhyre vanskeligheder ofte bragte nervepirrende situationer. Man havde nu slået fast, at det kunne lade sig gøre at færtes deroppe med flyvemaskiner under de for os så uvante forhold, og det blev forløberen for senere beflyvning med Catalina-maskinerne, men da havde 2. verdenskrig medført amerikanske anlæg af flyve-



Flyvestation Avnø.

pladser, og mange af tidligere vanskeligheder var bortelemineret og måske glemt.

Arbejdet hjemme.

Under alt dette gik livet ved Marinens Flyvevæsen sin vante gang med gængse øvelser og med stadige forbedringer og fornyelser.

Flyveuddannelsen på landmaskiner var flyttet fra Avedøre til Ringsted, og da denne flyveplads i 1930 måtte opgives for skoleflyvning anlagdes en særlig flyveplads ved Avnø.

I 1935 blev forholdene her udvidet og udbygget med gode kaserneforhold, og stationen gør stadig god nytte for skoleflyvningen.

Kommandør Grandjean.

Ved et kort tilbageblik til tiden fra 1918 og fremefter, må det slå een at se den næsten eksplosionsagtige udvikling op til 2. verdenskrig, som Marinens Flyvevæsen gennemgik, og på et tidspunkt, hvor Marinen som helhed var inde i en stagnation.

Dette må vel nok i første linie skyldes, at Flyvevæsenet i 1923 overgik til at være selvstændig institution med eget budget, men det skyldtes også, at der til alt held sad en mand, som ved dygtig ledelse og værdifuld indsats viste, hvorledes dette arbejde skulle udføres til gavn for Marinen.

Manden var kommandør A. Grandjean.

Grandjean, der var officer fra 1909, blev antaget som elev på Marinens flyveskole i maj 1915 sammen med ingeniør Thymann. Det var på det tidspunkt, hvor Flyvevæsenet kun ejede 2 maskiner af Donnet-Leveque-typen — uden dobbeltstyr — så eleven måtte selv finde ud af, hvorledes styregrejerne virkede, ved i begyndelsen af taxie rundt på vandet uden at lette — karburatortrækket var indstillet således, at motoren ikke kunne få fuld gas.

Først da man i vinteren 1915-16 får de første flyvebåde, af Maagen-typen, bygget på Orlogsværftet — hvoraf een med dobbeltstyr — får eleverne mulighed for at lette, og Grandjean får sit certifikat i maj 1916 som nr. 7.

I marts 1918 overtager han den daglige ledelse på Luftmarinesationen efter premierløjtnant Laub.

Man fik indtrykket af en fast hånd, i tilrettelægning og administration, men dertil en ånd som ville bringe flyvningen ud af det eksperimentelle, og som måtte og ville skære igennem den gamle overtro, at flyvning var noget særligt og dertil farligt.

Disse forblommede bemærkninger om, at mandag var en ulykkesdag og, at onsdag heller ikke var en god dag for elever — i hvert tilfælde ikke for en første soloflyvning — så Grandjean på med ringeagt.



Flyvestation Slipshavn med ÆGIR i baggrunden (moderskib for u-både og flyvere).

Han ønskede ligeledes at komme bort fra det følelsesbetonede, og efter premierløjtnant Carocs begravelse lod han derfor sætte en maskine ud og tog en kort flyvetur. På Luftmarinestationen — hvor der ellers plejede at være stilhed på sådan en dag — var man noget forbavset, ja nærmest lidt chokeret, og der skumledes i krogene noget om »krænkelse af gravfreden« eller lignende.

For Grandjean var det hverdag, når begravelsen var ovre, ligesom æreskompagniet, der afmarcherer fra kirkegården under tonerne af »Holmens faste stok«.

Han sagde ikke noget — men vi andre forstod ham udmærket godt.

For ham gjaldt det om, at personellet så fremefter og ikke hængte sig i fortiden, og fra foråret 1919 skimter man den arbejdslinie, som efterhånden står klarere og klarere, og som en rød tråd går gennem hans lange virke i Marinens Flyvevæsen:

- at træne flyvepersonellet og give det tillid,
- at give personellet opgaver,
- at skaffe materiel til disses løsning,
- at give Marinens øvrige personel kendskab til flyvningens betydning i taktisk og strategisk henseende,
- at gøre nationen mindet for flyvning og gøre marineflyvningen populær.

Et særkende for Grandjean var, at han ikke blindt stillede mod det mål udelukkende at skaffe Marinens Flyvevæsen militært materiel, men gik til tider den omvej at finde en løsning, som samtidig kunne være nyttig i civilt øjemed — en tanke som tiltalte bevillingsmyndighederne, således bl. a. postflyvningerne til Stege.

Udvalget fandt resultatet af disse forsøg særdeles vellykket, og ministeriet nedsatte en kommission (Luftfartskommissionen af 7. oktober 1919) til afløsning af tidligere udvalg.

I denne kommission sad Grandjean, ligesom han også havde siddet i de tidligere udvalg. At man under den tidligere nævnte megen avisskrivning om postflyvning ikke hørte marinens stemme, skyldtes at Grandjean ikke blandede sig i offentlig avis-polemik.

Han var en glimrende forhandler, og hans klare, rolige, logiske og overbevisende måde at fremsætte en sag på, har sikkert fået mange til at høre på ham og følge ham.

Sine tanker om materielanskaffelser har han nedfældet i en skrivelse af 6. november 1920 til Marineministeriet, og som i korthed går ud på:

»At et lille land som Danmark formentlig ikke har råd til at anskaffe et stort militært luftmateriel, fordi det hurtigt bliver udslidt og forældet.

At det derfor er ønskeligt for Marinens vedkommende, at Orlogsværftet gennem stadig passende nybygninger og vedligeholdelsesarbejder kan bevare sin tekniske viden og muligheder for selvforsyning.

At man herhjemme må have forholdsvis mere fredsmateriel end i udlandet.

At staten bør støtte indkøb af erhvervsfartøjer, som kan finde militær anvendelse i given situation,

og endvidere, at de militære flyveinstitutioner, jævnsides med deres rent militære arbejde i fredstid, bør påtage sig så mange civile statsopgaver som muligt, uden dog derved at påføre civil luftfart nogen konkurrence.

Forudsætningen er, at der bagved er en tilstrækkelig teknisk assistance for de militære institutioner — såsom bådværftet — for reparation eller nybygning med licens.»

Man ser denne tankegang så tydeligt slå igennem senere ved anskaffelse og kopiering af et større og stærkere militært luftfartøj af Heinkel-typen, som samtidig fik sin store betydning ved luftfotografering af Grønland for Geodætisk Institut, og måske i

endnu højere grad ved anskaffelse af Dornier-båden »PERSUAK« og senere Catalinamaskinerne, der i mange år har gjort fortrinlig fyldest på Grønland — i begge tilfælde til stor gavn for Marinens flyvere.

Uddannelsen af personellet lagde Grandjean megen vægt på, hvad enten det gjaldt flyvere, mekanikere eller radiotelegrafister, og fra januar 1921 går Marinens Flyvevæsen ind i en opblomstringsperiode, som satte sine faste spor fremover.

Skoleuddannelsen på Avro-maskinerne starter, de gamle flyvere får et »brush up« — lærer hvad det vil sige at flyve — og fra da af kommer der hver fredag på slaget 10 — 4 Avro-maskiner fra Avedøre flyveplads ind over byen og Luftmarinestationen. Det blev en luftparade med en opvisning i al mulig akrobatik.

Den første dag var der telefonstorm på stationen — man troede de faldt ned, men folk vænnede sig hurtigt til, at det foregik hver fredag, som noget naturligt og selvfølgelig, — også de havde lært noget.

Men også på anden måde finder der fremskridt sted.

Stationsforholdene udvides for at kunne give den tiltagende luftfart af fremmede maskiner en tilstrækkelig service.

Det tekniske personel øges.

Øvelser og taktisk samarbejde med flådens skibe aktiveres.

Premierløjtnant Scheibel bliver uddannet i England i luftnavigation og meteorologi. Radiomateriel anskaffes, og uddannelsen forbedres.

Lærebog sættes i arbejde, og de med specialer,

skriver hver sit afsnit: flyteori, praktisk flyvning, aerodynamik, motorlære, planteori, skydning fra luftfartøj, bombekastning, radiolære, signalering m.v.

Natflyvning og blindflyvning (flyvning på instrumenter) indøves.

Psykotekniske prøver indføres ved antagelse af flyelever.

Der oprettes kurser for søofficerer i observatoruddannelse, både for at skabe mere kendskab til og forståelse for flyvning indenfor Marinen, men også for at knæsette princippet om, at observatøren (navigatøren) var leder af luftfartøjet — en meget betydningsfuld forandring fra flyvebådsføreren, der hidtil havde været suveræn i sit fartøj, men som nu blev degraderet til en slags luftchauffør.

Disse kurser var et godt og interessant arbejde, og de gav mange fortrinlige og fornøjelige ture.

Ind imellem aflægges besøg i mange provinsbyer i tiden fremover med een eller flere maskiner, og der foretages besøg til udlandet for at »vise flaget«, således:

England 1920	2 fartøjer H.B.II.
Island (påtænkt) 1921	2 fartøjer H.M.I.
Norge 1921	3 fartøjer H.B.II.
Holland 1922	2 fartøjer H.M.I.
Stockholm 1923	5 fartøjer H.M.I.
Ostende 1923	3 fartøjer H.M.I.
Warszawa 1925	3 fartøjer H.M.I.
Cherburg og Barcelona	3 fartøjer H.M.II.



Kommandør A. Grandjean.

Ved de mange opgavers udførelse holdt Grandjean sig i baggrunden.

Det var ikke ham, der skulle have æren af en opgaves løsning — det var de andre —, han stillede blot opgaverne og fordelte dem.

Et interessant træk hos ham var, at han aldrig gav noget detaljeret direktiv med mindre det var absolut nødvendigt, men lod vedkommende have fuld handlefrihed til at løse opgaven på sin manér.

Grandjean glemte aldrig »mennesket« bag uniformen, og det var typisk for ham, at hans første bemærkning til de uheldige flyvere, der endte deres langtur med en nat ved Horns Rev Fyrskib, var: »*don't be downhearted*«.

For ham var dog 2 maskiner ødelagt og en Islands-tur gået i vasken, en tur som ville have haft vidtrækkende betydning, og som Grandjean sikkert havde ventet sig meget af.

Kommandør Grandjean var en dygtig administrator, en strålende leder og en beundringsværdig foresat.

Han skabte Marinens Flyvevæsen.

Efterskrift.

Kommandør Grandjeans kongstanke var at få flyvningen ind på de nordvestlige ruter, og han deltog selv i et togt til Færøerne — sommeren 1934 — med H.B.III. (DANTORP) — en vellykket tur, som viste, at man der på øerne havde stor interesse for at aktivere flyvning.

Selv om han ikke fik anskaffet Catalinamaski-



H.B.III i Tveraa.
Fra venstre: Flyvemekaniker Greve Rasmussen, Kommandør Grandjean,
søljtnant Münter.

nerne og påbegyndt flyvningen på Grønland, så var det dog hans indsats forud, som blev ført ud i livet, og i efteråret 1948 fik jeg selv at føle, hvad dette betød.

I september måned 1948 blev kutteren »ALKEN« sendt på inspektion på østkysten af Grønland med ordre om at gå tilbage, når chefen skønnede det nødvendigt.

Den 15. oktober meldte »ALKEN« på radio afgang fra Angmagsalik for hjemgående — men derefter ophørte radioforbindelsen, og det faldt i min tunge lod at måtte meddele Marineministeriet om »ALKEN«s udeblivelse.

En storstilet eftersøgning blev sat i gang langs den grønlandske østkyst med skibe og fly, og med livet som indsats udførte personellet en beundringsværdig flyvning ca. 14 dage i oktober-november 1948.

Maskinerne forlod Keflavik i Island om morgenen i mørke, og efter ca. 4 timer til østkysten og 3-4 timers eftersøgning, kom de tilbage i mørke — til tider i snestorm.

Jeg fulgte dem i radioen langt borte på vestkysten af Grønland og mindedes den tid, hvor «Maagen I», »II« og »III« end ikke kunne holde de 4 timer, der forlangtes til langtidsprøve. Tiden var blevet en anden.

Da eftersøgningen blev aflyst, sendte jeg en hilsen i taknemlighed til kommandør Grandjean, som havde skabt muligheden for, at Marinens luftfartøjer under vinter og storm kunne sendes på eftersøgning langs de grønlandske kyster.

Kilder:

Dansk Flyvnings Historie.

Luftmarinestationens og Marineministeriets arkiver.

Scrapbøger for Post- og Telegrafvæsenet.

Personlige erindringer.

FØRSTE OBSERVATØR I MARINENS FLYVEVÆSEN

Af fhv. kontreadmiral F. H. Kjelsen.

Igennem en længere periode lige fra 1916 til 1934 har jeg med forskellige afbrydelser gjort tjeneste i u-bådene, som i 1917 blev nær knyttet til Marinens Flyvevæsen, idet begge fik samme overordnede chef, en kommandør, hvis stander som chef for »Undervandsbåds- og Flyvebådsdelingen« vajede over den til fælles stationsskib ombyggede gamle krydser HEKLA, der lå fortøjet inde på Holmen. Her ombord udviklede der sig derfor et naturligt messeliv og godt kammeratskab imellem begge vor orlogsmarines dengang så nye våbens unge officerer, — et kammeratskab, som ikke alene blev til gavn for tjenesten, men også var særdeles fornøjeligt, og som vi, der oplevede det, altid vil mindes med den største glæde.

På mange måder kunne u-bådene assistere Marinens Flyvevæsen både i Sundet og ude på u-bådsstationerne, især ved Slipshavn i Store Bælt, ligesom vi u-bådsofficerer ofte fik lov til at deltage i mindre øvelses- og rekognosceringsflyvninger, når flyverne alligevel skulle have deres reglementerede antal flyvetimer for at holde sig i træning. Jeg har således haft lejlighed til at flyve med vore første små flyvebåde, blandt andet »Maagen«-typen, og senere med de tyske »Friedrichshafen« pontonluftfartøjer, hvorfra vi fik nogle efter Tysklands sammenbrud og afslutningen af Første Verdenskrig.

De blev fløjet herop af en tidligere tysk krigsflyver, og de blev modtaget med de største forventninger, idet de skulle have den formidable marchfart af 70-80 km i timen! Endelig har jeg også fløjet med de engelske skolefartøjer »Avroe«, landmaskiner, som var stationeret på flyvepladsen ved Avedøre.

Oprindeligt fløj vi med de få først uddannede marineflyvere og senere med de søofficerer, der efterhånden fik certifikat som flyvebådsførere, og her kan jeg for mit vedkommende nævne Thiele, Krandrups, Victor, Lichtenberg og Ole Andersen. I begyndelsen var vore flyveture ret tilfældige og kun når tjenesten tillod det, eller specielle opgaver skulle løses og sigtbarheden tilstrækkelig god. Dette ændredes, da chefen for flyvebådsstationen, daværende kaptajn Grandjean besluttede, at man nu for første gang ville oprette et regulært kursus for yngre søofficerer, der skulle uddannes som *observatorer*, og derved sikre navigationen i et luftfartøj over længere flyvninger, være rekylgeværskytter og desuden være kommandohavende i luftfartøjet, således at marineflyveren kunne hellige sig selve flyvningen og manøvreringen.

Det krævede naturligvis en uddannelse, og da man også i u-bådene var interesseret i at uddybe samarbejdet med flyvevæsenet både hvad observation fra luften af neddykkede u-både, samt deres deployering i overfladen angik, bestemtes det, at løjtnant Rolsted og jeg som u-bådsofficerer i sommeren 1921 skulle gennemgå et kort, men mere regulært teoretisk og praktisk kursus som observator i luftfartøj, — et kursus der skulle foregå på flyvebådsstationen ude på Refshalevejen, dér hvor senere Margretheholmen

blev anlagt. Vort teoretiske kursus, blandt andet i luftnavigation, meteorologi osv. blev ledet af daværende løjtnant Scheibel, der lige var kommet hjem efter at have gennemgået en udvidet uddannelse heri i udlandet, medens jeg som regel havde praktisk flyvning med min gode ven Godske de Lichtenberg.

Set med nutidens øjne lå flyvningen dengang på et utrolig primitivt niveau, og vi fløj kun om dagen indenfor begrænsede tidsrum og i god sigtbarhed. Flyveren sad forrest i luftfartøjet med observatoren bagest i det åbne cockpit, begge ikklædt sort skindtøj, og hvis »den kommandohavende« ville påkalde den andens opmærksomhed, foregik dette ved et kraftigt dunk i ryggen, samt derpå følgende fagter. Radio i flyvebådene havde vi dengang endnu ikke, men meldte mundtlig afgang, omtrentlig rute og forventet ankomsttid til flyvebådsstationen forinden starten, og kommunikation udadtil under selve flyvningen kunne kun gøres ved at kaste små røde depechebeholdere ned, som man så håbede, at skibet eller fartøjet nede på vandet observerede og fiskede op og viderebefordrede.

Luftnavigationen var ikke særlig indviklet, den foregik nærmest pr. øjemål ved hjælp af ganske primitive hjælpemidler, omtrent som de der anvendes i mindre fartøjer, men blev sigtbarheden under flyvningen ringe, svandt positionsbestemmelsens nøjagtighed tilsvarende. Jeg erindrer således særdeles vel en øvelsesflyvning Sjælland rundt, da nogle optrækkende regnbyger formindskede sigtbarheden til nærlig nul, da vi skulle have landkending af Stevns Klint, hvad vi ganske vist også fik, men først så sent,

at det kun var Lichtenbergs åndsnærværelse og fremragende flyvefærdighed, der frelste os fra at slå splinter af Stevns gamle Klint!

Da vi en anden gang under en navigationsflyvning fløj ned gennem Lille Bælt, blev vejret uroligt, og luftfartøjet faldt ganske uventet ned i et »lufthul«, som tømte cockpittet for alt løsere indhold, idet både nødproviantkassen og hele mit lille »bestiklukaf« med passer, parallellineal og kort m. m. forsvandt op i den blå luft. Da flyveren lidt efter vendte sig og råbte for at få oplysning om, hvor vi befandt os, kunne jeg kun brøle tilbage, at det havde jeg ingen anelse om, idet alt vort navigationsgrej var forsvundet og nu lå nede i Lille Bælt!

Efterhånden som vor uddannelse skred frem, deltog vi også i taktiske rekognosceringsøvelser af ubåde og var med i eskadrens større krigsmæssige øvelser, når vore kystforsvarsskibe og krydsere under høj fart og på zig-zag kurser, dækket af torpedo-både og luftfartøjer skulle forsøge at forcere passage ned gennem Store Bælt, medens vore u-både var deployeret på ruten for at angribe eskadren. Vi i luftfartøjerne skulle da spotte u-bådene og markere deres neddykkede angrebsposition eller angive de afskudte torpedobaner, således at hovedstyrken kunne dreje af i tide.

Det var både realistiske og meget interessante øvelser, hvor vi observatorer sommetider blev så ivrige efter i tide at opdage vore kammerater nede i de neddykkede u-både, at vi kravlede op på det øverste plan for derfra bedre liggende på maven at kunne se. Dette var i realiteten mindre farligt, end det ly-

der, thi man må ikke glemme, at luftfartøjets fart i luften dengang jo ikke var større, end den en bil under benzinrationeringen må køre på landevejen. Jeg indrømmer imidlertid gerne, at det gav et ordentlig svup i mig engang, da heksen, hvortil den wirestrop hvortil jeg klamrede mig oppe på det øverste plan, pludselig drejede sig en omgang, hvorefter jeg hurtigt fortrak ned i det mere sikre cockpit igen.

Vi konstaterede her hvor vigtigt det var for neddykkede u-både at manøvrere sig i angrebsformation med så ringe fart som muligt for at undgå, at periskopets bovbølge og kølvand blev observeret og markeret fra et lavtgående luftfartøj, ligesom det var af stor betydning at få konstateret, at en u-båds farve, ligesom også minernes, tonede så mørk som muligt nede i vandet for bedst muligt at undgå observation fra luftfartøjer.

Endelig må det ikke glemmes, at vi bortset fra disse rent tjenstlige øvelser også havde mange små fornøjelige oplevelser på kortere træningsture for at nå de reglementerede flyvetimer. De såkaldte »baderace« var for eksempel meget værdsatte, når vi i fuld højsommer fløj op og ned langs Øresunds smilende kyster, og vi enten kastede blomsterbuketter eller farvede vimpler ned i haverne til de af de udvalgte baldamer, som vi netop havde danset mest med ved det sidste sommerbal på et af kystens daværende mondæne badhoteller, eller vi i ganske lav højde »zoomede« lige hen over de med høje plankeværker så godt bevogtede »damebadeanstalter« fra hvis kabiner de unge damer ikklædte tækkelige og veldæk-

kende badekostumer henrykt styrtede ud for med forskellige unævnelige klædningsstykker at vinke vildt op til »vore kække flyvere«, der fo'r forbi oppe i luften.

Når man i denne forbindelse lader tankerne springe fra badelivets former for et halvt sekel tilbage og sammenligner dette med vore dages ofte komplette mangel på påklædning ved stranden, må man udbryde »o tempora — o mores«. —

FRA ANDRE TIDSSKRIFTER

I januarnummeret af *U. S. Naval Institute Proceedings* bringes den første af ialt 11 artikler af den sovjetiske flådes chef gennem de sidste 18 år, flådeadmiral af Sovjetunionen S. G. Gorshkov.

Artiklerne, der har været offentliggjort i det sovjetiske flådetidsskrift *Morskoi Sbornik* i 1972 og 1973, giver en bred basis for forståelse af den sovjetiske flådes oprindelse og dens udviklingstendenser, således som dette anskues fra ledende hold. I *Proceedings* efterfølges hver artikel af en kommentar skrevet af en amerikansk søofficer, og det er hensigten at udgive den komplette artikelserie med kommentarer i bogform i tilslutning til offentliggørelse af den sidste artikel i tidsskriftets novembernummer.

Den første artikel i serien *Navies in War and in Peace: A Historical Perspective* indledes med nogle betragtninger om havenes store betydning som transportvej og som energikilde, flådestyrkers mangfoldige anvendelsesmuligheder og deres koncentrationsevne samt zar Peter I forståelse for sømagts betydning. Endvidere understreger forfatteren værnssamarbejdets afgørende indflydelse på operationers og kriges udfald.

Der fortsættes med historiske betragtninger over anvendelse af sømagt og det konstateres bl. a., at alle stormagter er maritime nationer. Endvidere omtales det 16. og 17. århundredes opdagelsesrejser samt de vesteuropæiske landes opbygning af kolonier og herredømmet og kampene i forbindelse hermed. Til

støtte for argumentationen anvendes en del Lenin- og Marx-citater.

Den ledsagende amerikanske kommentar, der denne gang er forfattet af Rear Admiral George H. Miller, U.S.Navy (Retired) anbefaler admiral Gorshkovs artikel til videre studium og med samme ihærdighed som Mahan studeredes før 1. verdenskrig. Kommentatoren finder artiklen *deadly serious*.

I februar nummeret af *U.S.Naval Institute Proceedings* bringes den anden af flådeadmiral S. G. Gorshkovs artikler med fællestitlen *Navies in War and in Peace: A Historical Perspective*.

Forfatteren beskæftiger sig også denne gang med historiske beretninger om den russiske flådes operationer i Østersøen, Sortehavet og Middelhavet. Zar Peter I regnes ofte for grundlægger af den russiske flåde, men det understreges, at denne æra blot var en naturlig konsekvens af den udvikling, der i det 7. århundrede tog sin begyndelse i Sortehavet, Middelhavet og Det kaspiske Hav.

Novgorods vigtige rolle i handelen på Østersøen sammen med Hansestæderne omtales, ligesom Ruslands maritime engagement i det 14. og 15. århundrede i Hvidehavet, ved Spitsbergen og på Novaja Semlia fremhæves. Slaget ved Poltava 1709 nævnes som en vigtig begivenhed i Ruslands historie og Vitus Berings ekspedition nævnes kort. I en omtale af admiralerne Nelsons og Usjakovs bedrifter og taktiske færdigheder gøres der indsigelser mod Mahans lemfældige og anakronistiske behandling af sidstnævnte.

Artiklen er imidlertid især koncentreret om at beskrive Ruslands traditionelle og retsmæssige adkomst til at opretholde en flådestyrke i Middelhavsområdet som værn mod trusler fra sydvest. Der gøres bemærkninger om den 6. amerikanske flådes tilstedeværelse i Middelhavet og dens indblanding i interne affærer og støtte til aggressorer, hvorved den klart udviser en ekspansionistisk og antidemokratisk politik. I modsætning hertil er den sovjetiske middelhavsstyrke til stede for at fremme bestræbelserne for fred og stabilitet i området og som en defensiv forholdsregel mod den trusel, som den amerikanske flåde frembyder.

Den amerikanske kommentar, skrevet af Rear Admiral E. M. Eller, US.Navy (Retired), beder læseren studere artiklen omhyggeligt, da den afspejler Sovjetunionens officielle ideologiske linie. Kommentatoren finder, at admiral Gorshkov har stor forståelse for sømagts betydning, og at han belyser emnet ved behændige udvalg af episoder, der passer ind i argumentationen. Nogle af artiklens synspunkter og bemærkninger fremhæves og kommenteres direkte, bl. a. admiral Gorshkovs påstand om, at Sovjetunionen ikke har foretaget territoriale udvidelser.

Bemærkninger om den russiske middelhavsekskadres selvstændige operationer i slutningen af 1700-tallet (admiralerne Spiridov og Usjakov) fjernt fra egne kyster samt forfatterens understregning af disse operationers betydning for udenrigspolitikken ser admiral Eller som en »forpremiere« for situationen i dag.

Sovjetunionens dominerende indflydelse under

hele den 4. israelsk-arabiske konflikt og den alvorlige energikrise, som ramte den frie verden i dens kølvand understreger efter kommentatorens mening klart admiral Gorshkovs påpegning af flådens store værdi under internationale krisesituationer. A.S.

BOGANMELDELSER OG KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER

Erik Kragh. Kommentarer til et halvt århundredes forsvarspolitik.

Nyt Nordisk Forlag — Arnold Busck 1974. 100 s.

Generalmajor Erik Kragh har i denne bog i anledning af forsvarsforliget i 1973 fremdraget karakteristiske træk fra tidligere forsvarsordninger. Forfatteren begynder sin bog med 1922-ordningen, der var i kraft, da han blev udnævnt til premierløjtnant. Derefter behandles hvert tiår for sig med undertiden meget personlige kommentarer på baggrund af forfatterens virke dels på militære poster og dels i folketinget i perioden 1960—1971. Hovedvægten er lagt på tresserne og halvfjerdsernes første år. I de afsluttende kapitler gives nogle generelle betragtninger over Danmarks sikkerhedspolitiske problemer, og forfatteren konkluderer, at forsvarsloven af 1973 ikke svarer til landets udenrigs- og

sikkerhedspolitik, således som 1937-ordningen gjorde, trods de mange lighedspunkter mellem de to forsvarsordninger.

Bogen giver et interessant indblik i vanskelighederne med at forene det militært saglige med det politisk mulige. Forfatteren understreger således flere gange betydningen af at skelne mellem en modstanders hensigter og muligheder, således som det blev doceret på Ecole Supérieure de Guerre i 1935—37, hvor forfatteren gennemgik et kursus i Paris. Ikke mindst i forbindelse med de politiske forhandlinger før 1973-ordningen kommenteres denne problematisk, belyst ved mange citater, der ikke er særligt flattende for forfatterens politiske modstandere.

General Kragh omtaler betænkelighederne ved at lade sig opstille som folketingskandidat, og han erkender, at hans politiske virksomhed nødvendigvis måtte ligge indenfor områderne udenrigs- og forsvarspolitik. Ihvorvel han i denne forbindelse hævder, at han har søgt at varetage det samlede forsvars interesser, må det dog erkendes, at bogen kun i meget ringe grad omtaler forholdene for søværnet og flyvevåbnet.

Sideløbende med den kronologiske gennemgang af forsvarsordningerne afspejles gennem mange citater på udmærket måde, hvorledes den velkendte politiske terminologi går igen ved de forskellige ordningers tilblivelse. Om sin deltagelse i den sidste forsvarskommission påpeger forfatteren således, at det ikke var nogen positiv oplevelse, og at det krævede megen tålmodighed. Forfatteren er i sit engagement først og sidst officer.

H. G.

DANSK MARITIMHISTORISK KONFERENCE

I forbindelse med afholdelsen af den første danske maritimhistoriske konference, der afholdtes i København 22.-24. marts 1974, vedtog deltagerne at nedsætte et Kontaktudvalg for dansk maritim historie- og samfundsforskning ved bl. a. at varetage følgende opgaver:

1. Arrangere den næste danske maritimhistoriske konference senest 1976.
2. Udarbejde et forslag for konferencernes fremtidige indhold og form, herunder kontaktudvalgets endelige form og virke.
3. Stå til rådighed som kontakt-organisation for maritim historie- og samfundsforskning, samt holde konferencens deltagere orienteret om igangsættelsen af forskningsprojekter inden for dette forskningsområde.
4. Udarbejde rapporten for Dansk Maritimhistorisk Konference 1974.

Til Kontaktudvalget valgtes følgende:

Lektor Jørgen H. Barfod
Arkivar Hans Chr. Bjerg
Cand. phil. Benny Christensen
Museumsinspektør Ole Crumlin-Pedersen
Stud. mag. Ole Frantzen
Museumsinspektør A. Hjorth-Rasmussen
Kandidatstipendiat Anders Monrad Møller
Toldbetjent H. Munchaus Petersen
Stud. mag. Lise Sandersen.

Yderligere oplysninger vedr. kontakt-udvalget kan fås ved henv. til arkivar, cand. mag. Hans Chr. Bjerg, Jellerød Have, 2980 Kokkedal, (01) 86 18 28. *red.*

DEN TYSKE BESÆTTELSE AF KØBENHAVN DEN 9. APRIL 1940

Af rigsarkivar Johan Hvidtfeldt

Artiklen blev i 1973 udgivet i et særtryk af det svenske militærhistoriske tidskrift »Aktuellt och Historiskt» og gengives her med tilladelse af det svenske »Militärhistoriska förlaget» og forfatteren.

Indledning

I 1947 og 1948 gennemgik forfatteren sammen med arkivar, dr. Harald Jørgensen, Auswärtiges Amts arkiv, som dengang var i Berlin. Det materiale, der havde betydning for dansk historieforskning, blev fotograferet til Den parlamentariske kommission og Rigsarkivet i København. Den parlamentariske kommission modtog fra en privat mand kopier af arkivmateriale fra en del af den tyske hærs arkiver. Arkiverne var dengang i Pentagon. Den vigtigste del af dette materiale blev udgivet af dr. Harald Jørgensen i bd. 12 af bilagene til Den parlamentariske kommissions beretninger. Det måtte dog anses for ønskeligt at få foretaget en fuldstændig gennemgang af dette materiale såvel som af den tyske marines arkiver, der fandtes i det britiske admiralitet i London, og af luftvåbnets arkiver i Luftministeriet sammesteds. Efter at der i 1954 og 1955 var ført forhandlinger om adgang til hærens arkiver, som var blevet overført til World War II Record Division i Alexandria, Va. — og skaffet penge til arbejdet fra Frihedsfondet — kunne forfatteren gennemføre undersøgelse-

serne i Alexandria og i London i 1960. I Admiralitetet og i Luftministeriet forelå ikke arkivfortegnelser, og i Alexandria var det ikke alt materialet, som var registreret. Da den helt overvejende del af arkiverne var blevet leveret tilbage til Tyskland og var kommet til Militærarkivet i Freiburg i. Br., en afdeling af Forbundsarkivet i Koblenz, besluttede Rigsarkivet at foretage en helt systematisk gennemgang heraf. Den blev gennemført af Rigsarkivaren 1967—1970, assisteret af arkivar Rambusch 1969—70. Alt af betydning for dansk historie ca. 1848—1945 blev gennemgået og kopieret; fotokopier og film findes nu i Rigsarkivet. Der er lavet forstørrelser efter filmene, og hele materialet er ordnet i tre hovedgrupper: hær — herunder Oberkommando der Wehrmacht — marine og luftvåben.

Indenfor disse grupper sker henlæggelse efter de engelske og amerikanske signaturer, for marinens vedkommende først og fremmest efter de PG-numre, som blev anvendt ved den amerikanske mikrofoto-grafering kort efter 1945. Rigsarkivet råder også over et supplerende materiale på film, de såkaldte T-film, indkøbt fra National Archives i Washington DC og registreret i *Guides to German Records Microfilmed at Alexandria, Va.* bd. 1—66.

Udgiverselskabet for Danmarks nyeste historie (DNH) besluttede i 1960 at gennemføre en omfattende undersøgelse af besættelsestidens historie og fik betydelig støtte hertil fra Ministeriet for kulturelle anliggender og Carlsbergfondet. I den forbindelse foreslog forfatteren, at selskabet skulle udgive de vigtigere dokumenter til *Weserübungs* historie, ud-

arbejde en samlet redegørelse for den tyske aktions forhistorie såvelsom et værk om advarslerne til Danmark og Norge den 4. april fra oberst Oster via den hollandske militærattaché major Sas og forhandlingerne i København i dagene 4.—9. april m. m. Arbejdet med indsamlingen af akter om Weserübung er afsluttet. De ca. 2500 enkeltdokumenter består af kopier efter det til Rigsarkivet indsamlede materiale fra tyske arkiver. De er ordnet strengt kronologisk og danner hovedgrundlaget for den følgende skildring.

Drøftelserne om en eventuel aktion mod Skandinavien, et angreb på Norge, muligvis også Danmark, begyndte i de første oktoberdage 1939. Overvejelserne, forhandlingerne og forberedelserne til en sådan aktion — fra januar 1940 betegnet med kodeordet Weserübung — blev først afsluttet den 2. april 1940, da Adolf Hitler traf den endelige beslutning herom. Der er stadig mange forskningsmæssige problemer forbundet med Weserüblings historie, men hovedtrækkene er kendt, ikke mindst fra de større skildringer, som f. eks. Walther Hubatschs og Carl-Axel Gemzells. Der er derfor i denne afhandling ikke givet nogen oversigt over Weserüblings almindelige historie. Det er overfaldet på København den 9. april, som er dens tema. Dette var en del af planen for Weserübung Süd, og det synes derfor naturligt at give en kort redegørelse for, hvorledes planerne om angrebet på Danmark efterhånden tog form.

I et yderst summarisk afsnit gives en oversigt over begivenhederne i København i dagene forud for den 9. april. Det synes naturligt — ikke mindst til orien-

tering for ikke-danske læsere — at medtage en sådan redegørelse, uanset at den i sin korthed ikke indeholder — og ikke kan indeholde — noget væsentligt, som ikke er kendt i forvejen. Afsnittet om standsning af kampen er også meget summarisk, men afviger dog på flere punkter betydeligt fra de skildringer, der findes i de almindelige værker.

Den redegørelse, der findes i afhandlingen, er bevidst lagt således an, at den såvidt muligt giver en sammenhængende skildring af forhold og begivenheder. Der vil derfor — på få undtagelser nær — ikke være nogen drøftelse eller analyse af de forskningsmæssige problemer, ej heller nogen diskussion om andre historikers synspunkter — eller vildfarelser. I nogle tilfælde vil der dog være henvist hertil i noterne. Skildringen er bygget på det samtidige og primære kildemateriale — trykt såvel som utrykt — og resultatet af de kildekritiske analyser indgår heri, uden at selve forskningsprocessen lægges blot.

Trykte værker

Kildemateriale

Bilag til Beretning til Folketinget, afgivet af Den parlamentariske kommission. Især bd. 1—3 og 12, 1945—46, 1951.

P. Munch: Erindringer 1939—1942, 1967.

Oversigt over utrykt kildemateriale ved C. Rise Hansen, Johan Hvidtfeldt m. fl. i Fortid og Nutid bd. 22, hefte 2, 1963.

Oversigtsværker

De fem lange år. Skildring af Danmark under be-

sættelsen 1—3. Red. af Johs. Brøndsted og Knud Gedde, 1945—47.

Danmark under besættelsen 1—3. Red. af Vilhelm la Cour, 1945—47.

Danmark under krig og besættelse 1—5. Red. af Aage Friis 1946—48.

Danmark besat og befriet 1—3. Bl. a. red. af Hartvig Frisch, 1945—48.

Børge Outze: Danmark under den anden verdenskrig 1—4, 1962—68.

Bjørn Svensson: Derfor gik det sådan den 9. april. 1965.

Weserübung og den 9. april

Olof Sundell: 9. april, Stockholm 1948.

T. K. Derry: The Campaign in Norway, London 1952.

Earl F. Ziemke: The German Northern Theater of Operations 1940—45, Washington DC 1959.

Walther Hubatsch: Weserübung, Göttingen 1960.

Carl-Axel Gemzell: Raeder, Hitler und Skandinavien, Lund 1965.

William D. Andersen: The German Armed Forces in Denmark 1940—1943, Lawrence, Kansas 1972.

J. J. Westrup: Om 9. april. En analyse af en ordre. Tidsskrift for Søværnen. 138. årgang, 1967, s. 141-252.

Det utrykte kildemateriale

Fremstillingen bygger først og fremmest på selve det utrykte kildemateriale. Næsten alle akter fra de militære arkiver er nu samlet i Bundesarchiv, *Militärarchiv* i Freiburg i. Br.

Det tyske udenrigsministeriums arkiv og de øvrige diplomatiske arkiver findes nu i *Politisches Archiv* i Bonn.

Der er benyttet en del utrykt materiale i *Rigsarkivet* i København. Vigtigst her er privatarkiverne og den danske marines arkiv, herunder skibsjournaler. Iøvrigt er der i Rigsarkivet fotokopier eller film af materialet om Weserübung i de tyske militære arkiver og i Auswärtiges Amts arkiv; desuden eksemplarer af almindelige rapporter m. m.

Weserübung Süd

Admiral Rolf Carls, som var chef for Marinestation der Ostsee i Kiel, var påvirket af de idéer, som Wolfgang Wegener 1929 havde fremsat i værket *Die See-strategie des Weltkrieges*, hvori han hævdede, at Tyskland burde have skaffet sig marinestøttepunkter ved Atlanterhavskysten eller i det sydlige Norge. En norsk løsning måtte medføre, at Tyskland først sikre sig kontrollen over Danmark. Carls gav i et memorandum fra 1938 udtryk for, at han foretrak støttepunkter mod vest, men også i dette tilfælde måtte man have kontrol over Danmark. Det bedste ville være en fuldstændig besættelse, men hvis det ikke var muligt, måtte man have støttepunkter på Læsø, Anholt, Sejro og andre mindre øer. Desuden på Bornholm.¹

I en vurdering af den militære situation den 4. september 1939 udtalte Carls, at »det spørgsmål rykker nærmere, om ikke England-Frankrig vil forsøge at skaffe sig gunstigere liggende baser i Skandinavien-Danmark«. ² I en situationsbedømmelse knap en må-

ned senere udtalte han, at et indbrud af engelske søstridskræfter nu var så godt som udelukket. En sætten sig fast på dansk område var med de nuværende styrkeforhold »fordømt til udsigtsløshed«. Derimod var der mulighed for, at England ville skaffe sig støttepunkter på Norges syd- og vestkyst, og fra tysk side burde man overveje tilsvarende modforholdsregler for at hindre dette og sikre de tyske søstridskræfters udmarch gennem Kattegat og Storebælt.³

I oktober 1939 havde storadmiral Raeder taget spørgsmålet om baser i Norge op til drøftelse med den tyske søkrigsledning. Han mente, at det i denne forbindelse også måtte undersøges, hvilke fordele et støttepunkt i Nordjylland, f. eks. Skagen, ville have for søkrigsførelsen.⁴ Spørgsmålet blev også drøftet ved et møde i Zossen, hvor generalstabschefen Franz Halder udtalte, at man kunne sige ja til at udvide baserne »in Richtung Jütland bis Skagen«, men det var vel et spørgsmål, om de militære fordele ville opveje de politiske og økonomiske ulemper.⁵

Den tidligere statsråd i Norge Vidkun Quisling aflagde besøg hos Adolf Hitler den 14. december. Han søgte at gøre det klart for Føreren, at der var fare for en engelsk besættelse af støttepunkter i Norge. Nu blev spørgsmålet om aktion mod Norge på ny taget op til overvejelse. General Halder noterede allerede den 14. december i sin dagbog: »Spørgsmålet Norge .. Aktion samtidig med Danmark«, og to dage senere bemærkes: »Mod Danmark og Norge«. Endnu samme dag rettede operationsafdelingen i OKH en henvendelse til Søkrigsledelsen for at få oplysninger i forbindelse med en eventuel aktion

mod Sjælland. I svaret hed det: »Området omkring København er sikret ved danske minefelter og således foreløbig (zunächst) lukket for en fremtrængen fra havet«. Større landsætninger kunne iøvrigt ikke ske på den åbne kyst, men måtte støtte sig til havne. Her nævntes Gedser. Men betydningen af en landsætning her afhang helt af, om danskerne i rette tid kunne tilintetgøre Storstrømsbroen. Man kunne altså ikke sikkert regne med den. Køge kunne kun anvendes til landsætning af styrker uden svære våben og udstyr. Den eneste virkelig velegnede havn var Korsør. Hvis det senere viste sig nødvendigt, kunne der også landsættes tropper i Helsingør. I det sjællandske område var der udenfor det beskyttede område ved København kun mindre kystbefæstninger, som var af ringe værdi. Planlægning og forberedelse ville tage 8 dage.⁷

I sin »Lagebetrachtung« fra omkring 19. januar til Studie Nord — den første mere konkrete plan om en »Skandinavien aktion« — kom Søkrigsledelsen også ind på spørgsmålet om støttepunkter i Danmark. Af hensyn til beherskelsen af Skagerak måtte man i så fald bestrebe sig for »at rykke til Jyllands nørrespids«, og fra Limfjorden kunne opklaringen til søs nå helt frem til Trondheim. En yderligere fordel ved nordjyske støttepunkter var den landfaste jernbane-forbindelse med Tyskland. Benyttelsen af søområderne ved Skagen, ved Frederikshavn og i Limfjorden måtte opnåes ved politisk tryk på Danmark, eventuelt ved magt.⁸

Efter den engelske destroyer Cossacks aktion i Jøsingsfjord mod det tyske forsyningskib Altmark og

befrielse af de engelske fanger besluttede Hitler efter tilskyndelse fra general Alfred Jodl, næstkommanderende i OKW, at man for at effektivisere forberedelserne til foretagendet Weserübung — fra 27. januar 1940 kodenavnet for et eventuelt angreb på Norge — skulle udpege en af de kommanderende generaler med stab til at lede dette arbejde.⁹ Valget faldt på general Nikolaus von Falkenhorst, som den 21. februar meldte sig hos Føreren.

Falkenhorsts stab begyndte sit arbejde den 26. februar, og samme dag udarbejdede man i afdeling Landesverteidigung (L) i Wehrmachtsführungsamt indenfor OKW et notat, Vortragsnotiz, som måske kan forstås som en sammenfattende oversigt over resultatet af det arbejde, man var nået frem til i Sonderstab Weserübung, som var blevet udpeget den 24. januar og blev ledet af Kapitän zur See Theodor Krancke. Om Danmark hed det i dette notat, at besættelsen indskrænkes til støttepunkterne Skagen og Frederikshavn. Jernbaneforbindelsen fra Slesvig gennem Jylland til Skagen og forbindelsen til søs gennem Sund og Bælt må sikres.¹⁰

Til dette notat er knyttet en optegnelse om de forvaltningsmæssige, politiske og økonomiske konsekvenser, en sådan erhvervelse af støttepunkter ville få for Danmark.¹¹ Et udkast til en »Weisung« for den øverstbefalende over Weserübung er ligeledes fra Landesverteidigung og er også dateret den 26. februar. Heri hed det, at for at sikre forstærkninger, »Nachhub«, især til luftvåbnet, skulle der ad diplomatisk vej stilles krav til Danmark om benyttelse af flyvepladser i Nordjylland, overflyvning af landet

og anvendelse af nogle havnepladser, i nødstilfælde ved trusel om militær besættelse af Jylland, hvortil der måtte holdes tilsvarende troppeafdelinger i beredskab.¹² Der er en klar modsætning mellem indholdet af notatet og optegnelsen på den ene side og »Weisung« for den øverstbefalende på den anden side. Indholdet af den sidste må gå tilbage til drøftelser, som blev ført den 21. februar. Herom hedder det i Halders dagbog: »Danmark, Luftflåden (Luftflotte) gør krav på Danmark. Styrker må være parat«.¹³ Kravet fra luftvåbnet har vel ikke omfattet hele Danmark, men netop lufthavne i Danmark og sikre kommunikationer dertil.

Danmarks stilling var noget af det, som Falkenhorst og hans stab, Generalkommando XXI eller gruppe XXI, først tog op til nærmere undersøgelse. I Gruppe XXI's krigsdagbog under 27. februar hed det: »Det er væsentligt, at Jylland bliver besat for at sikre Jyllands forbindelser bagud. Er Danmarks holdning fjendtlig, må også Sjælland besættes«. Ledelsen af denne aktion måtte også høre under Generalkommando XXI, hvorunder der oprettes en Höheres Kommando. Dette forslag blev forelagt OKW's chef, generaloberst Wilhelm Keitel, under den indgående drøftelse den følgende dag.

Falkenhorst nævnte her, at man særlig måtte have opmærksomheden henvendt på kystbefæstningerne i Norge og i Danmark. Der måtte træffes særlige forholdsregler for at få dem sat ud af funktion.¹⁴ På et møde hos Adolf Hitler den 29. februar blev forslagene godkendt af Føreren, som desuden ønskede en »repræsentativ gruppe i København og en omhyggelig

udarbejdelse af planer til erobring af de enkelte kystbatterier ved stødtropaktioner«. ¹⁵

Det var i disse sene februar dage, at Danmarks skæbne blev afgjort. Indtil da havde der kun været tale om støttepunkter i Nordjylland og om politisk tryk. Det var de muligheder, de danske politikere og militære myndigheder overvejede og til en vis grad lagde til grund for deres dispositioner godt en måned senere. Men da var de kun historie. Det var Falkenhorst, der krævede hele Jylland besat, det var Føreren selv der ønskede en »repræsentativ gruppe« i landets hovedstad. Herfra og til fuldstændig besættelse af hele landet var der ikke langt. Endnu i selve ordren om Weserübung fra 1. marts er formuleringen ikke helt klar. Jylland og Fyn skulle besættes og i tilslutning dertil Sjælland, hvor der »på et tidligt tidspunkt skal tages støttepunkter som udgangsstillinger for den senere besættelse«. ¹⁶ I de militære krav til Danmark, der var udarbejdet 4. marts, hed det, at et af de spørgsmål, der skulle ordnes gennem dansk-tyske forbindelseskommadoer, var »overførsel af tyske tropper til Sjælland«. ¹⁷

Den 5. marts blev der holdt et stort møde hos Hitler. I Jodls dagbog hed det, at Göring raser, »tobt sich aus«, og vil bevise, at de hittidige forarbejder ikke var noget værd. Han foreslog bl. a., at man »også straks skal få fodfæste i København«. ¹⁸ Endnu i den ordre, som Søkrigsledelsen udarbejdede dagen efter, var der tale om, at der skulle oprettes brohoveder i Gedser og Korsør, og herfra skulle der marcheres mod København. ¹⁹ Denne ordre var forældet, inden den blev skrevet, thi endnu samme dag udgik



Tyske officerer i Kastellet den 11. april 1940. Længst til venstre general Himer, i midten Kaupisch. Haacke fot. Original i Rigsarkivet.

der fra OKW en ny ordre, underskrevet af Keitel. Heri hed det: »Til hurtigt at tage Sjælland og København i besiddelse skal der foruden angrebene fra syd og vest ved hjælp af en større damper (Østpreussentjeneste), som løber ind i Sundet nordfra, i selve København (unmittelbar in Kopenhagen) landsættes en særlig sammensat styrke, der også kan virke repræsentativ«. I Gruppe XXI.s eksemplar af ordren er der i marginen tilføjet: »Det er nyt«. ²⁰ Søkrigsledelsen udsendte i henhold hertil nye ordrer den 7. marts. Det hed heri, at et egnet transportskib, Østpreussen-damper eller mineskib, skulle løbe ind

med en forstærket infanteribataillon til besættelse af vigtigere steder i København.²¹ Samme dag foreslog Marinegruppenkommando West, at Hansestadt Danzig skulle anvendes til transport af tropper til hovedstaden.²²

Den 5. marts meldte generalmajor Himer sig til Gruppe XXI. Han skulle være generalstabschef ved Höheres Kommando XXXI, som skulle lede angrebet på Danmark. Den øverstkommanderende, flyvergeneral Kaupisch, ankom den følgende dag. De endelige forberedelser til Weserübung Süd kunne begynde.²³

Det var kun nogle få måneder siden, at man i Søkrigsledelsen havde ment, at der på grund af minefelterne ikke kunne landsættes tropper i København. Nu da Göring foreslog, at man straks skulle få fodfæste i hovedstaden, var der tilsyneladende ingen, der var i tvivl om, at man uden videre kunne landsætte tropper i København. Man kan spørge sig selv, om det var uvidenhed, der fik disse ledende tyske militære til at tro på, at det kunne lade sig gøre, ligesom de også troede, at man kunne sende to store tyske krigsskibe gennem »Drøbak-snævringen«, uden at der skete noget. Måske vidste de ikke noget om minefelterne eller om søfortet, der lå lige uden for byen og vel var verdens største. Eller havde de en vision om, at var man dristig nok, kunne man også tage København på nogle minutter. Man kunne spørge sig selv, om der måske var nogen, som havde læst forfatteren Karl Larsens mærkelige bog Dommens Dag fra 1908, hvori han skildrede, hvorledes København blev erobret af tyskerne ved et kup: Der var

to transportskibe. Efter at de var forføjede, tog udladningen sin begyndelse fra det forreste af skibene ad halmbelagte landgange. I løbet af ti minutter var en bataillon kommet i land og stillede sig efterhånden op i lang kolonne«. Få minutter efter var de ved Kastellet's porte, og i løbet af et øjeblik var den gamle fæstning erobret.²⁴ Göring, Keitel eller Jodl havde næppe læst Dommens Dag,²⁵ men man havde den dristighed — nogle vil vel kalde det frækhed — der skulle til. Og dog var der én, der senere kom i tvivl, Adolf Hitler. Den 2. april hed det i Søkrigsledelsens krigsdagbog, at Føreren havde påbudt, at man skulle undersøge spørgsmålet om at sende et lineskib, altså et ældre, men stærkt armeret krigsskib, til »Kassel«, kodeordet for København. Formålet skulle være at opnå »en eftertrykkelig demonstrativ virkning, forhindre, at de i havnen liggende stridskræfter løb ud, og at regeringen undslap«. Søkrigsledelsen måtte dog stille sig afvisende overfor Førerens tanker. Et lineskib havde et dybgående af 8 m, og dets indsejling ville give store vanskeligheder. Det ville under og efter indsejlingen ligge i de stærke kystbefæstningers skudfelt. Blev det udenfor dette skyts' rækkevidde, ville den politisk-demonstrative virkning ikke blive opnået. Af afgørende betydning var det også, at et lineskib ville betyde en advarsel, der ville forekomme på et tidligt tidspunkt, senest ved passage af det smalle stræde Helsingør-Helsingborg. Efter Søkrigsledelsens råd opgav OKW derefter tanken.²⁶

I Korpsbefaling nr. 2 fra Höheres Kommando af 16. marts blev det fastslået, at en forstærket bataillon,

dvs. omved 1000 mand, med radioudstyr skulle gå i land i København. Formålet var at give særligt eftertryk til den tyske gesandts krav. Transporten skulle ske på Hansestadt Danzig, og bataillonens skulle indrette sig på længere tids forsvar, enten ved landgangsstedet eller i Kastellet, efter at vagten dér var overrumplet.²⁷ Befehlshaber der Sicherung der Ostsee udstedte den 21. marts en direkte ordre til kommandanten på Hansestadt Danzig. Indskibningen skulle finde sted kl. 3 dagen før Weserdag, og en forbindelsesmand fra hæren ville melde sig ca. 12 timer før indskibningen. Så snart den var afsluttet og senest kl. 17 samme dag, skulle skibet løbe ud fra Travemünde. I givet fald skulle der ankres i Neustädter Bugt eller Wohlenberger Vig. Bataillonens udskibning i København skulle finde sted til Wesertid. Udskibningsstedet skulle bestemmes i forståelse med batillonskommandanten, i givet fald Langelinie molen. Efter udskibningen skulle Hansestadt med de to forpostbåde, der var tildelt den, indtil den militære situation var afklaret, forblive i København af hensyn til opretholdelse af radio-forbindelsen. Kommandanten skulle bestemme, når forpostbådene kunne sendes bort. Skibet skulle i Travemünde også modtage Marinennachrichtenoftizier (MNO) Kopenhagen«, dvs. den marinemeddelelsesofficer, der skulle være i København, og to radio- og signalaftdelinger. Når situationen i København var afklaret, skulle Hansestadt vende tilbage til Travemünde for at udføre videre troppetransporter.²⁸ Senere blev der givet den tilføjelse til ordren, at forpostbådene — de var fra 13. Flotille, der bevogtede minespærringerne i Sun-

det — skulle være til stede for, hvis det var nødvendigt, at yde støtte efter den første landsætning. For at sikre overraskelsen, måtte man ikke få indtryk af, at der var samarbejde, eller at det var en enhed. Forpostbådene skulle derfor følge efter Hansestadt i en afstand på mindst 2 sømil og på den mindst iøjnefaldende måde. De skulle holde størst mulig afstand fra hinanden og løbe ind til København efter Hansestadt.²⁹ Endelig ordre til ikke at sejle til København sydfra, men gennem Store Bælt og nordfra, blev givet den 5. april, og det blev bestemt, at forpostbådene skulle løbe ud fra Swinemünde, så de kunne være ved Lous Flak tønde kl. 3,45. For at sikre, at Hansestadt kunne forcere isen i og udenfor havnen blev der samtidig givet ordre til, at isbryderen Pommern kl. 3,45 på samme position skulle stå til rådighed for Hansestadt. Hvis det var nødvendigt, skulle isbryderen vente allerede ved indsejlingen til Sundet.³⁰ Det blev dog ikke Pommern, men Stettin, der blev Hansestadts isbryder.³¹

Efter at den væsentlige del af forberedelserne var afsluttet, kom der til at gå lang tid, inden den endelige ordre til aktionen blev givet. Der har været drøftelser i den lange tid mellem 6. marts, da Kaupisch begyndte sit arbejde, og indtil ordren blev givet den 2. april. Enkeltheder i drøftelserne mellem chefen for Höheres Kommando og Gruppe XXI er ikke kendt, men en senere optegnelse, vel fra slutningen af april 1940, fortæller, at der har været uoverensstemmelser mellem de to generaler. Kaupisch anså det for meget vigtigt af hensyn til forbindelsen via Danmark til Norge, at besættelsen skete meget hurtigt, og man

måtte — mente han — overalt handle, som om den stærkeste danske modstand måtte brydes, mens Falckenhorst ikke troede på modstand. Han foreslog endda, at bataillonene efter landingen i København skulle marchere ud af havnen med musik, men Kaupisch bestemte, at Kastellet skulle besættes med magt, portene sprænges, mandskab, officerer og staben tages til fange.³²

Et vigtigt spørgsmål for Höheres Kommando og ikke mindst for dens stabschef, general Himer, og dens Ic, altså lederen af efterretnings- og meddelelsesvæsenet, major Heydebreck, var at få skaffet oplysninger frem om København, om befæstningsanlæg og de militære forhold. Skulle et så dristigt foretagende lykkes, var det vigtigt at kende stedet og den eventuelle modstanders styrke. Marinen havde sit særlige efterretningsvæsen, og oplysningerne blev indsamlet i 3. Seekriegsleitung. Her gav man med faste mellemrum oversigter over, hvor fjendens og andre nationers skibe var. Den 5. april kunne man oplyse, at artilleriskibet — kystpanserskibet som det blev kaldt i Tyskland — Niels Iuels opholdssted sidst var blevet fastslået den 18. november 1939. Da var det i Århus, og man formodede, at det stadig var der. Af et kort til en melding fra 5. april ses det, at et »kystpanserskib« er stedfæstet til København; man må have været klar over, at det var Niels Iuel.³³

Efterretningsvæsenet eller kontrapionagen havde hovedkvarter i OKW, Amt Ausland/Abwehr med afdelinger rundt om i landet, Abwehrstellen (AST) og Abwehrnebenstellen (ANST eller NEST). Det vigtigste sted for spionagen mod Danmark var AST X i

Wehrkreis X, Hamborg. Her fik man i februar overdraget at skaffe de militære efterretninger, som var nødvendige for det angreb på Danmark, som nu var ved at blive planlagt. AST X blev ledet af Kapitän zur See Chr. Oskar Otto Wichmann, og det var hans afdelingsleder, Hauptmann Herrilitz, som fik denne særlige opgave overdraget. Når det gjaldt spionagen i Danmark, især i Nørre- og Sønderjylland, fik man stor hjælp fra ANST i Flensborg. Hauptmann Hans Uthmann, der var leder af dettes afdeling I, havde allerede i 1939 knyttet forbindelse med forskellige medlemmer af det tyske mindretal. AST Kiel blev ledet af Kapitän zur See A. Fr. Howoldt og tog sig specielt af marineanliggender. Også andre Abwehr-steder arbejdede i Danmark, men AST X i Hamborg var afgjort centret i efterretningsarbejdet.³⁴

Man måtte stort set begynde på bar bund i februar 1940. I AST Kiel og Hamborg havde man nogle få oplysninger om Middelfrunden og om Trekroner og andre forter. De var uden større værdi, men gik videre til Höheres Kommando.³⁵ Vigtigere var det, at man — vist omkring midten af marts — sendte en særlig agent, en Vertrauens-mann eller V-mann, til Danmark, specielt til København. Han gav den 18. og 20. marts udførlige oplysninger til AST X om broer i København, om hovedgader og indfaldsveje, flyvepladser og kaserner. Han fortalte om Amalienborg og palæerne der og ikke mindst om Kastellet, som han iagttog i to timer udefra. Han berettede om voldene omkring Kastellet, om portene og om vejene dertil og i nærheden. Besætningen bestod af højst et regiment. »Der herskede den dybeste fred«. ³⁶

Imidlertid blev det bestemt, at Fregattenkapitän Fr. Liedig i Amt Ausland/Abwehr, afdeling I under oberst Piepenbrock skulle tage til København. Han havde nær forbindelse med Höheres Kommando, og general Himer var iøvrigt en nær ven af Abwehrs chef Canaris.³⁷ Liedig skulle undersøge følgende forhold: Sted, hvor passagerdamper og hvor krigsskibe kunne lægge til. Kastellet: hvorledes så det ud? Kaserner og besætning. I hvilke kaserner ligger de enkelte tropper. Hvor er hærens, marinens og luftvåbnets kommandosteder? Hvilke søstridskræfter ligger i København?³⁸ Hans omfattende beretning om rejsen 21.—23. marts gav udførlige oplysninger om, hvor de forskellige kommandosteder var. Han var dog ikke klar over, at Generalkommandoen ikke længere var i Kastellet, men på Slotsholmen i umiddelbar nærhed af Krigsministeriet. Han gav endvidere gode oplysninger om kaserner og om deres styrker. Han beskrev Holmen og de kommandosteder, som fandtes der. Hans beskrivelser af havnen var ret kort. Han oplyste, at artilleriskibet Niels Iuel lå ved kajen foran Orlogsværftet. Der kunne også ses nogle torpedobåde og hjælpepartøjer. »Helhedsindtrykket er først og fremmest vinterro«. U-bådene skulle også være i København, hvad de nu ikke alle var. Antiluftskytset anslåes til ca. 50 kanoner, hvoraf den overvejende del i Jylland.³⁹ Liedig afgav mundtlig beretning den 27. marts, bl. a. til Himer og Heydebreck. Han fortalte da også om »stemningsindtryk« i København. Men Kastellet syntes han ikke at have haft noget at berette om. Og søbefæstningen?⁴⁰

Liedig var iøvrigt en god ven af oberst Oster i Ab-

wehr, den mand, som den 3. april gav major Sas oplysning om en forestående aktion. Engang ventede Liedig i Osters vogn, mens Oster var inde hos Sas. Under den følgende samtale sagde Oster: »Es gibt kein zurück mehr für mich«. Liedig forstod, hvad dette betød. I de første april dage var Liedig til referat hos Canaris om Weserübung. Oster deltog i mødet og førte samtalen ind på muligheden af at udløse en demonstration af den engelske magt. Han var sikker på, at foretagendet ville blive afblæst, når man så, at The Grand Fleet var klar til at slå til for at hindre dette overfald på en neutral.⁴¹

Militærattachéer er jo et vigtigt led i efterretnings-tjenesten. Der var tale om at bede marineattaché Kapitän zur See Hans Henning komme til Berlin, men Kaupisch ønskede, at det blev luftattachéen oberst Jens Peter Petersen, der blev kaldt til konference. Den 22. marts var han hos Kaupisch og Himer. Han fik oplysning om, hvad der skulle ske. Man drøftede problemerne i forbindelse med København. Hvor skulle man gå i land, og hvor skulle bataillonen indrette sig på forsvar? Der var tale om undersøgelse angående mål for bombeflyvere og stukas. Endelig talte man om det danske luftvåben. Der blev aftalt et nyt møde, og den 5. april var obersten på ny i Berlin, hvor han gav en række oplysninger om militære forhold rundt om i landet. Han synes at have givet Höheres Kommando et kort »med indtegninger« og gav forskellige oplysninger om Kastellet, om vagten, om de stabe, der var dér. Endvidere var der tale om et »Ziel-Karte für Flieger«. ⁴² Obersten har senere oplyst, at man under samtalen indtegnede ka-

serner og Flådens Leje på et kort og derefter »afgjorde Kaupisch, at såfremt man ikke fra dansk side imødekom det kapitulationskrav, der ville blive fremsat, skulle de omtalte mål — og kun disse mål — bombarderes fra luften«. Obersten skulle så sent som muligt henvende sig til en tysk reserveofficer, der boede i København, erklære ham for soldat og beordre ham til med hjælpere at være på Langelinie, hvor de skulle hjælpe til med fortøjning og på en medbragt lastvogn transportere en radiosender til Kastellet. Når denne opgave var løst, skulle de danske kaserner holdes under obseravtion. Han fik endvidere af Kaupisch instruktion om, at han om morgenen den 9. april skulle ledsage den tyske gesandt til den danske udenrigsminister.⁴³

Det var den forstærkede 1. bataillon fra regiment 308 under 198. infanteridivision, som skulle gå i land i København. Til bataillonon hørte en cyklistafdeling fra regiment 326 og en afdeling fra pionerbataillon 325, en radioafdeling, en propaganda- og en tonefilm-afdeling og desuden en afdeling Abwehr-tropper.⁴⁴ Bataillonschef var major Glein. Han fik ordre til at melde sig hos Kaupisch den 3. april kl. 9. Her fik han oplysning om opgaven. Under titlen »Amtsrat« skulle han flyve til København for at undersøge landingsmulighederne i Frihavnen eller ved Langelinie og marchvejene til Kastellet. Han skulle skaffe udførlige oplysninger om selve Kastellet, om vagter, besætning og mulighed for en hurtig besættelse. Han fløj næste dag til København. Allerede samme aften foretog han undersøgelser på Langelinie, og næste dag gik han uden videre ind i Kastellet, som iøv-

rigt stod åbent for alle. Han drak øl med en sergent, som gav ham en række oplysninger om Kastellet og viste ham, hvor generalen boede, hvor de forskellige kontorer og telefoncentralen var. Derefter så Glein på Amalienborg Slot, og om eftermiddagen fløj han tilbage til Berlin. Samme aften meldte han sig til Höheres Kommando, og et møde mellem ham og oberst Petersen blev aftalt.⁴⁵ Major Glein fortalte herunder, at han havde foretaget observationer af havnen syd for Langelinie for at undersøge, om det var muligt eller bedre at landsætte tropperne her. Han kom dog til det resultat, at det ikke lod sig gøre. Glein havde også foretaget observationer af Flådens Leje og skaffet sig oplysninger om, hvor stor besætningen i Kastellet var.⁴⁶

Gennem agentindberetninger og egne observationer havde man i Abwehr og i Höheres Kommando efterhånden fået god viden om mulighederne for at sætte tropperne i land, om Kastellet og adgangen hertil. Men man manglede oplysninger om en række militære forhold, som var af betydning for aktionen. Efterretningerne om, hvad der var af krigsskibe i København, var ikke alt for pålidelige, men man havde dog efterhånden fundet ud af, at Niels Iuel lå fortøjet på den anden side Langelinie udfør Nyholms Kran, men om dets besætning og udrustning vidste man ikke ret meget. Antiluftskytset kendte man ikke noget videre til. I et »Feindnachrichtenblatt« for luftvåbnet fra 20. marts hed det, at man mente, det meste fandtes ved København. Der var også sådant skyts på Middelgrundsfortet og på Flakfortet, men nærmere var ubekendt. Om forterne ved København

oplystes det heri, at Charlottenlund Fort havde tolv 30 cm kanoner, og det var af ringe kampværdi. Man var ikke klar over, at anlægget i 1932 var blevet åbnet for publikum og altså ikke længere eksisterede som befæstningsanlæg. Det oplystes, at Middelgrundsfortet var det stærkeste fort med 27 kanoner og en besætning på 2000 mand! Flakfortet havde 17 kanoner og Trekroner 9.⁴⁷ Trekroner var imidlertid forlængst nedlagt som fort. Der var tilsvarende oplysninger i det efterretningsmateriale, som var indgået til Höheres Kommando.⁴⁸ Mange af dem var forkerte eller forældede, ofte direkte vildledende. Særlig mærkeligt er det, at man vidste så lidt om Middelgrundsfortet, når der var tale om at sende et skib med henimod 1000 soldater ombord ind i København, og det skulle passere lige forbi dette fort. Men det lå nu engang langt derude i Sundet, og der kunne officerer ikke sejle ind og snakke med sergenter over en bajer. Det er iøvrigt karakteristisk for oplysningerne i efterretningsmateriale, at de enten er erhvervet gennem læsning — Polikens opslagsværk Hvem, Hvad, Hvor havde her været af stor værdi — eller ved rekognoscering på stedet. Noget egentligt efterretningsmateriale forelå ikke, inden planlægningen af aktionen begyndte, og man havde ikke kunnet skaffe oplysninger fra fortroligt dansk materiale, eller fra danske, der virkelig vidste besked. Forrædderi var der ikke på noget tidspunkt tale om, når man ser bort fra det særlige forhold med folk fra det tyske mindretal i Sønderjylland.

Når der under oberst Petersens besøg hos Höheres Kommando var blevet tegnet et kort over de mili-

tære mål i København, var det med henblik på luftvåbnets indsats ved besættelsen. Efter ordre af 20. marts skulle 4. kampeskadre med en del af styrken demonstrere over København »med det formål at give eftertryk til den særlige gesandts krav overfor den danske regering«. Desuden skulle den nedkaste flyveblade. Demonstrationsstyrken skulle være inde over København nogen tid efter Wesertid.⁴⁹ Eskadrens styrker — Henkel 111 — skulle også »understøtte tropperne på jorden«. De medbragte bomber og flyveblade.⁵⁰ Ved samme tid skulle to eskadriller fra »Zerstörer Geschwader 1« være over byen for at beskytte 4. kampeskadres styrker. Kort før skulle de være over Værløse Flyveplads nord for København. Skydende antiluftskyts skulle bekæmpes, alt efter vejr og terrænforhold. Den ene eskadre skulle efter den første demonstration flyve videre for at lande i Ålborg West, 2. eskadre skulle derimod gå tilbage til Bahrt.⁵¹ Den 9. april ville styrker fra Stuka/1, altså styrtbombere, være rede i Holtenau nær Kiel til at hjælpe med i aktionen mod Danmark.⁵²

De luftstyrker, der var bestemt til at demonstrere over København, skulle ikke bombardere hovedstaden. Herom var der ikke på noget tidspunkt tale. Fra første færd ville man gennem disse overflyvninger øve pres på regeringen. Det var Kaupisch, der havde fået gennemført, at demonstrationsflyvningen først skulle begynde noget efter major Gleins landgang,⁵³ og han har senere oplyst, at han havde givet ordre til, at maskinerne skulle flyve i 50—100 meters højde, »da jeg af erfaring ved, at dette gør et frygteligt indtryk på civilbefolkningen«, og muligheden af

et bombardement skulle udnyttes under forhandlingerne.⁵⁴ Flyverne skulle foruden at demonstrere også gribe ind i eventuelle kampe mellem danske og tyske styrker og kunne da også — som det fremgår af det foregående — bombardere og beskyde militære mål som f. eks. kaserner, antiluftskysstillinger osv. Hvis det skulle vise sig nødvendigt at sætte luftstyrkerne ind i kampen lige efter landgangen, skulle det ske ved røde lyssignaler, som kun måtte afskydes efter befaling fra major Glein.⁵⁵

Overfaldet på København indledes

Rundt om i Tyskland var de styrker, som skulle deltage i angrebet på Danmark, nu ved at gøre klar til indsatsen, selvom kun få vidste, hvad der forestod. 170. infanteri-division og 11. skyttebrigade skulle angribe Jylland og føre angrebet ind over den dansk-tyske grænse. En styrke skulle landsættes i Middelfart for at erobre Lillebæltsbroen. Det var 198. infanteridivision, som skulle erobre Sjælland, idet der skulle landsættes betydelige troppstyrker i Korsør og Gedser. Masnedø skulle tages af faldskærmstroppe for at sikre Storstrømsbroen og dermed fremrykningen af styrkerne fra Gedser. Særlig vigtig var dog erobringen af Danmarks hovedstad for på den måde at øve så stort et pres på regeringen, at den hurtigst muligt opgav al videre kamp.

Major Gleins styrker lå ved Perleberg — på vejen mellem Berlin og Schwerin. Den 7. april kl. 13 skulle de køre derfra og være i Travemünde ved 21-tiden.⁵⁶ Her lå mineskibet Hansestad Danzig rede til at tage imod den store styrke. Dette skib var på

2431 t og var bygget i Stettin 1926. Det var 90,5 m langt, og maskinen ydede 6400 hk. Det var i 1940 armeret med 2x88 mm, 4x37 mm og 2x20 mm kanoner og kunne rumme 360 miner.⁵⁷ Dets chef Korvettenkapitän Wilhelm Schroeder var d. 26. marts blevet kaldt til Befehlshaber der Sicherungstreitkräfte der Ostsee (BSO), viceadmiral Mootz i Swinemünde. Han fik meddelelse om, at han skulle tage en bataillon ombord og landsætte den ved Langelinie i København, desuden MNO for København og havnekaptajnen sammesteds med nogle soldater. Det var allerede d. 8. marts blevet bestemt, at der skulle indsættes en havnekaptajn i København. Hertil blev senere søløjtnant Camman udpeget.⁵⁸ Mootz sagde til Schroeder, at han måtte have den faste vilje at nå frem uanset alle vanskeligheder og uanset vejret. Han måtte ikke lade sig afskrække af modstand fra danske søstridskræfter eller forter, »som havde et stort antal kanoner, men var forældede. Al modstand skulle brydes med magt«. Der måtte regnes med minespærringer foran København. Indsejlingen skulle ske under tysk flag. Schroeder fik hos 1. admiralstabsofficer udleveret de nærmere ordrer. Han forstod, hvor vigtigt det var, at han var i København på minuttet, »thi intet kan gøre større indtryk på den danske regering end den kendsgerning, at vi allerede ved forhandlingernes begyndelse har den danske hovedstad i vor hånd«. Da han studerede kortet over befæstningerne, stod det ham klart, at han ikke behøvede at beskæftige sig med nedkæmpningen af dem. »De må ganske simpelthen ikke komme til at skyde. Hvordan, det må fremgå af øjeblikket«. Der var bekymringer nok: de

danske minefartøjer, lods båden og vagtskibene, som skulle anholde skibe, der omgik bestemmelsen om at tage lods ombord. Det var i hvert fald én god ting, at Schroeder kendte indsejlingen til havnen fra sejl-sporten. Han blev kaldt til Marinegruppenkommando Ost, hvor han fik udleveret et kort, der viste lods bådens og vagtskibets position på Københavns Red.

Den 4. april fik Schroeder fra BSO en attachémelding fra København, som gik ud på, at de danske lodser bragte skibe nordfra ind »in den weissen Sektor des Tre Kroner Feuers (220,5—225°)«, og at skibene løb forbi så tæt op ad Middelgrundsfortet som muligt. Efter at have passeret fortet styrede lodserne nøje indenfor den nævnte sektor, fordi der lå miner på begge sider. Men det var usikkert, om der i den nævnte sektor var kabelminer, hvortil strømmen til enhver tid kunne slutes på fortet. Denne oplysning byggede på en oplysning, som marineattaché Henning havde sendt til Marinens Overkommando den 23. marts.⁵⁹ AST Kiel kunne den 4. april give OKW og Søkrigsledelsen oplysning om, at en skibskaptajn, der havde været i København, havde fortalt, at lods en kom ombord øst for Tårnbæk Rev tønne, og derfra blev der styret ret kurs mod Middelgrundsfortet, som blev passeret en halv sømil til bagbord. Herefter med lige kurs indtil tæt på havneindfartens sydmole. Lods en var bange for miner. Der skulle i det nævnte område være et minefelt, »men om det kun er bluff, kunne han ikke sige«. ⁶⁰

Denne vigtige melding fik Schroeder endnu samme dag. Han besluttede at holde denne kurs. Om det skulle ske med eller uden hjælp fra lods en, måtte

han overlade til forholdene. Ved en sidste drøftelse med staben i Gruppe Ost blev det bestemt, at de forpostbåde ikke skulle løbe med ind i havnen, men sende evt. krigs- og handelsskibe, motorfartøjer med flygtninge osv. tilbage. Handelsskibe og ikke mindst motorfartøjer skulle nøje gennemses, især med henblik på akter og post. Den 5. april havde Schroeder en samtale med admiral Mewis, der var udpeget til Küstenbefehlshaber Dänemark. Oprettelsen af denne stilling var allerede sket den 9. marts. Den endelige tjenesteinstruks blev først udstedt den 6. april. Havnekaptajner og officerer for marinens meddelelsesvæsen (MNO) hørte under ham.⁶¹

Den 6. april kl. 19 dansk tid gik Hansestadt til ankers på Travemünde Red efter at have kæmpet sig gennem ismasserne nord for Arkona, og den følgende morgen gik skibet ind i havnen og fortøjrede ved Østpreussenkajen. Kort efter kom propagandakompagniet — to Sonderführer og 5 mand — med lastvogne og udladede deres apparater. Schroeder fortalte dem i overværelse af sine egne officerer, at skibet var udsat til at medvirke ved en stor propagandafilm — og »propagandisterne« havde håbet på krigeriske oplevelser! Også kaptajnløjtnant Skipowski (MNO) med 18 marinesoldater kom ombord. Havnekaptajnen for København meldte sig kl. 11. Han troede, han skulle være priseofficer på en hjælpepekrydser, og han fik foreløbig lov til at blive i troen.

Kl. 11,30 fik Schroeder en fjernskrivermeddelelse i kode: der er i øjeblikket randis ved Langelinie. Læg i givet fald til længere inde. Desuden fik han ordre til at medtage landgangsbroer, der skulle have den

størst mulige længde. Han fik en officer til at gå i land og skaffe brædder dertil. I eftermiddagens løb kom der forskellige meldinger, bl. a. om, at der dag og nat var sikret krigsskibe gennemfart gennem det danske advarselsområde i Store Bælt ved hjælp af lods.

Om aftenen kl. 21 meldte major Glein sig hos kommandanten. Man diskuterede især, hvorledes mandskabet skulle anbringes ombord. Der var ialt henimod 1000 mand, 5 motorcykler, 150 cykler, 9 tønder ammunition og proviant til 4 uger. Det var vigtigt, at det kompagni, der skulle tage Kastellet, først kunne blive udskibet, hvad enten man lagde til med styrbords- eller bagbordssiden. Kl. 21,30 begyndte indladningen af bataillon, og kl. 3 var man færdig. Nogle minutter senere gik Hansestadt fra kaj. Ude på redan fik man isbryderen Stettin i sigte. Der blev forhandlet med kaptajn Jacobsen, som fik ordre til at gå gennem Store Bælt og vente ved Lous Flak tønde ud for Vedbæk eller ved randen af eventuel is. Hansestadt stod derefter ud i Neustädter Bugt, hvor der blev ankret. Landgangsbroerne blev sammen-tømret, og soldaterne kunne komme op for at trække frisk luft. Skibets officerer såvel som Skipowski og Camman blev indviet i aktionen. Uden at bestemmelsehavnen nævntes, blev besætningen gjort bekendt med opgaven. Skulle de blive taget til fange, skulle de sige, at bestemmelsesstedet var Irland. Major Glein fortalte Schroeder, at han lige havde været i København. Kystpanserskibet Niels Iuel lå lige overfor Langelinie. Glein vidste fra en tysk agent, at den danske marine ville modsætte sig en besættelse, og



Batallionschef, major Glein og kaptajnen på Hansestadt Danzig, Korvettenkapitän Schröder. Haacke fot. 9. april 1940. Original i Rigsarkivet.

Schroeder måtte regne med, at Niels Iuel ville skyde. Denne viden går måske tilbage til en melding fra en V-mand i Danmark, hvorefter en dansk officer havde oplyst, at der ved et evt. tysk angreb under alle omstændigheder ville blive ydet modstand. Det er muligt, at det er udenrigsminister P. Munchs udtalelse til kommandørkaptajn Kjølens d. 1. april, som er blevet kendt i Tyskland. Udenrigsministeren havde sagt, at han ønskede, at Kjølens ved lejlighed meddelte dette — at Danmark ville kæmpe — til rette vedkommende i Berlin.⁶²

Kl. 9,40 lettede Hansestadt anker og stod op gennem Fehmarn Bælt. Schroeder fik at vide, at der var fare for engelske u-både, men han skulle alligevel gå

norden om. Kl. 14,30 deltog Schoeder i bataillonens officersmøde. Han oplyste, at der var fare for u-både, og at han senere ville gå så nær kysten som mulig. Han oplyste om sine planer i forbindelse med indsejlingen i havnen. Efter den ene af planerne ville han løbe op til lodsskibet, bede om lods og meddele vagtskibet, at han kom med et brev fra storadmiral Raeder til viceadmiral Rechnitzer. Eller han ville sende isbryderen i forvejen, lade den bede om lods, holde sig længst muligt fra den, men afblændet sejle bag isbryderen, som skulle holde høj fart. Gik lodsen uopfordret langs skibet, ville han blive taget med. Den tredje mulighed var at lade isbryderen sejle forud som minestryger, »Sperrbrecher«, hvis der ikke var nogen lods at få, og med kurs mod Mittelgrundsfortet. Når det var $\frac{1}{2}$ sømil borte, skulle Stettin dreje ind i den sydlige sektor fra Trekroner Fyr og direkte mod havneindsejlingen. Den skulle udvikle så meget røg som muligt, og Hansestadt ville følge tæt efter. Han fortalte også, hvad han ville gøre, når han var kommet ind i havnen. Major Glein gjorde ligeledes rede for sine planer.

Den 1. september 1939 blev der telefonisk givet ordre til at oprette 42 kystudkigsstationer, og hermed var alle de planlagte 72 danske stationer etableret. En del af dem lå ved Langelangsbæltet og Store Bælt. På disse stationer havde man travlt med indberetninger den 8. april, da der på havet var en stærk trafik af store og små tyske krigsskibe, og der ustandseligt var passage af tyske fly. Den 9. april kl. 8,32 oplyste kaptajnløjtnant Saabye, adjudant ved Kystdefensionen, på forespørgsel: »Troppeñtransport-

ten kom nordfra, såvidt det kan skønnes. Kun meddelt fra Middelgrunden«. Det er dog ikke rigtigt, at skibene ikke var blevet observeret, før de var lige uden for Københavns Havn.

Hvordan så nu Hansestadt Danzig ud? Et billede, der er taget, mens skibet lå ved Langelinie, viser, at det tidligere må have været et passagerskib. Der var øverst to rækker af firkantede køjer, de fleste syntes lukket med plader. Nedenunder en række runde køjer. Den 9. april kl. 14,40 gav Islands Falk følgende beskrivelse af skibet: »Transportbåden var en omdannet frugtbåd med dieselmotor med 2 små kanoner for og agter. 2 maskingeværer, antiluftskyts, kanonskjolde, brandgule«.

Fra 13,48 til 14,04 passerede Hansestadt gennem spærringen i Store Bælt. Den lå mellem Lolland og Langeland. Under passagen og senere blev skibet fulgt af en dansk torpedobåd i længere tid. Der blev derefter styret sigsag-kurs på grund af u-bådsfaren. Kl. 20 passerede Hansestadt sine to forpostbåde på højde med Sejerø. Det var næsten mørkt.

På denne vej blev Hansestadt Danzig ikke blot set, men der blev gang på gang sendt meldinger om observationer. Men én ting kunne man ikke melde, at netop dette skib af de mange, der i disse timer passerede bæltet, ikke skulle nordpå som de andre, men ville sætte kurs mod øst. Da skibet passerede Sjællands Rev var det mørkt, observationer fra land måtte høre op. Endnu havde man ikke lært at se i mørket.

Kl. 15,22 meldte Onsevig på Lolland, at man 14,57 havde observeret »et marinefartøj i NW, 4 sømil,

nordgående, er nu i NNW, formentlig dansk flag«. Det er muligvis det samme skib, som Tranekær indberettede kl. 15,20: »Den indrapporterede hjælpe-krydser har sat kurs 77° og befinder sig i Smålandsfarvandet. Den har vendt nu og står NNW. — På forespørgsel fra E.-stationen til Omø og Onsevig kystudkigsstationer meddeles, at skibet ikke er i Smålandsfarvandet«. Men 15,55 kan Omø indberette, at man 15,40 har observeret 1 tysk hjælpe-krydser 240°, 3 sømil, nordgående. 5 minutter før var der indløbet melding fra Omø via marinestationen Slipshavn ved Nyborg: »1 grå hjælpe-krydser ses S-på; den har været over ved Stålgrundene, men er nu vendt og står N-på. Den kan ikke have lagt miner eller andet«. Også Hansestads sigsag-kurs blev observeret og indberettet. Sprogø, der ligger i Store Bælt mellem Nyborg og Korsør, meldte 16,15, at man lige havde observeret 1 tysk ledsagerskib og 3 sortmalede minestrygere, nordgående. 16,33 kom en ny melding om 1 tysk ledsagerskib, der netop var ved at passere med kurs mod nord. 3 sømils afstand. Tre minutter senere: »Begge de to sidst opgivne ledsagerskibe er antagelig tidligere passagerbåde, overbyggede og med firkantede ruder fra for til agter. I det sidste skib er ruderne afblændet med jernplader. 1 kanon forude og 1 agter på promenadedækket i gulmalede tårne«. På Sprogø må man have tillagt denne melding betydning, thi 16,55 melder man til Slipshavn: »2 ledsagerskibe, tidligere passagerskibe, overbyggede med firkantede ruder fra for til agter. I det sidst indberettede er ruderne afblændet med jernplader, der er gule, malede overtræk over kanontårnene, nu aftaget

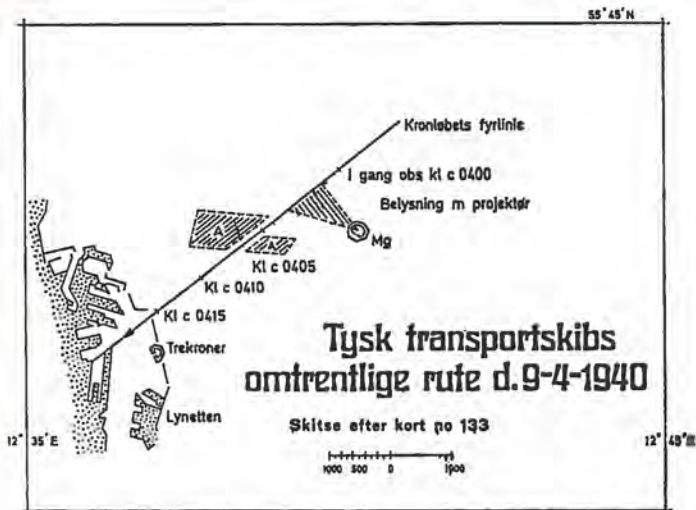


Hansestædt Danzigs sejlads mod København den 8.-9. april 1940. Under sejladsen den 8. april observeredes fartøjet af kystudviksstationerne Onsevig, Omø og Sprogø. Fra stationerne på Røsnæs og Sejersø foreligger rapporter, der kan have drejet sig om Hansestædt Danzig. Hornbæk, Kronborg og Tårnbæk passeredes i mørke tidligt om morgenen den 9. april.

overtræk. Mange mennesker ombord, ens mørkt påklædt (ca. 6000 tons)«. Hansestadt er ikke siden da blevet observeret med nogen sikkerhed, men der er meldinger fra Røsnæs ved Kalundborg og fra Sejerø, der *kan* angå dette skib. Stettin blev observeret fra Sejerø kl. 16,50.⁶³

Kl. 21 havde Hansestadt Danzig Sjællands Rev til styrbord. Skibet gik derefter så tæt mod land som muligt. Over radio fik man meddelelse om, at Københavns Havn var isfri. Man skulle lægge til som forudset. Den sydlige del af Langelinie ville formodentlig være fri for skibe. Det var general Himer, som havde sørget for, at denne oplysning kom frem. Den 7. april var han rejst til København som overregeringsråd. Han var ledsaget af en kurér fra Auswärtiges Amt, legationsråd Schlitter, og hans uniform lå i dennes kuffert. På Hovedbanegården blev han modtaget af oberst Petersen. Næste dag foretog Obersten efter Himers ønske observationer på Langelinie. Han kunne melde, at det så ud til, at to skibe ved den sydlige ende af Langelinie ville afsejle i løbet af den 8. Himer sørgede for, at oplysningerne pr. telefon blev sendt til Søkrigsledelsen og derfra til Höheres Kommando.⁶⁴

Fra Hornbæk til Kronborg var der is, men Hansestadt kom igennem. Kl. 2,45 var man ved Lous Flak tønde. De to forpostbåde fik ordre til foreløbig at blive uden for havnen og standse alle udløbende skibe og undersøge de mistænkelige. Stettin skulle bede om lods ved Tårbæk tønde. Hvis der ikke kom lods, skulle skibet sejle ind i havnen efter den sejl-anvisning, der tidligere var blevet modtaget. Dersom



•Tysk transportskibs omtrentlige rute 9.4. 1940•. Fra Generalrapport for Sikringsstyrken 1939-40. Bilag nr. 105.

Niels Iuel skød, skulle Stettin af al kraft løbe ind i Frihavnen, men ellers bryde plads ved Langelinie og sende en »Leinenkommando« i land. Den skulle sørge for stærk røgdannelse under hele farten. Hansestadt ville følge tæt efter. Kl. 3,30 blev der sat »Reichsdienstflagge«. Seks minutter senere passeredes Tårbæk tønde. Der kom ingen lods til Stettin. Kl. 3,45 blev krigsflaget sat, og der blev givet ordre til Klart Skib. Betjeningen ved de to 88 mm kanoner lå i ildlæ på dækket. Kl. 4 skar Stettin ind i den hvide sektor fra Trekoner Fyr. Middelgrundsfortet lå 800 m forude. Røgen fra Stettin dækkede nu ikke længere, skibet ville kunne ses fra fortet. Lanterneerne tændtes. »Vi kan se, at skytset ikke er besat. Besæt-

ningerne derovre må til kanonerne uden dækning. Det vil vore maskingeværer forhindre, hvis det bliver forsøgt«. Kl. 4,02 drejede Hansestadt ind i Tre-kronersektoren og passerede Middelgrundsfortet. Et minut senere blev skibet belyst fra fortets lyskaster, og der sendtes morsesignaler. De var uforståelige. Schroeder ville svare: »Vi indløber efter den tyske regerings ordre«. Men det blev kun til nogle få morsetegn. Fortet havde slukket lyskasteren. Ingen løb til skyset.⁶⁵

Urolige dage i København

De begivenheder rundt om i Danmark, der ville tage deres begyndelse kl. 4,15 dansk tid, 13 minutter efter at Hansestadt Danzig var ved at passere det store søfort ude i Sundet, kom ikke som et lyn fra klar himmel. I Sønderjylland var hæren i højeste alarmberedskab. Der var embedsmænd og officerer som sov på deres kontorer. I de første måneder af 1940 havde der været rygter om forestående begivenheder. Den danske marineattaché i Berlin, kommandør Frits Hammer Kjølsten havde den 8. januar og 13. februar kunnet indberette om forlydender, som gik ud på, at tyskerne ville oprette baser i Jylland. Også det danske efterretningsvæsen modtog forskellige oplysninger om militær aktivitet i Nordtyskland. Især var der tale om skibsamlinger i nordtyske havne. Tidligere meldinger herom blev gentaget i slutningen af marts, og der var tegn på visse forskydninger mod Hamborg.⁶⁶

Marineattachéen rejste hjem til rapport den 1. april. Han havde et brev med fra gesandten i Berlin,



Statsminister Th. Stauning og udenrigsminister, dr. P. Munch i 1939.
Det kgl. Bibliotek.

kammerherre Zahle, som oplyste, at det i pressekredse hed sig, at der forestod begivenheder i Nordskandinavien. Han kunne også oplyse, «at der var sammendraget skibs- og transportmateriel mellem Stettin og Swinemünde». Kjølens havde først en samtale med udenrigsminister, dr. P. Munch, der bl. a. sagde, at Norge og Sverige uden al tvivl af al magt ville modsætte sig indgriben fra Vestmagterne eller Tysklands side, og at vi ville gøre det samme; »dette ønskede dr. Munch, at jeg ved lejlighed meddelte rette vedkommende i Berlin«, skrev Kjølens i sin dagbog.⁶⁷ Det er muligt, at V-mand meldingen om,

at der under alle omstændigheder ville blive ydet modstand i tilfælde af et tysk angreb, har forbindelse med denne udtalelse.⁶⁸ Kjølsern aflagde også rapport til Hjalmar Rehnitz, som med titel af viceadmiral var chef for Søværnskommandoen og direktør i Marineministeriet. Han refererede her sin samtale med dr. Munch og dennes udtalelse om modstand. »Det er andre toner end tidligere«, skrev Rehnitz i sin dagbog. Samme dag fortalte den socialdemokratiske forsvarsminister Alsing Andersen Viceadmiralen, at ved statsrådet et par dage før havde kongen »henstillet, at Niels Iuel ikke blev kaserne-skib, men udrustedes«.⁶⁹

Den 4. april ved middagstid blev Kjølsern i Berlin opsøgt af den svenske marineattaché Forshell, der gav en række foruroligende meddelelser, bl. a. om et forestående angreb på Danmark. Kort efter at Forshell var gået, kom den hollandske militærattaché major Sas, som gav tilsvarende oplysninger. Forshell var iøvrigt blevet informeret af Sas.⁷⁰ I gesandtskabet blev der udarbejdet en depeche, som legationssekretær Frode Schøn fløj til København med samme eftermiddag. Han afleverede den hos dr. Munch. Det hed i depechen, at der forestod en aggression mod Danmark, som skulle finde sted i næste uge, samtidig eller lidt senere indbrud i Holland, muligvis også i Belgien, og det var sandsynligt, at operationerne dernæst ville fortsættes mod Sydnorge. Trope- og tonnagekoncentrationerne omkring Swinemünde var blevet bekræftet. Den hollandske militærattaché havde sagt, at oplysningerne stammede fra tyske officerskredse, som var utilfreds med det nuværende



Viceadmiral Rechnitzer og forsvarsminister Alsing Andersen i 1939.
Det kgl. Bibliotek.

system.⁷¹ Udenrigsministeren var foruroliget over depechen. Han sagde til Udenrigsministeriets direktør O. C. Mohr, det var kommet ud til ham, at nu måtte man naturligvis indkalde sikringsstyrken.⁷² Han tog ud til statsminister Stauning. Her foreslog han, at de gik til Kongen. Det varede noget inden kong Christian 10. kunne tage imod dem, og imens drøftede de to ministre depechen. Under denne samtale sagde Munch, om man ikke burde indkalde de soldater, der var hjemsendt med uniform.⁷³ Da de kom til Kongen, fik majestæten et eksemplar af depechen, som han påtegnede: »Modtaget 4/4 kl. 0,45

EM.« Kongen synes at have taget depechen ret roligt.⁷⁴

Der blev holdt ministermøde næste formiddag. Munch foreslog en samlingsregering, indkaldelse af Det udenrigspolitiske Nævn og af partiformændene. Stauning nævnte, at Munch aftenen før havde talt om indkaldelse af de hjemsendte soldater. Men det var klart, at ministrene ikke syntes at være foruroligt af depechen på samme måde som Udenrigsministeren. Man besluttede foreløbig at se tiden an.⁷⁵ Efter ministermødet sagde Munch til direktør Mohr om indkaldelserne, at »Stauning ville se tiden an og navnlig høre, hvad den militære sagkundskab sagde«.⁷⁶ I de følgende dage var der en livlig mødeaktivitet. I et møde hos forsvarsministeren den 6. om formiddagen deltog bl. a. de to værnschefer, general Prior og viceadmiral Rechnitzer, chefen for generalstaben, general Ebbe Gørtz, og chefen for Marinestaben, admiral Hammerich. Ministeren informerede om, at man var blevet nervøs ved gesandtskabet i Berlin for, at skibssamlingerne ved Stettin var rettet mod Danmark. Man drøftede situationen, og general Prior foreslog at indkalde årgangene 1930—35 med 2 adgangen til en kort øvelse, f. eks. på 14 dage eller længere. Fuld mobilisering ville tage 6 dage, formering af sikringsstyrke et par dage. Ministeren mente, at en indkaldelse kunne vække uro, men lovede at overveje sagen.⁷⁷ Der blev dog ikke truffet militære foranstaltninger.

Om morgenen to dage senere, den 8. april, var det klart, at der var ved at ske noget. Store og stærke tyske marinestyrker gik gennem Store Bælt med

kurs mod nord. Og kl. 10,30, lige før et møde hos Forsvarsministeren, indløb melding fra Efterretningstjenesten om, at en stor tysk styrke var på vej fra Rendsborg mod Flensborg. De to generaler foreslog på mødet indkaldelse af fuld sikringsstyrke, hvilket ville betyde, at 8—9 årgange var under fanerne. Desuden foreslog man, at hærens styrker blev sat i alarmberedskab, at der blev gennemført flyveropklaring og foretaget indkaldelser til Kystdefensionen. Denne hørte under marinen, og viceadmiralen tilsluttede sig forslaget, ligesom han ønskede indkaldelser til artilleriskibet Niels Iuel, der nu var kaserneskip.⁷⁸ Kort efter var Statsministeren, Udenrigsministeren og Forsvarsministeren til møde hos Kongen. Da Forsvarsministeren kom herfra, meddelte han, at det var besluttet kun at foretage indkaldelser til Niels Iuel, »men at der iøvrigt skulle etableres højere alarmberedskab for det indeværende mandskab«. Det var hans mening, at udtalelsen om alarmberedskab skulle dække såvel marinens som hærens styrker. Viceadmiralen opfattede det, som om ordren ikke omfattede marinen.⁷⁹ I sin dagbog referede han: »Alarmeringstjeneste for hæren. Ingen genindkaldelser. Niels Iuels besætning indkaldt på ny«. ⁸⁰ Også Marinekommandoens souchef, orlogskaptajn Vedel, havde opfattet det på den måde. Det betød dog ikke, at han som Rechnitzer mente, at marinens beredskab, sikringstjeneste 1, det laveste beredskab, var tilstrækkeligt.⁸¹ Om eftermiddagen foreslog general Prior på ny, at sikringsstyrken blev indkaldt. Han ønskede desuden bemyndigelse til at etablere luftmeldetjeneste og til en snævrere indkvartering og til

at lade Jyske Division forskyde tropper efter behov. Forsvarsministeren ville vente med afgørelsen til efter møde med partiformændene og ministermøde i løbet af aftenen. Kl. 12,45 var ordren til hæren om alarmberedskab og udlevering af ammunition blevet udsendt. Ved mødet med ministeren om eftermiddagen foreslog generalen af hensyn til soldaternes hvile, at man, undtagen i Sønderjylland, gik fra alarmberedskab til forhøjet beredskab.⁸²

På mødet med partiformændene om aftenen indledte Stauning kort, og derefter redegjorde Udenrigsministeren for situationen. Herunder fortalte han om en samtale, han om eftermiddagen havde haft med den tyske gesandt Renthe-Fink. Da Munch nævnte, at det kunne blive nødvendigt at foretage indkaldelser, havde Renthe-Fink sagt: »Das betrachte ich als wahnsinning«. Fra konservativ side blev der fremsat ønsker om indkaldelser. Ministrene var imod.⁸³ Venstres repræsentant dr. Krag sagde, at hvis de tyske tropper syd for den danske grænse betød, at tyskerne havde aggressive hensigter, »ville grænsen sandsynligvis blive overskredet i de første kommende morgentimer, og indkaldelsen ville komme for sent og føre til en fiasko. Havde tyskerne ikke en sådan hensigt, kunne man kalde lynet ned over sig ved indkaldelser eller troppeforskydninger«. ⁸⁴ Inden mødet blev hævet, fik man at vide, at direktør Mohr ved 19,30-tiden havde fået en henvendelse fra Renthe-Fink, som ønskede at få et beroligende svar med hensyn til indkaldelser. Dette blev udarbejdet, og derefter var der ministermøde.⁸⁵ Her blev der ikke truffet beslutninger om indkaldelser eller troppeforskyd-

ninger. Dette blev meddelt general Prior og Viceadmiralen ved 22,30-tiden.⁸⁶ P. Munch tog til Udenrigsministeriet, hvor han fik en sidste depeche fra kammerherre Zahle i Berlin. Ikke længe efter ringede Munch til Mohr og foreslog, at de tog hjem.⁸⁷

Nattens mørke og ro havde sænket sig over byen og over Christiansborg. Kun i vagtstuerne var der lys. I den røde Bygning og i Proviantgården ved siden af var dog Krigsministeriets direktør, general Stemann, Viceadmiralen og Marinekommandoens chef, admiral Hammerich i deres kontorer. Også Forsvarsministeren var i ministeriet. Den kommanderende general var henimod midnat taget til sin tjenestebolig i Kastellet, og generalstabschefen var også kørt til sit hjem.⁸⁸

Hvorfor skød Middelgrundsfortet ikke?

Den 1. september 1939 blev der truffet bestemmelse om formering af sikringsstyrke for søværnet. Den 3. september blev der givet ordre til at udlægge de forberedte minespæringer ved København. De blev med det dertil hørende materiel og personel til afvisnings- og lodstjeneste underlagt Kystdefensionen. Minespærringerne var »ifølge hele deres tilbagetrukne beliggenhed og hele karakter uden virkelig militær betydning og måtte nærmest opfattes som en foranstaltning, der tilsigtede at holde neutralitetskrænkelser udenfor hovedstadens umiddelbare nærhed samt endvidere for at kunne føre kontrol med sejladsen indenfor Københavns Red, der var spærret område for de krigsførende magters krigs- og luftfartøjer. Al sejlads uden lods var forbudt.«⁸⁹ Det var

en ret let sag at sejle gennem minespærringen. Der var gennemsejlingsmærke, og fyrlinien gennem Kronløbet var tændt. Det er blevet sagt: »Enhver sømand, der havde været der én gang, kunne sejle derind igen«. ⁹⁰

Efter Søværnskommandoens ordre nr. 2 af 28. november 1939 var »forsøg på at passere (forcere) et farvand, der er spærret eller lukket for de krigsførende magters flåder« neutralitetskrænkelse. Optræden heroverfor skulle indledes med protest. Iøvrigt skulle forholdsordre såvidt muligt indhentes fra Søværnskommandoen. Visse neutralitetskrænkelser som »landsætning på dansk grund af væbnede styrker« kunne, når fjendtlig hensigt var utvilsom, »uden nærmere ordre imødegåes med alle til rådighed stående midler — dog under fornøden hensyntagen til de foreliggende omstændigheder«. ⁹¹

Vinteren 1940 var meget streng. Minespærringen bestod af kabelminer og lå ved indsejlingen til selve havnen og det sydlige indløb til Drogden. Den var efterhånden kommet i uorden, og en del af minerne var blevet ødelagt. Spærringen var ikke armeret denne morgen den 9. april 1940. Armering skete fra Søminestationen, der var på Middelgrundsfortet, og det »sker ved et håndgreb, og det tager et halvt eller helt minut«. Ordre til armering kunne dog ikke gives af chefen på Middelgrundsfortet, men af chefen for Københavns Minespærring, der havde tjenestested på Lynetten, eller af Kystdefensionens chef, der ligeledes havde kommandosted på Lynetten. ⁹²

Forudsætningen for, at minespærringen ved København kunne fungere — og få nogen betydning —

var, at der var vagtskibe, som kunne »overhale og visitere« skibe, som på ulovlig vis søgte at komme gennem spærringen. Et fort kunne ikke i mørket gøre et skibs »karakter« ud, men det kunne et vagtskib, der kunne overhale det og holde det under observation. Men isforholdene havde tvunget de små, delvis civile skibe ind i havnen, f. eks. havde Grønlandske Handels skib Godthåb, Nordre Vagtskib, været ude så sent som 8. april, da forholdene var betydeligt forbedret, men måtte returnere til Langeliniemolen på grund af isforholdene.⁹³ Søværnet havde overtaget statsisbryderen Tyr, som var udstyret med en kanon og blev kommanderet af en søofficer. Den kunne klare sig i isen, men den 8. april blev den beordret ind, og kl. 14,37 gik den til kaj. Dens virksomhed som vagtskib var slut. Ammunition og fortrolige sager blev afleveret. Grunden var, at dens besætning dels hørte til Niels Iuel, der nu skulle udrustes, dels var taget fra andre udrustede enheder.⁹⁴

I natten mellem den 8. og 9. april var der intet vagtskib i søen til at vogte minespærringen. Lodstjernen nord for København blev varetaget af lodsdamperen Lodsen, som efter kl. 23,30 opholdt sig i en våge nord for Middelgrunden. Der var kun Middelgrundsfortet til at vogte indsejlingen til København.⁹⁵ Dette fort er bygget på nordspidsen af Middelgrunden og blev opført i årene 1890—1894 på en vanddybde af ca. 7,5 m og er funderet på sandopfyldning, indesluttet af betonblokke og tømmerkister. Det indtager et område af 7 ha. Den ydre begrænsning udgøres af en bølgebryder, der er 10 m høj, og indenfor den er der en grav og en havn. Selve fortet består

af store kasematkomplekser, og bestykningen findes ovenpå dette anlæg. Her er der også et fyrtårn.⁹⁶

Chef på Middelgrundsfortet var den 8. april om morgenen orlogskaptajn A. G. Topsøe-Jensen, som havde været der fra 27. marts. Den 8. april kl. 14,45 fik han ordre til at melde sig som artilleriofficer på Niels Iuel, hvor han havde været, indtil han kom til Middelgrundsfortet. Han undrede sig over ordren, men den blev bekræftet af Søværnskommandoen, og kl. 17,30 mødte han ombord på Niels Iuel.⁹⁷ Kaptajnløjtnant Langhorn, der var leder af fortets skole, blev udpeget til interimschef. Til Kystdefensionen var der 11. oktober indkaldt 307 mand, som på Middelgrundsfortet gennemgik eksercerskolen indtil nytår og derefter artilleriskolen sammesteds. Der var om vinteren 380 mand på fortet, og hermed kunne man besætte 4 stk. 12 cm PK (patronkanon) og 1 projektør. På grund af isforholdene blev artilleriuddannelsen ikke afsluttet. Forårsmandskabets indkaldelse var forlængst fastsat til 9. april, og derfor blev 135 mand af det uddannede mandskab overført til Flakfortet den 1. og 2. april. Der var den 8. april på Middelgrundsfortet 97 befalingsmænd m. m., 107 værnepligtige. Der var om eftermiddagen givet sædvanlig landlov, og ombord var derefter Interimshafen, 6 kystofficerer, 35 andre befalingsmænd, hvoraf 22 nyudnævnte overkonstabler, der var kommet samme dag, 40 værnepligtige, for størstedelen frigængere uden egentlig artilleriuddannelse, desuden 39 lærlinge og elever, som var kommet samme dag og var uden uddannelse.⁹⁸ Bestykningen på fortet var 5 stk. 30,5 cm, 12 stk. 17 cm og 6 stk. 12 cm foruden noget

mindre skyts; kun det og 4 af de 12 cm kanoner kunne bemandedes.⁹⁹

Vagtposten på dækket var besat med: 1 vagtchef, 1 vagthavende befalingsmand og 2 værnepligtige ved den af de to ALK (antiluftslystkanon), der skulle afgive varselsskud, 1 værnepligtig udkig, 1 værnepligtig ordonnans hos vagtchefen. I henhold til tjenesteordningen for fortet skulle der være udstukket besætninger til 2 stk. 12 cm PK. De skulle møde ved kanonerne på alarmsignal.¹⁰⁰

Lodsdamperen befandt sig ca. $\frac{1}{2}$ sømil nord for Middelgrundsfortet. Den observerede Stettin og Hansesøstædt Danzig, som nordfra styrede mod de nordlige minespærringer. Begge førte navigationslys. Lodsdamperen satte kursen mod skibene for at sætte lods ombord. Hansesøstædt må have opdaget lodsdamperen. Skibet satte »projektøren på lodsdamperen og afgav nogle blink. Derefter rettedes projektøren et øjeblik mod skibets eget flag under gaflen«. På lodsdamperen kunne man ikke rigtig se flaget, men mente, det var rødt. Man regnede med, at det var danske orlogsfartøjer.¹⁰¹ De to skibe blev også observeret af udkiggen på Middelgrundsfortet, Thorkild Rydell, og han afgav melding til den vagthavende, kystløjtnant Helge Schat-Holm, som var i vagtskuret på Toppen, ikke langt fra fyret midt på fortet. Da skibet ikke havde lodslanternen tændt, blev der givet ordre til at belyse det med projektøren, som var vest for Fyrtårnet. Efter Hansesøstædts krigs dagbog skete det kl. 4,03. Skibene blev fanget i projektøren. Det blev konstateret, at det første var en slæbebåd. Schat-Holm mente — i hvert fald senere — at han dagen før havde set den

sejle gennem minefeltet. Han må her have tænkt på den tyske isbryder Preussen, som lods Hansen den 8. kl. 12,50 var blevet sat ombord på af isbryderen Tyr.¹⁰² Det følgende skib mente løjtnanten var »et armeret orlogsfartøj«.¹⁰³ Det bagerste skib blinkede tilbage med korte blink — det var Schroeder, der begyndte at fortælle, at han sejlede ind efter den tyske regerings ordre.¹⁰⁴ Schat-Holm troede, at signalblinkene betød, at skibene var generet af projektøren, og den blev slukket. Det tyske skib belyste sit flag, og Schat-Holm var ikke i tvivl om, at det var det tyske orlogsflag. Derefter slukkedes alt lys på de to skibe, der fortsatte med god fart. Der blev givet ordre til at hejse internationalt stopflag på fortets flagstang og afgive varselsskud.¹⁰⁵

Der kom intet varselsskud fra 75 mm ALK. Kystløjtnant Carl J. W. Kromann, der skulle afløse Schat-Holm kl. 4, var imidlertid kommet op på Toppen. Han så skibene og det tyske orlogsflag, men gik hen til vagtskuret for at afgive melding.¹⁰⁶ Dette skete kl. 4,05, da Middelgrunden meddelte: »Tysk orlogsfartøj passerer MG, belyses af vor projektør, hvorpå den belyste sit flag. Herefter slukkede den alt lys og gik ind i havnen. Vi hejste »protest«, belyste vort flag, gav ordre til varselsskud, men kanonen i uorden«.¹⁰⁷

Her i denne nat, kort før morgengry, da spådommen fra Dommens Dag skulle gå i opfyldelse, var der i det øjeblik, da skibet med en bataillon kamptropper passerede Middelgrundsfortet med de store kanoner, kun én kanon, en lille 75 mm antiluftskytsskanon, som der var stående besætning til, kun én

kanon, der skulle kunne skydes med. Og den kunne ikke, eller rettere det vagtmandskab, der stod ved den, forstod ikke at betjene den.

Efter krigen, da den danske befolkning fik at vide, hvad der egentlig var sket den 9. april og i dagene før, var der mange ting, man ikke kunne forstå, som man ligesom ikke kunne tro på, for de var utrolige. En ting var selve overfaldet på København i al sin dristige simplicitas. Men allermost chokerende var dog oplysningerne om, hvad der skete på Middelgrunden, om dette stærke fort, bygget for kun en 50 år siden, som kun havde én kanon, der kunne skydes med. Og den kunne heller ikke skyde. De omfattende undersøgelser bragte vel ikke klarhed over den tekniske grund til, at kanonen ikke kunne fungere, at man ikke kunne udløse varselsskudet. Blandt forklaringerne var, at der var sket en mindre materielbeskadigelse på grund af forkert betjening, at der var kommet fedt i kammeret, at projektilerne havde fået en skævhed i forhold til hylsteret.¹⁰⁸ Ingen har kunnet afgøre dette med sikkerhed, men den forklaring, som artillerimekaniker Krantz har givet, er snarest den rigtige: »at patronen ikke var sat kraftigt nok an«, det vil sige, at den ikke var kommet langt nok ind til at påvirke udkasteren, der gør det muligt at lukke kilen.¹⁰⁹ Hvad enten den svigtende funktion skal forklares på denne måde eller skyldes tekniske mangler, forårsaget af fejlbetjening, så er i hvert fald én ting klart, og her er alle enige: der var ingen af dem, der stod ved kanonen, som i virkeligheden var i stand til at betjene den. Det skyldtes de uheldige forhold, overførsel af uddannet mandskab til Flakfortet, land-

lov og forberedelse til modtagelse af nyt mandskab. Kvartermester Haagensen udtrykte det i korthed på den måde, at »det mandskab, som var uddannet til kanonbetjening, var ikke ombord«¹¹⁰ Derfor kunne kanonen ikke skyde eller rettere, derfor kunne der ikke skydes med kanonen, den ene kanon.

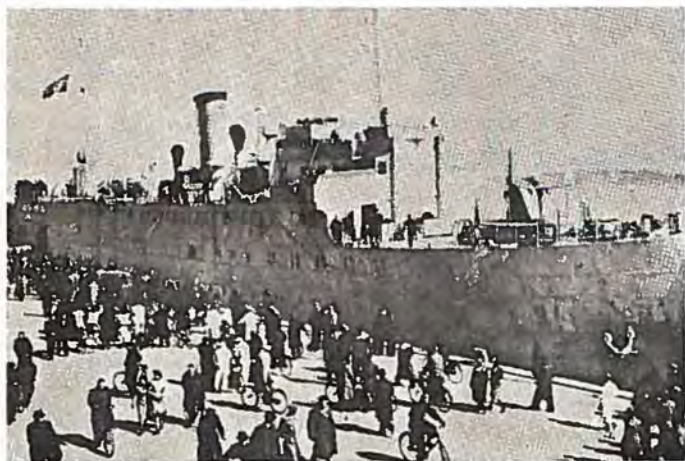
Der blev også senere talt om forrædderi, og der var en af de værnepligtige, en yderst fantasifuld mand, som fortalte, at han havde set, der var tændstikker i kanonen. Den artillerimekaniker, som han skulle have været sammen med, og som han refererer til, har ikke set trændstikker, ingen anden har set dem, ingen tror på dem.¹¹¹ Der var en nazistisk artilleriofficer på fortet; det var kendt, at han var nazist, men ingen mistænkte ham dengang for at ville lave sabotage. Iøvrigt synes undersøgelserne at vise, at han slet ikke var på fortet den nat.¹¹² Og iøvrigt er den tanke, at tyskerne skulle have risikeret aktionens sikkerhed ved at få en nazistisk sindet dansk officer til at forøve sabotage, så fantastisk, at der måtte endda meget stærke indicier til, før man ville tro derpå. Og der er ikke skygge af et indicium.

Iøvrigt er det helt klart, at i virkeligheden er spørgsmålet, om kanonen i minutterne omkring kl. 4,00 kom til at skyde eller ikke skyde militært og politisk uden betydning. Efter bestemmelserne skulle der først skydes løse skud, samtidig med at protestsignalet blev givet, derefter kunne der anvendes skarpe skud for boven. Fortets chef var ikke på Toppen, da meldingen om skibenes passage blev givet af den vagthavende officer kystløjtnant Helge Schat-Holm. Da han samtidig med afgivelse af meldingen

blev spurgt, om der måtte skydes, svarede han — korrekt — nej.¹¹³ Havde chefen for Middelgrunden vidst, at der i det skib, der sejlede forbi derude, var en bataillon kamptropper, som skulle besætte København, kunne han uden særlig tilladelse have givet ordre til at åbne ild. Men det kunne han ikke vide, og derfor måtte der efter de gældende ordrer kun afgives varselsskud, og iøvrigt havde han i den korte tid, Hansestadt var i skuldfeltet, kun den lille 75 mm kanon til rådighed, og dens effekt overfor Hansestadt ville være ringe.¹¹⁴ Da Hansestadt var gået til kaj, var den dækket af Trekroner, kun det øverste af skorsten og master kunne ses fra Middelgrunden.¹¹⁵ Man kunne ikke vide, at Hansestadt land-satte tropper. Og én ting er helt sikker, Hansestadt ville have fortsat sin sejlads mod målet, hvad enten der blev åbnet ild eller ikke. Kaptajnen havde viljen til at komme igennem, hans mission var så vigtig for hele Weserübung Süd, at nogle skud fra en 75 mm ALK ikke kunne standse ham. Han havde kl. 3,45 beordret klart skib, hans små 88 mm kanoner var klar til kamp, hans kanonbesætninger kunne skyde.

Landgang og erobring af Kastellet

Fra Hansestadt havde man også observeret lods-båden. Men den vendte om. Nu var spørgsmålet, om minerne ville blive udløst. Ville der blive åbnet ild fra Trekroner? Schroeder var ikke klar over, at Trekroner var nedlagt som fort for år tilbage. Kl. 4,10 passeredes Trekroner, og man opdagede, at det ikke var besat. Et minut senere fik man Niels Iuel i sigte.



Hansestadt Danzig ved Langelinie den 9. april 1940. Det kgl. Bibliotek.

Skibet lå rigtigt nok på den plads, som major Glein og Liedig havde oplyst, det vil sige ud for Nyholms Kran. Artilleriskibet skød ikke. Havnen var stærkt tiliset. Ved Langelinie var der fri plads, 110 m lang. Det slog lige til. Navigationsofficeren fik skibet på plads. Klokken var 4,15, Weserzeit. De to landgangsbroer blev lagt ud, stormkompagniet ilede i land, resten af bataillonnen fulgte efter. Kl. 4,29 var landsætningen afsluttet. Ingen havde set den. Der afgik melding til Marinegruppenkommando Ost og BSO:

»Kassel eingelaufen. Bataillon gelandet«. Maskingeværafdelingen, som skulle dække landgangen, var først blevet landsat, derefter stødtropper, som skulle overmande politi- og toldvagten i havnen og ødelægge telefonen. Der var nu ingen politivagt dér, men en havne- og toldvagt, som blev overmandet. På Langeliniemolen ventede nogle rigstyskere med en lastvogn, som skulle transportere den radiosender, der var ombord på Hansestadt. I henhold til den ordre, som oberst Petersen i Berlin havde fået af Kaupisch, havde han ret sent den 8. april henvendt sig til en rigstysk reserveofficer Hubertus von Zimmermann, hvem han meddelte, at han »befehlgemäss« indkaldte ham som soldat. Han skulle kl. 4,15 den 9. april indfinde sig på Langelinie med 5 andre rigstyskere og en lastvogn for at afhente én eller flere kasser fra et tysk skib, der kom fra et oversøisk land.¹¹⁶

Kl. 4,30 var bataillonen klar til afgang. Først kom to grupper på cykler, derefter to små pionerafdelinger. Så fulgte de to kompagnier, hver med en maskingeværafdeling. Marchen blev dækket af den ene 88 mm kanon og af de to styrbords maskingeværer.¹¹⁷ Kastellet skulle besættes ved fremtrængen gennem de to porte, Norges-porten mod nord, Sjællandspor-ten mod syd.

Kastellet eller Citadellet Fredrikshavn er en gammel fæstning, der går tilbage til Christian 4.s tid. Det nuværende anlæg er bygget af Henrich Rüse 1662—1665. Det var nu længe siden, det havde været fæstning, og der lå heller ikke egentlig kamptropper her, kun et lille garnisonstropskompagni på ca. 70 mand. Hertil kom vagtmandskabet på 15 mand, et

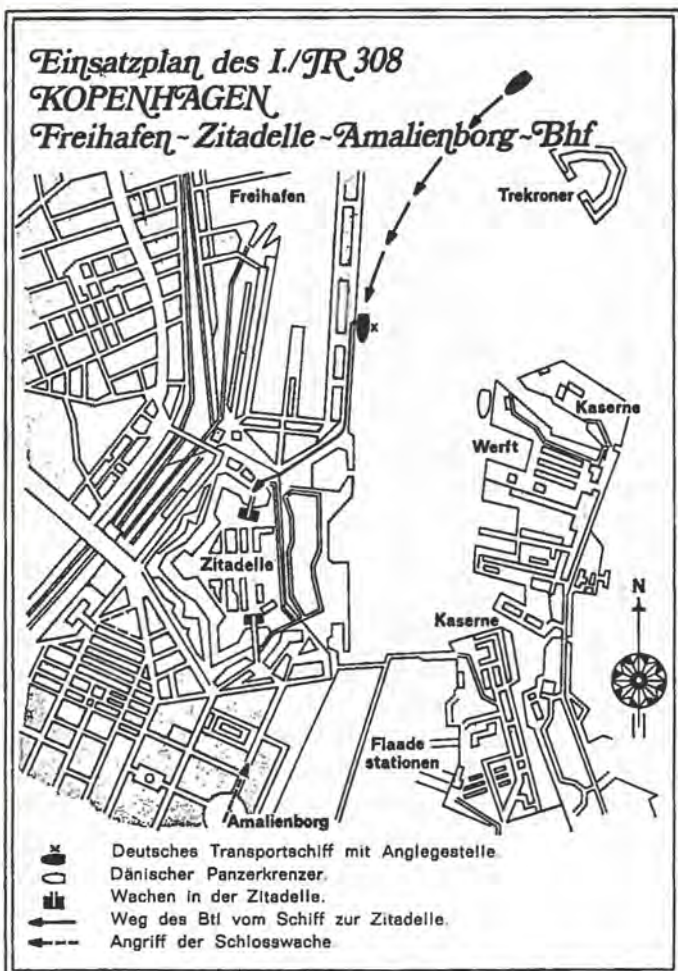
gendarmeridetachment på 15 mand, kommandanten for København, Sjællandske Divisions stab og en bataillonsstab. Den kommanderende general Prior havde også tjenestebolig i Kastellet. Kl. 4,30 blev der ringet til ham af direktøren i Krigsministeriet, general Stemann. Et tysk skib med tropper var løbet på en mine i Langelandsbæltet. Generalen blev bedt om at komme til Krigsministeriet. Inden samtalen sluttede, kunne Stemann meddele, at tyske tropper var gået i land på Fyn. Generalen forlod Kastellet kl. 4,45 og var i ministeriet kl. 4,57. Han kørte ud af den sydlige port, Sjællands-porten. Vagten blev kaldt ud. Kl. 4,55 blev der ringet til afløsning. Umiddelbart efter hørte vagten lyden af beslæede støvler ved enden af porten. Kort efter stormede tyskerne frem. Vagterne blev overmandet, men vagtkommandanten skød et skud uden at ramme. Omtrent samtidigt hørtes et stort drøn. Det var den tyske pionerafdeling, der havde sprængt Norges-porten, som var lukket om natten. I løbet af kort tid havde tyskerne besat hele Kastellet. Inden besættelsen var fuldført og telefoncentralen besat, var det dog lykket en af de vagthavende officerer at få en melding igennem til Generalkommandoen og til stabschefen hos Københavns Kommandant. Han boede udenfor Kastellet og kunne derfor videregive meldingen til en række myndigheder.¹¹⁸ Ikke længe efter kunne major Glein indrette sit kommandosted i Kastellet. Radioen blev rigget til, og man fik forbindelse med det tyske gesandtskab, staben for 198. infanteridivisionen i Korsør og 305. infanteriregiment i Gedser. Der blev udlagt »Flieger-sichtzeichen«, store røde flag med hagekors.¹¹⁹ Senere

kom Höheres Kommandos stabschef general Himer fra gesandtskabet til Kastellet.¹²⁰

Den tyske bataillons 2. kompagni var bestemt til at sikre Kastellet. Den besatte gaderne rundt om og spærrede dem af. Ved Esplanaden og Grønningen kom det til skududveksling med danske politifolk, som blev afvæbnet.¹²¹ Nogle af dækningsstyrkerne var rykket frem fra Grønningen gennem Amaliegade. De blev opdaget af Livgarden på Amalienborg. Pludselig faldt de tyske styrker ned og åbnede ild. Klokken var 5,40. Ilden blev besvaret af vagten, der netop på dette tidspunkt fik en forstærkning på 40 mand fra Livgardens Kaserne ved Rosenborg. Fremrykningen standsede. De tyske troppestyrker var små, to grupper, hver med 1 maskingevær og 10 mand.¹²²

Keitel havde 2. april meddelt de styrker, der deltog i Weserübung, at Føreren havde krævet, at det ved »besættelsen under alle omstændigheder skulle hindres, at kongerne af Danmark og Norge rejste ud af landet«. ¹²³ Man kunne tænke sig, at fremrykningen ad Amaliegade mod Amalienborg skal ses i forbindelse med denne ordre. Der er dog intet i det foreliggende materiale, heller ikke i Gleins og andre beretninger, der tyder på, at det har været hensigten at omringe Amalienborg og hindre Kongen i at forlade slottet. Ved Gardens indgriben bevarede kongen sin handlefrihed om morgenen den 9. april.

En anden af styrkerne fra 2. kompagni var rykket mod områderne nord for Kastellet. Den besatte Østerport Jernbanestation og gaderne derved. Da generalstabschefen general Görtz var på vej fra sit



Kort over Langelinie, Kastellet og de nærmeste omgivelser. Det er bilag til major Gleins beretning om Københavns besættelse den 9. april 1940 ved en batalion, landsat fra Hansestadt Danzig, hvis position ved Langelinie er angivet. Også det danske krigsskib Niels luels position er vist. På kortet er indtegnet de tyske styrkers march fra troppeskibet til Kastellet's nordlige port, Norgesporten. Gengivet efter kopi i Rigsarkivet. Originalen i Militærarkiv i Freiburg i. Br.

hjem til Krigsministeriet, blev han standset her og ført til Kastellet. Også indenrigsminister Bertel Dahlgaard blev tilbageholdt af de tyske soldater med oplantede bajonetter og med revolvere. Han måtte ligeledes opholde sig i Kastellet en kort tid.¹²⁴

Som Liedig og Glein havde observeret, lå artilleriskibet Niels Iul udfør Nyholms Kran omtrent lige overfor den sydlige del af Langeliniemolen. Det var Danmarks største krigsskib. Det var på prøvetugt i 1923 og var blevet ombygget i 1935—36. Det havde været under kommando indtil 30. marts, men var nu kaserneskip. I henhold til drøftelserne hos Kongen den 8. april om formiddagen var der blevet foretaget genindkaldelser til Niels Iuel, og samme eftermiddag kl. 16,00 blev kommandoen hejst. Officererne begyndte at indfinde sig. Man tog fat på at klargøre to 15 cm kanoner, og dette var udført ved midnat. Kanonerne var dog i konserveret stand, dvs. at de var smurt ind i fedt, og de kunne således ikke uden videre sættes ind i aktiv kamp. Som skibet lå, kunne 3 à 4 af dets kanoner have båret mod Langelinie.¹²⁵

Samtidig med at udladningen af bataillonens var afsluttet kl. 4,30 sendte Korvettenkapitän Schroeder under dækning af kanon nr. 2 og to bagbords maskingeværer en kutter med overløjtnant Witte, en overfeldwebel og 6 mand med maskingeværer og håndgranater afsted med ordre til at besætte Niels Iuel og for kommandanten oplæse den såkaldte »Sprachregelung«. Den var allerede den 8. marts blevet oversat til dansk-norsk. Den skulle forelægges danske og norske krigsskibe. Den gik ud på, at skibet

ikke måtte forlade liggepladsen, evt. straks skulle løbe ind i en nærmere angivet havn. Kanoner og andre våben skulle aflades, og ammunition og håndvåben skulle opbevares i ammunitionskamre, der kunne aflåses. Maskiner og radioanlæg skulle efter den tyske kommandants anvisning gøres ubrugelige. Hvis kravene ikke blev fulgt, berettigede det dog ikke de tyske søstridskræfter til brug af våben.¹²⁶ Schroeder gav Witte besked om, at han skulle sige til kommandanten på Niels Iuel, at et tysk krigsskib var i havnen, at stærke tyske søkrigsstridskræfter var i opmarch foran havnen, at den tyske hær havde overskredet grænsen, og at stærke luftstyrker ville komme i løbet af kort tid. Tyskerne kom som venner for at beskytte den danske neutralitet mod engelske overgreb.¹²⁷ Wittes folk gik i land i Kasernehavnen og derfra hen til Niels Iuel. Overløjtnanten gik alene ombord, idet han hilste flaget. Der var blevet slået alarm på Niels Iuel kl. 5,30, befalingsmænd og AL-besætninger var blevet purret ud. Der var udleveret ammunition og AL-skytset klargjort. Nu en 5 minutter efter kom så den tyske søløjtnant. Da næstkommanderende havde læst »die Sprachregelung«, bad han om en afskrift. En sådan blev lavet. Derpå gav han dokumentet følgende påtegning »Über Einhalt erkündigt — Jens L. Nørgaard«, og Witte forlod skibet. I skibsjournalen blev det noteret, at en tysk løjtnant kom med »en meddelelse til skibet«. Derefter blev rekyllkanoner og rekylgeværer gjort klar og besat.¹²⁸

Kampen standses

Den tyske gesandt i København var ikke i forvejen informeret om, hvad der skulle ske den 9. april. Han var klar over, at situationen var spændt, og en nærliggende mulighed var en aktion i Norden. Det gav ham også noget at tænke på, at der var kommet en reringsråd og en legationsråd fra Berlin, tilsyneladende i særligt hverv, som de ikke fortalte noget om. Gesandten havde imidlertid gennem en henvendelse fået kendskab til, at nogle rigstyskere skulle møde med en lastbil på Langelinie ved morgengry. Da forstod han, hvad der var ved at ske. Det var nok baggrunden for, at han ved 19,30-tiden ringede til Mohr. Kort efter denne opringning kom oberst Petersen tilbage til gesandtskabet og fandt Renthe-Fink i ophidselse. Luftattachéen bestemte sig da til at lægge kortene på bordet.¹²⁹

Kl. 23 indfandt regeringsråden, som var general Himer, stabschef i Höheres Kommando, og legationsråd Schlitter sig hos Renthe-Fink. Schlitter overrakte gesandten det brev, der indeholdt en skrivelse fra Ribbentrop med instruks om, hvordan Renthe-Fink skulle forholde sig. Kl. 4,20 skulle han personlig overrække den tyske regerings memorandum og de 13 punkter, »Aufzeichnung«, som indeholdt de øjeblikkelige krav, først og fremmest at modstand skulle ophøre. Før kl. 4,20 præcis måtte han ikke henvende sig til Udenrigsministeren. Det var et omfattende materiale, gesandten fik, og der var givet nøje regler for, i hvilken rækkefølge de forskellige konvolutter måtte åbnes.¹³⁰ Når Himer havde fået ordre til at

tage til København som en slags militær befuldmægtiget var det også, fordi han i timerne før Renthe-Finks overrækkelse af ultimatum'et skulle give gesandten de nødvendige oplysninger om den militære besættelse og de militære problemer. Statssekretær Weizäcker havde — formodentlig ved et møde i Auswärtiges Amt den 6. april — bestemt, at Himer ikke måtte ledsage Renthe-Fink til udenrigsminister Munch. Det blev derfor besluttet, at luftattaché oberst Petersen skulle følge med gesandten.¹³¹

Kl. 4 telefonerede man fra gesandtskabet til det danske udenrigsministeriums direktør O. C. Mohr og bad om, at gesandten måtte blive modtaget af udenrigsministeren kl. 4,20. Mohr ringede til Munch, som nogle minutter senere telefonerede til Forsvarsministeren, der informerede de militære ministerier. Munch bad også Alsing Andersen ringe til Statsministeren og sagde, at de måtte forberede sig på at tage til Kongen. Renthe-Fink og oberst Petersen kom til dr. Munch kl. 4,20. Renthe-Fink redegjorde for situationen i henhold til sin instruks og oplyste, at de tyske styrker var gået over grænsen og havde gjort landgang flere forskellige steder. Han overrakte memorandum og de 13 punkter. Munch protesterede mod neutralitetskrænkelsen, de tyske krav måtte forelægges Kongen og Statsministeren. Det var jo bekendt, sagde han, at »vore militærstyrker havde ordre til at modsætte sig neutralitetskrænkelser, så kampe fandt formentlig allerede sted«. Gesandten var klar over, at kravene måtte forelægges Kongen og Stauning.¹³² Under samtalen gentog »både han og Petersen flere gange, idet de tog uret frem, at det

hastede meget, ikke mindst af hensyn til luftbombardementet« — som altså var en tom trusel. Der var tale om, at Renthe-Fink skulle tage med til Amalienborg, men Munch »sagde, at jeg ikke synes, at det kunne nytte: Kongen ville næppe synes derom«. Renthe-Fink og Petersen tog tilbage til gesandtskabet.¹³³ Renthe-Fink gjorde dog et forsøg på at komme med til drøftelserne på slottet — de nærmere omstændigheder er ukendt — men kongen sagde nej.¹³⁴ Dr. Munch kørte til Amalienborg. Under kørslen hørtes en sprængning. Det må have været Norges-porten. Kl. var lige ved fem.¹³⁵

Forsvarsministeren var i ministeriet den nat. Her fik han opringningen fra dr. Munch om Renthe-Finks forestående besøg. Han gav beskeden videre til Stauning. Derefter gik han til Viceadmiralen. Han sagde til ham, at klokken nu var ved at falde i slag. Det var netop ved den tid, da Lynetten kl. 4,17 videre sendte meldingen fra Middelgrunden om de tyske skibes passage. Han talte med general Stemann i Krigsministeriet. Generalen havde tilkaldt general Prior og general Gørtz. Fra kl. 4,30 indløb meldingerne fra marinens og hærens efterretningskontorer om landgang rundt om i landet. Der blev meldt om overskridelse af landegrænsen, om landsættelse af tropper i Middelfart, Nyborg og Korsør og på Langelinie.¹³⁶ Den sidste melding kom fra Lynetten omkring 4,45, efter at det var blevet så lyst, at man kunne se, hvad der egentlig skete på Langelinie. Tidligere havde man dannet sig den forestilling, at Hansestadt kom med sårede.¹³⁷ Under drøftelsen af de foreløbige meldinger, blev det nævnt for Forsvarsministeren, at

de af Søværnets enheder, der var på landgangsstederne, ville handle efter de givne forholdsordrer. Ministeren var indforstået hermed, men tilføjede på forespørgsel, at der ikke skulle udsendes ordrer om yderligere foranstaltninger, før man havde kendskab til de tyske krav.

Klokken må have været lidt i 5, da Munch ringede og bad Alsing Andersen og Stauning komme til Kongen. Kort før Forsvarsministeren tog afsted sammen med Prior og Rechnitzer, spurgte chefen for Marinestaben, om der måtte gives ordre til modforanstaltninger, »hvorefter ministeren gentog, at der ikke måtte udstedes yderligere ordrer, førend der forelå en regeringsbeslutning på grundlag af de af den tyske gesandt bebudede forslag.

Chefen for Søværnskommandoen gav ordre om alarmberedskab, men at der ikke måtte skydes før efter nærmere ordre«. ¹³⁸

I henhold hertil udsendtes pr. telefon den såkaldte 0520 ordre: »Sikringstjeneste 3 — altså højeste alarmberedskab — ikke skyde før efter nærmere ordre«. Den udgik kun til Kystdefensionen og til styrker i havn, ikke til skibe i søen. Der blev også givet ordre til armering af spærringerne. ¹³⁹ Rechnitzers ordre, inden han og de andre tog til Amalienborg, kan synes at være i modstrid med ministerens afgørelse om, at der ikke måtte udstedes yderligere ordrer, før regeringens beslutning forelå. Alsing Andersen har da også selv — ved afhøring i 1945 — fortalt: »Det grundede jeg lidt over, da jeg hørte admiralen give denne ordre (om ikke at skyde), men jeg skønnede, at det måske var det bedste i den

situation, hvori vi befandt os dengang, at man ikke her ved Flådens Leje og Holmen fik større kamp-handlinger udviklede, lige før vi skulle til at forhandle om situationen på Amalienborg, og derfor akvieserede jeg ved det uden at nævne mere derom«. ¹⁴⁰ I referatet af ministerens første afgørelse tales der om ordrer til yderligere foranstaltninger, dvs. end de, der blev udløst af de givne forholdsordrer, og ved Hammerichs forespørgsel om »ordre til modforanstaltninger«. I begge tilfælde kan der kun være tale om aktion, som ikke var hjemlet i forholdsordrerne, vel snarest ordrer til at handle, som om Danmark var i krig med Tyskland, at åbne ild overfor alle tyske litære styrker, til søs, i luften og på land, hvor man end mødte dem. Som forholdene lå efter kl. 4,15, og som forholdsordrerne var, ville en sådan ordre vel have været naturlig. Ministerens afgørelse må forstås på den måde, at han i k k e ville give en sådan ordre, altså ordre til »modforanstaltninger«. Men viceadmiralen gik endnu videre. Han gav ordre til ikke at skyde før efter nærmere ordre. I signalet til 1. Eskadre er det tilføjet, »medens forhandlingerne står på«, ¹⁴¹ og det er selvfølgelig et springende pkt. I sin dagbog fra denne dag har Rechnitzer to oplysninger om ikke-skydeordre. Det kan ikke med sikkerhed afgøres, om de angår ordren 0520 eller den telefonordre, der blev givet, mens man ventede på Amalienborg. ¹⁴²

Der er ikke nogen egentlig sammenhæng i Rechnitzers redegørelse i dagbogen. Den sidste indførsel synes dog snarest at have forbindelse med 0520-ordren. Den lyder: »Det er min overbevisning, at den ordre,

der var udstedt for Søværnskommandoen om ikke at skyde, var afgørende for, at hovedstaden undgik bombardement. Betænkningstid til at træffe beslutning havde jeg ikke. Jeg måtte træffe afgørelse på stående fod. Men ved den tid var faktisk allerede landet besat, og med hele vor beliggenhed måtte resultatet på forhånd være afgjort.«¹⁴³

Inden general Prior sammen med ministeren og Rechnitzer tog afsted, bad han Krigsministeriets direktør sørge for, at garnisonerne blev alarmeret.¹⁴⁴ På vejen ned gik han ind i Krigsministeriets portnerloge for at telefonere til chefen for Hærens Flyvetropper, oberst Førsløv, om at lade flyvemaskinerne — 4 eskadriller med 50 maskiner og 18 skoleluftfartøjer — afgå fra Værløse. Det tog nogen tid, først kl. 5,25 kom ordren igennem. Obersten spurgte, om der skulle gøres modstand. Generalen svarede ja, obersten kvitterede med et tak. Flyvetropperne var kl. 4,50 blevet informeret om, at tyske tropper var gået over grænsen og i land på Fyn. Oberst Førsløv alarmerede lejren kl. 5,05, og fem minutter efter blev der givet ordre til at afgå til mobiliseringsflyvepladserne på Sjælland. Kl. 5,45 var maskinerne trukket ud af hangarerne og var klar til start. En maskine var allerede i luften.¹⁴⁵ I dette kritiske øjeblik satte et angreb af det tyske luftvåben ind. I ordren af 3. april for »Zerstörergeschwader 1« hed det, at kort før demonstrationsflyvningen over København begyndte, skulle den være over Værløse Flyveplads og forhindre de der stationerede danske jagere i at starte. Jagere, som var i luften, skulle tilintetgøres, og ved brug af våben skulle man hindre, at maskinerne blev

gjort startklare.¹⁴⁶ Angrebet varede med ophold til kl. 6,30. Til trods for stærk beskydning fra luftværnsgeværer, blev en del af de danske maskiner skudt i brand, 11 blev ødelagt, 14 stærkt beskadiget. En maskine, der var startet, blev skudt ned, og besætningen på to mand omkom.¹⁴⁷

Prior nåede frem til Amalienborg kl. 5,30. Da var Kongen kommet, og Statsministeren var gået ind til ham. Udenrigsministeren var i Jourstuen ved at oplæse de papirer, som han havde fået fra Renthe-Fink. Tilstede her var også Forsvarsministeren, Viceadmiralen, direktør Mohr, kongens adjutant Christian Otto Schlichtkrull og kabinetssekretær Gunnar Bardenfleth. Udenrigsministeren blev kaldt til Kongen.¹⁴⁸ Kl. 5,32 ringede telefonen. Det var den tyske gesandt. Mohr meddelte Renthe-Fink, at mødet hos Kongen først lige var begyndt, og at der næppe ville kunne ventes svar den første times tid. Da samtalen var slut, gav Mohr et kort referat. Renthe-Fink havde sagt, at det hastede med svaret, og hvis tyske flyvere blev beskudt, så ville det medføre bombardement. Der blev tavshed. Så gik viceadmiralen hen til telefonen. Han sagde ud i stuen: »Det må dog straks forhindres, at der skydes«. Derefter gav han i telefonen ordre til Søværnskommandoen om at standse al skydning fra marinens side. Alsing Andersen var tavs.¹⁴⁹ Prior skrev ret kort tid efter en beretning om begivenhederne i Jourstuen og hos Kongen. Heri berettedes: »Der blev ringet fra Holmen, at tyskerne gik i land, og forespurgt Viceadmiralen, om der skulle gøres modstand. Admiralen gik til telefonen og befalede, at der ikke måtte skydes før på nær-

mere ordre«. ¹⁵⁰ Det er rigtigt, at der blev ringet fra Søværnskommandoen om den tyske landgang i Kasernehavnen. I Søværnskommandoens beretning fra maj 1940, underskrevet af Rechnitzer, hedder det: »Kl. 0545 blev den jourhavende adjudant hos H.M. Kongen af Søværnskommandoen underrettet om, at en tysk styrke var gået i land ved Søværnets Kaserne, og kl. 0555 om, at den var gået ombord i Niels Iuel«. ¹⁵¹ Her siges altså ikke noget om, at man havde talt med Viceadmiralen, eller om, at denne havde udstedt nogen ordre i den anledning. Da Prior skrev ikke så længe efter, blandede han begivenhederne sammen, så Rechnitzers skydeforbud nr. 2 ikke blev til på Rechnitzers eget initiativ, efter at han havde hørt om Renthe-Finks trusler, men hang sammen med opringningen om tyskernes landgang i Kasernehavnen, en opringning, som Prior må have hørt om. Men denne opringning var til Kongens adjudant, ikke til Viceadmiralen, og efter adjudantens egne tidsangivelser fandt den sted, umiddelbart efter at Forsvarsministeren og de to værnschefer var gået til Kongen. Da Rechnitzer skrev sine erindringer, som han begyndte på året efter, nævnte han ikke meldingen om begivenhederne i Kasernehavnen eller på Niels Iuel, som fandtes i hans Søværnskommando-beretning fra maj 1940, men omtalte telefonsamtalen, hvorom han skrev, »der blev telefoneret til mig fra chefen for Marinestaben, om der fra forterne skulle skydes på de tyske luftfartøjer. I overensstemmelse med den aftale, der var blevet truffet med Forsvarsministeren, svarede jeg tilbage, at der ikke skulle skydes før efter nærmere ordre«. ¹⁵² Han kendte på dette tids-

punkt Priors redegørelse, som var fortroligt bilag til Generalkommandoens beretning fra maj 1940. Men hos ham er det ikke fra Holmen, der bliver ringet, men af chefen for Marinestaben. Det drejer sig ikke om modstand mod tyskerne ved Søværnets Kaserne, men om skydning fra forterne mod de indflyvende maskiner. De to begivenheder fandt jo sted omtrent samtidig, og alene dette forhold kan have sløret erindringen. Men Rechnitzer vidste helt sikkert, at det, han havde frygtet den morgen, det var modstanden mod flyverne. Det var luftangrebet, der for enhver pris skulle undgås. Derom var der ingen tvivl i hans erindring, men han havde glemt, at det var Renthe-Finks udtalelser til Mohr, der havde fået ham til at ringe for endnu engang at sige, at der ikke måtte skydes. Efter at have givet sin ordre til Søværnskommandoen, sagde Rechnitzer til Prior, at hæren vel også måtte have ordre, hvortil generalen svarede, at han foretrak at afvente Kongens og Regeringens ordre.¹⁵³

Episoden er ikke direkte nævnt i Rechnitzers dagbog fra 9. april, men den første af de to indførsler i Rechnitzers dagbog om ordre til ikke at skyde angår måske denne episode. Den lyder: »Jeg gav besked om at afvente samtalen hos kongen og drøftelsen af henvendelse, inden der foretoges noget fra vor side. Renthe-Fink havde stærkt præciseret, at man herfra kunne undgå unødigt blodsudgydelse«. ¹⁵⁴

Det var general Himer, der havde fået Renthe-Fink til at ringe til Amalienborg. Han pressede på for at få en afgørelse. I et telegram til Auswärtiges Amt af 15. april udtalte Renthe-Fink om denne hen-

vendelse, at han havde gjort, »hvad der var menneskeligt muligt for at gøre det klart for danskerne, at en udsættelse af afgørelsen ville betyde en katastrofe for Danmark«. Efter at have fået refereret Mohrs udtalelser ringede Himer til Gruppe XXI, hvis hovedkvarter endnu var i Hamborg. Hans melding blev noteret som indgået kl. 5,30 (dansk tid) og lød: »Den danske regering har endnu ikke taget nogen beslutning. Forhandlingerne fortsætter«. ¹⁵⁶ Himer fortalte senere, at formålet med opringningen havde været at fremskynde bombemaskinernes flyven hen over København og derved tvinge danskerne til at antage de tyske krav. Hans henvendelse blev misforstået af officeren i Hamburg, der sagde: »Vi skal altså straks kaste bomber«, og Himer svarede: »Nej, for Guds skyld. De skal kun vise sig over byen for at gøre det nødvendige indtryk, da regeringen endnu tøver. Nedkastning af bomber sker først efter anmodning ved det aftalte signal fra styrkerne i Kastellet«. ¹⁵⁷ Spørgsmålet om flyverne er ikke nævnt i Gruppe XXI.s krigsdagbog, og der er ingen indførsel om videregivelse af et sådant ønske til luftvåbnet. Flyverne skulle efter en oversigt fra omkring 28. marts være over København en time efter Wesertid, altså kl. 5,15, ¹⁵⁸ men i en ordre for den pågældende afdeling af »Zerstörergeschwader« af 3. april hed det, at den kampeskadre, der skulle demonstrere over København, formodentlig ville være inde over byen en time, efter at det var blevet lyst, altså omved kl. 5,45. ¹⁵⁹ Dragørfortet så de første flyvere kl. 5,30, Luftmarinestationen ca. 5,35, Niels Iuel ca. 5,40, Hantestadt har tidspunktet 5,53, Middelgrunden 5,55. ¹⁶⁰

Flyverne var på plads til den bestemte tid, og Himmers opringing til Hamborg har næppe fremskyndet deres indflyvning over byen.

Kl. 5,40 kom Forsvarsministeren og de to værnschefer ind til Kongen.¹⁶¹ Også Kronprinsen var til stede. Det var klart for alle, at der var ufred i landet. Store flokke af tyske maskiner drønedede i lav højde hen over slottet. Fra Slotspladsen og fra Amaliegade hørtes skyderi. Fra vinduerne kunne man se en af de tre sårede gardere ligge på pladsen. Og ude fra Sundet hørtes drøn, måske var det de miner, der blev sprængt efter at spærringerne var armeret kl. 5,40, eller det var de tre skud, som blev afgivet fra Flakfortet mod tyske flyvere.¹⁶²

Under sit indledende møde med Kongen havde Munch udelukkende refereret den tyske henvendelse. Under de fælles drøftelser var det især værnscheferne, der havde ordet. Rechnitzer sagde, at hvis han havde nogen tro på, at modstand kunne være af betydning, ville han være den første til at anbefale det, »men det, vi kunne præstere overfor et så eklatant overrumplingsforsøg, var uden nogensomhelst reel værdi, og prøvede vi herpå, havde vi om få minutter hele byen bombarderet«. Kongen spurgte, om vi skulle fortsætte modstanden et kvarter. Prior sagde, at der blev kæmpet i Sønderjylland. Kongen spurgte, om det udadtil kunne siges, at vi havde gjort modstand nok. Prior erklærede, at det var der ikke efter hans mening. Han foreslog Kongen sammen med Regeringen at køre til den nærmeste bataillon i Høvæltelejren. Kongen svarede: »det kan jeg da

ikke«. Ingen støttede generalens forslag. Munch mente, at en kort fortsættelse af kampen næppe ville betyde nogen forskel for udlandets bedømmelse. Forsvarsministeren mente, at det mod, der nu var brug for, var at se de hårde kendsgerninger i øjnene og handle derefter. Han var rede til at tage det fulde medansvar for beslutning om at standse kampen. Kongen spurgte, om befolkningen ville kunne forstå det. Rechnitzer mente, at »alle ville kunne indse, at man under de foreliggende forhold ikke kæmpede«. Kronprinsen var afgjort for at standse kampen. Så med ét tog kongen sin beslutning og gav ordre til at indstille skydningen.¹⁶³ Ikke længe efter sagde kongen til Kabinetssekretæren: »Nu har jeg da i hvert fald frelst København fra ødelæggelse«. ¹⁶⁴

Beslutningen var faldet. Klokkeren var 6,05. Mohr blev sendt til Gesandtskabet for at meddele resultatet af drøftelserne. Adjudanten sørgede for, at kampene ved Amalienborg blev standset.¹⁶⁵ Kl. 6,25 meddelte OKW, at den danske regering havde udstedt skydeforbud¹⁶⁶, og 7,30 indløb til Gruppe XXI melding fra Danmark om, at »modstand er opgivet, alt er antaget (mod protest)«. ¹⁶⁷ Det var svært at få meldingen ud til styrkerne rundt om i landet. Først kl. 8,10 lykkedes det at få standset kampene ved Haderslev, hvor 3. bataillon med fodfolkkanoner og maskingeværer af al kraft bekæmpede tyske panservogne.¹⁶⁸

Hansestadt Danzig forlod Københavns Havn kl. 13,45 sammen med den tyske isbryder Preussen, som var kommet til Københavns Red ved 7-tiden samme morgen. Kl. 14,08 meldte Middelgrundsfortet: »Tysk

bugserbåd og tysk troppetransportskib står S på gennem Sundet mod Drogden«. Kl. 15,17 meldte Drogden Fyr, at de to isbrydere Stettin og Preussen og troppetransportskibet passerede fyret kl. 15,05.¹⁶⁹ Hansestadt Danzig havde fået ordre til at sætte kursen mod Warnemünde, og nogle minutter før midnat fik det besked om straks at løbe ind til Warnemünde for at indtage 305. infanteriregiment. Kl. 6,01 kunne skibet lægge fra kaj i Warnemünde. Kursen var Bornholm. Føreren havde d. 9. april givet ordre til, at denne ø skulle besættes. Overløjtnant Witte fik ordre til på den ene af de forpostbåde, der var til Hansestadt Danzigs disposition, at lede en landgangskommando. Kl. 15,26 gjorde Hansestadt fast ved kajen i Rønne Havn og udskibede bataillon.

Hele Danmark var besat.

Afslutning

Hvorfor kom det til at gå, som det gjorde? Hvorfor kom der en 9. april? Det er klart, at vil man trænge tilbunds i Weserübungs og Niende Aprils historie, så må man også søge at besvare disse spørgsmål. I den skildring, der her er givet af den tyske besættelse af København den 9. april og de forhandlinger, der blev ført denne dag om morgenen, er der mere tale om, hvad man kunne kalde de ydre begivenheder. Men skal man gøre det klart, ikke kun hvad der skete, men også hvorfor det skete, og hvorfor det skete på den måde, det gjorde, så må man trænge dybere ned i problemerne. Der kan ikke være tvivl

om, at Tyskland ved krigens udbrud ikke regnede med nogen fare for et allieret indbrud i Østersøen eller en landgang i Danmark. Der skete ikke i tiden siden krigens udbrud og frem til den 9. april noget, der ændrede denne militærpolitiske situation. Det er dette forhold, som var grundlaget for de danske politikeres og de ledende militæres overvejelser i dagene forud for den tyske aktion. Har man ikke det i tankerne, vil man ikke kunne forstå det, der skete i Danmark i disse dage. Så at sige ingen havde før den 8. april alvorlige tanker om, at Tyskland ville sætte en aktion igang mod Norge, og derfor kunne de heller ikke se, at der skulle være nogen fare for Danmark.

Det var Norge, der var målet i Weserübung, det var også målet i den allierede planlægning, der fandt sted samtidig med Weserübung. Spørgsmålet om støttepunkter i Norge var tidligt inde i de tyske overvejelser, bl. a. hos Raeder og chefen for undervandsbådene, admiral Karl Dönitz. Men da Vidkun Quisling den 14. december var hos Hitler, var det faren for en allieret landgang i Norge, han først og fremmest førte frem, og det er helt klart — akterne i marinens arkiver taler her sit tydelige sprog — at det var denne frygt — og den var begrundet — som blev hovedtemaet i de følgende måneders drøftelser og planlægning og førte til Hitlers endelige afgørelse den 2. april.

Spørgsmålet tysk eller allieret landgang i Norge, hvad enten det var ønsket om støttepunkter, eller det var frygten for den anden parts hensigter, som lå bag, kan kun forståes på baggrund af Norges ringe militære beredskab. Et Norge, der var væbnet og

beredt, som kunne have forsvaret sig med styrke og kraft mod en fremmed aggression, ville ikke på samme måde som det svage uforberedte Norge have været et mål for de kæmpende parter, det ville ikke have ligget hen som en slags militært tomrum.

Tyskland vidste, hvor svagt Danmark var militært. Det radikale parti, den lille partner i Stauning-Munch koalitionsministeriet, havde altid været imod et egentligt forsvar. For dets mænd stod de ord, som Viggo Hørup, den store radikale journalist og politiker, i 1883 udtalte i det danske folketing om Københavns befæstning »Hvad skal det nytte« som en slags ledetråd i militærpolitiske overvejelser. De militære styrker skulle efter dette partis opfattelse bevogte neutraliteten og hindre mindre, tilfældige brud herpå, men skulle ikke føre en egentlig eksistenskamp. Socialdemokratiet havde oprindelig ønsket en fuldstændig afskaffelse af forsvaret, men havde nu en indstilling, som i realiteten ikke var så forskellig fra de radikales. Da forsvarsminister Alsing Andersen forelagde forslaget til den nye forsvarslov af 1937 havde han gjort det klart, at de militære styrker ikke skulle føre nogen eksistenskamp. Der var et flertal i det danske folketing for denne militærpolitik. Den militærpolitiske udvikling siden den første verdenskrig havde betydet, at forsvaret i virkeligheden var blevet ringere og ringere. Antallet af uddannede soldater og officerer var for lille, og det militære udstyr var dårligt. Forholdene ved kystdefensionen, som i 1932 var overgået fra hæren til marinen, var yderst utilfredsstillende.

De tyske planlæggere var klar over, i hvor ringe

tilstand det danske forsvar var. De kunne regne med, at som forholdene var, ville de politiske ledere ikke sætte styrkerne ind i en eksistenskamp, som de ikke var uddannet til eller havde udstyret til. Da man i Zossen den 5. oktober 1939 havde drøftet en eventuel udvidelse af de tyske baser »in Richtung Jütland bis Skagen«, havde generalstabschef Halder da også udtalt, at dette var der ingen problemer i. Spørgsmålet om en militær besættelse af Danmark var da heller ikke noget stort problem for dem, der planlagde Weserübung. Når talen var om, hvor mange styrker der skulle sættes ind i en aktion mod Danmark, betød det ikke — set i den store sammenhæng — så meget, om man kun skulle erobre støttepunkter, hele Jylland eller — som Hitler ønskede det — hele Danmark. Om tyskerne i tilfælde af, at man havde stået overfor et fuldt bevæbnet Danmark med en kamptrænet hær med moderne udstyr, de nødvendige flådestyrker, et kampkraftigt luftvåben og et fuldt udbygget antiluftskyts, ville have undladt et angreb på Danmark, uanset at man anså en besættelse af Norge for nødvendig, vil ingen kunne svare på.

De politiske og militære begivenheder i Danmark fra den 4. april til den 9. april om morgenen vil kun helt kunne forstås, når man kender den udvikling, der har ført frem til det danske militærs tilstand, og den indstilling, som de ledende politikere, først og fremmest Forsvarsministeren og Statsministeren, men også Udenrigsministeren, havde overfor spørgsmålet om et egentligt militært forsvar. Og i denne forbindelse må det ikke glemmes, at den indstilling,

som fandtes i vide kredse overfor militæret, og forsvarrets tilstand i det hele taget, havde — og måtte have — en betydelig psykologisk virkning på de officerer, som i givet fald skulle tage kampen op mod en helt overlegen modstander.

Dagene før angrebet begyndte var præget af en vis forvirring, det mest slående træk er vel den svigtede kommunikation mellem de ledende politikere, mellem dem og de militære chefer og mellem disse indbyrdes. Her spillede et gammelt modsætningsforhold mellem hær og marine vel ind. Stor betydning fik det også, at marinens leder, viceadmiral Rechnitzer, vurderede problemerne på en helt anden måde og ud fra andre forudsætninger end den kommanderende general Prior og hans stabschef general Gørts. Og Rechnitzer blev i disse dage regeringens nærmeste og vigtigste militære rådgiver.

Der var også konkrete militære afgørelser, som eftertiden har undret sig over. Var det rigtigt, at hærens beredskab efter Priors forslag blev nedsat sidst på eftermiddagen den 8. april? Hvilken betydning fik det, at Rechnitzer ikke opfattede, at Forsvarsministeren med sin udtalelse efter mødet hos Kongen den 8. april om formiddagen havde ment, at også marinen skulle sættes i højeste alarmberedskab? Det er sikkert rigtigt, at Rechnitzer ikke forstod rækkevidden af Alsing Andersens udtalelse. På den anden side er det vel også rigtigt, at han ikke anså et sådant forøget beredskab for nødvendigt eller ønskeligt. Ellers ville han have spurgt Forsvarsministeren, hvordan marinen skulle forholde sig.

Der blev også den 9. april begået fejl dér, hvor

der skulle kæmpes. Men ét sted, i Sønderjylland, blev modstanden mod de fjendtlige tropper ført i en hårdnakket og tapper kamp i omved fire timer og under sikker ledelse.

For mange var denne kamp i Sønderjylland med til at fæstne troen på, at Danmark som nation kunne overleve en fremmed besættelse. For mange blev den vel også baggrunden for en ny vurdering af de militære problemer. »Aldrig mere en 9. april« blev mere end ord, og efter 1945 erkendte man i vide kredse, at Danmark ikke fortsat kunne leve i neutralitetens isolation.

De mænd, politikere og militære, som kom til at bestemme Danmarks skæbne, ikke blot gennem beslutninger og handlinger i april-dagene, men også gennem udformningen af Danmarks udenrigspolitik og militærpolitik i de mange år før, handlede måske forkert — det vil ofte blive et spørgsmål, som den enkelte dansker må afgøre ud fra sin egen politiske konception. Men ingen kan være i tvivl om, at de handlede ud fra en overbevisning om, at det, de gjorde, var det rigtige for Danmark og det danske folk.

Noter

Militære forkortelser

AOK	Armeeoberkommando
AST	Abwehrstelle
ANST	Abwehrenebenstelle
BSO	Befehlshaber der Sicherung der Ostsee
Höh. Kdo.	Höheres Kommando XXXI
MNO	Marinenachrichtenoffizier
OKH	Oberkommando des Heeres
OKW	Oberkommando der Wehrmacht
SVK	Søværnskommandoer

Andre forkortelser

- Akten Akten zur deutschen Auswärtigen Politik 1918–1945. Serie D, bd. 8 og 9. Frankfurt/Main 1961–62.
- Gemzell Carl-Axel Gemzell: „Raeder, Hitler und Skandinavien“, Lund 1965.
- Hubatsch Walter Hubatsch: „Weserübung“. Die deutsche Besetzung von Dänemark und Norwegen 1940. 2. udg., Göttingen 1960.
- Parl. K. Bilag til Betænkning til Folketinget. Afgivet af Den parlamentariske kommission. Bd. 1–14, 1945–1953.
- PG Photographed German (Documents). Almindelig signatur for akter i den tyske marines arkiv.
- Pri.Ark. Privatarkiv.
- RA Rigarkivet i København.
- RA. AA-Akter Fotokopier fra Auswärtiges Amt, OKW m. m. Registreret i foreløbige Arkivregistraturer serie 8, nr. 1, hvor numrene er anført. Materialet findes i RA. Manuskriptsamling. IV. Danmark-Norges almindelige historie V.
- Rechnitzer: Beretning I. Søværnets Beretning vedrørende Søværnets Forhold omkring den tyske Besættelse af Danmark den 9. april. Maj 1940. Underskrevet af Rechnitzer. Trykt, men ikke publiceret.
- SVK. GenR Søværnskommandoen. Generalrapport for Sikringsstyrken 1939/40. Fra 1943. Delvis trykt i Parl. K. I, s. 131–171.

Henvisninger

- ¹ Udførlig redegørelse hos Gemzell, især s 97 ff.
- ² PG 38661–669, jfr Gemzell ad s 353, hvor faksimile af sider af den pågældende krigsdagbog.
- ³ PG 38666–669.
- ⁴ Gengivet i faksimile Parl. K. XII, s 1.
- ⁵ Håndskrevet optegnelse om mødet i Zossen i PG 32648, sml Gemzell s 225–227. Her er mødet dateret til 4. oktober, dog sikkert med urette.

⁶ Hubatsch s 356.

⁷ PG 32421.

⁸ PG 32421, 32114.

⁹ Jodls dagbog 19. februar: Hubatsch s 357. Her og i det følgende er såvel Jodls som Halders dagbøger citeret efter gengivelsen hos Hubatsch.

¹⁰ OKW. III. W. 52/1, trykt Parl. K. XII, s 15–17 (med fejl) og Hubatsch s 394–396. Der har været en del diskussion om dette notat, se Hubatsch s 394 og Sverre Hartmann i Militær Orientering 1952, nr. 17, s 606–611. General Warlimont, som dengang var chef for Abt. L (andesverteidigung), har udarbejdet kommentarer til Jodls dagbøger 1937–1945. Ms. P-215. De findes i Office of Chief of Military History i Washington DC. Kopi i RA. s manuskriptsamling IV. Han udtaler heri, at når han i notatet udstregede sætningen: „Besetzung beschränkt sich auf die Stützpunkte Skagen und Frederikshavn“ og i stedet i hånden skrev: „Gesamtes Staatsgebiet wird besetzt bzw. unter den Schutz des deutschen Reiches gestellt“, skete det „etwa in die Zeit des Dienstantritts von General von Falkenhorst, ohne jedoch von ihm beeinflusst zu sein“. Ændringen kan dog næppe være skrevet før 29. februar efter drøftelserne hos Hitler. Notatet er udarbejdet i L IV, „hvis personale stod til rådighed for arbejdsstaben med hensyn til forberedelserne af de politiske og forvaltningsmæssige forholdsregler“. Af Jodls dagbog den 5. februar fremgår det, at arbejdsstaben trådte sammen denne dag „und wird vom Chef OKW begrüsst und eingewiesen“ – Hubatsch s 357. Warlimont mener, at oplysningerne i notatet i virkeligheden er en gengivelse af de retningslinier for arbejdsstabens arbejde, som blev givet af Keitel den 5. februar. Dette er vel tvivlsomt, og rigtigt er det ihvert fald ikke, når Warlimont hævder, at overstregninger og tilføjelser skyldes ændringer, der var indtrådt i den operative målsætning efter 5. februar, men som sagsbehandleren endnu ikke var blevet gjort bekendt med, da han udarbejdede notatet den 26. februar (III, s 17–20 og 78–79). Ændringerne om Danmark kan som sagt tidligst være fra 29. februar, og den sandsynligste forklaring synes at være, at rettelser og ændringer er sket ikke på grundlag af forhandlinger i Krancke-staben eller andetsteds før 26. februar, men at de er et resultat af de intensive drøftelser på forskellig plan i de sidste dage af februar.

¹¹ RA.AA-akter pk. 44, trykt Parl. K. XII, s 19–20.

- ¹² PG 33226, delvis trykt Hubatsch s 436-438.
- ¹³ Hubatsch s 358.
- ¹⁴ Gruppe XXI.s krigsdagbog i AOK 20. E. 278/1.
- ¹⁵ Jodls dagbog under 28. og 29. februar: Hubatsch s 359.
- ¹⁶ Walther Hubatsch: Hitlers Weisungen für die Kriegsführung 1939-45. DTV udgave 1965, s 55 f., og Parl. K. XII, s 26.
- ¹⁷ RA. AA-akter pk. 444, Parl. K. XII, s 26.
- ¹⁸ Jodls dagbog under 28. og 29. februar: Hubatsch s 359.
- ¹⁹ PG 33230 m fl steder, Parl. K. XII, s 45 och note 4, s 46.
- ²⁰ Ordren er dateret 5. marts, men da det i indledningen hedder, at Føreren den 5. og 6. marts har ændret og gjort tilføjelser i de hidtidige ordrer, kan den først være udstedt den 6. marts: AOK. 20. E. 180/7. Eksemplaret til marinen er journaliseret 7. marts: PG 33225-226.
- ²¹ PG 33225-26, jfr. meddelelse pr. fjernskriver til Gruppe West samme dag: PG 37860.
- ²² PG 37860.
- ²³ Gruppe XXI.s krigsdagbog: AOK. 20. E. 1805, jfr. Himers oplysninger til Goes i Parl. K. XII, s 260.
- ²⁴ Karl Larsen: Dommens dag, 2. oplag, 1908, s 67 ff.
- ²⁵ I en samtale med forfatteren har nuværende kontreadmiral Wagner, dengang ledende officer i Søkrigsledelsens operationsafdeling, oplyst, at man intet kendskab havde til Karl Larsens bog.
- ²⁶ PG 32028.
- ²⁷ Höh.Kdo. XXXI. W. 1486a, jfr. korpsbefaling af 21. marts, hvori der findes tilsvarende bestemmelser: Parl. K. XII, s 96.
- ²⁸ PG 33230 og 39876.
- ²⁹ PG 37853 og 39876.
- ³⁰ PG 33238 og 39876, jfr. 31. marts smst.
- ³¹ Dette er noteret i BSO.s krigsdagbog under 6. april: PG 39693-, III. M. 200/1. Det hed her, at Stettin i Swinemünde skulle tage de „Stellings“ ombord, som blev benyttet i „Ostpreussendienst“ og i Travemünde overgive dem til Hansestadt. Dette synes ikke at være bragt til udførelse.
- ³² Parl. K. XII, s 266 f.
- ³³ PG 33238, 17276.
- ³⁴ RA. Priv.ark. nr. 5667. Johan Hvidtfeldt pk. nr. 2. Optegnelser om Abwehr m. m., Parl. K. XIV, udgivet ved Johan Hvidtfeldt, s. 612-614, 618-620.

³⁵ RA. AA-akter pk. 446, nr. 785, 787-788, 1079-1080, 1493-1508.

³⁶ RA. AA-akter pk. 446, nr. 1020-1023, 1043-1049. På grundlag af de oplysninger, der efterhånden kom ind, udarbejdede general Himer specielle beretninger om København: RA. AA-akter pk. 446, nr. 1463-1469, 1426-1427 og 1421-1425. Himer sørgede også for, at Grieben-rejserejserne og kort over byen blev fordelt til afdelingerne: RA. AA-akter pk. 446, nr. 896a og 1480.

³⁷ Parl. K. III, s 573.

³⁸ Krigsdagbog for Höh.Kdo. Ic. 8.-31. marts i Höh. Kdo. XXXI. W. 1484 d.

³⁹ RA. AA-akter pk. 66, nr. 1450-1454.

⁴⁰ Krigsdagbog for Höh. Kdo. Ic. 8.-31. marts og 1.-10. april 1940 i Höh. Kdo. XXXI. W. 1484 d-e. Den 6. april havde Liedig en drøftelse med Ic, major Heydebreck, hvor man også strejfede spørgsmålet om Middelgrundsfortet.

⁴¹ Samtale ca. 1971 mellem Liedig og dr. Harold Deutsch fra USA og dr. Helmut Krausnick fra München. Kopi, erhvervet gennem minister Helge Knudsen i RA.s manuskriptsamling IV.

⁴² Krigsdagbog for Höh. Kdo. XXXI. 8.-31. marts og 1.-10. april i Höh. Kdo. XXXI. W. 1484 d-e.

⁴³ Afhøring af oberst Petersen 30.-31. maj 1947 i Parl. K. III, s 188-196.

⁴⁴ Divisionsberetning, underskrevet af generalmajor Roettig 19. april i RA. AA-akter pk. 304, nr. 300066-0073 og pk. 448, nr. 249-257, trykt i Parl. K. XII, s 230-235, jfr s 205-207. Gleins beretning i Parl. K. XII, s 218. Himers ordre om propaganda- og tonefilmafdelingerne fra marts 1940 i Höh. Kdo. XXXI. W. 1486h. Ordren om Abwehr-folk er ligeledes udstedt af Himer, den 5. april: RA. AA-akter pk. 445, nr. 810, tr. Parl. K. XII, s 153.

⁴⁵ Major Gleins beretning i RA. AA-akter pk. 304 og 448, nr. 239-248, trykt Parl. K. XII, s. 216-224. Höh. Kdo. XXXI. W. 1484e. Krigsdagbog Ic 1.-10. april 1940.

⁴⁶ Afhøring af oberst Petersen 30.-31. august 1947: Parl. K. III, s 189-193.

⁴⁷ AOK. 20. 180/9a og 8A-2495.

⁴⁸ „Orientierungsbericht Kopenhagen“ 22. marts 1940 i RA. AA-akter pk. 446, nr. 1463-1465. Mærkeligt er det, at der i Höh. Kdo.s Abwehr-materiale er avisudklip af Berlingske Aftenavis fra 20. april 1923 om Trekrøner og Charlottenlund forter, der skulle nedlægges:

RA. AA-akter pk. 446, nr. 1503-1505.

⁴⁹ AOK. 20 180/9a og 8A-2495.

⁵⁰ Oversigt fra ca. 28. marts i AOK. 20. E. 180/10.

⁵¹ AOK. 20. 180/9a, Hubatsch s 418 f.

⁵² 8 A-671 A. Luftwaffe. Auswertegruppe Norwegen, Hubatsch s 415-418.

⁵³ Parl. K. XII, s 266.

⁵⁴ Interview 6. juli 1945: Parl. K. III, s 207, jfr også Himers udtalelse til Goes 12. aug. 1940: Parl. K. XII, s 262.

⁵⁵ Gleins beretning i Parl. K. XII, s 219.

⁵⁶ AOK. 20. E. 180/9b.

⁵⁷ E. Gröner: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, II, s 472. Hansestadt Danzig sank den 9. juli 1941 udfor svenskekysten.

⁵⁸ PG 33271 og 37861.

⁵⁹ PG 48799.

⁶⁰ PG 33238.

⁶¹ PG 33230 og 37863.

⁶² Oplysningen findes i Søkrigsledelsens krigsdagbog under 3. april: PG 32028 og i en oversigt fra 6. april i 32157a.

⁶³ SVK. GenR s 15, bilag nr. 92, s 337, Parl. K. II, s 94 (billede af Hansestadt Danzig). RA. Marinestabens arkiv. Efterretningsstationen. Indkomne telegrammer april 1940, nr. 13336a, 13457, 12983, 12999, 13017, 13030, 13048, 13049, 13067, 13098. Af disse er nr. 13098, indberetning fra Sprogø til Slipshavn kl. 16,55 gengivet i Parl. K. I., s 141. Desuden nr. 13187, 13189, 13210 (Rønæs og Sejerø), 13150 (Stettin). Hansestadt Danzigs krigsdagbog: PG 84538-84546. Den 8. april ved 13-tiden havde et af marinens luftfartøjer observeret to troppetransportskibe, men tidspunktet passer ikke rigtigt med Hansestadt Danzigs passage af Storebælt. E. J. Saabye i Tidsskrift for Søvæsen 1965, s 455 f.

⁶⁴ RA. AA-akter pk. 446, nr. 919, PG 33265. Himers beretning til Goes: Parl. K. XII, s 261 f., oberst Petersens beretning 6. juni 1947: Parl. K. III, s 201-203, Schlitters beretning 1951: Parl. K. III, s 580 f.

⁶⁵ Den foregående skildring efter Hansestadt Danzigs krigsdagbog i PG 84538-546. Schroeder har også givet en mere fortællende redagørelse i PG 84555. Den er sekundær i forhold til krigsdagbogen.

⁶⁶ Parl. K. I. s v 55, 133 sten. ref. sp. 61 ff., K. H. Kjølson: Mit Livs Logbog 1957, s 109-110.

⁶⁷ Kjølsen anf. sted: s 111 f., Munchs optegnelser i RA. Priv. Ark. nr. 5316. Bertel Dahlgaard. Munch udtaler her, at han sikkert ikke har brugt så absolutte udtryk.

⁶⁸ Se s 278.

⁶⁹ RA. Priv. Ark. nr. 6188. Hj. Rechnitzer. Dagbøger.

⁷⁰ Kjølsen: anf. sted: s 112 f., jfr. samme: Optakten til den 9. April 1945, s 7-8.

⁷¹ Parl. K. I, s 23 f.

⁷² Parl. K. II, s 152. Samtale mellem direktør Mohr og Johan Hvidtfeldt 21. august 1968 (i RA).

⁷³ P. Munch: Erindringer 1939-1942 I, 1967, s 22, Parl. K. I, s 9 f.

⁷⁴ Udenrigsministeriets Arkiv 6. K. 17, Munch: anf. sted I, s 22.

⁷⁵ Parl. K. I, s. 6, Munch: anf. sted I, 22 f., Alsing Andersen i Parl. K. I, s 42.

⁷⁶ RA Samtale mellem direktør Mohr og Johan Hvidtfeldt 21. august 1968.

⁷⁷ Alsing Andersen i Parl. K. I, s 43, Rechnitzer smst. I, s 184 f., Generalkommandoens beretning smst. I, s 55.

⁷⁸ Parl. K. I, s 43 f., 186 f., 55-57.

⁷⁹ Parl. K. I, s 12, 44, 187, 56 f.

⁸⁰ RA. Priv. Ark. nr. 6188. Hjalmar Rechnitzer. Dagbøger.

⁸¹ Parl. K. I, sten. ref. sp. 207-212, 217-220.

⁸² Parl. K. I, s 44, 57-60.

⁸³ Parl. K. I, sten. ref. sp. 234-238, 242-246, 257-260, 517-528. Renthe-Finks udtalelse i Hartvig Frischs referat Parl. K. I, sten. ref. s 519.

⁸⁴ Parl. K. I, sten. ref. s 258 f.

⁸⁵ Parl. K. II, s 158-160.

⁸⁶ Referat af ministermødet i Parl. K. I, s 7, smst. I, s 45, 60.

⁸⁷ Parl. K. I, s 14 f., 160 f.

⁸⁸ Parl. K. I, s 45 sten. ref. s 442 f., 486 ff.

⁸⁹ Rechnitzer I, jfr hans beretning fra 1945, trykt i Parl. K. I, s 177 f.

⁹⁰ Interimschefen for Middelgrundsførtet G. F. Langhorns udtalelse 4. april 1946 til Den parlamentariske kommission: Parl. K II, sten. ref. sp. 161 f.

⁹¹ Parl. K. I, s 168–171.

⁹² SVK. GenR s 111 ff., Langhorns forklaring i Parl. K. II, sten. ref. sp. 161–163.

⁹³ SVK. GenR s 114 f. Kommandør Ipsens forklaring til den parlamentariske kommission i Parl. K. II, sten. ref. sp. 50.

⁹⁴ RA. Marinestabens arkiv. Efterretningsstationen. Indkomne telegrammer, RA. Skibsjournaler nr. 4342. Tyr. Med bilag, Parl. K. II, s 41, og I, s 139.

⁹⁵ Parl. K. I, s 148.

⁹⁶ Willy Andersen: Ingeniørkorpset 1684–1934, s 53 (særtryk af Tidsskrift for Ingeniørofficerer 1934, Salmonsens Konversationsleksikon).

⁹⁷ Afhøring af A. G. Topsøe-Jensen 1946 i Parl. K. II, sten. ref., sp. 295–310. RA. Skibsjournaler nr. 4402. Niels Iuel.

⁹⁸ SVK. GenR s 43, 46 f., 110, 189 f., Parl. K. I, s 147 f., II, sten. ref., sp. 48 ff. (Ipsen).

⁹⁹ Parl. K. II, sten. ref., sp. 49.

¹⁰⁰ Parl. K. II, s 57, I, s 148.

¹⁰¹ Rechnitzer: Beretning I, s 17, Rechnitzers beretning 1945 i Parl. K. I, s 193, SVK. GenR. s 195, Parl. K. I, s 150.

¹⁰² RA. Skibsjournaler nr. 4342. Tyr. 8. april 1940.

¹⁰³ I Rechnitzer: Beretning I, s 17 under omtalen af, at skibet ikke blev „taget under beskydning fra Middelgrunden, og som det forståelige heri skal fremhæves, at det observerede fartøj tilsyneladende var et uarmeret orlogsfartøj“, jfr Rechnitzers beretning i Parl. K. I, s 192, SVK. GenR. s 195, Parl. K. I, s 150.

¹⁰⁴ Se s 285.

¹⁰⁵ Rydells beretning i Parl. K. II, s 63. Schat-Holms beretning smst. II, s 59–61, afhøring af samme smst. II, sten. ref., sp. 183–194. Rechnitzer: Beretning I, s 17, Rechnitzers beretning 1945 i Parl. K. I, s 192, SVK. GenR. s 195, Parl. K. I, s 150. Middelgrundsfortets melding kl. 4,05 i Parl. K. III, s 148.

¹⁰⁶ Kromanns forklaring i Parl. K. II, s 61, afhøring af samme smst. II, sten. ref., sp. 223–230.

¹⁰⁷ Parl. K. III, s 148. I Efterretningsstationens bog over indkomne telegrammer april 1940 er formuleringen lidt anderledes: „Middelgrundsfort meddeler: 0402 obs. 1 fartøj på vej til Københavns Havn. Fartøjet havde slukkede lanterner og belystes med projektører. Det vi-

ste sig at være et orlogsfartøj. Kanonen til varselsskud var i uorden. Skibet belyste selv sit orlogsflag og slukkede igen. 0402 højste protest og belyste vort flag". RA. Marinestabens arkiv.

¹⁰⁸ Begivenhederne på Middelgrundsfortet er omtalt i de officielle beretninger følgende steder: Rechnitzer: Beretning I, s 17, SVK. GenR. s 196, Parl. K. I, s 150 f. og II, s 55, Rechnitzers beretning 1945 i Parl. K. I, s 192. Følgende har afgivet forklaringer til politiet om sagen: kystløjtnant Helge Schat-Holm (Parl. K. II, s 59-61), kystløjtnant Carl Kromann (smst. II, s 61), kvartermester Henry Haagensen (smst. II, s 61-62), artillerimekaniker Chr. Krantz (smst. II, s 62-63), værnepligtig Thorkild Rydell (smst. II, 63 f.), værnepligtig Villy Skjønnemand (smst. II, s 64-65), underkanoner Sigersted Petersen (smst. II, s 162 f.). Følgende har afgivet forklaring for Den parlamentariske kommission: Chefen for Kystdefensionen, kommandør Paul Ipsen (Parl. K. II, sten ref., sp. 45-70, 195-222), interimschefen Frits Langhorn (smst. II, sten. ref., sp. 141-182), kystløjtnant Helge Schat-Holm (smst. II, sten. ref., sp. 183-194), kystløjtnant Carl Kromann (smst. II, sten. ref., sp. 223-226), værnepligtig Villy Skjønnemand (smst. II, sten. ref., sp. 229-246), kvartermester Henry Haagensen (smst. II, sten. ref., sp. 251-259), artillerimekaniker Chr. Krantz (smst. II, sten. ref., sp. 260-274), den tidligere chef på fortet orlogskaptajn Aage Topsøe-Jensen (smst II, sten. ref., sp. 295-310). Beretning fra kystløjtnant Valdemar Munch med afskrift af tjenesteordning og telefonjournal for Middelgrundsfortet i Parl. K. III, s 145-149, jfr skrivelse fra Marineministeriet af 20. maj 1946 i Parl. K. II, s 57 f. Skrivelse fra Langhorn smst. III, s 151.

¹⁰⁹ Krantz' forklaring til kommissionen 1946 i Parl. K. II, sten. ref., sp. 261 ff.

¹¹⁰ Parl. K. II, sten. ref., sp. 251 f., jfr tilsvarende udtalelse af Krantz smst. II, s 63.

¹¹¹ Villy Skjønnemands forklaring 7. juni 1946 i Parl. K. II, s 65 og for kommissionen smst. II, st. ref., sp. 231 ff. Artillerimekaniker Krantz' forklaring om tændstikkerne smst. II, s 62 og sten. ref., sp. 266-268. Haagensens forklaringer smst. II, s 62 og sten. ref., sp. 255.

¹¹² Parl. K. III, s 146 f., 151.

¹¹³ Parl. K. II, s 60 (Schat-Holm), sten. ref., sp. 185 f. (Schat-Holm), 165 ff. (Langhorn).

¹¹⁴ Parl. K. II, sten. ref., sp. 185.

¹¹⁵ SVK. GenR. s 197, Parl. K. I, s 151.

¹¹⁶ Oberst Petersens forklaring i Parl. K. III, s 192, 196–199. Et omfattende materiale til belysning af disse rigstyskeres virksomhed den 8. og 9. april i Parl. K. III, s 211–284.

¹¹⁷ Det foregående på grundlag af krigsdagbogen for Hansestadt Danzig i PG 84538–546.

¹¹⁸ Generalkommandoens beretning i Parl. K. I, s 62–64. Kort beretning af kommandanten i Kastellet i Historiske Meddelelser om Københavns 4. rk. II, 1949–52, s 277 ff., jfr også Herluf Krabbe: Kastellet gennem 300 år, 1964, s 271–274.

¹¹⁹ Major Gleins beretning om besættelsen af København er trykt i Parl. K. XII, s 216–224. Den er ikke så nøjagtig som Hansestadt Danzigs krigsdagbog og skal bruges med forsigtighed.

¹²⁰ Himers beretning til Goes i Parl. K. XII, s 263–287.

¹²¹ Parl. K. I, s 128 f.

¹²² Parl. K. I, s 65 f., XII, s 223.

¹²³ AOK. 20. 180/9a, Parl. K. XII, s 135. Tilsvarende ordrer i Ribbentrops brev til Bräuer (og Renthe-Fink): Akten serie D, bd. 9, s 69 og Hubatsch s 507 f.

¹²⁴ Parl. K. XII, s. 223, 263, smst. I, s 113. Bertel Dahlgaard: Kamp og samarbejde, 1964, s 66.

¹²⁵ R. Steen Steensen: Vore panserskibe 1863–1943, 1968, s 381. SVK. GenR. s 191–193, Parl. K. I, s 148 f., Skibsjournaler nr. 4402. Niels Iuel.

¹²⁶ PG 33227–228, 37849. Skrivelse fra BSO 5. april 1940 i PG 33228.

¹²⁷ Hansestadts krigsdagbog i PG 84538–546.

¹²⁸ SVK. GenR. s 206 f., Parl. K. I, s 155 f. RA. Skibsjournaler nr. 4402. Niels Iuel. Inspektionsskibet Islands Falk, der skulle til Færøerne, lå ved Nordre Toldbod på samme side af havnen som Lange-linie og ikke langt herfra. Den vagthavende officer her fik også en „Sprachregelung“ og påtegnede den. Efter Søværnskommandoens beretning var det Wittes folk, som fra Kasernehavnen var roet over til Islands Falk (Parl. K. I, s 157, 191). Dette er dog næppe rigtigt. Schroeder nævner ikke Islands Falk i sin krigsdagbog. Derimod beretter Glein, at han lod en prisekommando besætte et dansk krigsskib. Besætningen på 2 officerer og 30 mand blev afvæbnet og taget til fange (Parl. K. XII, s 221). Det fortælles også, at maskingeværposter i land

holdt skibet under observation (SVK GenR. s 210 Parl. K. I, s 157).

¹²⁹ Parl. K. II, s 28 ff., III, s 243 ff., 262. RA. O. C. Mohrs optegnelser, hvori han giver oplysning om, at Renthe-Fink i virkeligheden vidste besked før kl. 23. Børge Outze har i Danmark under den anden verdenskrig I, side 276 søgt at påvise, at Renthe-Fink har været informeret før den 8. april. Han henviser til et telegram af 10. april, hvori Renthe-Fink omtaler en skrivelse „mir mit Instruktion am 7. April zugegangen“, se Parl. K. XII, s. 195. Man skulle have ventet „vom 7. April“, thi der kan ikke være tvivl om, at der er tale om den instruktion eller „Weisung“, som Renthe-Fink fik den 8. april om aftenen af Schlitter, og som er dateret 7. april. Den er trykt Hubatsch s 506-508.

¹³⁰ Det tilsvarende brev til gesandt Bräuer i Oslo er trykt i Akten Serie D, bd. 9, s 67-74 og Hubatsch s 506-513. Memorandum og de 13 punkter er trykt i Parl. K. IV, s 14-20. Originalerne i Udenrigsministeriets arkiv er skrevet med „førerskrift“. Schlitters beretning fra 1951 i Parl. K. III, s 580.

¹³¹ Parl. K. XII, s 252, 261, III, s 195 f., 202-204.

¹³² P. Munchs beretning i Parl. K. I, s 15, 21 f., P. Munch: Erindringer. Besættelsestiden bd. 1, 1967, s 27 f., Alsing Andersen i Parl. K. I, s 45, Renthe-Finks beretning af 15. april 1940 i Parl. K. XII, s 214, Kaupischs redegørelse smst. XII, s 252, oberst Petersens i Parl. K. III, s 195 f.

¹³³ P. Munch: anf. sted s 28.

¹³⁴ RA. Priv. Ark. nr. 6188. Hj. Rechnitzer. Dagbog under 9. april 1940.

¹³⁵ P. Munch: anf. sted s 28.

¹³⁶ Alsing Andersens beretning i Parl. K. I, s 45.

¹³⁷ Rechnitzer: Beretning I, s 18, SVK. GenR. 197, Parl. K. I, s 151.

¹³⁸ Rechnitzer: Beretning I af 9. maj 1940, s 14. Oplysningerne er ordret gået over i SVK. GenR. fra juni 1943, s 184, s 184 f., trykt i Parl. K. I, s 144 f. Der er dog den forskel, at i Rechnitzers beretning begynder afsnittet „Chefen for Søværnskommandoen . . .“ på ny linie, men i SVK. GenR. er dette stykke omløbende. Alsing Andersen omtaler i sin beretning fra 1945, trykt i Parl. K. I, s 45, sine egne to afgørelser, iøvrigt på grundlag af Søværnskommandoens beretning, men nævner ikke Rechnitzers ordre. I sin beretning af 21. juni 1945 i Parl. K. I, s 194 har Rechnitzer omtalt sin egen ordre

før Alsing Andersens ordre nr. 2, der var foranlediget af Hammerichs forespørgsel. Denne senere formulering kan ikke tillægges nogen kildemæssig værdi, og skildringen af 9. maj må fra et kildekritisk synspunkt være den primære og lægges til grund. Redegørelsen af 1945 er iøvrigt taget fra Rechnitzers erindringer, som han påbegyndte i 1941. I det håndskrevne manuskript (RA. Priv. Ark. nr. 6188. Hj. Richnitzer. D.2.a. Maritime og politiske erindringer) er oplysningen om Rechnitzers egen ordre tilføjet i marginen.

¹³⁹ SVK GenR. s 185 f., Parl. K. I, s 145. Ordren er behandlet af J. J. Westrup i Tidsskrift for Søværnen 1967, s 141-252.

¹⁴⁰ Parl. K. I, sten. ref., sp. 705 f.

¹⁴¹ SVK GenR. s 186, Parl. K. I, s 145.

¹⁴² Se s 315.

¹⁴³ RA. Priv. Ark nr. 6188. Hj. Rechnitzer. Dagbøger.

¹⁴⁴ Generalkommandoens beretning fra maj 1940 i Parl. K. I, s 62, Stemmanns beretning fra 1945 smst. I, s 113.

¹⁴⁵ Priors beretning fra omkring maj 1940 i Parl. K. I, s 107, oplysninger i Priors Mindeblad i RA. Manuskriptsamling IV. S 2. Danmark-Norges alm. historie. Generalkommandoens beretning i Parl. K. I, s 77 f.

¹⁴⁶ AOK. 20. 180/9a, og 8 A - 2495. Tyske agentindberetninger om Værløse Flyveplads 3. og 4. april i RA. AA-akter pk. 445-456, nr. 1420 og 766.

¹⁴⁷ Parl. K. I, 78, jfr kommissionens afhøring af oberst Førslev i Parl. K. I, sten. ref., sp. 511-516.

¹⁴⁸ Oplysningerne om, hvad der skete i jourstuen og om tidspunktet for begivenhederne er især hentet fra jourhavende adjudants dagbogsoptegnelser i RA. Priv. ark. nr. 62295. Chr. Otto Schlitchkrull. Det er lidt usikkert, om Munch kom ind til Kongen før eller efter Renthe-Finks opringning. Efter Schlichtkrull var det før.

¹⁴⁹ Skildringen bygger på Schlichtkrulls optegnelser og på en redegørelse, som kabinetssekretær Bardenfleth har givet i en samtale med Johan Hvidtfeldt den 19. august 1968 (findes i RA), og som bygger på samtidige optegnelser. Der er desuden en tredje optegnelse af en fremtrædende mand fra hoffet (i privateje). Den er samtidig, men sekundær, da den bygger på oplysninger fra Schlitchkrull og Bardenfleth. Omkring 1967 har Mohr givet et referat af sin samtale med Renthe-Fink, trykt i Tidsskrift for Søværnen 1967, s 228 f.

¹⁵⁰ Parl. K. I, s 107 f.

¹⁵¹ Rechnitzer: Beretning I, s 14, herfra i SVK. GenR s 186, Parl. K. I, s 146. I Efterretningsstationens bog over indkomne telegrammer findes desuden under nr. 13267a følgende: „0534. 1. Eskadre. Tyske tropper i land i Kasernehavnen (ringet til Amalienborg)“. Det må vel være fra Efterretningsstationen, der er ringet til Amalienborg. Schlichtkrull har de samme tidspunkter for meldingerne til ham som Søværnskommandoen: 0545 og 0555.

¹⁵² Priv. Ark. nr. 6188. Hj. Rechnitzer. D.2.a. Maritime og politiske erindringer. Samme formulering findes i Rechnitzers beretning fra 1945 i Parl. K. I, s 194.

¹⁵³ Parl. K. I, s 107 f., RA. Priv. Ark. nr. 6295. Chr. Otto Schlichtkrull. Dagbog.

¹⁵⁴ RA. Priv. Ark. nr. 6188. Hj. Rechnitzer. Dagbøger. Jfr også s 313.

¹⁵⁵ Parl. K. I, s 214.

¹⁵⁶ Krigsdagbog for Gruppe XXI i AOK. 20. E 278/1.

¹⁵⁷ Himers beretning til Goes i Parl. K. XII, s 262.

¹⁵⁸ AOK. 20. E 180/10 og 180/9a.

¹⁵⁹ AOK. 20 E 180/9a, Hubatsch s 418.

¹⁶⁰ Parl. K. I, s 151 f., 154, 156, 159, Hansestadt Danzigs krigsdagbog i PG 84538-546.

¹⁶¹ På en lille seddel har Schlichtkrull noteret: „5,40 Statsråd“. Af selve teksten synes det at fremgå, at tidspunktet skulle være 5,45.

¹⁶² Parl. K. I, s 151. Det oplyses i SVK. GenR., Parl. K. I, s 153, at skudene blev afgivet kl. 6,12. Hansestadt har tidspunkt 5,53, hvilket passer bedre.

¹⁶³ Skildringen bygger på følgende beretninger og optegnelser: Beretning i ministermødet kl. 6,30 i Parl. K. I, s 8, P. Munch i Parl. K. I, 16, samme: Erindringer 1939-1942 bd. 1, 1967, s 28 f., Alsing Andersen i Parl. K. I, 46 ff., Rechnitzer i RA. Priv. Ark. nr. 6188. Dagbøger under 9. april, beretning i Parl. K. I, s 194, Priors beretning fra omkring maj 1940 i Parl. K. I, s 107 f. og i Mindeblade i RA. Manuskriptsamling IV. S. 2. Danmark-Norges alm. historie.

¹⁶⁴ RA. Samtale mellem kabinetssekretær Bardenfleth og Johan Hvidtfeldt 19. august 1968.

¹⁶⁵ RA. Priv. Ark. nr. 6295. Chr. Otto Schlichtkrull. Dagbog.

¹⁶⁶ PG 33265.

¹⁶⁷ AOK. 20. E 278/1.

¹⁶⁸ Parl. K. I, s 86 f.

¹⁶⁹ SVK GenR. s 204, Parl. K. I, s 154, RA. Marinestabens arkiv. Telegrammer til Efterretningsstationen: 14,08 Middelgrundsfortet, nr. 13459, og 15,17 Drogden, nr. 13467.

¹⁷⁰ Hansestadt Danzigs krigsdagbog i PG 84538-546. PG 33225-226, 33265, 33459.

PORTRÆTTER AF TIDLIGERE SØOFFICERER

Af kommandørkaptajn J. Teisen.

Under arbejdet med den påtænkte fortsættelse af Topsøe-Jensen og Marquards biografiske værk er det også lykkedes at finde frem til enkelte portrætter af søofficerer, der ikke var afbildede i det nævnte værk.

Efter aftale med redaktionen vil disse portrætter blive publiceret her i tidsskriftet, hvilket vil tjene to formål, dels at kunne bruges som supplement af ejere af værket, dels at opfordre tidsskriftets læsere til at være opmærksomme på andre portrætter.



Silhuet af kontreadmiral Peter Ramshart

Afbildningerne vil kun i enkelte tilfælde blive ledsaget med andet end en ganske kortfattet tekst, da der kan henvises til de udgivne biografier. En af undtagelserne er kontreadmiral Peter Ramshart, G.564, Topsøe-Jensen & Marquard II s. 350, f. 27/7 1741, d. 10/3 1813.



Barnebillede af admiralen og hans søster

Den her afbildede silhuet findes i den Lindengaard-ske Malerisamling på Gl. Wiffersholm, Østhimmerland, og er udført i voks.

I nævnte samling findes også det afbildede maleri og et silhuetklip, og selv om de ikke passer ind i biografens normale billedstof, er de så særprægede, at de fortjener at offentliggøres her.



Admiral Ramshart, hans hustru og de 4 ældste af hans 5 børn

Det er fra en af admiralens efterkommere, fhv. prokurist Christian Ramshart Lindegaard, vi har modtaget de tre gengivne billeder. Da familie billedet fik mig til at nævne H. C. Andersen, oplyste hr. Lindegaard, at vor store digter har haft tilknytning til admiral Ramsharts slægt. Hans yngste datter, Frederikke Christiane (f. 1792, d. 1866) blev gift med

344

etatsråd Otto Lindegaard til Lykkesholm, hvor H. C. Andersen var en hyppig gæst. Otto Lindegaards mor, justitsrådinde Johanne Marie L. nævnes som digtrens første velgører, og på Lykkesholm skrev han bl. a. »O T« og »Impovisatoren« i 1835, »Kun en spillemand« i 1837 og »Lille Viggo«.

Admiral Ramshart var ret velhavende, og en del af hans store malerisamling indgår i den Lindengaardske malerisamling.

Her fandtes endnu et billede af interesse, et maleri af G.427 Carl Friederich Seyfart, bd. II s. 508, f. 31/7, d. 9/7 1772. Hans anden hustru, Christiane var en søster til Ramshart (f. 17/9 1739, d. 17/9 1800) og er formentlig den på ovenstående børnebillede afbildede.



Carl Friederich Seyfart

MINEKRIGSFØRELSE I VIETNAM

Af commander Louis B. Mackin jr., USN

Commander Mackin, tjenstgørende ved NAVBALTAP Kiel, har haft lejlighed til at læse en oversættelse af orlogskaptajn U.J.T. Luckows artikel, MINEKRIGSFØRELSE I VIETNAM, bragt i T.f.S. september 1973, og kommenterer den som nedenfor anført.

Commander Mackin var i perioden 1966-68 næstkommanderende på destroyeren USS O'BANNON, som udførte ildstøtteoperationer ud for Vietnams kyst. I årene 1968-70 deltog commander Mackin som chef for destroyeren USS KRETCHMER i blokade operationen MARKET TIME.

Orlogskaptajn Luckows udmærkede og omfattende artikel om minekrigsførelsen under Vietnam-krigen beviser endnu engang, at der ikke er meget nyt i søkrigsførelsen. Haiphong operationen har uden tvivl vist, at minekrigsførelse omend adskillige hundrede år gammel stadig kan opvise bemærkelsesværdige resultater og har derved skabt fornyet respekt om emnet.

Det ville være overforenkling at påstå, at etableringen af en minespærring i adgangsvejen til Haiphong i sig selv var den eneste faktor, som førte til alvorlige forhandlinger i Paris og i den sidste ende til de noget skrøbelige aftaler, som blev resultatet. Men minerne var unægteligt et vigtigt led i kæden af de begivenheder, som førte til dette resultat.

En operativ succes som Haiphong-mineringerne bør, som orlogskaptajn Luckow har gjort det, genemgås for at se om nye erfaringer kan udtrages eller kendte genopfriskes. Jeg vil imidlertid kun kommentere 3 aspekter fra orlogskaptajn Luckows artikel.

Vietnam mineringen beviste en gang for alle, at en gradvis optrapning ikke virker i krig. Som nævnt af OK Luckow havde U.S.A. anvendt miner i Nordvietnam, flere år før beslutningen blev taget om at minere Haiphong, Nordvietnamesernes vigtigste havn for modtagelsen af krigsmateriel. Når man i dag bedømmer virkningen af denne første frygt-somme mineindsats, falder en scene fra en gammel Walt Disney film een i tankerne, nemlig fra »Snehvide og de 7 dværge« hvor en af dværgene låser døren til deres hus ude i skoven, og derpå hænger nøglen på sømmet ved døren.

Det forekommer i dag helt utroligt, at forsøgene på effektivt at standse eller ødelægge disse forsyninger først blev foretaget, efter at de i fuldstændig sikkerhed var blevet landsat i Haiphong. Men de blev foretaget, og prisen herfor var hundrede af piloters liv samt mistede fly, men resultaterne var utilfredsstillende.

Udfaldet af denne lange og nytteløse krig ville måske være blevet et ganske andet, såfremt den politiske, ikke den militære, beslutning om at minere Haiphong var blevet taget i 1968 i stedet for i 1972. Vi ser heraf, at en minering for at være effektiv skal udgøre en fuldstændig spærring. Dette er dog ikke noget nyt; for eksempel havde passagen for svenske skibe i de allieredes Kattégat-minering under 2. verdenskrig jo også betydelige operative ulemper for de allierede. ¹⁾

Den anden ting, som Vietnam operationen har vist, er, at det moderne »close support« fly nu er en brugbar minelægger. Dette er dog heller ikke noget helt nyt. Man har således anslået, at de 11 miner som britiske Mosquito fly lagde i Kielerkanalen i april 1944 resulterede i et faktisk tab på over 1 million tons last, selvom ikke et eneste skib blev sænket.²⁾

Udviklingen af nye sprængstoffer og »solid state« teknologien har muliggjort produktionen af kraftige, følsomme, men forholdsvis lette søminer, som nu kan fremføres i rimeligt stort antal af enkeltstående bombefly.

Den planlægger, som ikke har svære bombefly til rådighed, sættes herved i stand til at minere områder, som ikke kan nås med overflademinelæggerne. Endnu to fordele følger heraf, nemlig den overraskelse og korte tid hvormed operationen kan udføres. I østersøområdet, hvor den politiske beslutning om at minere, evt. kan komme på et sent tidspunkt, forekommer netop disse to ting særligt tiltalende.

Den eneste fuldstændige militære succes i Vietnamkrigen blev opnået uden tab for nogen af parterne. En mine vil ikke forårsage nogen skade, når man ved, at den er der, forudsat man vælger ikke at sejle hen over den. Nordvietnam, Sovjet, Kommunistkina og de neutrale lande vidste alle, at Haiphong var blevet mineret, fordi præsident Nixon havde fortalt dem det. De besluttede alle ikke at prøve at forcere spærringen, selvom det var blevet tilkendegivet, at en forcering ikke ville blive imødegået med andre midler.

Nordvietnameserne forsøgte ikke at stryge mi-

nerne, fordi de vidste, at felterne ville blive genetableret i løbet af få timer. Slutresultatet blev, at Hai-phong var afskåret fra havet, og formålet blev opnået 100 pct. uden blodsudgydelse.

Operationen var planlagt til at være tidsbestemt for at vise fjenden, at U.S.A. var fast besluttet på at forhandle om betingelserne for dets tilbagetrækning, og ikke blot uden videre trække sig ud og overlade Sydvietnameserne til udelukkende af være afhængig af krigslykken. Det var med andre ord et militært skridt for at sætte skub i Paris forhandlingerne, men en handling, som var bestemt til at virke, kun indtil det ønskede resultat var opnået.

Såfremt det virkede, måtte U.S.A. åbne Hai-phong igen, og det ret hurtigt, dvs. minestrygning ville være nødvendig.

Den moderne flylagte mines konstruktion littede i høj grad denne opgave, idet den »stryger« sig selv ved at detonere efter en forud indstillet tid. De faktiske minestrygninger i Vietnam blev hovedsageligt udført mere af kosmetiske årsager, for at vise at løbene igen var sikre for skibsfarten, end for at lave en virkelig strygning. Er dette ikke en tiltalende egenskab ved minen i en »crisis management« situation?

For det første er det et våbensystem, som kun forårsager blodsudgydelse, såfremt modstanderen er tåbelig nok til at ignorere advarslen om minefeltets tilstedeværelse. Den udfører sit formål blot ved at være der. Når den så har gjort det, selvdetonerer den, hvorved de kostbare, langvarige minestrygninger, som stod på i årevis efter 2. verdenskrig, undgås;

endvidere sikrer man sig mod, at en mine efter udlægning falder i fjendens hænder. Nationer, som bruger dette våbensystem risikerer ikke i verdenspressen at blive fremstillet som ondskabsfulde ødelæggere af hospitaler og diger samt at blive beskyldt for at være kvinde- og barnemordere, i sandhed en fordel for bevarelsen af et humant image overfor »Den Tredie Verdens« nationer.

Et muligt begivenhedsforløb for anvendelsen af miner i en kritisk spændingsperiode kunne f. eks. være:

ORANGE iværksætter flådeblokade af den persiske havbugt for at reducere BLÅ olietilførsler væsentligt for derved at opnå indrømmelser andet steds. BLÅ viser sin faste beslutning om ikke at lade sig afpresse, ved at vælge en afpasset gengældelse: minering af 2 større ORANGE havne, og bekendtgør, at endnu flere havne vil blive mineret, såfremt olieblokaden ikke hæves. Efter nogle dages forhandlinger trækker ORANGE sig, minerne ødelægger sig selv og verden ånder lettet op. Denne operation har ikke givet tab, som kunne have pisket følelserne op, den neutrale skibsfart er ikke blevet berørt, og store fjendtlige styrker er ikke blevet samlet og stillet overfor hinanden i en alvorlig trussel mod freden. Endvidere har det ikke været særligt dyrt at nå dette positive resultat.

Alle disse ting bør egentligt appellere til politikerne mere end til de militære, fordi det er et eksempel på »diplomati med andre midler«, men altså uden krig.

Opsummerende vil jeg sige, at OK Luckow har påpeget, at flyminering, skønt ikke nogen ny teknik, er blevet til noget mere, og nu frembyder muligheder for spændingsperioder/krig, som løbende burde studeres af den vestlige verdens søofficerer, for at vurdere om de til rådighed stående midlers totale formåen er fuldt ud påskønnet.

Noter:

- 1) Mines, minelayers and minelaying. COWIE. Oxford Press 1949, pag 176.
- 2) Ibid, pag 189.

HYDROGRAFI I GRØNLAND

Af orlogskaptajn P. Mosbech

Hvert år afholder Canadian Hydrographic Service en konference for søopmålere først og fremmest fra Canada, men også med deltagelse fra andre lande. På grund af Grønlands naboskab med Canada deltog orlogskaptajn Mosbech efter invitation fra canadiske myndigheder som repræsentant for dansk søopmåling i »13th Annual Hydrographic Conference« afholdt i marts i år i Burlington, Ontario. Det var første gang en dansk opmåler deltog i konferencen, hvor efterfølgende foredrag om søopmåling på Grønland blev præsenteret.

Hydrografi i Grønland er af forholdsvis ny dato, når man sammenligner med opmåling på søen andre steder på dansk område. Man har fra Søkort-Arkivet, der blev oprettet i 1784, foretaget søopmålinger i danske, færøske, islandske og vestindiske farvande og kom sidst til Grønland.

De grønlandske farvande indtog tidligere en særstilling, idet handelen på Grønland var et statsmonopol, hvorfor sejladsen på kysten ikke var fri, med én undtagelse, nemlig til Ivigtut i Arsuk Fjorden, hvor kryolitbruddet findes. Denne ejendommelige forordning eksisterede helt til 1945, og der fandtes tidligere ikke offentligt tilgængelige kort over havnene og sejlløbene dertil, men kun enkelte hovedkort langs kysten. Den Kgl. Grønlandske Handel tegnede og

udgav selv deres søkort, der var baseret på det sparsomme materiale, der fandtes.

Det første danske søkort over en del af Grønland blev fremstillet af Søkort-Arkivet i 1825 og omfattede den nordlige vestkyst. Det var nærmest et skitsekort aflagt efter astronomiske observationer. I 1832 udførtes en ekspedition til østkysten og på grundlag af det samlede materiale, blev der fremstillet et kort over Grønland med omgivelser. I 1866 udkom et søkort over Arsuk Fjord.

Da materialet til disse gamle kort var indsamlet af flere konebådsekspeditioner, og der ikke fandtes ordentlige landkort over områderne, var kortene meget primitive, og de forskellige opmålinger kunne ikke bringes til at hænge sammen.

Først i 1927 begyndte Geodætisk Institut en fuldstændig triangulation og kortlægning af landet, og dette materiale sammen med de senere foretagne luftfotograferinger danner nu grundlaget for de eksisterende land- og søkort.

I 1935 begyndte en systematisk søopmåling af de grønlandske farvande, men det er vanskelige forhold at arbejde under, både vejrmæssigt og forsyningsmæssigt. Der fandtes dengang ikke elektronisk materiel, så opmålingen foregik optisk ved hjælp af fixpunkter i land, og det var en langsommelig affære, da der kun var få arbejdsdage om året, for enten blæste det, eller også lå tågen tykt over det hele, og når det endelig var solskin på søen, lå der dis eller skyer over fjeldtoppene, så de indskårne punkter ikke kunne ses. Man regnede dengang med, at alene

vestkysten fra Disko til Kap Farvel ville det tage mellem 60 og 100 år at måle op. Det var i 1935.

Størstedelen af det materiale, der er i de danske søkort over Grønland, er indsamlet de sidste 39 somre og suppleret med enkelte opmålinger foretaget af amerikanerne ved Skovfjorden, Sdr. Strømfjord, østlige del af Baffin Bugt og Thule.

Skibsmateriel og personel til søopmåling stilles til rådighed af Søværnet tillige med det tekniske opmålingsudstyr. Farvandsvæsenet har hverken penge eller materiel hertil. De søofficerer, der foretager opmålingerne og bagefter bearbejder materialet til rentegningskort, gør tjeneste ved Farvandsvæsenet, således at de måler om sommeren og fremstiller rentegningskort og planlægger opmåling om vinteren, i øjeblikket også hjulpet af automatisk udtegning.



Opmålingsskibet HEIMDAL.

Skibsmateriellet bestod i starten af et søgående opmålingsskib, HEIMDAL, på omkring 900 tons. Det blev siden afløst og suppleret af en »FLOWER Class« korvet, en fregat, en kutter og fire 30 tons opmålingsmotorbåde. For tiden er til rådighed kun en kutter og de fire opmålingsmotorbåde, idet Søværnet ikke ser sig i stand til at afse en helikopterbærende fregat til formålet på grund af den intensiverede fiskeriinspektion på Færøerne og Grønland.

Arbejdet har fra starten været delt i en søgående opmåling og en skærgårdsopmåling. Den søgående opmåling går fra skærgården og til midten af Davis Strædet, hvor den støder til den canadiske opmåling. Skærgårdsopmålingen omfatter områderne fra, hvor det »store« skib stopper, og helt ind til hovedlandet.

Den første søgående opmåling fandt sted omkring Disko øen. Hvorfor geodæterne begyndte midt på vestkysten er der ingen forklaring på, men det kan tænkes, at de, der skulle foretage opmålingen, har valgt det behageligste sted at være, hvad angår vejret sommeren igennem. Som før nævnt var positionerne optiske, men man havde dog ekkolod, selv om de set med vore øjne ikke var særlig fremragende. Denne metode anvendtes i årene 1935-1938, og man nåede i disse år kun Disko Bugten.

Under 2. verdenskrig blev der ikke foretaget nogen dansk søopmåling i Grønland, og det var først i sommeren 1947, at man kom i gang igen. Denne gang med elektronisk udstyr, idet der var indkøbt en transportabel DECCA-kæde til den søgående opmåling. Kæden bestod af en master-station og to slave-stationer, som blev etableret i et bestemt område for

en sommer. Det var et tidskrævende og besværligt arbejde at stable disse tre stationer på benene, inden opmålingen kunne begynde. Stationerne var bemandede hele perioden, og en sådan station bestod af en 150 ft høj antennemast, som blev rejst i klipperne af et særligt mastehold, et motorhus med to aggregater til strømforsyning, samt et beboelseshus med radio-station til besætningen. De lå som oftest på meget øde steder og langt fra byer eller udsteder, og alt skulle færges ind og bæres op på plads.



DECCA station (beboelseshus).

Der var dengang jo ingen helikopterhjælp at hente, så man anvendte et landgangs fartøj til at få godset i land med, alt medens opmålingsskibet lå til ankers, så tæt på land det lod sig gøre. Det var opmålingsskibets besætning, der byggede stationen op. Bemanningen bestod af en leder og 3-4 mand, og de blev forsynet med proviant, olie, gas og vandledninger fra en vandsø, så de kunne klare sig i et par måneder. Det tog normalt en uge at opføre en DECCA station, hvis vejret artede sig nogenlunde, men tit blev man sinket af storm eller is. Når først alle tre stationer var etableret, kunne opmålingen tage sin begyndelse, og så var det et enormt fremskridt fra tidligere tiders optiske pladser. Linieafstanden i den søgående opmåling var 700-800 m, som så kunne tætnes op på særlig interessante steder. Det første år, altså 1947, blev



Korvetten THETIS.

der målt et mindre område vest for Disko. Opmålingssæsonen på Grønland regnes fra ca. 1. maj til ca. 1. oktober, hvorefter opmålingsskibet vender tilbage til Danmark. Inden hjemturen blev der rekognosceret og fundet fixpunkter til næste års opmåling, idet hyperblerne skulle beregnes og tegnes, inden man startede hjemmefra næste år. Således foregik opmålingen hver sommer indtil 1953. Da opstod en højst beklagelig pause i arbejdet forårsaget af økonomiske grunde. Marinen skulle spare, og det gik ud over Grønlandsopmålingen. Hele den søgående opmåling lå stille i 6 år, og blev først genoptaget i 1960 af korvetten THETIS, som målte i tre somre til og med 1962, da skibet udgik af flådens tal.

Det gik her, som det desværre ofte går, at der skulle en ulykke til igen at sætte gang i tingene. Det var forliset af HANS HEDTOFT i januar 1959 ved Kap Farvel. Det kolliderede med et isbjerg på sin jomfrurejse på vej hjem fra Grønland. Der hersker stadig en del uklarhed om forliset, navnlig om positionen, som man aldrig helt har fundet ud af.

I 1963 fik Marinen leveret det første af 4 fiskerinspektionsskibe på ca. 1500 tons og udrustet med helikopter. Disse skibe var indrettet til brug for søgående opmåling og blev anvendt i Grønland fra 1964-1968. Det var et kolossalt fremskridt med en helikopter til hjælp i det uvejsomme terræn. Alt kunne nu flyves ind fra skibet i slæng og afleveres på stationen for at blive samlet efterhånden.

I årene fra 1947 til 1953 nåede man området fra Disko til lidt syd for Holsteinsborg, og fra 1960-1966 videre syd på til Kap Thorvaldsen. I 1967 skulle der



Inspektionsskibet HVIDBJØRNEN.

fortsættes ind mod Brede Fjord og hele Julianehåb Bugt skulle måles, men på grund af storis, blev det ikke til ret meget. Selv midt i august var hele bugten fyldt med is, og man måtte til sidst sejle hjem med næsten uforrettet sag.

Den i 1947 indkøbte DECCA-kæde var nu også ved at synge på sidste vers og blev efter hjemkomsten i 1967 kasseret, 20 år gammel. Det var så hensigten at måle resten af vestkysten med en langtrækkende RAYDIST-kæde. I 1968 kunne man imidlertid heller

ikke komme til for is, og siden har der ikke været stillet et søgående skib til rådighed for opmålingen i Grønland.

Udover den søgående opmåling har der været lagt stor vægt på en systematisk opmåling af skærgården. Den er i hovedsagen udført af en kutter fra Grønlands Komando og 4 motorbåde på hver ca. 30 tons. De er bygget i årene 1959-60 og er stadig vores største aktiv i opmålingen af Grønland. To af bådene var sidste vinter i Danmark til et større eftersyn og blev i foråret transporteret med et af Den Kgl. Grønlandske Handels skibe tilbage til Grønland igen. Det er fartøjer, der specielt er bygget til opmåling, og hver har plads til en fører og 5 mand, og der er mulighed for at installere det elektroniske udstyr, der nu skal bruges de forskellige steder. De er temmelig solide af hensyn til isen, men farten er til gengæld ringe, kun ca. 8 knob.

Det var som nævnt i 1959, der kom rigtigt fart i skærgårdsopmålingen, og det startede med det såkaldte Rypeøprojekt. Rypeøen ligger udenfor Godthåb, som regnes for en af Grønlands, i hvert tilfælde på det nærmeste, isfri havne.

Rypeøprojektet gik ud på at oplagre malm fra Canada på Rypeøen. Det skulle så afskibes fra Canada, når afskibningshavnene var tilgængelige og fragtes over til Rypeøen, hvorfra det hele året kunne videreføres. Det betød, at farvandet skulle detailopmåles og endvidere gennemsejles med wiredrag for at sikre adgangen for skibe med stor dybgang. Uanset, hvor tæt man lægger linierne, giver det ingen garanti mod skær, hvorfor man for at være sikker på, at der ingen



SKA-3 har taget en fin plads.

skær er, må stryge området med en wire. Til dette arbejde anvendtes et wiredrag med en banebredde på op til 1000 m, konstrueret efter amerikansk mønster. Det kan anvendes til dybder ned til 50 m. Et sådant wiredrag er særligt velegnet i Grønland, hvor man på ellers dybt vand kommer ud for at skulle sikre sig mod undervandshindringer. Wiredrag har været anvendt i ca. 70 år, og det er stadig en effektiv metode til på dybt vand at lokalisere undervandskær. Metoden er også forsøgt anvendt i danske far-

vande, men uden held, fordi grejet her hele tiden ramler mod bunden med vægtene.

Til pladsbestemmelserne i skærgårdsopmålingen er hovedsagelig anvendt RAYDIST og HYDRODIST. Den første RAYDIST-kæde blev anskaffet i 1959, og der er siden indkøbt to nye kæder. Af HYDRODIST-udstyr er anskaffet 6 sæt, det vil sige til 6 afstande, men de ældste er nu 12 år gamle, så der er nye ting på ønskesedlen.

Resultatet af den indenskærs opmåling er i dag, at de mest trafikerede ruter på vestkysten fra Disko til Julianehåb er nogenlunde dækket, hvorimod nordregionen og østkysten er langt bagefter. I disse to områder kan man kun komme, når der stilles et større skib til rådighed.

I 1967 blev som en specialopgave foretaget nogle gletschermålinger for Arktisk Institut. Man var interesseret i dybden umiddelbart foran iskanten, og opmålingen foregik med helikopter, som firede et lod med ballon ned til overfladen samtidig med, at den blev pladsbestemt fra land. Det foregik i området nord for Umanak, men kun på de mindre dybder kunne loddet registrere, og det er særdeles vanskeligt at flyve ved iskanten. En linie taget af fregatten knapt en sømil fra gletscherkanten gav dybder på ca. 800 m. Mens man var i området, måltet også med helikopter en del koter til Geodætisk Institut. Målingerne udførtes med præcisionsbarometer.

Da Grønland er et så enormt område, kan det være vanskeligt at bestemme, hvor man skal begynde, og hvor man skal ende. Prioriteringen af opmålingen foregår ved en vurdering af de i årets løb indkomne



Mercators projektion, samme målestoksforhold.

ønsker sammenholdt med Farvandsdirektoratets ønsker og det til rådighed værende materiel. I sommeren 1974 påregnes det at fortsætte skærgårdsopmålingen med motorbådene suppleret med en marinekutter i perioden 1. maj til 1. oktober.

Gennem årene har forskellige geologer udtalt, at der findes alt på Grønland, man skal bare finde, hvor det er, og så kunne få fat i det. Udfra den oplysning kan der hurtigt melde sig et behov for en opmåling af adgangsveje. Ved Mamorilik på vestkysten kunne handelsfirmaet Greenex godt tænkes at ville benytte større og større skibe til transport af bly- og zinkmalm, og så slår de eksisterende opmålinger ikke til. I tilfælde af oliefund kan der også hurtigt opstå et krav om bedre kort. Farvandsvæsenet håber at kunne holde trit med tiden ved at kunne opfylde disse fremtidige krav.

FRA ANDRE TIDSSKRIFTER

Den italienske Marine

Ved orlogskaptajn P. Brockow.

Forord

Den politiske og økonomiske situation i Italien, som den tager sig ud i skrivende stund (JUN 1974) bør nok i højere grad end det er tilfældet vække nogen bekymring også i vor del af Europa. Som medlem af såvel EF som NATO kan vi ikke ignorere, hvad der sker hos vor partner i Sydeuropa. Vil f. eks. regeringskrisen resultere i et højrekup med græske tilstande som følge, eller vil det indflydelsesrige kommunistparti overtage magten for derefter senere at udmelde Italien af NATO-alliancen?

Den sovjetiske flådeopbygning i Middelhavet formodes læserne bekendt, men hvor tit læser vi om den italienske marine? Hvad vil NATO miste af flådeenheder i Middelhavet ved en eventuel italiensk udtræden af NATO?

I tidsskriftet »NAVY International« fra APR 1974 findes en artikel af J. Marriott med titlen »The Italian Navy's role in NATO« med undertitlen »European Anchorman of the Southern Flank«. Jeg føler, at artiklen kunne have interesse også for dette tidsskrifts læsere, hvorfor den følger nedenfor i oversættelse. Billedmaterialet er fra samme tidsskrift.

Indledning

Italien indgår som del af NATO's sydlige kommandoorganisation under Admiral Johnston, US Navy, der har sit hovedkvarter i Bagnoli, Neapel. Kommandorådet omfatter Italien, Grækenland og Tyrkiet samt naturligvis Middelhavet.

Det er på ingen måde et område, der er let at forsvare. De tre NATO-lande har praktisk taget ingen fælles grænser, og de er adskilt af store havområder. Midt i landområdet ligger Østrig - neutralt men uden forsvar af betydning - og Jugoslavien, også neutralt, men hvis fremtid efter Tito's bortgang er tvivlsom.

Til yderligere understregning af Admiral Johnston's problemer befinder der sig til stadighed i Middelhavet en stærk sovjetisk flådestyrke, der vil kunne danne kernen i en endnu stærkere styrke i en spændingsperiode i området. For at kunne sikre forsyninger og forstærkninger til denne styrke vil det være nødvendigt for Sovjetunionen at kunne kontrollere udgangen fra Sortehavet og Dardanellerne, og for at være i stand til dette vil det være nødvendigt at neutralisere såvel Tyrkiet som Grækenland.

Hvor kommer så Italien ind i dette billede? Først og fremmest er hovedparten af de væbnede styrker overgivet til NATO. I krig vil den italienske hær direkte være underlagt COMLANDSOUTH, og flyvevåbnet vil udgøre hovedparten af Fifth Allied Tactical Air Force. Begge våbenarter vil blive sat ind til imødegåelse af angreb fra nord-øst og til at afværge sovjetiske landgangsforsøg. Dette bringer os så frem til den italienske flåde og dens opgaver.

Det er NATO's policy at kontrollere hele Middel-

havet for at sikre den betydelige søværts handel mellem Italien, Grækenland, Tyrkiet og alliancens øvrige medlemmer samt at hindre sovjetiske styrkers landgang på NATO's sydlige flanke og i særdeleshed på italiensk jord.

De maritime styrker, der er til rådighed for CINC-SOUTH udgøres af den mægtige amerikanske 6. Flåde med dens 2 Strike Carriers og et betydeligt antal destroyere samt af Grækenlands, Tyrkiets og Italiens flådestyrker. Af de sidstnævnte er den italienske flåde langt den betydeligste faktor.

Generelt er det NATO's doktrin, at den 6. Flåde (eller STRIKFORSOUTH som den benævnes i sin NATO-rolle) vil blive anvendt enten til støtte for landstyrkerne eller om nødvendigt imod sovjetiske skibe i Middelhavet. Resten af den maritime krigsførelse i området er overladt COMNAVSOUTH, som i de senere år altid har været en italiensk admiral - for tiden Admiral Ciccolo. Hovedkvarteret, som lå på Malta indtil hr. Mintoff protesterede herimod, ligger nu i Nisida i nærheden af Neapel.

COMNAVSOUTH har til opgave at tilrettelægge og beskytte såvel handelskibstrafikken, der indløber til Middelhavet gennem Gibraltarstrædet, som al anden skibsfart i området, imødegå fjendtlig minelægning, udføre luftrecognoscering og iværksætte anti-ubådskrigsførelse.

Under sig har admiralen et antal underordnede kommandoer fordelt over Middelhavsområdet, herunder det centrale område, hvis chef, COMMED-CENT, også er en italiensk admiral. Det ses således, at Italien spiller en betydelig maritim rolle i Mittel-

havet, og at dets flåde indgår som en væsentlig faktor i forsvaret af Middelhavet. Lad os derfor gennemgå den mere detaljeret.

Den italienske flåde

Den italienske flåde består af 121 operative enheder, hvoraf 75 pct. er bygget indenfor de sidste 15 år, ca. 50 antiubåd-fly, 50 helikoptere og en hjælpeskibstonnage på 75.000 tons. Personellet udgøres af 45.000 officerer og menige, hvoraf 50 pct. er værnepligtige med 24 måneders tjeneste, mens deres kolleger i hær og flyvevåben kun har 15 måneders tjenestetid.

Rygraden i flåden udgøres af 3 krydsere, 4 missil-destroyere, 5 ASW-destroyere plus fregatter, korvetter, undervandsbåde, minestrygere og motortorpedobåde. Marinens flyvevåben har 3 maritime recognosceringssquadrans, som for nærværende er ved at udskifte fra S2 TRACKERs til ATLANTICs, 24 SEA KING helikoptere og 24 AGUSTA BELL 204B helikoptere, der er ved at blive afløst af AB 212'ere.

Uddannelsen

Den italienske karriereofficer modtager sin første uddannelse på Flådeakademiet i Livorno. Skoletiden er 4 år, og den vordende officer kan begynde fra sit 18. år. Efter 2 år deles de unge officersaspiranter i 2 hold: de der fortsætter ad den taktiske linie, og de der skal være maskinofficerer. I de følgende 2 år er deres uddannelse mere specialiseret i de retninger, de har valgt. Under deres tid på akademiet foretager officersaspiranterne togter med såvel fuldriggeren



Fuldriggeren AMERIGO VESPUCCI.

AMERIGO VESPUCCI, som med yachten CORSARO II, idet italienerne er en af de få tilbageværende nationer, der stadig tror på værdien af sejlskibsudannelse.

Efter afslutningen af de første 4 års uddannelse kommer officersaspiranterne ud at sejle som kadetter eller søløjtnanter af 2. grad, for efter forfremmelse til løjtnanter at blive udtaget til specialuddannelse indenfor områder som artilleri, torpedo osv., samt flyvning. De vordende maskinofficerer går efter akademiet videre til en universitetsuddannelse.

Menige (frivillige) tegner kontrakt for 6 år og gennemgår først en uddannelse på en af de 3 grundskoler i enten Taranto, La Spezia eller Maddalena, afhængig af hvilket speciale, de vælger. De tilbringer 2 år på skolen med et 3-måneders togt midtvejs, og derefter fordeles de til sejlene enheder eller landtjenestesteder. Værnepligtige menige gennemgår 3-4 måneders basisuddannelse i land og sendes derefter ud med sejlene enheder.

Flåden

De italienske flådeenheder er moderne og hensigtsmæssige. Flagskibet er VITTORIO VENETO på 8.850 tons, mens de 2 krydsere ANDREA DORIA og CAIO DUILIO hver er på 6.500 tons. VENETO er en mellemting mellem en krydser og et hangarskib for helikoptere i lighed med det franske JEANNE d'ARC og den sovjetiske MOSKVA-klasse. Skibet medfører 9 ASW-helikoptere og er armeret med et kombineret TERRIER og ASROC-system, 8 stk. 3in kanoner og



Helikopterkrydseren VITTORIO VENETO.

2 stk. triple torpedorør for antiubådstorpedoer. DORIA og DUILIO er begge armerede med TERRIER opsat i dobbelaffutager på fordækket samt 8 stk. 3in dual-purpose kanoner i enkeltaffutager. De er forsynet med et stort helikopterdek og medtager 4 helikoptere.

De 4 missildestroyere er IMPAVIDO og INTREPIDO samt den nye AUDACE og søsterskibet ARDITO. De 2 førstnævnte er på hver 3.200 tons, de har TARTAR-missil i enkeltaffutage, endvidere 2 stk. 5in og 4 stk. 3in kanoner, 2 stk. triple torpedorør og de medfører 1 helikopter. De var færdigbyggede i 1963 og 1964. AUDACE og ARDITO er 2 nye destroyere med et deplacement på 3.500 tons, de kan medføre hver 2 helikoptere, og de er ligeledes armerede med TARTAR og 2 stk. 5in, 4 stk. 3in kanoner og 2 stk. triple torpedorør. AUDACE var det første af klassen, ARDITO højste kommando i NOV 1973.

De øvrige skibe er 5 ASW-destroyere, 11 fregatter, hvoraf 6 er udstyrede med en helikopter hver, og 10



Destroyeren SAN GIORGIO og Asw-fregatten VIRGINIO FASAN.

korvetter. Fire nye missilbærende fregatter er under bygning.

Af mindre enheder, der må høre til enhver veludrustet marine, findes 4 ubåde af TOTI-klassen, alle italienskbyggede, og 5 ex-US ubåde. To nye ubåde af SAURO-klassen er under bygning på Italcantiereværftet i Triest.

Ministrygning prioriteres højt i den italienske marine, der har 4 ex-US MSO'ere, 37 MSC'ere samt 20 MSI'ere. De sidstnævnte blev bygget i Italien, mens MSC'erne er dels amerikansk dels italiensk byggede. Ministrygerne er opdelt i 4 grupper med baser i henholdsvis La Spezia, Messina, Taranto og Ancona.

Italien har altid været kendt for sine små hurtige fartøjer og har for tiden 6 MTB'ere og 5 MGB'ere, hvoraf nogle er tænkt udstyret med missiler, men manglende økonomiske ressourcer har hidtil ikke tilladt dette. Den sidste tilføjelse på dette område er SWORDFISH, et missilbestyktet hydrofoilpatrulje-

Kommandomyndigheder

Den faglige chef for flåden, p.t. Admiral de Giorgi, bærer titlen Stabschef. Under ham sidder C-in-C Fleet, der samtidig bærer en »NATO-hat« som COMEDCENT. Det er p.t. Admiral Bucalossi. Han tilbringer den overvejende del af sin tid i COMEDCENT hovedkvarter i nærheden af Rom, men tager også fra tid til anden til søs i flådens flagskib VENETO.

Der er 6 geografisk opdelte kommandoområder fordelt som følger:

<i>Kommandomyndighed</i>	<i>Hovedkvarter</i>
Nordlige Tyrrhenske Hav	La Spezia
Sydlig Tyrrhenske Hav	Neapel
Nordlige Adriaterhav	Ancona
Sydlig Adriaterhav og Ioniske Hav	Taranto
Sicilien	Messina
Sardinien	Cagliari

Herudover findes i Taranto et hovedkvarter, der er ansvarlig for sø- og luftrummet mellem Italien og Grækenland, og i La Spezia et, der er ansvarlig for den nordvestlige del af Middelhavet samt havnebyerne på vestkysten som f. eks. Genoa. I La Spezia findes tillige frømands- og svømmedykkerskolen. Tilfældigvis er La Spezia eller nærmere betegnet det nærliggende Lerici også hjemsted for NATO's Anti-submarine Research and Development Establishment. Hovedværfterne findes i Taranto og La Spezia.

Våbenarter

Som nævnt ovenfor udgøres SAM-hovedarmeringen af de amerikanske TERRIER og TARTAR-missiler. I dag er disse systemer noget forældede og er i amerikanske enheder ved at blive erstattet af Standard-missilet. Formentlig vil også italienerne inden længe se sig nødsaget til at indføre mere moderne missiler. VENETO er også armeret med ASROC, der affyres fra samme affutage som TERRIER. ASROC er en raketaffyret torpedo til brug mod ubåde.



SEA KILLER missilpjecer.

Italiensk industri har udviklet flere sømissilsystemer, f. eks. SEA KILLER Mks 1, 2 og 3, der er såvel anti-air som anti-ship; OTOMat (i samarbejde med Frankrig), som er udelukkende anti-ships; SEA INDIGO, et kortrækkende ship-to-air missil og ALBATROS luftværnssystemet, der anvender SEA SPARROW-missilet. Ingen af disse missilsystemer er hidtil blevet installeret operativt i italienske enheder; SEA KILLER Mk 1 har været installeret på prøve i FPB SAETTA, og operativt med Mk 2 i de iranske »Saam«-klasse fregatter; ALBATROS har undergået prøver i AVIERE og OTOMat er installeret i hydrofoilfartøjet SWORDFISH.



127 mm OTOMelara kanon.

Øvrige våbensystemer omfatter de såkaldte OTOMelara 127 mm og 76 mm »Compact« Mounting kanoner. 127 mm (5in) kanonerne er hovedkanonarmeringen på missildestroyerne; 76 mm kanonen an-



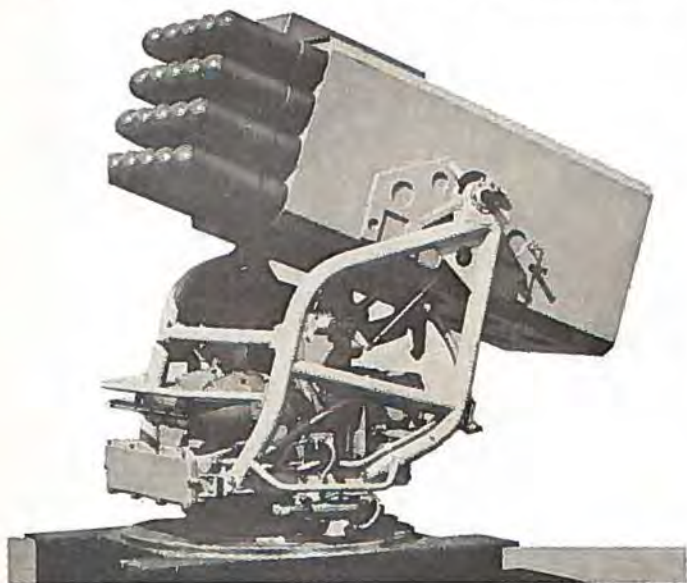
76 mm OTOMelara kanon

vendes som hovedluftværnsarmering i en række enheder og er eneste armering i flere mindre skibe.

Så godt som alle torpedoer, sonars og radars er italiensk udviklede og fremstillede, ligesom også ildledelsesanlæggene og udstyret i operationsrummene er det. Den elektroniske industri i Italien har et enestående renommé, og foruden at have udviklet hovedparten af Command & Control udstyret, har den også fremstillet noget enestående ECM-udstyr.

Opgaver i krigstid

Missilkrydserne og destroyerne vil i tilfælde af krig med det samme blive underlagt COMSTRIK-



ECM-raketstyr

FORSOUTH (6. Flåde) som ekstra eskorteenheder. Den 6. Flåde udgøres i fredstid af 2 Strike Carriers, 1 missilkrydser, ca. 16 destroyere og en Amphibious Task Force bestående af landgangsfartøjer og destroyere. Suppleringen med de store italienske enheder vil betyde en væsentlig forøgelse af den 6. Flådes slagkraft, i det mindste indtil forstærkninger fra U.S.A. kan nå frem.

Såfremt en invasion fra søen på noget NATO-land-område skulle vise sig nært forestående, er det sandsynligt, at en NATO kampgruppe vil blive formeret, og de 2 italienske krydsere og de 4 missildestroyere støttet af VENETO ville skulle udgøre grundelementet i gruppen.

Den resterende del af den italienske flåde vil blive sat ind i ASW- og minestrygningsopgaver. Al handelsskibstrafik i Middelhavet vil blive samlet i konvojer, og den overvejende del af de italienske fregatter og korvetter vil blive anvendt til eskorte af disse konvojer. Italien er yderst afhængig af importerede varer, hvoraf størstedelen må transporteres over havet, så derfor er »the safe and timely arrival« af konvojerne til italienske havne af yderste vigtighed for landet. Såfremt Frankrig ikke deltager i krigen, vil de italienske krigsskibe være nødsagede til at eskortere konvojerne helt fra Gibraltarstrædet i vest til grænselinien mellem MEDCENT og MEDEAST kommandoområder på ca. 20 grader østlig længde. Hvis Frankrig deltager, vil Italien kun være ansvarlig for konvojeringsen i MEDCENT område.

De italienske TRACKER og ATLANTIC-fly vil udgøre NATO's samlede recognosceringsstyrke ledet af

COMARAIARMED. De italienske ministrygeres hovedopgave vil være at holde konvojruterne i den centrale del af Middelhavet og adgangene til de italienske havne åbne - en ikke ubetydelig opgave.

Marinebataljonen har holdt adskillige øvelser sammen med US Marines fra den 6. Flåde og med den britiske Marine Commando på Malta. Disse 3 styrker vil i tilfælde af krig udgøre fortroppen af en allieret landgangsstyrke til støtte for landstyrkerne, evt. i Grækenland eller Tyrkiet.

Endelig vil FPB'erne og frømandskorpset blive sat ind i angreb på fjenden hvor som helst og når som helst, det er muligt.

At sikre forbindelseslinierne over havet i tilfælde af krig imod de sovjetiske overfladeenheder og ubåde i Middelhavet samt muligvis fly fra baser i Nordafrika vil utvivlsomt blive en kolossal opgave. Grækenlands og Tyrkiets flåder er kun lige akkurat store nok til at kunne dække det østlige Middelhav. STRIKFORSOUTH vil sandsynligvis have nok at gøre med at yde støtte til slaget i land, selv om er-neder lejlighedsvis må påregnes afsat til bekæmpelse af sovjetiske overfladeskibe.

Den italienske flåde vil således blive ansvarlig for sikringen af handelstrafikken de ca. 1300 sømil fra ca. 20 grader østlig længde til Gibraltar samt i Adriaterhavet og Det tyrrenske Hav, med mindre selvfølgelig at Frankrig vælger at deltage i krigen på NATO side.

Den iøjnefaldende fraværende part i alt dette er England. I fredstid har England reduceret sin tilstedeværelse i Middelhavet til en enkelt enhed, selv

om andre enheder fra tid til anden deltager i øvelser i området. I tilfælde af krig ville det være ønskværdigt om England ville være i stand til at afse flere skibe, især ASW-fregatter og helikoptere. Såfremt Middelhavet overhovedet skal sikres, må Italien i hvert fald have hjælp. Den italienske flåde er effektiv og veltrænet, men man kan ikke forlange, at den alene skal overvåge hele den lange italienske kystlinie plus trefjerdedele af Middelhavet.

Italien udgør en betydningsfuld del af NATO-alliancen, ikke alene set udfra egne interesser men for det samlede NATO's. Såfremt Sovjetunionen opnår kontrol med Middelhavet vil følgerne for NATO blive uoverskuelige. Den italienske flådes betydning for NATO må derfor ikke undervurderes.

Afslutning

Som læseren vil kunne se af ovenstående artikel yder den italienske flåde et ikke uvæsentligt bidrag til NATO's styrker i Middelhavet. Derfor bør vi alvorligt interessere os for, hvad der sker i Italien i dag.

Anvendte forkortelser:

ASW	Anti Submarine Warfare
CINCSOUTH	Commander-in-Chief Allied Forces Southern Europe
COMLANDSOUTH	Commander Allied Land Forces Southern Europe
COMEDCENT	Commander Central Mediterranean Area
COMNAVSOUTH	Commander Naval Forces Southern Europe
ECM	Electronic Counter Measures
FPB	Fast Patrol Boat
in	inch (engelsk tomme)
LRMP	Long Range Maritime Patrol
LST	Landing Ship, Tank
MEDCENT	Central Mediterranean Area
MEDEAST	Eastern Mediterranean Area
MGB	Motor Gun Boat
MSC	Coastal Minesweeper
MSI	Inshore Minesweeper
MSO	Ocean Minesweeper
MTB	Motor Torpedo Boat
SAM	Surface-to-Air Missile
US	United States

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i april/maj 1974

Historie, 2. verdenskrig

Battle Summaries

No. 1: Operations against the French Fleet at Mers-El-Kebir 3-6 July 1940.

No. 2: Mediterranean Operations - Action off Cape Spada. 19 July 1940.

No. 3: The Attack on the »Richelieu« at Dakar. 8 July 1940.

London 1942. 78 s. + 4 plancher. kort index.

Battle Summary

No. 23: Naval Operations of the campaign for Guadalcanal. Aug. 1942 - febr. 1943.

London 1944. 56 s. + 8 plancher. kort index.

Hæstrup, Jørgen: 1940-1945. Dette skete under Danmarks frihedskamp (med engelsk, tysk og fransk tekst). Kbh. 1960. 94 s. ill.

Smith Peter, C. og Edwin Walker: War in the Aegean. London 1974. 314 s. ill. index bibl.

Personalhistorie

Dahlerup, Hans Birch: Afhandling oplæst i Søe-Lieutenant-Selskabet: En oversigt over søkrigen mellem England og Frankrig. håndskrevet 1820. 16 s.

Dahlerup, Hans Birch: Disciplin og Subordination. håndskrevet u.å. 28 + 6 s.

Dahlerup, Hans Birch: Medicus domesticus (Førstehjælp o/b). håndskrevet u.å. 16 s.

Dahlerup, Hans Birch: Notebog. Notater om den dgl. tjeneste ombord, navigation m. m. håndskre-

vet ca. 1819-1839. 55 + 6 s.

Dahlerup, Hans Birch: Nyttige Opfindelser min Stand vedkommende. håndskrevet u.å. 24 s.

Dahlerup, Hans Birch: Observationer og landtoninger o/b i MARIA og SOVEREIGN. håndskrevet 1815-17. 3 x 16 s.

Dahlerup, Hans Birch: Rejsedagbog Triest 1849/50, Dalmatien 1850/51 og Triest 1861. håndskrevet 1849-61. 36 + 52 s.

Dahlerup, Hans Birch: Sagen mellem mig og Lieutn Manza. håndskrevet 1819. 32 s.

Henry Kissinger. Kbh. 1974. 20 s. ill.

Politik

Adstofte, Flemming: Danmark og NATO. Kbh. 1973. 36 s. ill.

The British way and purpose. B.W.P. booklets 1-18. London 1945. 606 s. ill. index. bibl.

Christensen, Ivan: Totalforsvaret. Kbh. 1973. 32 s. ill.
First Seapower Symposium. 17-20 November 1969. Newport, Rhode Island 1969. 32 s. ill.

Flemming, E. S.: Danske FN-styrker. Kbh. 1973. 34 s. ill.

Heurlin, Bertel: Sikkerhedspolitik og forsvar. Kbh. 1973. 96 s. ill.

Kaarsted, Tage: Storbritannien og Danmark 1914-1920. Odense 1974. 240 s. ill. index. bibl.

Sandberg, Palle m. fl.: Artikler vedr. den svenske marines opgaver og opbygning. Marinnytt no. 1/1974. Stockholm 1974. 48 s. ill.

Vejlstrup, Laust Grove: Det militære forsvar. Kbh. 1973. 32 s. ill.

Strategi og taktik

Martin, Laurence: Arms and Strategy. An international survey of modern defence. London 1973. 320 s. ill. index.

Naval War Manual 1947. London 1948. 118 s. + 5 plancher. ill.

Sømandskab, navigation m. m.

Haines, Gregory: Sound underwater. London 1974. 208 s. ill. index bibl.

Arktisk og antarktisk litteratur (Grønland)

Den kongelige grønlandske Handel 1774-1974. Kbh. 1974. 192 s. ill.

Diverse

Gad, K.: En, Nordsøen og Østersøen forbindende, for større Skibe skikket, Kanal igjennem Hertugdømmet Slesvig. Helsingør 1859. 36 s.

Militær Straffelov og militær Retsplejelov 1973. Særtryk af Karnov's lovsamling, hæfte 14/1973. Kbh. 1973. 20 s.

Vejledning for kirkelig betjening ombord. 2. udgave. Kbh. 1974. 16 s.

KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER

Kontreadmiral Hans Birch Dahlerups efterladte papirer.

Admiral Dahlerup afgik ved døden i 1872 og efterlod sig et antal håndskrevne papirer, for størstedelen hvad man dengang benævnedes stilehæfter.

Papirerne er i de godt 100 år gået i arv i familien,

og den sidste af hans direkte efterkommere, baronesse Ida Gro Dahlerup, som er bosiddende i staten New York, har nu ønsket, at papirerne skulle skænktes til en institution i Danmark, hvor de kunne blive værdsat efter fortjeneste.

Baronessen blev repræsenteret af orlogskaptajn E. Dahlerup, der straks gik til Marinens Bibliotek og derefter fik godkendt forslag om, at papirer af maritim interesse blev skænket til biblioteket, de øvrige givet til Rigsarkivet, hvor der i forvejen var nogle af admiralens efterladte papirer.

Admiral Dahlerups »Mit Livs Begivenheder« er et af de bedste og mest udlånte personalhistoriske værker med dansk marinehistorisk baggrund. Hans liv var så begivenhedsrigt, at værkets fire bind ikke har alle detaljer med. Blandt de modtagne papirer er dagbogsblade fra rejser i de to perioder, han virkede i Østrig, samt en udredning af en affære i 1819, som helt er forbigået i erindringerne. Mellem de øvrige papirer er en del, der er værdifulde som udtryk for forholdene i marinen dengang.

Rigsarkivet har dels modtaget en del udnævnel-sesdokumenter m. m., dels et antal tætbeskrevne hæfter, der giver udtryk for admiralens litterære interesser.

K. Gad: En, Nordøen og Østersøen forbindende, for større Skibe skikket, Kanal igjennem Hertugdømmet Slesvig.

Trykt manuskript, Helsingør 1859.

Idéen til oprettelsen af en kanal gennem Slesvig stammer fra Domenico Sabatini »af Neapel«, der

bl. a. var medlem af det kgl. nordiske Oldskrift-Selskab, og den norsk-svenske vicekonsul i Helsingør, K. Gad, har bidraget til planlægningen med specialkendskab til terrænet og strøm- og vindforhold i de tilstødende farvande.

Kanalens placering er ikke endelig bestemt i forslaget, men anbefales at blive lagt på strækningen Eckernførde-Husum.

Om Frederik VII har taget forslaget alvorligt og ladet sagen behandle kan vel findes ved studier i Rigsarkivet, men det faktiske er i al fald, at der intet kom ud af planen. Hvad der er mere interessant er de af Gad fremsatte motiver. Han angiver de fordele såvel tidsmæssige som økonomiske, en kanal vil give skibsfarten og den nedsatte risiko for forlis i farvandede rundt Skagen. Foruden at anslå udgifterne ved udgravningen, ekspropriationer m. v. motiverer han placeringen med, at den bør udmunde i Nordsøen, hvor Heverstrømmen har sit udløb, og at vind- og strømforhold er gunstige for anløb.

Tidspunktet for planen er gunstigt, da Sundtolden er faldet væk, og interessen for trafik gennem Sundet derved er borte. Den anslåede investering på enten 15¹/₂ eller 28 mill. Rigsdaler anslår han at kunne blive godt forrentet ved en passende afgift fra skibsfarten.

Havde Frederik VII taget dette forslag alvorligt, havde der måske ikke eksisteret nogen Kielerkanal i dag.

Gregory Haines: Sound underwater.

David & Charles. London 1974.

En almen orientering om anvendelse af lyd på søen

fra de første forsøg til dato. Den giver den principielle anvendelse uden at give tekniske eller videnskabelige detaljer og behandler de forskellige muligheder i hver sit kapitel: søopmåling, lokalisering af vrage m. v., navigation, anti-ubåds-krig, fiskeri og kommunikation.

*Tage Kaarsted: Storbritannien og Danmark
1914-1920.*

Odense University Press, Odense 1974.

Bogen er baseret på studiet af det engelske udenrigsministeriums arkiver, der nu er blevet tilgængelige.

Den afslører et forbavsende godt kendskab til forholdene herhjemme, dels baseret på gesandts rapporter, dels på indberetninger fra et net af »observatører«. At spionagen florerede såvel fra tysk som allieret side er jo ikke helt ukendt.

Om ikke af anden grund så for at afværge en tysk besættelse var ministeriets holdning nærmest pro-tysk. Af indberetningerne fremgår det, at det ikke lykkedes at få en bestemt opfattelse af den slebne diplomat Scavenius' holdning, hvorimod socialdemokraterne med Stauning og Borgbjerg i spidsen betegnedes som tyskvenlige. Partiets presse var altid villig til at afsløre engelske efterretningsfolk, aldrig de tyske, i modsætning til den borgerlige presse.

Kong Christian X var engelskvenlig, og fra hold, der havde nær tilknytning til hoffet, kom citater af udtalelser af stor værdi. En særlig kilde gik under navnet »Brutus« og kan have været prins Georg af Grækenland. Også etatsråd H. N. Andersen gav

mange værdifulde oplysninger, og det var ham, der som repræsentant for Christian X aflagde besøg hos såvel den tyske som de allierede regeringer og kongehuse for at skaffe gehør for at lade den danske konge optræde som fredsmægler, hvad det som bekendt ikke lykkedes at få sat i scene.

I H. N. Andersens mission havde ministeriet ingen andel, og også generalstaben spillede sit eget spil uden om ministeriet med specielt den daværende chef for efterretningstjenesten E. With som medlem. Derimod var viceadmiral Kofoed-Hansens indflydelse i søværnet så stærk, at der ikke var mulighed for direkte kontakter der.

I det slesvigske spørgsmål søgte Eider-danskerne, og blandt dem også kaptajn With, at påvirke den engelske regering via gesandtskabet, og de fik bl. a. en fortaler i militærattachéen, oberstløjtnant H. Wade. Spørgsmålet havde været uden interesse i årene efter 1864, men blev nu aktuelt, da Tyskland blev en fjendtlig magt. I krigens første år blev det behandlet på embedsmandsbasis og blev først et ministerielt anliggende i krigens sidste år.

Bogen er en særdeles fyldestgørende redegørelse for det engelsk-danske forhold i krigsårene 1914-1920, dog beklager forfatteren, at kapitlet om den militære efterretningstjeneste kun er baseret på, hvad Foreign Office har fået fra de militære ministerier. En studie af de militære arkiver, i særdeleshed efterretningstjenestens, vil nok give en del mere, men om de sidstnævnte nogensinde bliver tilgængelige og i så fald, hvor meget der er opbevaret der, er et spørgsmål for sig.

Laurence Martin: Arms and strategy. An international survey of modern defence.

Weidenfeld and Nicholson, London 1973.

Forfatteren er professor i »War Studies« ved King's College, London. Han gør status over situationen i dag i bogens fire hovedafsnit: 1) The nuclear powers, 2) The technology of limited war, der atter er inddelt i landkrig, luftkrig, søkrig, taktiske atomvåben og guerillakrig, 3) Arenas of conflict (Europa, Lilleasien, Asien, Sydafrika) og 4) Current problems, som omhandler våbenkontrol eller nedrustning, våbenleveringer til »den tredje verden« og økonomiske rustningsproblemer.

I tillæg er oversigt over de enkelte landes rustningsmæssige kapacitet i dag, en liste over centre for optræning af partisaner m. fl. og over de hidtil fastsatte bestemmelser vedrørende international våbenkontrol.

Bogen er righoldigt illustreret med bl. a. gode oversigtskort og skematiske opstillinger.

Peter Smith og Edwin Walker: War in the Aegean.

William Kimber, London 1974.

Der har været skrevet flere bøger om enkeltbegivenheder eller -afsnit af kampene under 2. verdenskrig i Middelhavets østlige del, det græske øhav.

Som Dardanellerne var det i 1. verdenskrig, var kampene i det samme farvand nogle af de blodigste og mest tabsgivende for briterne under næste krig. Disse kampe strakte sig så godt som hele krigsperioden igennem som en lille krig i den store.

Dodecaneserne var efter 1. verdenskrig italiensk

besiddelse og lå som en trussel mod skibsfarten på Alexandria. Briterne kunne ikke i første omgang afse styrker til angreb på øerne og endnu mindre derefter sørge for forsyninger til dem. Som krigen skred frem fik Hitler interesse for øernes strategiske beliggenhed, parret med prestigemæssige grunde, hvilket fik kampene til at blusse op. Da både Grækenland og Tyrkiet ønskede retten til øgruppen, kunne ingen af de to nationer involveres i striden, som forblev engelsk, senere med støtte fra U.S.A.

Bogen er for størstedelen baseret på engelsk, i mindre udstrækning på tysk kildemateriale, og da italienske styrker i høj grad var involveret, kan det tænkes, at en studie af italienske kilder vil ændre synet på enkelte af bogens afsnit.

Illustrationerne er dels af engelsk, dels tysk oprindelse, for en stor del ikke tidligere kendte.

J. Teisen.

BOGANMELDELSER

Clive Callow: »Power from the North Sea, The Search for North Sea Oil and Gas«.

Gollancz Ltd., London, October 1973.

Bogen kan anbefales til vore børnebørn, når de til sin tid spørger, hvorfor den norske krone, som den eneste i Europa, står i pari med dollaren. Her gives svaret på, hvordan det begyndte, selvom vægten er lagt på at skildre udviklingen i England.

Forfatteren er journalist og har bl. a. været beskæftiget på The Times med handels- og søfartsstof, hvor han kom ind på livet af hele udviklingen med Nordsøolien. Bogen er dog på enkelte punkter allerede forældet, mest udtalt, fordi den er udgivet inden den store energikrise.

Forfatteren indleder med at ridse den omvæltning og de perspektiver op, som de store olie- og gasfund betyder for hele det engelske samfund. Som et af vendepunkterne nævnes den første licitation for europæiske oliekluder, der fandt sted i London i august 1971. Her afgav Shell et bud på 21 millioner £ for et 100 miles² område i Nordsøen. Da det var første gang i Europa, kom man herved til at overbyde den nærmeste konkurrent med ikke mindre end 10 mill. £.

Der falder en lille kritisk bemærkning om det danske (og tyske) koncessionssystem, hvor ene-koncessionen hævdes at have nedsat tempoet i udviklingen sammenlignet med den i det engelske område.

Spørgsmålet om ejendomsretten til de norske olie-felter, der i virkeligheden ligger på den skotske (danske) sokkel, bliver rejst, men desværre uden at skildre, hvorfor grænsedragningen forløb således.

Som et eksempel på, hvor lidt der kan skille et olieselskab fra det helt store resultat, nævnes den første resultatløse boring i Argyll-feltet, der var 10 fod - ti fod - for kort. Kun tilfældigheder førte til, at man et halvt år senere genoptog boringen og feltet, der ligger overfor EKOFISK, regnes nu på linie med de store 400.000 barrels per dag felter.

(A. Gj.)

Friedrich Wiener: »Moderne Seemacht«.

J. F. Lehmanns Verlag, München, 1973.

Denne lille bog er en samling artikler, hvoraf de fleste tidligere har været offentliggjort i svejtsiske tidsskrifter og aviser.

Den indledes med en udmærket oversigt over det sidste århundredes søstrategiske teorier, nemlig:

- Mahans offensive eller globale teori.
- Jeune Ecole's defensive, kontinentale filosofi.
- Den »negative« skole, der i det højeste ser sømagt som et vedhæng til land- og luftmagt.

I de følgende kapitler gennemgås situationen i de forskellige oceaner - dog undtaget Stillehavet. De enkelte af hinanden uafhængige artikler er hver for sig interessante og af værdi, når man hurtigt vil repetere, hvorledes situationen har udviklet sig indtil ca. 1972, men nogen egentlig dybtgående søstrategisk analyse bliver det ikke til.

For vort områdes vedkommende konstateres visse unøjagtigheder. Således gentages den almindelige misforståelse, at Danmarks militære handlefrihed på Bornholm skulle være blevet traktatligt indskrænket i forbindelse med ophøret af den russiske besættelse i 1946.

I kapitlet om »Marineteknik« gives en oversigt over skibs- og våbentyper, og bogen afsluttes med en kritisk gennemgang af SALT-aftalerne.

En bog, der forsøger at være dagsaktuel, løber samtidigt risikoen for hurtigt at blive forældet. Bogen er dog af interesse for foredragsholdere og lærere i flådelære.

(J. B. P.)

SØVÆRNETS OFFICERSUDDANNELSE

Af orlogskaptajn N. M. M. Nielsen

T. f. S. har sat focus på søofficersuddannelsen i dag. Med henblik på at orientere tidskriftets læsere om dette evigt aktuelle emne har redaktionen rettet henvendelse til chefen for Søværnets Officersskole og til chefen for Skoledelelingen for Kadetter 1974 med anmodning om hjælp hertil. I efterfølgende artikel bringes et indlæg om den teoretiske del af uddannelsen til søofficer, og det er hensigten i et senere nummer at bringe et tilsvarende indlæg om den praktiske del af uddannelsen til søs.

»Vi leve nuomstunder i en Tidsalder, hvor Videnskaberne daglig tiltage. Lyst til at blive mere oplyst om det, som ikke tilforn har været almindeligt, er nu altfor bekendt, og jo mere man ved, jo mere vil man vide; man kan slutte af det mindre til det større.

I den Situation vi nu befinde os, er intet tilbage for dem uden daglig Eksercitie i det samme; men som dette efter mine Tanker ikke nær er tilstrækkelig nok i Betragtning af Tiden, de endnu kunde og burde profitere noget mere i, saa og den Nytte, det medfører, om de paa en praktisk Maade lærte at benytte sig af det, som de i Teorien allerede ved.«

1767

Kommandør

Carl Frederik de Fontenay

Chef for Søkadetkorpset

(1758-1770)



Søværnets Officersskole.

Formålet med denne artikel er at beskrive, hvordan den grundlæggende officersuddannelse i dag fremstår set fra Søværnets Officersskole (SOS).

Det er ikke hensigten at foretage en vurdering. Det, der fremholdes af planerne, vil naturligt nok være bestemt af den, der her redegør for disse - eller rettere bestemt af den uddannelse, den pågældende i sin tid modtog samt være præget af den fra tjenesten erhvervede erfaring.

Ved denne kortfattede præsentation kan tidligere kendskab til og erfaring med emnet hos læseren være en fordel, men en direkte sammenligning med egen uddannelse kan ikke tilrådes. Uddannelser bør ikke vurderes i forhold til fortiden, men holdes op imod de krav fremtiden forventes at stille.

Det ville derfor være betydningsfuldt at få belyst spørgsmålet: Svarer uddannelsen til fremtidens krav?

Forudsætningen for at vurdere overvejelser af den art, er dog et kendskab til uddannelserne, som disse former sig i dag - karakteriseret ved rammerne, sigtet, forløbet og indholdet.

Baggrund

Historisk eksisterer der et omfattende materiale om søofficersuddannelsen. Planer for denne skorter det heller ikke på. Alene i dette århundrede findes 8 forskellige planer (1903-1913-1922-1933(36)-1937-1947-1951-1959) og sluttelig planerne for uddannelsen af officerer af A-linien 1971 (jf. oversigt over planer m. v. III) og officerer af B-linien 1972 (IV).

Der eksisterer således en naturlig udviklingsrække for disse planer, bestemt dels af varigheden af uddannelsen i overensstemmelse med antallet og omfanget af fag og pensum, dels af de områder eller stillinger i tjenesten, der ønskedes varetaget af personel med en uddannelse, der karakteriseredes med officersbetegnelsen.

Udgangspunktet for de nuværende planer er dog ikke blot en ajourføring i overensstemmelse med »tidens krav« og »den almindelige udvikling«, men har tillige sin oprindelse i resultatet af arbejdet i »personeludvalget af 14 JAN 1964«.

Som det fremgår af oversigten over planer, foreligger der allerede i 1968 fra Søværnets Skole- og Uddannelsesråd to betænkninger med forslag til ud-

dannelse af A-officerer (I) og B-officerer (oprindelig betegnet som E-officerer) (II).

Endvidere må erindres betænkningerne afgivet af det af Forsvarsministeriet under 8 DEC 1964 nedsatte udvalg vedrørende »Befalingsmandsuddannelsen og arbejdsklimaet i forsvaret« (bedre kendt under navnet: »Klimaudvalget«).

Af udvalgets ialt 6 delbetænkninger skal fremhæves 1. del 1966 (V) omhandlende »Militær pædagogik og ledelsesformer« samt 6. del 1969 (VI) »Uddannelsen af forsvarets befalingsmænd«.

Endelig ikke at forglemme Søværnskommandobestemmelse nr. 509 »Direktiv for befalingsmandsuddannelsen i Søværnet DEC 1969« (VII). Det første direktiv i forsvaret, der knæsætter egentlige principper for uddannelsens gennemførelse.

Oversigt over planer

- I Betænkning vedrørende den fremtidige A-officersuddannelse i søværnet. Arbejdsgruppe under Søværnets Skole- og Uddannelsesråd APR 1968.
- II Skitseforslag til uddannelse af E-officerer i søværnet. Arbejdsgruppe 2 under Søværnets Skole- og Uddannelsesråds Udvalg I 1968.
- III Søværnets Officersskole uddannelsesplan, A-linien SEP 1971.
- IV Søværnets Officersskole uddannelsesplan, B-linien DEC 1972.
- V »Klimaudvalgets« 1. delbetænkning nr. 428. Militær pædagogik og ledelsesformer 1966. (De centrale kapitler 2 og 3 er aftrykt som tillæg til Hærkommandoens publikation »Ledelse og uddannelse - militær pædagogik« 1969).
- VI »Klimaudvalgets« 6. delbetænkning nr. 516. Uddannelsen af forsvarets befalingsmænd 1969.
- VII Søværnskommandobestemmelse nr. 509. Direktiv for befalingsmandsuddannelsen i søværnet 1969.
- VIII Forsvarskommandobestemmelse P. 180 - 1 NOV 1972. Bestemmelser for karaktergivning ved forsvarets skoler.

Uddannelsens funktionelle sigte

Fig. 1 viser det forventede forløb for de to offi-

TYPISKE LØBEBANER FOR OFFICERER

A-linien	(Ca. alder)
<i>Studentereksamen</i>	19-20 år
<i>Tjeneste som menig og sergent</i>	15 mdr.
<i>3¹/₂ år som kadet</i>	
<i>Premierløjtnant</i>	24-25 år
<i>Kaptajnløjtnant</i>	29-30 år
<i>Orlogskaptajn</i>	34-35 år
<i>(Kommandørkaptajn)</i>	
<i>(Kommandør)</i>	
<i>(Kontreadmiral)</i>	
<i>(Viceadmiral)</i>	
B-linien	(Ca. alder)
<i>Realeksamen</i>	17-18 år
<i>Tjeneste som menig og sergent</i>	
<i>2 år som kadet</i>	
<i>Sekondløjtnant</i>	24-29 år
<i>Løjtnant</i>	
<i>Premierløjtnant</i>	36-46 år
<i>Kaptajnløjtnant</i>	
<i>(Orlogskaptajn)</i>	

Fig. 1.

cersuddannelser ud fra een fundamental forudsætning, den i det offentlige undervisningssystem opnåede »grundskoleuddannelse«.

Det funktionelle sigte med de to linieuddannelser kan i korthed bedst forklares ved at betragte en or-

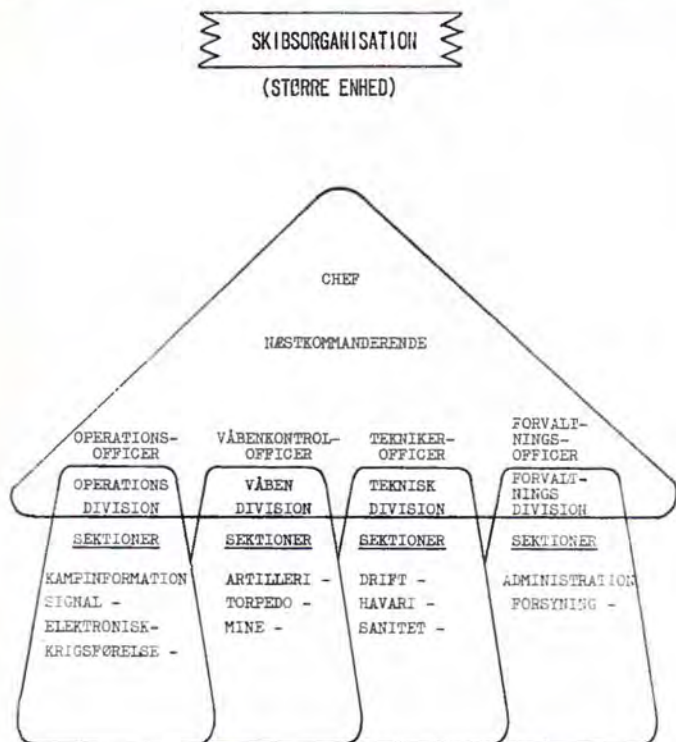


Fig. 2.

ganisationsmodel for skibsorganisationen i en større enhed - fregat, korvet eller minelægger (fig. 2).

Officerer af A-linien påregnes at varetage stillingerne som divisionsofficerer, medens officerer af B-linien, som egentlige specialister, bestrider ledelsen af de enkelte sektioner.

I andre enheder — afhængig af størrelse og opgaver — samt øvrige tjenestesteder vil officerer af begge linier kunne alternere, bestemt til dels af tjenestealder og erfaring.

Uddannelsens formål

I overensstemmelse med det ovenfor beskrevne sigte er uddannelsens formål formuleret for de to linier (fig. 3 og fig. 4).

UDDANNELSENS GENERELLE FORMÅL

(A-linien)

- at bibringe kadetterne den viden og de færdigheder, der kvalificerer dem til som officerer af A-linien at planlægge, beslutte, lede, koordinere og kontrollere aktiviteter inden for funktionsområderne operationer, våben, teknik og forvaltning.
- at udvikle hos kadetterne de karaktermæssige egenskaber og den ledelsesmæssige holdning, der er en betingelse for effektiv ledelse og samarbejde.
- at meddele kadetterne en indsigt i de sømilitære specialer som grundlag for deres videregående uddannelse og personlige udvikling med henblik på senere advancement, bestridelse af højere chefsposter og stillinger i stabe, ved uddannelse eller ved forskning.
- at give kadetterne et sådant kendskab til udviklingen i det civile samfund, at de i deres tjeneste til stadighed forstår de samfundsmæssige tendenser og ændringer, der er af betydning for løsningen af forsvarets opgaver.

Fig. 3.

UDDANNELSENS GENERELLE FORMÅL

(B-linien)

- at bibringe kadetterne den viden og de færdigheder, der kvalificerer dem til at varetage ledende tjeneste inden for de sektioner, der i skibsorganisationen udgør hovedelementerne inden for områderne operationer, våben, teknik og forvaltning,
- at udvikle hos kadetterne de karaktermæssige egenskaber og den ledelsesmæssige holdning og ansvarsfølelse, der er en betingelse for effektiv ledelse og samarbejde, og
- at meddele kadetterne en indsigt i de enkelte tjenestegrenes specialer, som grundlag for deres videre uddannelse og personlige udvikling, med henblik på deres tjeneste såvel om bord som i land og på deres senere avancement.

Fig. 4.

Retninger og grene

Fortsat i overensstemmelse med uddannelsens sigte er de to linier inddelt i 3 parallelle retninger, og for B-liniens vedkommende atter inddelt i grene (fig. 5). Sigtet og formålet kunne kort udtrykkes således: Hensigten med officersuddannelsen er dels at skabe en »generelt kompetent officer på divisionsplan«, dels en »kompetent specialist på sektionsplan«. Herfra vil de to linieuddannelser for over-skuelighedens skyld blive beskrevet hver for sig.

Optagelseskrav (A-linien)

Som det fremgår af fig. 6, er kravet om studentereksamen yderligere specificeret. Det har vist sig muligt under den første indledende uddannelse før optagelse på SOS, at ansøgere, der ikke opfylder eksamenskravene i matematik og engelsk, via brev-kursus kan opnå de tilstrækkelige og nødvendige

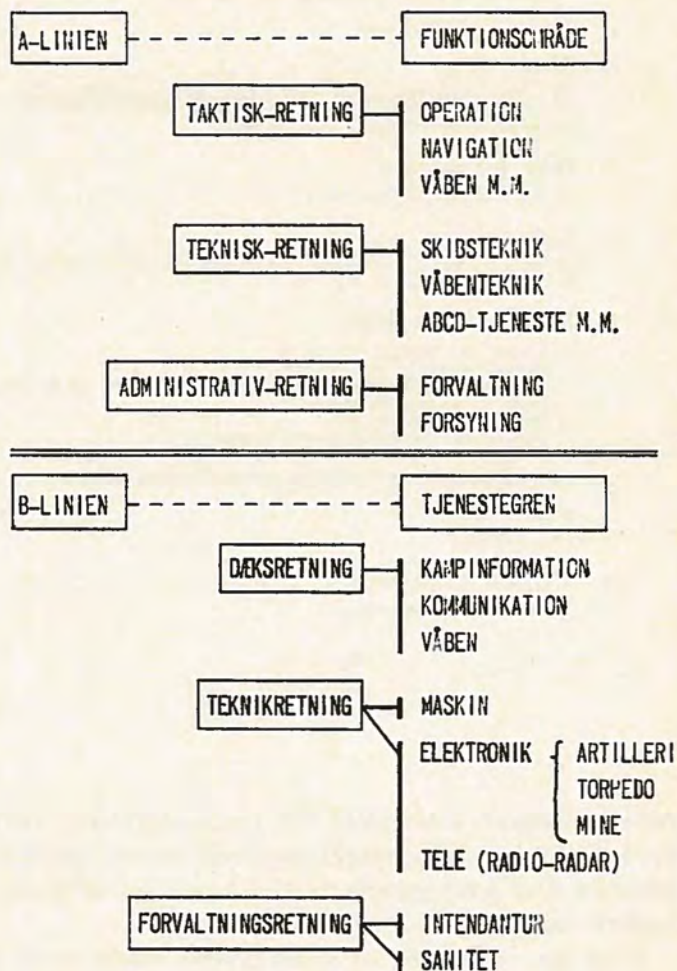
UDDANNELSE TIL OFFICER

Fig. 5.

OPTAGELSESKRAV

(A-linien)

- a. *Dansk indfødsret*
- b. *18 år*
- c. *Sessionsvedtegning: Ubetinget tjenstdygtig*
(Tilfredsstillende helhedstilstand og fysik).
- d. *Ikke farveblind*
(÷ Administrativ retning (z)).
- e. *Synsstyrke*
(6/6 på det ene øje og mindst 6/18 på det andet) (÷ Teknisk- (y) og Administrativ retning (z)).
- f. *Studentereksamen*
 - (1) Taktisk- (x), Teknisk retning (y):
Matematisk-fysisk med engelsk.
(Naturfaglig - Samfundsfaglig + prøve i matematik m. m. svarende til Matematisk-fysisk)
 - (2) Administrativ retning (z):
Matematisk eller sproglig med engelsk.
- g. *15 måneders grundlæggende sømilitær uddannelse*
(VP - SGSØ).
- h. *Militær psykologiske prøver*
- med tilfredsstillende resultat

Fig. 6

forudsætninger. Yderligere kan reserveofficerer med civil skibsfører- eller maskinmestereksamen optages, efter først at have gennemført et forkursus af 8 måneders varighed.

(Det kan forventes, at synskravene modificeres i overensstemmelse med de for handelsflåden gældende).

Uddannelsen før SOS

Formålet med denne periode (fig. 7) er dels, at ansøgeren modtager en generelt anvendelig sergentuddannelse, dels at ansøgeren ved selvpoplevelse danner sig et indtryk af officersgerningen specielt med henblik på valg af retning, hvilket skal finde sted umiddelbart før optagelsen - efter ansøgning - på SOS.

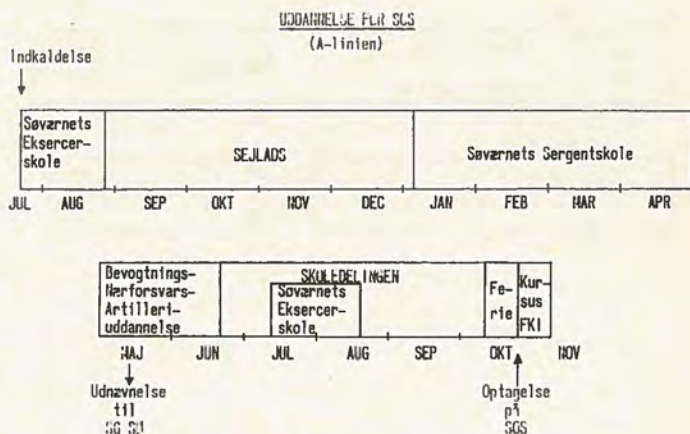


Fig. 7.

Uddannelsens forløb

Den 3½ års lange uddannelse, umiddelbart efterfulgt af et 6 måneders premierløjtnantkursus, er opdelt i 4 teorisemestre afbrudt af 3 praktikperioder

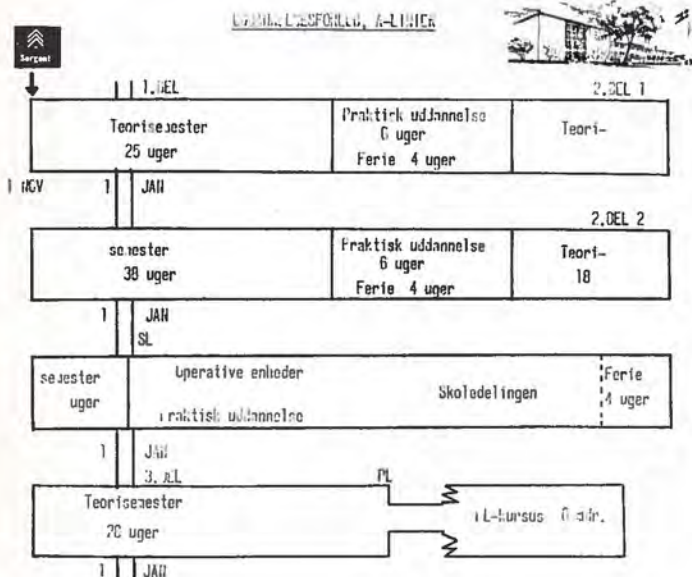


Fig. 8.

(fig. 8). Benævnelserne af de forskellige klassetrin har voldt de, der er involverede i uddannelsen, adskilligt besvær. De sidst anvendte klassebetegnelser, C, B og A, lader sig ikke direkte overføre. Nuværende klassebetegnelser kan bedst belyses ved eksempler:

1Ax: 1. dels studiet, A-linien, taktisk retning

2Ay1: 2. dels studiet, A-linien, teknisk retning
1. teoristemester

2Az2: 2. dels studiet, A-linien, administrativ retning
2. teoristemester

3A: 3. dels studiet, A-linien, (alle 3 retninger).

I overensstemmelse med gammel sædvane for uddannelsen i søværnet, sikrer praktikperioderne, at det teoretisk indlærte snarest bliver udøvet i praksis.

Undervisningsforløbet er tilrettelagt således, at taktisk retning efter 2. dels studiet 1. teoristemester (2Ax1) opfylder kravene til den civile styrmands-eksamen. Efter den 2. praktiske periode kan vagtchefstjeneste under »ukomplicerede forhold« bestrides.

Efter 2. dels studiets 2. teoristemester (2Ax2) og 3. praktikperiode, 9 måneders sejlads i skoleskibet, inspektionsskibe, fregatter og korvetter samt i Skoledelingen for Kadetter (SDK), består skibsførereksamen, og vagtchefsprøve aflægges.

Teknisk retning forretter efter 2. dels studiets 2. teoristemester (2Ay2) praktisk uddannelse på værksteder eller værkstedsskoler i hovedparten af den 9 måneder lange praktikperiode, afsluttende med ca. 2 måneders sejlads for oplæring i kontrolrumsvagt samt vagtchefstjeneste i havn.

Administrativ retning færdiggør efter 2. dels studiets 2. teoristemester (2Az2) første del af Handelshøjskolens diplomstudier og udfører derpå ca. 4 måneders sejlede tjeneste.

Inden den lange praktikperiode efter afslutningen af 2. dels studiets 2. teoristemester (2A2) udnævnes

kadetterne til sekondløjtnanter af reserven efter alfabetisk rækkefølge. Efter 3. dels studiet (3A) følger den afsluttende eksamen. I denne indgår delresultater fra enkeltfag, der er afsluttet på et tidligere tidspunkt i undervisningsforløbet. Præstationerne vurderes efter 13 skalaen (VIII). Afgangsholdet indordnes efter det opnåede resultat (praktik indgår med vægten 1, teori med vægten 3) i en rækkefølge gældende for hver retning.

3¹/₂ ÅRS UDDANNELSESPROGRAM OFFICERER (A-LINIEN)

Faggrupper	Taktisk	Retning	
		Teknisk	Admin.
Operationer	880	70	70
Våben	360	95	95
Teknik	265	985	210
Naturvidenskab og matematik	265	555	0
Administration	130 ²⁾	130 ²⁾	1520
Krigskunst ¹⁾	265	265	265
Samfundskundskab ¹⁾	335	335	335
Sprog ²⁾	320	320	320
Lederskab ¹⁾	190	190	190
Fysisk færdighed ¹⁾	260	260	260
Lektioner ialt	3270	3205	3265

1) fælles lektioner

2) delvis fælles lektioner

Uddannelsens omfang og indhold

Et indtryk af omfanget og indholdet ud over, hvad der er anført under forløbet, fremgår af fig. 9. Undervisningen i de forskellige militære og civile discipliner er samlet og koordineret i 10 faggrupper.

Formålet med undervisningen inden for hver faggruppe fremgår af uddannelsesplanen. For hver faggruppe er i fagplaner angivet mål og delmål for hvert fag og støttefag, lektionsantallet samt omfanget af pensum m. v.; godt 1/3 af det samlede antal opnåelige lektioner i løbet af de 3^{1/2} år er fællesundervisning for alle 3 retninger.

Inden der gøres rede for den aktuelle, samlede status med hensyn til antallet af kadetter m. v., skal uddannelsen til officer af B-linien beskrives.

Optagelseskrav (B-linien)

Af fig. 10 fremgår, at denne uddannelse især sikrer søværnet en officersgruppe med længere praktisk sømilitær erfaring, der spænder fra konstablen, der har modtaget næsten al teoretisk og ofte al håndværksfaglig uddannelse gennem sin kontrakt-tjeneste, til den værnepligtige, der møder med den civile, faglige uddannelse.

Dette forhold kommer til udtryk dels i en stor aldersmæssig spredning, dels i en ret høj gennemsnitsalder (omkring 25 år ved optagelse) jf. fig. 1. Den lange praktiske erfaring og specielle uddannelsesbaggrund indsnævrer i nogen grad et frit valg af uddannelsesretning og endog af -grene (jf. fig. 5).

OPTAGELSESKRAV

(B-linien)

- a. *Dansk indfødsret*
- b. *Sessionsvedtegnin*: Ubetinget tjenstdygtig
(Tilfredsstillende helbredstilstand og fysik).
- c. *Ikke farveblind*
(÷ Forvaltningsretningen (z)).
- d. *Synsstyrke*
(6/6 på det ene øje og mindst 6/18 på det andet) (+ Teknik- (y) og Forvaltningsretningen (z)).
- e. *En af følgende uddannelser*:
(1) Realeksamen med matematik og engelsk,
(2) Udvidet Teknisk Forberedelseseksamen med engelsk,
(3) Dansk styrmandseksamen,
(4) Dansk maskinmestereksamen eller
(5) Tilsvarende eller højere uddannelse.
- f. *En af følgende faglige uddannelser*:
(1) For maskingren: Skibsmaskinisteksamen.
(2) For elektronikgren: Håndværksfaglig uddannelse.
(3) For intendanturgren: Kontorfaglig uddannelse og Handelsmedhjælpereksamen.
- g. *Stampersonel*:
Søværnets sergentuddannelse, fagkursus mindst 6 måneders praktisk tjeneste som sergent, samt mindst 6 måneders sejlede tjeneste i specialet.
- h. *Værnepligtigt personel*:
Søværnets sergentuddannelse, 3 måneders specialuddannelse, fagkursus samt mindst 6 måneders sejlede tjeneste i specialet. Officerer af reserven (NA og MS) kan efter 6 måneders sejlede tjeneste optages direkte på SOS.
- h. *Militær psykologiske prøver*
- med tilfredsstillende resultat.

Fig. 10.

For visse af grenenes vedkommende må en egentlig omskoling finde sted, og den foregår da i forbindelse med sekondløjtnantkurset, fig. 11.

Uddannelsesforløbet

Den 2-årige uddannelse, efterfulgt af et sekondløjtnantkursus, der varer 4-7 måneder afhængig af uddannelsesretning og -gren, er tilsvarende opdelt i 4 teorisejester med 2 mellemliggende praktikperioder (fig. 11).

Efter 1. dels studiets 1. teorisejester og 2. dels studiets 1. teorisejester indgår hver sommer en praktikperiode på 6 uger.

Dæksretningen (x), der opnår den civile styrmændseksamen, deltager i brotjeneste i skoledelingens enheder og aflægger under sekondløjtnantkurset vagtchefsprøve i skoleskibet.

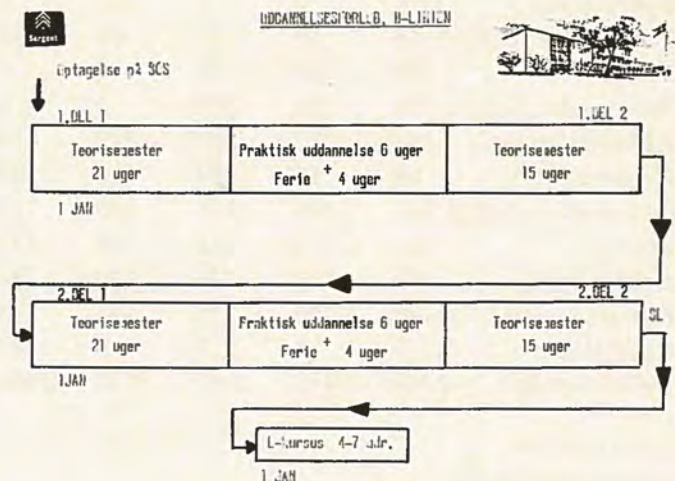


Fig. 11.

Teknisk retning (y M+E) og forvaltningsretningen (z IT+SA) har overvejende været til praktiktjeneste såvel ved militære som civile institutioner og myndigheder. Der søges nu udveje for, at disse klasser i lighed med øvrige kadetter opnår søtjeneste for at få indseende med sektionslederfunktionen og erfaring med vagtchefstjeneste i havn.

Teknikretningens maskingren (y M) afslutter under sekondløjtnantkurset den civile maskinmestereksamen.

2 ÅRS UDDANNELSESPROGRAM OFFICERER (B-LINIEN)

	Retning: Dæk	Teknik	Forvaltning		
	Gren:	Mask.	Elekt.	Intend.	San.
<i>Faggrupper</i>					
Operationer	520	0	0	0	0
Våben/Mill. udd. ¹⁾	55	55	55	55	55
Teknik	190	680	710	0	0
Naturvidn./Mat. ²⁾	325	355	325	0	0
Administration	140 ²⁾	140 ²⁾	140 ²⁾	1010	675
Krigskunst ¹⁾	95	95	95	95	95
Samfundsk.skab ¹⁾	145	145	145	145	145
Sprog ²⁾	315	315	315	480	480
Lederskab ¹⁾	230	230	230	230	230
Fysisk færdigh. ¹⁾	145	145	145	145	145
Sanitetslære	0	0	0	0	335
Lektioner ialt	2160	2160	2160	2160	2160

1) fælles lektioner

2) delvis fælles lektioner

Fig. 12.

Uddannelsens omfang og indhold

I lighed med det tidligere beskrevne vedrørende A-linien (jf. fig. 9) giver fig. 12 et indtryk af »undervisningsbyrden« på B-linien. En egentlig forståelse forudsætter ikke blot et kendskab til uddannelsesplanen, men også til fagplanerne og fagenes indbyrdes afhængighed, som det bl. a. fremgår af de ugentlige timeskemaer.

Af det samlede antal opnåelige lektioner er godt halvdelen fællesundervisning for alle retninger og grene.

Fordelingen af kadetter på A- og B-linien

Af det foregående skulle gerne være fremgået, at undervisningen ved SOS i høj grad er differentieret, men samtidig tillige integreret.

De to officersuddannelser omfatter i realiteten 8 retninger og med »indbyggede« omskolinger yderligere 6 retninger, ialt 14 forskellige officersuddannelser (fig. 5).

Herefter skal der redegøres for den øjeblikkelige situation.

Fig. 13 viser fordelingen på de to linier (ultimo AUG 1974).

24 officerer af B-linien har gennemført en omskoling. Yderligere er 16 yngre officerer af B-linien under omskoling dels på SOS dels på Københavns Navigationsskole.

5 sekondløjtnanter er ved at afslutte kursus, og 2 klasser på ialt 36 kadetter af B-linien er undervejs.

Siden 1973 er der tilgået søværnet 34 sekondløjtnanter uddannet efter den nye plan.

SØVÆRNETS OFFICERSKOLE		A-	B-			
FORDELING AF KADETTER M.V. (AUG 1974)		LINIEN	LINIEN	KURSER		
FORKURSUS						
EFTERUDDANNELSE						
GMSKOLING (CFF B)			4	12		
<u>A-LINIEN</u>						
TAKTISK RETNING	(x)	13		6		
TEKNISK RETNING	(y)			5		
ADMINISTRATIV RETNING	(z)	5				
<u>B-LINIEN</u>						
T J E N E S T E R G R E N	VB SI/RA KI	DEKSRETNING (x)		7		
				2		
				4		
	MS	MASKIN- GREN		12		
	AR	TEKNIK- RETNING y(M+E)		4		
	TO/AS			1		
	MI					
	TE/RA	ELEKTRO- NIK GREN		1		
	IT	INTENDAN- TURGREN } SANITETS- GREN }	FORVALT- NING NING (z(IT+SA))	3		
	SA			2		
KADETTER		I A L T	65	18	36	11
PL-KURSUS (OFF-A)				10		
SL-KURSUS (OFF-B)						5
		I A L T		28	40	28

Fig. 13.

Der er 18 kadetter af A-linien på SOS samt 11 kadetter på »LANGT TOGT«.

Fra DEC d.å. påregnes de første 10 premierløjtnanter, 6 af taktisk retning og 4 af teknisk retning, at være klar til tjenesten.

Fordeling på klasserne

På fig. 14 genfindes de samme tal, men fordelt på klasserne. Fordelingen af kadetter i de to B-klasser stemmer i antal og fordeling efter retning og gren med de to foregående hold.

Endvidere indikerer følgende foreløbige angivelser en ønskværdig øgning i tilgangen.

For A-linien påregnes 11 sergentelever optaget i klasse 1A NOV d.å. Til næste år forventes et noget større antal, idet 18 sergentelever, der er mødt medio JUL ved Søværnets Eksercerskole (SES), suppleres med yderligere 27 efter 26 AUG. Disse 45 udgør grundlaget for tilgangen til klasse 1Axyz NOV 1975. Fordelingen af kadetter på A-linien har været bestemt af tilgang og muligheder for oprettelse af klasser.

Et forhold, der nøje iagttages ved antagelsen, er vilkårene for at give den enkelte ansøger de resterende teoretiske kvalifikationer, som uddannelsen

forudsætter, og som et mere differentieret civilt undervisningssystem har vanskeligere ved at tilgodese (jf. fig. 6 og fig. 10). Samme synspunkt er gældende ved utilstrækkelige resultater af kvalificerende prøver og eksaminer under uddannelsen.

Et i alle henseender tids- og indholdsmæssigt stramt, struktureret og målrettet uddannelsessystem har trods alt mulighed for at give den enkelte kadet lejlighed til at opfylde de nødvendige og absolutte mindstekrav. I hvert enkelt tilfælde er det ud fra en helhedsbetragtning under hensyntagen til kadettens vurdering af egen situation.

Det til grund liggende synspunkt er, at prøver og eksaminer primært er kadettens sikkerhed for, at han med sig selv ved, han kan leve op til de krav, tjenesten uvægerligt vil stille.

Et par afsluttende bemærkninger om indholdet af uddannelsen og rammen, hvor den udspilles.

Der er i denne fremstilling lagt vægt på at meddele kendsgerninger, men det forekommer, at et træk ved uddannelsen derved ikke træder tilstrækkeligt tydeligt frem.

Det funktionelle, det sømilitært faglige er fremdraget, den civile erhvervskompetance, der opnåes, er fremhævet. Tilbage står især de fag, der udelukkende afvikles som fællesundervisning. Disse fællesfag udgør sammen med de rent sømilitære discipliner det, der får denne uddannelse til at fremtræde som en officersuddannelse i overensstemmelse med samtiden m. h. t. kadetternes viden om og forståelse for såvel samfundsmæssige forhold som menneskelige relationer (jf. fig. 9 og 12).

SØVÆRNETS OFFICERSKOLE
(AUG 1974)

OVERSIGT OVER KLASSER OG ELEVER.

ANTAL KLASSER	SGEL	SGSB	FOR- KUR- SUS	A-L INIEN												PL- KUR- SUS	EFTER- UDD.	I A L T
				1 A			2 A 1			2 A 2			3 A					
				x	y	z	x	y	z	x	y	z	x	y	z			
ANTAL KURSER SES-SRS-SOK	45	11																67
ELEVER SOS						3			10			5				10		28

B-L INIEN

ANTAL KLASSER	1 B					2 B				SL- KUR- SUS	ON- SKO- LING	EFTER- UDD.	I A L T
	x	y(M)	y(E)	z(IT)	z(SA)	x	y(M)	y(E)	z(IT)				
ANTAL KURSER											5	12	17
ELEVER SOS	7	4	3	3		6	8	3		2		4	40

Fig. 14.

En enkelt betragtning over dette forhold - som det fremgår bl. a. af oversigten (fig. 14) har tilgangen været vigende en lang årrække. Et forhold, der allerede var aktuelt under disse planers tilblivelse, og hvor der var berettiget forventning til, at uddannelsen, som her beskrevet, måtte opfattes som et reelt og realistisk tilbud af det voksende antal unge med øget skole- og erhvervsuddannelse. Forventningerne er ikke indfriet - endnu. (Situationen er tidligere forekommet i skolens eller akademiets over 270-

årige historie). Årsagerne er givet mange og ikke lige gennemskuelige. Men et er sikkert: En saglig »mund til øre«-information er langt den mest effektfulde og langt den mest foretrukne vejledning ved det indledende erhvervsvalg.

Efter den seneste erfaring, en forceret hvervekampagne, der resulterede i yderligere 27 ansøgere med mødetidspunkt ultimo AUG d.å., kan det forventes, at den årlige indkaldelse rykkes fra medio JUL til primo SEP (fig. 7).

Den ydre ramme er fortsat officersskolen på Holmen. Besøgende - og der kommer en del - er lige forundret over bygningens tilsyneladende mangel på alder - 35 års brug sætter normalt sine spor.

I dag fremtræder bygningen som en hensigtsmæssig dagskole med veludstyrede klasseværelser. (Specialklasser og egentlige laboratorier må søges ude). Men som undervisningssted for de fag og emner, som stadig fordrer en teoretisk behandling inden udøvelsen, er skolen tidssvarende og tilstrækkelig.

Indledningsvis rejstes spørgsmålet, om uddannelsen svarede til fremtidens krav.

Spørgsmålet må i denne sammenhæng forblive ubesvaret. Der er dog mulighed for, at en egentlig målkontrol kan sikre i det mindste en løbende ajourføring af uddannelsens indhold og forløb.

En målkontrol vil forudsætte deltagelse af de, der har modtaget uddannelsen, de, der er ansvarlige for tjenestens udførelse, samt de, der varetager de mere administrative funktioner ved forvaltning af og tilsyn med personel og uddannelse.



Episode under slaget i Køge Bugt 1. juli 1677.

Kalkmaleri i søofficersskolens aula.

Efterskrift

Måtte Søværnets Officersskoles planer og undervisning kombineret med Skoledelingens samt de operative enheders udførelse tilfredsstillende Kommandør Carl Frederik de Fontenay, der allerede for mere end 200 år siden tilstræbte at tilgodese såvel den teoretiske som den praktiske side af uddannelsen.

SKITSE TIL STYRINGSIMPLEMENTERING AF DET DANSKE FORSVAR 1974

Af lektor Erik Høgh

Mange af selskabets medlemmer har i de senere år stiftet bekendtskab med den moderne styringsteori eller kybernetik. På stabskurser, managementkurser og pædagogiske kurser er faget kybernetik taget med, og i mange tilfælde har eleverne følt sig i skomagerdrengens situation fra »kejserens nye klæder«. Da jeg gennemgik denne uddannelse under Pædagogisk kursus 1973/74, blev denne fornemmelse yderligere styrket, og jeg blev klar over, at hvis der var noget i denne undervisning, som kunne bruges til noget, var det i hvert fald godt skjult. Jeg blev klar over, at hvis man skal finde frem til, hvad det kan bruges til, må man bruge nogen tid på at dykke ned i de fundamentale grundbegreber, ligesom vi ikke kan anvende den avancerede matematik uden at være startet med den lille tabel.

Lektor Erik Høgh har ved flere lejligheder, bl. a. også på det samme pædagogiske kursus, vist, hvorledes han mener, at teorien kan anvendes i praksis. Jeg spurgte derfor lektoren, om han ville være villig til at redegøre for sine teorier i dette tidsskrift, og følgende artikel er resultatet af denne forespørgsel.

S. D.

I figur 1¹⁾ ser man udviklingen af menneskenes opfindelser til brug for transport. Den lodrette søjle til venstre i figuren angiver, hvor mange kilometer i timen, de enkelte transportmidler bevæger sig. Den

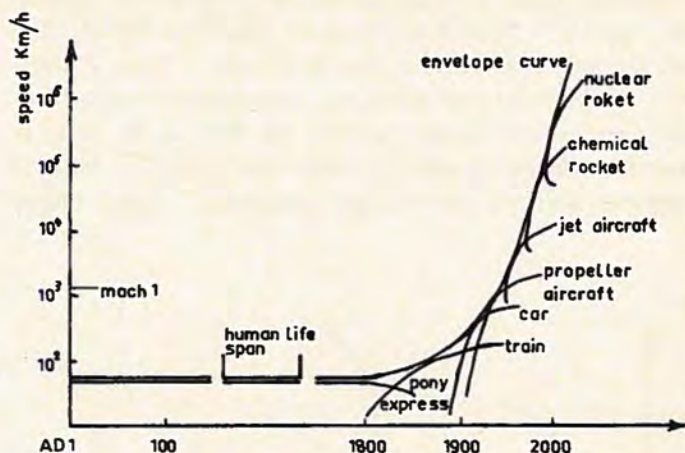


Fig. 1

vandrette linie angiver årstal fra vor tidsregnings begyndelse. Alle opfindelserne er knyttet til en kurve (i figur 1 kaldt en »envelope curve«), der viser hastighedsudviklingen for de enkelte opfindelser gennem vor historie og formodentlig ud i fremtiden.

For hver opfindelse kan man i figuren se en kurve, der først stiger stærkt, for derpå at stige langsommere. For hver enkelt opfindelse kan man se, at en følgende opfindelse skærer dens hastighedskurve, når den begynder at stige med aftagende fart eller vækst.

Denne figur 1 er generaliseret i figur 2²⁾. Søjlen til venstre i figur 2 angiver et *præstationsmål*. Den vandrette linie angiver *tid*. Kurverne i figur 2 angiver de enkelte opfindelsers, institutioners eller systemers præstationer gennem tid. Her er de enkelte kurver lidt mere specificerede end i figur 1, idet de enkelte kurver først stiger langsomt, derpå stiger

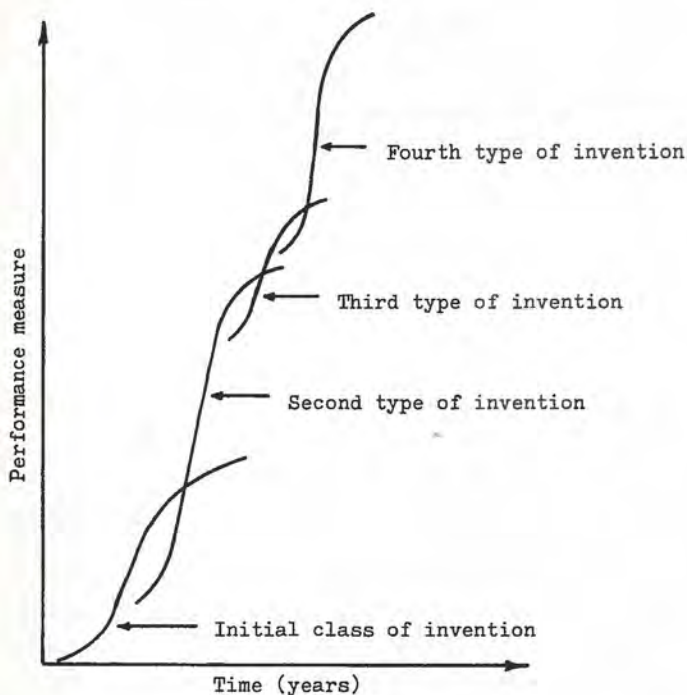


Fig. 2

kurverne stærkt, for sluttelig at stige langsomt.

Figur 2 svarer til figur 1. Den nederste kurve i figur 2 svarer f. eks. til kurven tog (train) i figur 1. Den næstnederste kurve i figur 2 (Second type of invention) svarer til kurven bil (car) i figur 1 osv.

I stedet for at se på transportmidler, kan man se på alt muligt andet ved hjælp af figur 2. Figur 2 beskriver f. eks. også dataanlægs udvikling. Præstationsmålet ved dataanlæg kan være hvor mange bits, der kan indføres i anlæggene pr. omkostningskrone. Den første nederste kurve i figur 2 er generation 1 dataanlæggene. Den næstlaveste kurve i figur 2 er generation 2 dataanlæggene osv.

For andre systemer kunne præstationsmålet i figur 2 være effekt af behandling pr. behandlingskrone eller vægt pr. m² boligareal osv.

Figur 2 kan siges at være en central planlægningsfigur for ethvert system, organisation eller firma, idet man ved, at de præstationer, systemet må yde, må ydes med stadig ændrede midler, hvis man vil overleve, klare konkurrencen osv.

Figur 2 viser, at præstationskravene såvel som præstationsmidlerne ændres. Dette er drevet af, at præstationsmidlerne pr. præstationsenhed bliver billigere.

Den centrale planlægningsfigur for det danske forsvar skulle hermed være figur 2, eller hvad der svarer til figur 2.

Det første problem, der rejser sig, er, hvilket præstationskrav skal stilles for forsvaret ved figur 2.

Som en foreløbig arbejdshypotese foreslås reaktionsevne eller reaktionshastighed ved målforan-

dring. Militært materiel bevæger sig hurtigere og hurtigere med større og større fleksibilitet og med større og større drabskraft og træfsikkerhed. I centrale dele af det danske forsvar har man ofte reaktionstider på mindre end 30 sekunder. Reaktionsevne eller reaktionshastighed er derfor et centralt forsvarsproblem, så centralt, at man må til at tale om negative reaktionshastigheder, hvis forsvaret skal være effektivt.

Figur 2 kan oversættes til forsvarets brug på den måde, at den nederste kurve svarer til generation 1 forsvaret, dvs. forsvaret med massehærene fra napoleonstiden frem til vor tid. Den næstlaveste kurve svarer til generation 2 forsvaret, dvs. partisankrigene eller det, der skal bruges herimod. Den tredie-laveste kurve i figur 2, svarer til generation 3 forsvaret, dvs. den psykologiske krigs forsvar.

Man kan også se på det her nævnte forsvars-generationsforløb på en anden måde:

- Generation 1 forsvaret er forsvaret med hære, kampvogne, krigsskibe og kampfly baseret mere eller mindre på værnepligt, hvor krigsreglerne er bestemt af Haag-Konventionerne.
- Generation 2 forsvaret er forsvaret med Hovercraft, elektronisk styrede raketter samt lokale hær- og ødelæggesesafdelinger, hvor ingen regler gælder.
- Generation 3 forsvaret er forsvaret med elektronisk udviklede laserangrebs- og forsvars-våben samt et højt udviklet psykologisk forsvar og angreb.

Her har man set på forsvarets *præstations-* eller

udviklingskriterium knyttet til figur 2.

Et systems *måludviklingskontrol* nøjes ikke med et præstations- eller et udviklingskriterium. Systemet må også have et mål eller en målsætning, der samspiller med udviklings- eller præstationskriteriet. Et præstationskriterium har ingen praktisk betydning uden kendskab til systemets, i dette tilfælde forsvarrets, mål. Andetsteds end i denne artikel indkredses forsvarrets målsætning mere præcist. I den almindelige opfattelse er forsvarrets opgave i et småstats-samfund at medvirke til fredens bevarelse, at forhindre fjender i at trænge ind på eget territorium samt at hjælpe befolkningen i katastrofesituationer. Man betragter også ofte forsvaret som et hjælpemiddel til konfliktreduktion, som samfundets eller en del af samfundets legale voldselement eller som det under regeringen monopoliserede volds- og magtpotentiel.

Samspillet mellem forsvarrets mål og præstationskriteriet har ikke megen effekt, hvis der ikke findes organer for *tænkning og fremtidsudvikling* samt organer for *handling*.

I figur 3 har man samlet, hvad der beskrives i denne artikel. I i figur 3 svarer til figur 2. I viser de forskellige forsvarssystemgenerationer. II, III og IV i figur 3 er hjernen i forsvarrets styringsimplementering. Det man her kalder tænkning og fremtidsudvikling. V og VI i figur 3 er handlingsorganet, der gennemfører forsvarrets mål eller målsætning.

Det centrale i B, tænkning og fremtidsudvikling, er forsvarrets filosofiudvikling i III i figur 3. Skal man kortfattet beskrive forsvarrets filosofiudvikling,

går den fra Carl von Clausewitz³⁾ udsagn, at krig er politik med andre midler til André Beaufres⁴⁾ udsagn om, at krig ikke mere løser politiske problemer,

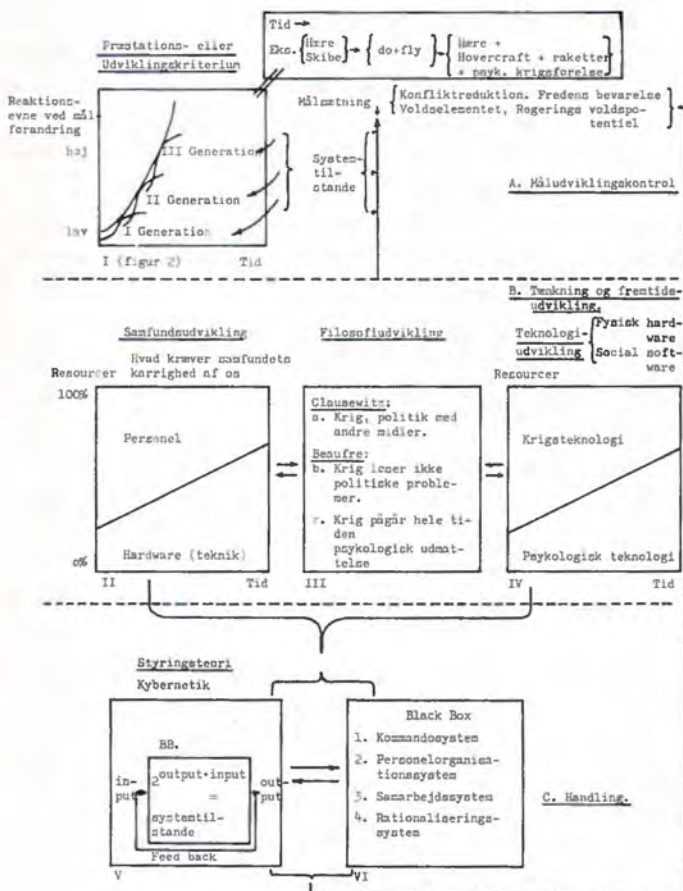


Fig. 3 Skitse af Forsvarets styringsimplementering

samt at krig, den psykologiske krig, pågår hele tiden. Målet med nutidens krigsførelse er psykologisk udmattelse, så man med få midler høster samfund som modne frugter. Forsvarets fænomenologiske karakter ligger i, at forsvaret har en filosofi for sin eksistens. Denne filosofiudvikling kunne i Danmark tænkes at være varetaget først og fremmest af Forsvarsakademiet.

Men ligesom filosofien for forsvaret skal kunne påvirke forsvarets virkelighed, må virkeligheden påvirke filosofien, hvis denne ikke skal ende i nonsensstale uden betydning for andet end filosofiens udøvere. Dette samvirke mellem filosofi og virkelighed ses i figur 3 ved de gensidigt rettede pile mellem III og II samt III og IV.

Hvis et system vil overleve, må det tage hensyn til samfundsudviklingen og den teknologiske udvikling. Da et samfund ikke har uanede ressourcer, må ethvert system tage hensyn til samfundets karrighed. Vor tids karrighed i vort teknisk udviklede samfund er mennesker. Et system må for at overleve anvende en stigende $\%$ -del af sine budgetter til hardware (maskiner) og en faldende $\%$ -del på mennesker.

I U.S.A. har man også dette problem inde på livet. Personeludgifterne i det amerikanske forsvar er 56 $\%$ af forsvarsbudgettet mod 43 $\%$ for 10 år siden ⁵⁾. Samtidigt med, at antallet af kamptropper falder. Den amerikanske forsvarsminister *Schlesinger* har i forbindelse hermed ⁵⁾ udtalt: »If the trend continues, we will have a military budget that is devoted exclusively to retirement pay and the mainte-

nance of rear-echelon support structure - with no combat forces at all«.

Den gruppe i forsvaret, der skal have ansvaret for II i figur 3 i samvirke med forsvarets filosofi i III, må besidde en meget udviklet fantasi og viden.

På den anden side har man i IV i figur 3 en udvikling, der ikke gør opgaven i II uoverkommelig. Både forsvarsfilosofiudviklingen i III og fremtidsforskningen⁶⁾ mere end antyder, at krig går fra hardwarekrig til en konstant psykologisk krig. Dvs. skal forsvarssystemet overleve, må udviklingen være, at relativt mere og mere af ressourcerne går til psykologisk forsvar og relativt mindre til det sædvanlige hardwareforsvar. Dette belyses af IV i figur 3.

Men selv om forsvaret udvikler sin forsvarsfilosofi i lys af samfundsudviklingen og den fysiske og sociale teknologiudvikling, må forsvaret også sætte sit handlingsapparat i system. Af figur 3 fremgår, at man som handlingsstyringsprincip foreslår anvendelsen af *kybernetik*. V i figur 3 viser det kybernetiske system i sin primitiveste form. Et kybernetisk system består af *input*, hvad der går ind i systemet. *Output*, hvad der går eller kommer ud af systemet. *Black Box* (BB) samt *feed-back* mellem output og input. In- og output bestemmer *black box tilstande*. Det centrale i kybernetiske systemer består i, at *mål* og *delmål* er præcist definerede. Man lægger vægt på det målrettede, hvor de enkelte grupperinger i det kybernetiske *hierarki* selv skal finde ud af, hvorledes målene nås og så gøre det. Ledelse i kybernetiske systemer har til opgave at kontrollere,

om målene nås, ikke at skrive eller underskrive indberetninger.

Om det kybernetiske system i figur 3 skal blot yderligere siges, at det kybernetiske systems black box, som er VI i figur 3, i forsvaret har fire elementer i sig, der må samordnes:

Kommandosystemet.

Personelorganisationssystemet.

Samarbejdssystemet.

Rationaliseringssystemet.

Herom har Forsvarets pædagogiske Råd afgivet en indberetning ⁷⁾ til Forsvarsministeriet, hvortil henvises.

Figur 3 antyder samspillet mellem de i dette afsnit gennemgåede elementer til styring af forsvaret.

Efter dette burde forsvaret have følgende otte arbejdsgrupper:

1. En gruppe, der beskæftiger sig med forsvarets præstationsniveau. I i figur 3 og figur 2. Denne gruppe skulle også fremlægge forslag om indholdet af det danske forsvars forskellige forsvars-generationer.
2. En gruppe, der beskæftiger sig med forsvarets mål.
3. En gruppe (Forsvarsakademiet), der beskæftiger sig med forsvarets filosofi. (III i figur 3).
4. En gruppe, der beskæftiger sig med samfundsudviklingen. (II i figur 3).
5. En gruppe, der beskæftiger sig med den sociale og fysiske teknologiudvikling. (IV i figur 3).
6. En gruppe, der beskæftiger sig med implementering af styringsteori i forsvaret.

7. En gruppe, der beskæftiger sig med, hvorledes 1-7 meddeler sig til hinanden og andre.
8. En gruppe, der beskæftiger sig med, hvorledes 1-7 implementeres i forsvaret.

Hver af grupperne bør nok have et stærkt, ikke-professionelt, militært islæt for at få både egnede, men især vilde og utraditionelle idéer frem.

NOTER:

- 1) S. Beer, Brain of the Firm, London 1972, p. 19 og R. U. Ayres, Technological Forecasting and Long-Range Planning, N.Y. 1969, side 21.
- 2) J. Martin og A. R. D. Norman, The Computerized Society, N.J. 1970, side 440.
- 3) Carl von Clausewitz, Krig och Krigföring, Sthlm. 1942, p. 29.
- 4) André Beaufre, Die Neue Strategie, Neue Zürcher Zeitung, 2. september 1973, Fernausgabe Nr. 239, side 37.
- 5) Fortune, December 1973, side 181.
- 6) O. Helmer, Social Technology, N.Y. 1966, side 76-77.
- 7) »6 mandsudvalget«. Notat vedr. den pædagogiske og ledelsesmæssige udvikling i forsvaret. Forsvarets pædagogiske Råd, Nov. 1973. Rådets skrivelse af 30. november 1973 til Forsvarsministeren.

NEKROLOG

**Fhv. lodsdirektør, kommandør
Carl Frederik von der Hude**

Født den 2. juni 1884 i Århus som søn af skibsmægler, konsul Carl Georg v. d. H. og hustru Jensine f. Jensen.

Han blev kadet 1902, sekondløjtnant 1907, premierløjtnant 1908, kaptajn 1919, orlogskaptajn 1923, kommandørkaptajn 1931, kommandørkaptajn i reserven 1932 og kommandør i reserven 1938.

Som sekondløjtnant var han vinteren 1907-08 med skonnerten INGOLF til Vestindien, efter gennemgang 1911-13 af Søværnets Officersskole var han 1915 med krydseren VALKYRIEN, kadetskib, var derefter 1915-18 skoleofficer og lærer ved Kadetskolen og somrene 1916, 17 og 18 med krydseren HEJMDAL, kadetskib, der ligesom VALKYRIEN i 1915 måtte forblive i danske farvande på grund af krigen 1914-18. 1918-19 var H. chef for torpedobåden SØBJØRNEN og sommeren 1919 næstkommanderende i krydseren GEJSER, øvelsesskib for konstabelskolen.

Derefter var han 1919-22 næstkommanderende og lærer i artilleri på Kadetskolen og 1920 og 21 meddommer i kadetskibet, krydseren HEJMDAL, 1920 i eskorte af kongeskibet DANNEBROG i sønderjydske farvande ved genforeningen og derefter til Leith og Kristianssand, 1921 i eskorte af kongeparret i VALKYRIEN til Færøerne og Island samt fiskeriinspektion ved Island og Færøerne. 1922-23 var H. chef for inspektionsskibet BESKYTTEREN til Færøerne.

I den efter nutidens sædvane meget lange periode fra 1/1 1923 til sin afgang fra linien 31/5 1932 var H. adjutant hos Kong Christian X og var i forbindelse hermed 1925-27 til tjeneste i Marinestaben, 1927 chef for mineskibet LOSSEN som øvelsesskib for søkadetlærlinge, 1929 og 30 chef for den danske fiskeriinspektion under Island og for inspektionsskibet FYLLA og 1932 chef for orlogsskibet OLFERT FISCHER som stamskib.

Ved ændringerne i Søværnets forhold i 1932 søgte og fik H. stillingen som lodsinspektør fra 1/6 1932 og overgik dermed til reserven. 1/2 1937-30/6 1949 var han lodsdirektør.

Kommandør von der Hude havde, som man vil se, en smuk karriere i Søværnet og flere interessante udkommandoer; men den del af hans tjeneste, der længst vil leve i mindet om ham i Søværnet, er nok hans tjeneste ved Kadetskolen, inklusive kadetskibene, og som adjutant hos Kongen. Til begge disse poster havde han særlige evner og egenskaber.

Han havde en glimrende måde at tage kadetterne på, han holdt som næstkommanderende på skolen disciplin og orden med små midler og en understrøm

af humor - som man dog ikke skulle lade sig mærke med, at man havde opfattet - og de, der var kadetter i den periode - bl. a. kronprins Frederik og prins Knud - bevarede og bevarer mindet om ham med stor veneration.

Ved hove kom H.'s blanding af formel korrekthed, takt, præcision, ro, venlighed og sans for humor i høj grad på rette plads, og han var meget værdsat.

Han blev gift 4/4 1913 med Agnes Julie Levinsen, f. 2/9 1892, d. 29/4 1974, datter af Oberst Anton L. og hustru Marie f. Kastrup.

Han fik i 1923 ridderkorset, 1931 dannebrogsmændenes hæderstegn, 1940 kommandørkorset af 2. grad, og ved hans afgang fra stillingen som lodsdirektør udmærkede Kong Frederik IX ham med kommandørkorset af 1. grad.

Kommandør von der Hude døde den 9/2 1974, blev bisat fra Kbh.'s Kommunehospitals kapel, og urne blev nedsat på Holmens kirkegård.

S. E. P.

FRA ANDRE TIDSSKRIFTER

En orientering om konstruktion af undervandsbåde

Fra Revue Internationale de Défense, Nr. 3, juni 1974

På grundlag af en tekst, skrevet af M. L. Nohse fra Ingeniørkontoret G.m.b.H. i Lübeck, bringes en orientering om udviklingen i konstruktion af undervandsbåde. Kravene til nye både koncentrerer sig i de fleste lande, men særligt i USA, om:

- reducerede bygge- og driftsomkostninger
- støjfri fremdrivning og
- øget hastighed.

Reduktion af byggeomkostningerne kan opnås ved en række foranstaltninger, hvoraf bl. a. nævnes, at man kan

- reducere betydningen af ballast til et minimum
- anvende allerede eksisterende elektronisk udstyr i størst mulig udstrækning
- i rimeligt omfang indføre garantier og bestemmelser om eftersyn i byggekontrakten
- nedfryse byggespecifikationerne i sidste fase af projektionsperioden
- optimere automatisering og
- anvende gennemprøvede komponenter.

Driftsomkostningerne er hovedsagelig bestemt af afskrivningen, besætningens størrelse samt udgifterne til eftersyn og brændstof. Vækstraten er direkte forbundet med byggeomkostningerne, der i dag skal afskrives over en kortere periode end tidligere på grund af det løbende tekniske fremskridt, som i betragtelig grad begrænser bådenes levetid. Personelomkostningerne er vedvarende stærkt stigende, og en moderne u-båd kan kun bemannes med højt kvalificeret personel, når et minimum af effektivitet skal kunne opretholdes.

Undervandsbåde med klassisk fremdrivningsmaskineri (dvs. neddykket fremdrivning ved elektromotorer med batterier, der oplades af dieselgeneratorer i periskopdybde eller på overfladen) udgør numerisk stadig størstedelen af enhederne i tjeneste. I Vesttyskland har fremmede lande således siden 1959 bestilt 70 undervandsbåde med klassisk fremdrivning, heraf 14 i 1000-tons klassen.

Det er interessant at sammenfatte ydeevne og operative muligheder, som man kan forvente af en konventionel u-båd, der er bygget med anvendelse af den mest moderne teknik for at imødekomme forudseelige taktiske krav:

Den vil i over en time kunne holde en neddykket maksimumfart på mere end 22 knob og forblive neddykket ved langsomme hastigheder i flere dage. Besætningen i både på 500-1000 tons vil henholdsvis være højst 20-30 mand. Armeringen består af trådstyrede torpedoer med tilhørende ildledelsesudstyr, og vil kunne omfatte missiler, der affyres fra periskopdybde mod helikoptere og andre små mål. I lø-

bet af nogle år vil armeringen desuden omfatte missiler til engagement af større mål. Der er allerede adskilligt varslings- og angrebsudstyr på markedet, fortrinsvis akustisk til anvendelse på store dybder og elektromagnetisk til anvendelse i periskopdybde. Støjfri fremdrift, dvs. et støjniveau, der i nogle tusinde meters afstand ikke overskrider det naturlige maritime miljø, vil kunne tilvejebringes selv med diesel-elektrisk maskineri.

Det er ligeledes muligt at sikre en god radar-camouflage af periskopet og snorkelen. Den umagnetiske konstruktion er vigtig, ikke alene til beskyttelse mod miner, men også for at undgå opdagelse fra luften.

Blandt fremskridtene i udviklingen af fremdrivningsmaskinerier omtales Stirling-motoren, der frembringer mindre støj - særlig skrogstøj - end dieselmotoren og kan anvendes uden brug af højtryksluft, hvilket mindsker muligheden for, at u-båden bliver opdaget.

Rørbatteriets fremkomst i begyndelsen af 60'erne har muliggjort en kapacitetsforøgelse på 20 %, hvilket også gælder firmaet VARTA's batteri, der fremstilles i »to eller flere etager«. Sidstnævnte batteri har endvidere et øget KWh-tal, som tillader større manøvfrihed for båden og udvikler mindre brint og varme ved op- og afladning.

Til trods for det tekniske fremskridt i de sidste 15 år med hensyn til konventionelle fremdrivningsmaskiner betragtes sådanne i de fleste mariner som en temporær løsning. Hele opmærksomheden koncentrerer om maskiner, der kan arbejde uden tilførsel

af luft, men der er kun sket virkelig fremgang på det nukleare område.

Udover maskiner med lukkede kredsløb som Walter-turbinen eller Stirling-motoren er der mulighed for at anvende forbrændingsbatterier og varmeenergi udvundet gennem kemiske processer. Forbrændingsbatterier kan endnu ikke anvendes til fremdrivning af u-både, men f. eks. til offentlige transportmidler. En u-båd på 400 tons med nukleart fremdrivningsmaskineri blev søsat i USA i 1969, men det drejer sig om en uarmeret eksperimentalbåd med 7 mands besætning og en udholdenhed begrænset til 30 dages sejlads. Det vil være muligt at reducere størrelsen af u-både med nukleare fremdrivningsmaskiner ved

- a) at nedsætte maksimumfarten neddykket,
- b) afkorte bådens aktionsradius til at dække en sandsynlig operationszone,
- c) begrænse dens operative muligheder og
- d) indføre optimal automatisering.

Hvad angår udgifter til brændstof viser en overslagsberegning, at u-båden med nuklear fremdrivning har driftsudgifter af samme størrelsesorden som u-både med konventionelt maskineri, hvilket er mest udtalt for enheder med reduceret tonnage.

Artiklen konkluderer, at u-både med konventionelt maskineri har en fremtid for sig af 10-20 års varighed, og at u-både af middel eller mindre størrelse med lukkede maskinkredsløb er udtryk for den væsentligste nyorientering.

P. W.-T.

Flådeadmiral S. G. Gorshkovs artikelserie *Navies in War and in Peace: A Historical Perspective* fortættes i martsnummeret af *U. S. Naval Institute Proceedings* med en kort oversigt over den russiske flådes mange opdagelsesrejser - især i Stillehavet og til antarktiske områder - i første halvdel af det 19. århundrede. Disse bedrifters store betydning fremhæves, især ud fra den betragtning, at zarstyret ikke havde den rette forståelse for flådens rolle som én af nationens skabere og ledende søofficerers manglende evner og vilje til at udnytte resultaterne.

Krimkrigen giver forfatteren lejlighed til at påpege teknologiens voksende og afgørende betydning for søkrigen - her i overgangsperioden mellem sejl og damp, skrogkonstruktion af træ og stål samt ubeskyttede og pansrede skibe. Admiral P. S. Nakhimovs sejrige kamp mod tyrkerne ved Sinope omtales.

Paristraktaten af 1856 stækkede den russiske flådemagt i Sortehavet. Denne traktat og vestens teknologiske overlegenhed tillod de traditionelle maritime magter at foretage en kvantitativ og kvalitativ flådeopbygning samt at beholde initiativet i en betragtelig periode.

Den russisk-tyrkiske krig, den spansk-amerikanske krig og den russisk-japanske krig kommenteres. Zarregeringens kortsynethed og manglende strategiske forståelse, en ufordelagtig styrkebalance, den russiske flådes deployering til flere områder, manglen på et udbygget basesystem samt ringe beredskab er efter forfatterens beskrivelse årsager til den russiske flådes skæbne i slaget ved Tsushima 1905 efter admiral Rosjdestvenskijs 18.000 sømil lange forlægning

fra Libau. Krigens alvorlige lære - herunder erfaringerne fra Tsushima - fik brede grupper i Rusland til at interessere sig for flådens betydning.

I en kommentar til artiklen fremhæver Vice Admiral Edwin B. Hooper, U.S.Navy (Retired) især, hvordan admiral Gorshkov ved behændige udpluk fra søkrigshistorien klart kan argumentere for opretholdelse af en stærk flåde, der kan spille en vigtig rolle i internationale forhold.

Som et apropos til admiral Gorshkovs artikel bringes i samme tidsskrift en beretning om den første etape af den russiske Østersøflådes 7 måneder lange forlægning, hvorunder der i Nordsøen indtraf en episode med engelske trawlere.

Admiral Gorshkovs artikel i *U.S.Naval Institute Proceedings* aprilnummer omhandler den teknologiske udvikling samt Vesteuropas og U.S.A.s flådeopbygning forud for 1. verdenskrig. Desuden behandles Jyllandsslaget, ubådskrigsførelsen og de allieredes bestræbelser på at skabe egnede modforholdsregler.

De russiske blokade- og minelægningsoperationer i Østersøen og kampene i Moon Sund i 1917 samt søkrigsførelsen i Sortehavet omtales. De indhøstede erfaringer fik stor betydning for den senere opbygning og videreudvikling af den russiske og sovjetiske flåde. I tilslutning til gennemgangen af erfaringerne fra 1. verdenskrig påpeges det eftertrykkeligt, at opbygning af en moderne flåde i høj grad må baseres på videnskabelige forudsigelser af den teknologiske udvikling og på grundlag af sandsynlige betingelser for maritime styrkers anvendelse under kamp. Dette

er i særlig grad vigtigt, fordi konstruktion af skibe tager år. Forfatteren finder desuden, at erfaringerne taler deres tydelige sprog for den balancerede flåde.

Artiklen afsluttes med nogle betragtninger over, hvordan de imperialistiske magters flådestyrker spiller en afgørende rolle i væbnede konflikter mellem landene og i spændingsperioder, og om hvordan det i mellemkrigsårene gennem afholdelse af konferencer søgtes at begrænse rustningskapløbet. Da der ikke udfoldedes tilsvarende bestræbelser for at lægge bånd på andre militære styrker, mislykkedes reduktionsforsøgene, og et nyt rustningskapløb indledtes.

Admiral Robert B. Carney, U.S.Navy (Retired) giver i kommentaren admiral Gorshkov ret i bedømmelsen af Jyllandsslagets strategiske resultater, der ikke må forstyrres af kritisable materielforhold eller taktiske fejlslutninger. Admiral Carney drager i denne forbindelse sammenligning med amerikanske forhold, hvor studier af Jyllandsslagets taktiske enkeltheder gik ud over bredere overvejelser vedrørende kampeffektivitet og forsyningstjeneste. Admiral Gorshkov får også medhold i vurderingen af den uindskrænkede ubådskrigsførelses resultater, som næsten tvang England i knæ, og som engagerede de allierede i en enorm indsats for at etablere tilstrækkelige modforholdsregler som følge af truslen fra relativt få ubåde. Kommentatoren finder, at admiral Gorshkov uvilkårligt tænker på antiubådskrigsførelse mod atomdrevne - herunder missiludrustede - undervandsbåde.

Admiral Carney bemærker i sine afsluttende kommentarer, at selv om der ses bort fra propaganda-

effekten, efterlader admiral Gorshkovs artikler stadig en sund analyse, der - sammenholdt med den sovjetiske flådes størrelse, kvalitet, sammensætning og globale optræden - gør, at forfatteren må tages alvorligt.

Admiral Gorshkovs artikel i *U. S. Naval Institute Proceedings* majnummer omtaler, hvorledes revolutionære kræfter inden for den russiske flåde spillede en stor og afgørende rolle, ikke alene i kampen mod tyskerne under 1. verdenskrig, men også i forbindelse med det væbnede oprør mod Petrograd. Her ilandsattes et stort antal orlogsgaster for at sikre nøglepositioner, og nogle deltog i stormen på vinterpaladset, hvor krydseren AURORA åbnede revolutionen med det historiske skud den 7. november 1917. Flådens mandskab spillede senere en vigtig rolle ved det sovjetiske styres konsolidering, og flådens rolle som en uundværlig og integrerende del af de væbnede styrker i verdens første socialistiske stat fastslås. I hele artiklen anvendes en række Lenin-citater til støtte for de fremførte synspunkter.

Artiklen afsluttes med en omtale af genopbygningsperioden 1921-1928. I modsætning til zardømmets ledere, der ikke havde den rette forståelse for flådens rolle som led i landets militære styrke, var det anderledes med det kommunistiske parti og den sovjetiske regering, der begge tillagde flåden en betydningsfuld rolle. Beslutninger vedrørende flådens genopbygning formaliseredes i centralkomitéens beslutninger og rekrutteringen lettedes ved tilstrømning gennem Komsomol, og ved afholdelse af flådeuger skabtes større forståelse for flåden.

Flådens samlede tonnage var i 1926 på 139.000 tons, hvilket svarer til næsten en fordobling på tre år. I 1926 iværksattes det første 6 års skibsbygningsprogram, og samtidig blev et stort uddannelsesapparat igangsat.

Det var Sovjetunionen, der genskabte flåden, og skønt den styrkemæssigt ikke var i stand til at udføre selvstændige operationer på strategisk niveau, havde den unge sovjetiske flåde nået en størrelse og var blevet en vigtig politisk faktor, som landets fjender måtte tage i betragtning.

I kommentaren - skrevet af Rear Admiral Robert J. Hanks, U.S.Navy - siges, at admiral Gorshkov søger at fastlægge den røde flådes traditioner i bolschevikkernes revolution, mens den ledende rolle, som revolutionære orlogsgaster fra zarflåden spillede, roses i høje toner. Admiral Hanks henleder opmærksomheden på begrænsningen i den røde flådes operationer som følge af dens mangeårige status som støtte for den røde hær på den våde flanke. Desuden nævnes, at admiral Gorshkov undgår at forklare, hvorfor Sovjetunionen i flere årtier ikke magtede at opbygge en moderne, oceangående flåde. En kamp for at skabe en sådan flåde har efter kommentatorens opfattelse stået på igennem mange år, og admiral Gorshkovs artikler skal ses som endnu et bidrag til denne kamp. I betragtning af den sovjetiske flådes nuværende sammensætning, dens moderne udrustning og dens verdensomspændende aktivitet synes kampen vundet af de kredse, som støtter flådesagen. Det er endvidere muligt, at admiral Gorshkov har uopfyldte ønsker om en yderligere udvidelse.

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i juni/juli 1974

Administration og organisation

Tjenestemandsløvene og øvrige gældende regler om tjenestemænds ansættelsesforhold. 3. udg. Kbh. 1974. 268 s.

Historie

Askgård, Finn: Kampen om København 1658-60. Kildehæfte til fundamental historie. Kbh. 1973. 64 s. kort. ill.

Beaglehole, J. C.: The journals of Captain James Cook on his voyages of discovery. Vol. IV. The life of Captain James Cook. HAKLUYT SOCIETY. Extra series no. XXXVII. London 1974. 760 s. ill. kort. index. bibl.

Beaglehole, J. C.: Cook and the Russians. London 1973. 10 s.

Brembach, Hellmut: Adler über See. Fünfzig Jahre deutsche Marineflieger. Oldenburg 1962. 80 s. ill.

Frost, Holloway H.: We build a navy. Annapolis, Mld. 1940. 502 s. ill. index.

Hansen, Jens Schou og Hans Chr. Bjerg: Vragene i Øresund af danske krigsskibe fra 1801 og 1807. Fra Marinehistorisk Tidsskrift nr. 1-2/1974, s. 9-41. Kbh. 1974. ill. bibl.

La Marine militari nel 1848. Rom 1948. 100 s. bibl.

Leggett, Eric: The Corfu incident. London 1974. 184 s. ill. index.

Naval documents of the American Revolution. Vol. 4. Washington 1969. 1580 s. ill. index. bibl.

Signaler til Efterretning for de langs Østkysten af Jylland seilende Skibe. u.st. ca. 1808. 2 s.

Stout, Neil R.: The Royal Navy in America, 1760-1775. A study of enforcement of British colonial policy in the era of the American revolution. Annapolis, Mld. 1973. 228 s. index. bibl.

2. verdenskrig

Dupuy, Trevor Nevitt: The illustrated history of World War II. Vol. 11: The naval war in the West. The wolf packs. London 1965. 62 s. ill.

Dupuy, Trevor Nevitt: The illustrated history of World War II. Vol. 11: The naval war in the Pacific. Rising sun of Nippon. London 1966. 90 s. ill.

Dupuy, Trevor Nevitt: The illustrated history of World War II. Vol. 12: The naval war in the Pacific. On to Tokyo. London 1966. 90 s. ill.

Green, John: The first enemy. London 1958. 192 s.

Macdonnell, J. E.: Kurs Kollision. Kbh. 1965. 156 s.

Johnson, Ellis A. og David A. Katcher: Mines against Japan. Silver Spring, Mld. 1973. 314 s. ill.

McMillan, Richard: Fra D-Dag til Danmark. Kbh. 1945. 350 s. ill.

Tute, Warren: The Cruiser. A novel. Lodan 1955. 364 s.

Personalhistorie

Stibolt, A. H.: Dagbog 1765-66. Håndskr.

Stibolt, A. H.: Dagbog 1781-1792. Håndskr.

Stibolt, E. W.: Journal o/b i »Ville de Paris« 1781. Franksproget. Håndskr. 1781.

Stibolt, E. W.: Journal o/b i »Ville de Paris«. Dansk-sproget. Håndskr. 1781. 4 hæfter.

Stibolt, E. W.: Kort Udtog. Rapport vedr. tjeneste i den franske Marine 1778-1782. Håndskr. 1782 og 1784.

Politik

Barker, A. J.: Behind barbed wires. London 1974. 242 s. ill. index. bibl.

Barron, John: KGB. The secret work of Soviet secret agents. New York 1974. 462 s. ill. index. bibl.

Fabricius, Knud og Just Rahbek: Den politiske baggrund for dansk søkrigshistorie 1570-1720 og 1720-1864. Fra Tidsskrift for Søværnen 1944 og 1945. Kbh. 1944/45.

McCWire, Michael: Soviet Naval developments. Capability and context. New York 1973. 556 s.

Skibe, skibsbygning m. m.

Adler, John D.: Flush decks and four pipes. Annapolis, Md. 1965. 108 s.

Boudriot, Jean: Le Vaisseau de 74 Canons. Tome II. Construction du vaisseau. Grenoble 1974. 212 s. ill. index.

Fock, Harald: Schnellboote von den Anfängen bis zum Ausbruch des 2. Weltkrieges. Band 1 og 2. Herford 1973/74. 180 + 228 s. ill. plancher. bibl.

Sømandskab, navigation m. m.

Howse, Derek og Michael Sanderson: The Sea Chart. A historical survey. Newton Abbott 1973. 144 s. ill. index.

Vetter, R. C.: Oceanography. The last frontier. Washington 1974. 430 s. ill.

Våbentekniske o. a. håndbøger m. m.

Borg, E.: Nogle maritime æressabler. Særtryk af

Vaabenhistoriske Aarbøger XX. Kbh. 1974. s. 97-108 ill.

Lærebog i søret. Befragtning og panteret. Kbh. 1974. 76 s.

Militær straffelov og militær retsplejelov 1973. Særtryk af Karnov's lovsamling, hæfte 14/1973. Kbh. 1973. 20 s.

Wylie, F. J.: Choosing a ship's radar. A brief guide. London 1970. 150 s. ill. index.

Diverse

De danske frivillige korps' og borgervæbningers historie. Litteraturfortegnelse. Kbh. 1974. 66 s. Galathea report. Vol. 12. Kbh. 1973. 146 s. + 17 plancher. ill. bibl.

Skal vi satse på atomkraft? Artikler fra Ingeniørens ugeblad. Kbh. 1973/74. 70 s. ill.

KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER

John Barron: KGB. The secret work of Soviet secret agents.

Readers Digest Presse, New York 1974.

Barron er journalist og fhv. efterretningsofficer, og bogen er skrevet i samarbejde med CIA og FBI, hvis arkiver er benyttet, ligesom han har kontaktet russiske afhoppere.

KGB er betegnelsen for én af de mange grene af russisk efterretningstjeneste. Bogen afslører dens opbygning og arbejdsmetode og afslører en række af de udførte opgaver såvel indenfor udenlandske ambassader i Moskva som i lande overalt i verden.

Også Danmark er omtalt, og en række funktionærer, der har været ansat i den russiske ambassade i København, er nævnt ved navn og gerning, ialt 57.

At KGB har en finger med i spillet ved strejker og demonstrationer i videst mulig udstrækning, er der flere eksempler på, sørgeligt kun, at så mange i de vestlige lande ganske bløjet lader sig lokke med.

A. J. Barker: *Behind barbed wire.*

B. T. Batsford, London 1974.

På grundlag af erfaringer fra 1. verdenskrig blev der givet internationale bestemmelser for behandling af krigsfanger.

Oberst Barker har undersøgt krigsfangers behandling under 2. verdenskrig i bl. a. Tyskland, Italien, Japan og England og under flere konflikter efter denne, Alger, Korea, Vietnam.

At Geneve-konventionerne ikke blev strengt overholdt alle steder kan ikke overraske læseren i dag, ligeledes, at dødeligheden var stor blandt krigsfanger i visse lande - således ca. 45 % tyske i Rusland og ca. 60 % russiske i Tyskland.

Bogen beskæftiger sig også med det psykiske pres og vanskeligheden ved efter hjemkomsten atter at finde frem til en normal tilværelse.

Harald Fock: *Schnellboote.*

Bind I: Von den Anfängen bis zum Ausbruch des 2. Weltkrieges.

Bind II: Entwicklung und Einsatz im 2. Weltkrieg.
Koehlers, Herford 1973/74.

Bøgerne er udarbejdet med den kendte tyske grundighed, og de enkelte typers beskrivelse er ledsaget af såvel stregtegninger som fotos.

De først beskrevne er de torpedofartøjer, der i forskellige mariner var medgivet de større enheder. Det er hovedsagelig de større mariner, der er grundlag for bogens indhold, så det skal ikke bebrejdes forfatteren, at det danske søværn ikke er nævnt.

Bogens 3. bind forventes at udkomme i 1975.

John Green: The first enemy.

Arth. Barker, London 1958.

og

Warren Tute: The cruiser.

Cassell, London 1955.

er nok romaner, men de giver et godt billede af dagliglivet ombord såvel i fred som under 2. verdenskrig.

Ellis A. Johnson og David A. Katcher: Mines against Japan.

Naval Ordnance Laboratory, White Oak, Silver Spring, Md. 1973.

Den officielle, meget detaljerede beretning om USA's minestrategi og -taktik under 2. verdenskrig.

Den supplerer den i 1969 udgivne »The offensive mine laying campaign against Japan«, som var den officielle udgivelse af en fra november 1946 udsendt rapport.

Eric Leggett: The Corfu incident.

Seeley Service & Co., London 1974.

Albanien havde en særlig opfattelse af Corfustrædet og anerkendte det ikke som internationalt stræde. Dette fik drastiske følger for en engelsk flådedeling i oktober 1946, da de gik gennem strædet i den minestrøgne kanal.

I maj måned havde kystbatterier åbnet ild mod de

to krydsere SUPERB og ORION, og man håbede på, at den officielle protest havde haft den ønskede virkning.

Delingen blev heller ikke beskudt fra land, men til gengæld blev to af skibene minesprængt i et nyudlagt minefelt.

Affæren, der dengang vakte betydelig opsigt, er særdeles interessant, ikke mindst i forbindelse med spørgsmålet internationale stræder.

J. E. Macdonell: Kurs Kollision.

Winthers Forlag, Kbh. 1965.

Den australske forfatter giver et godt billede af en destroyerchef med forståelse af at få en effektiv samarbejdende besætning til at yde næsten det umulige.

De forskellige hændelser, krigen fører skibet ind i, kulminerer med en opgave, der består i at observere et nyt kæmpeslagskib, når det forlader japansk havn. Udgangen af denne, dens sidste opgave er helt usandsynlig, men bortset fra det, er bogen værdifuld i sin skildring af de mange mennesketyper og deres reaktioner.

Signaler til Efterretning for de langs Østkysten af Jylland seilende skibe.

Hidtil har biblioteket kun haft en signaltavle fra 1811 med særlige kystsignaler for den jyske østkyst.

Kysttelegrafer var af ældre dato, idet der bl. a. findes en signalebog med instruks for bestyrerne fra 1801, og det må formodes, at de særlige signaler til brug under krigsforhold, som tavlen af 1811 viser, må være indført kort efter Københavns bombardement 1807.

Ved et tilfælde har bibliotekar Per Hofman Hansen i Landsarkivet i Viborg fundet signaltavler af ældre dato. De findes i bogtrykker A. F. Justs privatarkiv, der viser, at kommandør F. C. Risbrich i november/december 1808 har indkøbt 2×150 eksemplarer og i april 1809 96 stk.

MILITÆRHISTORISK KONTAKTUDVALG

En gruppe af historisk interesserede personer, deriblandt arkivar cand. mag. Hans Christian Bjerg, har dannet Militærhistorisk Kontaktudvalg med henblik på at fremme arbejder indenfor militærhistorisk forskning.

Militærhistorisk Kontaktudvalgs første mål er at undersøge, om der er grundlag for udarbejdelse af militærhistoriens »Hvem forsker hvad«. De, der beskæftiger sig med forskning og studier af land- og sømilitærhistoriske emner og dermed forbundne områder, opfordres derfor til at give oplysninger herom til:

Militærhistorisk Kontaktudvalg

c/o S. C. Barnekows Eftf.

Gothersgade 12

1123 København K.

Telefon (01) 14 67 44, tirsdag - torsdag 10,00-16,00.

Red.

DANSKE SØFOLKS OG SKIBES DELTAGELSE I INVASIONEN I NORMANDIET 1944 (OPERATION »OVERLORD«)

Af adjunkt Christian Tortzen

Det skønnes, at godt 500 danske søfarende deltog i invasionen ombord på egne skibe og yderligere et par hundrede på andre landes fartøjer. 30 dansk-bemandede skibe var med, se bilag: skibsliste.

... det var tværtimod en Befrielse at sætte Foden paa Land. Det var hundrede Gange værre at ligge ude i Kanalen med Fæder lurende oppefra og nedefra og fra Siderne.
(Engelsk soldats udtalelse til Jydske Tidendes medarbejder, november 1945.)

Forventninger

Invasionen i Normandiet, som begyndte den 6. juni 1944, var indledningen til Vesteuropas befrielse. I den allierede verden havde man gennem mange måneder set frem til D-dagen, og størst var forventningerne blandt de tusinder af hjemløse franskmænd, belgiere, hollændere, danskere og nordmænd, hvis lande nu skulle befries for nazismens tyranni.

En dansk søfarende, radiotelegrafist Aage Toft, som opholdt sig i London i foråret 1944 efter lang tids tjeneste i Middelhavet, var en flittig dagbogsskriver og noterede den 30. april:

»Invasion, Invasion, Invasion. Man ser om det og hører om det lige meget hvor man vender Øjne og Ører hen.«

Under 1. maj:

»En ny Maaned, der for mange starter som Haabets Maaned med Hensyn til en Afgørelse. Overalt hører man det mere og mere »Nu kommer det««,

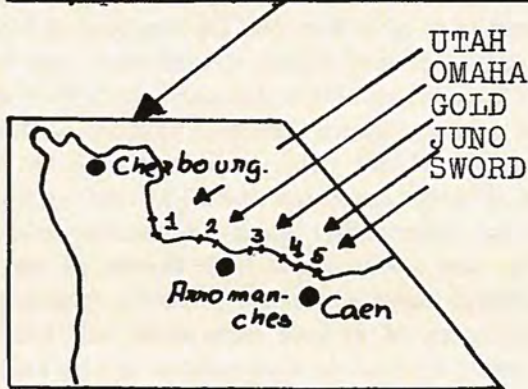
og 8 dage senere:

»Det ser ud til at blive Invasionsvejr i Dag igen . . .«

En anden dansk sømand, som ellers ikke var meget skrivende, tømmermand Georg Unger ombord på FORT ST CROIX, følte i ugerne omkring den 6. juni, at han var med til noget ganske særligt, som det var umagen værd at skrive en beretning om til oplysning for senere tider, og han førte i denne periode en dagbog, hvori han både skrev om de ydre begivenheder og om sin egen og sine kammeraters holdning:

»Vi er 40 Mands Besætning, de fleste Danske, der har meldt sig frivilligt til Invasionen; desuden 24 engelske Soldater, der hører til Skibet. Vi ligger i Skotland og venter paa Ordre til Afgang. Vi er alle utaalmodige efter at komme af Sted. Nu har vi ventet paa Invasionen i to Aar, vi vil gerne have en Ende paa det, saa vi kan komme hjem. Vi ligger klar med 24 Timers Varsel. En skønne Dag bliver det sat ned til en halv

Time. Nu varer det ikke længe. Vi gaar alle og lurer. Vi bryder os ikke om at være blandt de første . . . »



- Der var flere end tømmermanden, der havde deres liv kært, men for så godt som alle danske søfarende i England var invasionen et spørgsmål om at få lov at være med.

I december 1943, da der var opstået tvivl om V-artiklerne (nærmere omtalt i det følgende), skrev en læser til de sammensluttede danske sømandsforeningers blad »Kurer« i Newcastle:

»Vi danskere har vel lige saa meget ret til at være med til invasionen som nogen andre. Vores land er jo da et af dem, der skal befries.«

Han kunne have tilføjet, at lige siden sommeren 1940, da England var hårdest trængt, havde han og hans kammerater deltaget i kampen på havene som allierede af gavn i enhver henseende, kun ikke af navn.

Kystskibene

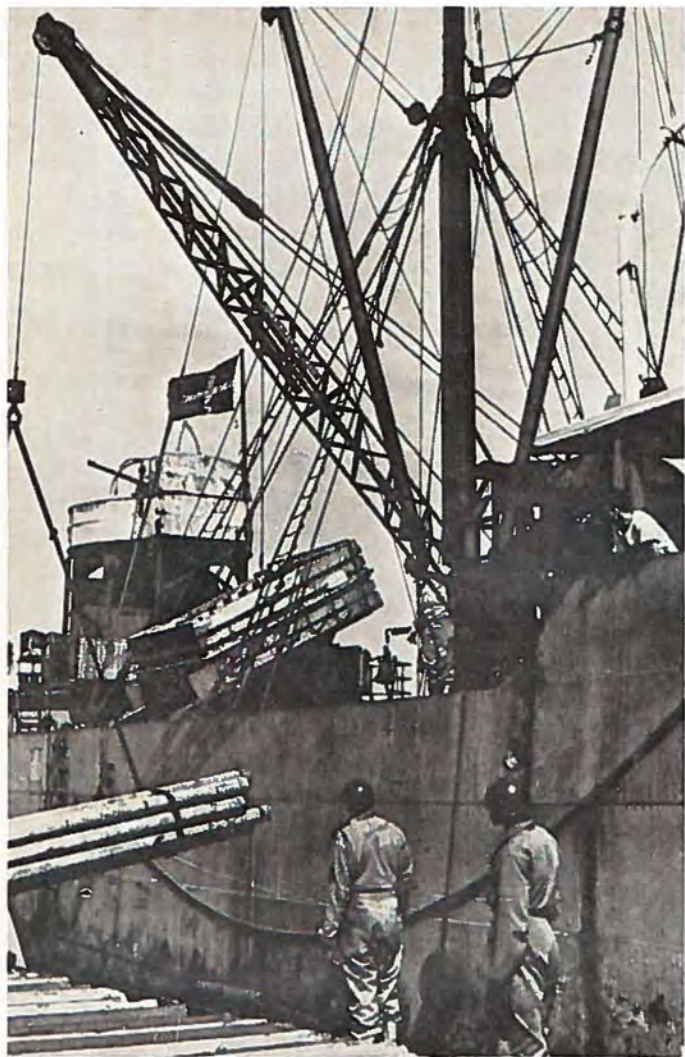
En væsentlig del af den tonnage, som bragte soldater og forsyninger over Kanalen fra England til Normandiet, bestod af små skibe, der normalt var beskæftiget i kystfarten mellem havnene på de Britiske Øer. Disse coasters kunne udlosses tættere på land end store skibe, så der ikke var brug for så mange fartøjer til at færgе deres last ind til kysten, og både i England og Normandiet kunne de anløbe mange små havne, som større skibe ikke kunne gå ind i. Under planlægningen af Overlord havde man overvejet muligheden af at lade dem sejle helt ind til stranden under flod, så de stod næsten tørt og kunne

losses ved ebbe og så atter flød ud med tidevandet. Det blev på forhånd anset for at være en fremgangs-måde, der var både for langsom og for farlig, og som derfor kun skulle anvendes af få skibe, hvis det var tvungende nødvendigt. Den viste sig imidlertid hurtigt at være aktuel, og allerede fra andendagen, D+1, blev den meget benyttet. De »strandede« skibe blev et karakteristisk indslag i billedet af invasionskysten.

Danske kystskibe

Når et forholdsvis stort antal danske søfolk og handelsskibe kom til at gøre tjeneste under operation Overlord skyldtes det, at en betydelig del af den danske udeflåde, ligesom i de foregående år, sejlede i britisk kystfart, mange også i farten på Island. Målt i antal skibe drejede det sig om mere end en tredjedel af udeflåden under engelsk administration, pr. 6. juni 1944 omkring 35 dampere. På dette tidspunkt var 27 gået tabt siden sommeren 1940, hvorved 130 danske og omkring 100 udenlandske søfolk havde mistet livet.

De fleste af de 35 veteraner havde før den 9. april været kul- og levnedsmiddelbåde i Nordsøfart mellem Danmark og Storbritannien; ved besættelsen blev de beslaglagt og snart efter indsat på kysten og i fragten af fisk fra Island, hovedsagelig bemanded med deres danske besætninger, administreret af engelske rederier i Newcastle, Hull, London og andre havne.



S/S AVANCE, 1582 brt., bygget 1920
Olierør losses på Normandiets kyst.

23 af dem kom nu under den store invasion til at deltage i transporterne af soldater og forsyninger til Frankrig og senere Belgien, Holland og Nordtyskland som »Overlord Store Coasters«. Det var små gamle dampere, gennemsnitlig med godt 20 mand ombord, foruden et antal britiske kanonerer. De var på 1450 brt. i gennemsnit og af alder knapt 30 år. Alle havde danske kaptajner og overvejende danske officerer og menige besætningsmedlemmer.

En lille flåde på 7 af disse skibe: AARØ, AVANCE, FANØ, FYLLA, SKJOLD, SØBORG og TOMSK afsejlede fra Swansea ved Bristolkanalen nogle dage før D-dag, gik i løbet af natten 6.-7. juni langs Englands sydkyst og ankom til det amerikanske brohovede »Omaha Beach« om morgenen den 7. Yderligere en halv snes af de danske kystskibe var med i den første angrebsbølge (GUDRUN MÆRSK er medregnet, se nedenfor); de øvrige blev sendt af sted i løbet af de næste uger.

Den samlede tonnage i britisk kystfart omfattede henimod tusind skibe; heraf blev de 420 (på gennemsnitligt 1100 brt.) indsat i indledningsfasen af Overlord. 17 danske skibe udgjorde således 4 % i antal, godt 5 % i tonnage af denne del af invasionsflåden.

Større skibe

Til coasterne kom som deltagere i invasionen flere hundrede større handelsskibe, og blandt dem en gruppe danske: dels to »replacementships«, erstatninger for udeflådens tab, overladt til danske besætninger: de seriebyggede fartøjer EMPIRE BEATRICE

(britisk) og FORT ST CROIX (canadisk, men administreret af Ø.K.s datterselskab United Baltic Corporation, London). De havde begge transportere til Normandiet inden for de første døgn. Dernæst 3 moderne motorskibe, BORNHOLM, som tidligere havde ligget i atlantisk fart, TUREBY, som kom fra lange rejser på Atlanten, Indiske Ocean og Middelhavet, og GUDRUN MÆRSK, der egentlig på dette tidspunkt var rekvireret som Overlord Store Coaster, men som tidligere havde haft rejser til Amerika, og iøvrigt i lange tidsrum havde været forsyningskib for den britiske flåde og i denne egenskab deltaget i en landgangsoperation på Lofoten, i 1941, invasionen i Nordafrika i 1942 og på Sicilien i 1943. Her var søfolk ombord, som havde nyttige erfaringer. BORNHOLM og GUDRUN MÆRSK var med i Overlord fra de første dage; TUREBY blev sat ind i august 1944. - Endelig bragte to af de danske skibe, som var beslaglagt i USA og sejlede under Panama-flag, NORDPOL og NORDVEST, forsyninger fra Amerika til Normandiet.

Den samlede flåde

Invasionsflåden var den største armada, verden nogensinde har set: 1200 krigsskibe og eskorteskibe, 4100 landgangsbåde, 860 transportskibe (handelskibe), og et stort antal slæbebåde og andre mindre fartøjer, ialt omkring 7000 enheder.

De danske søfolks nærmeste kolleger var nordmændene; der deltog knapt et halvt hundrede små norske dampere, gennemsnitlig 1200 brt., i første

fase af Overlord, dvs. ca. 10 % i antal og 11 % i tonnage af de deltagende coasters. Hertil kom et betydeligt antal større norske skibe. Nordmændenes blad i Storbritannien, »Norsk Tidend«, havde en korrespondent med til Normandiet. Han iagttog mange norske skibe:

»Båtene våre er faktisk i majoritet blant lasteskipene på denne strandsektoren. ... Jeg ser Danebrog vaie på to skip her på stranden. Det virker som et varmt håndtrykk, en bror- og vennehilsen. Danebrog og Norges flagg.«

Adskillige *danske* søfarende var forhyret på norske både, og flere under andre fremmede flag. Til de godt 500, der deltog i invasionen på egne skibe, kom da formodentlig et par hundrede på andre landes skibe.

De søfarende

Søfolkene ombord på de handelsflåder, som sejlede for de allierede, havde i alle henseender civil status, skønt deres tjeneste ofte medførte fjendtlige angreb og i mange tilfælde åben kamp, hvorved den blev ligeså farefuld som enhver militærtjeneste. Og i modsætning til frivillige, der melder sig til de væbnede styrker efter et valg truffet en gang for alle, blev handelsflådens folk gang på gang stillet over for muligheden af at træffe en beslutning på ny. For danske søfolk var situationen særlig usædvanlig og vanskelig, fordi de ikke blot var hjemløse, men også stod uden nogen national myndighed at holde sig til. Si-

den december 1943 sejlede ex-danske skibe, som var beslaglagt i Storbritannien, under dansk flag, men udeflåden og dens folk blev ikke formelt anerkendt som allierede.

Skibenes administration

Skibene blev normalt bestyret af private rederier; der var imidlertid særlige transporter af tropper og militære forsyninger, som var underlagt militær myndighed: Sea Transport Service. Her stod selskaberne stadig for bemanning, udrustning og forsyning af skibene, men de blev dirigeret af myndighederne, således at rederikontorerne var uden kontakt med dem under store dele af deres rejser. Mange danske skibe sejlede i årenes løb i Sea Transport; for de søfarende betød det ingen forskel.

Endelig var der de tilfælde, hvor handelsskibe deltog direkte i militære operationer; så blev de underlagt flåden. Det gjaldt som tidligere omtalt GUDRUN MÆRSK, hvis danske kaptajn og besætningsmedlemmer blev løst fra deres forpligtelser og derefter meldte sig frivilligt til den særlige tjeneste.

V-artiklerne

Under forberedelserne til den store invasion i Normandiet blev de handelsskibe, som skulle anvendes, overtaget af *Sea Transport Division of the Ministry of War Transport*, og de søfarende, som skulle bemande dem, blev opfordret til at underskrive de såkaldte V-artikler, hvorved de blev medlemmer af en særlig pulje, pool; deres kontrakter fik tilføjet visse

klausuler; af hvilke de vigtigste var, at de søfarende forpligtede sig til at fortsætte tjenesten ud over den løbende kontrakt, så længe det var nødvendigt i forbindelse med invasionen, at gøre tjeneste i et andet skib, hvis det var påkrævet, eventuelt at deltage i ladning, losning og bunkring af skibet - »We are seamen and soldiers and dockers too«, sagde de britiske søfolk - kort sagt gøre alt, hvad der blev forlangt under gennemførelsen af Overlord. Til gengæld fik de en bonus, så længe de stod i V-poolen.

Man måtte også regne med, at der kunne blive tale om alvorlige tab blandt de søfolk, som tog del i operationen. I et brev 10 år senere skriver kaptajn Chr. Strøh, AARØ, om de sidste instrukser på selve D-dagen:

»Vi var 7 Førere til Konference i Swansea inden Afsejlingen; efter at vi havde faaet indprentet, at vi havde Pligter og Rettigheder som alle andre, der tilhørte The Royal Navy, maatte vi være klar over, at vi ikke alle kunde forvente at komme tilbage igen, den var jo lidt haard at sluge . . .«

Søfolkenes holdning til V-artiklerne

I slutningen af 1943 blev indholdet af V-artiklerne kendt blandt de danske i sømandspoolen i Newcastle. Der opstod forskellige misforståelser; den læser af »Kurer«, som er citeret i indledningen, troede, at opfordringen kun gjaldt for englændere. Andre savnede nærmere kendskab til betingelserne og mente,

**CALL TO MASTERS, OFFICERS AND MEN OF THE
MERCHANT NAVY**

**MASS INVASION OF THE CONTINENT—THE MERCHANT
NAVY'S PART**

“ We never call on them in vain and we are confident that they will continue to play their part in carrying our men and their equipment and munitions to any place that may be required and under whatever conditions may exist at the time.”

1. These were the words in which the Prime Minister, when reviewing the war situation in the House of Commons on September 21st, paid his tribute to the Merchant Navy, and expressed his confidence in their readiness to play their part in the liberation of the Continent.

2. To ensure the maximum response to the Prime Minister's call, the representatives of the Owners, Officers and Men met and agreed upon a special N.M.B. clause for insertion in all Articles at the time of opening, which embodies a voluntary undertaking to continue in the service of the ship if it is required to take part in the mass invasion of the Continent or to transfer to or join any other ship required for that purpose. This clause has been approved by the Minister of War Transport and the undertaking which it embodies is not only an undertaking to the Master or Owners but also an undertaking to the Minister, which continues in force until the end of hostilities even though the Articles may have been terminated.

3. There is no doubt that the Merchant Navy will respond in a body to the Prime Minister's call and regard this service as being part of their wartime duty. But it is important to know in advance that every officer and man will be prepared, if called upon, to take part in the mass invasion of the Continent when the time comes.

4. *Summary of National Maritime Board Clause.*—The Superintendent of any Mercantile Marine Office, officials of Reserve Pool Offices, and representatives of the Officers' and Men's Societies will explain the clause, but in brief it provides as follows :—

(a) *The clause operates only for a period, expected to be relatively short, during which the vessel is declared by the Minister of War Transport to be required in connection with the mass invasion of the Continent. At all other times the usual conditions apply.*

(b) *If the ship's Articles would ordinarily expire during such a period they will be extended to the end of the period.*

(c) *Any leave due at the commencement of the period will be deferred and taken at the end.*

(d) The officers and men undertake, if called upon to do so, to transfer to or to join any other ship required in connection with the operation.

(e) During the period they may be required to undertake duties in connection with the loading, unloading or bunkering of the ship.

(f) (i) During the period the normal rates of pay as shown in Articles will continue.

(ii) Free food will be provided.

(iii) A consolidated payment will be made of £1 10s. per week for officers and £1 for ratings, in lieu of N.M.B. provisions relating to hours of duty for ratings or special leave for officers, which will be suspended for the period in question. This suspension will apply to the North East Coast Watch Aboard Watch Ashore Agreement.

5. During the period a reserve will be held available at selected ports. Those in the reserve will receive the same remuneration as those on board ship, including war risk money and consolidated payment. They will also be provided with free food and accommodation.

6. In the case of shipwreck or war injury during the period, officers and men will be entitled to shipwreck leave under the terms of Ministry of War Transport Notice No. M. 246, except that for this purpose the whole period will be regarded as one engagement and therefore only one period of shipwreck leave would be given at the end of the period.

7. To overcome any difficulties in sending money home during the period special arrangements will be available to ensure the continuous payment of weekly allotments.

8. Masters, Officers and Men, when accepting the new clause at the time of engagement, will have their Identity Cards endorsed "V". The same endorsement will be put on the cards of any officers and men who call at a Mercantile Marine Office while ashore between voyages, on leave, attached to the Reserve Pool, etc., to express their willingness to play their part in the operation if called upon.

9. There are thus three ways in which officers and men can answer the Prime Minister's call :—

(a) *New Articles.*—Whenever new Articles are opened in the United Kingdom the Special Clause will be included.

(b) *Current Articles.*—The Master may at any time arrange for the crew to attend at a Mercantile Marine Office and have the Clause inserted in the Articles.

(c) *Individual Applications.*—At any time a seaman may take his Identity Card for endorsement to a Mercantile Marine Office Superintendent and give his undertaking.

at de uden videre ville kunne flyttes til andre skibe. Der var også folk, som spurgte, hvorfor der nu pludselig skulle en særlig skriftlig forpligtelse til, det var, som om man ikke regnede det, de hidtil havde præsteret, for noget. Endelig var der en lille gruppe, som modarbejdede Sømandsforbundets politik og stillede sig negativt over for alle nye aftaler med myndigheder og redere.

Iøvrigt hørte man ifølge *Times* også om betænkeligheder blandt britiske og allierede søfarende; der var folk på engelske skibe, der reagerede ligesom nogle af danskerne og fandt, at det var en fornærmelse at spørge dem. - I sidste ende var det dog øjensynligt meget få danske, der vægrede sig ved at underskrive V-artiklerne. Da Forbundet skulle bruge folk til 4 V-skibe, fandt de dem hurtigt, hvorimod man samtidig ikke kunne skaffe mandskab til 2 skibe, som ikke skulle med i invasionen.

Skibene klargøres

Det var nødvendigt, men ikke særligt hensigtsmæssigt, at anvende almindelige handelsskibe til transport af mange slags militært udstyr; især var tanks og køretøjer meget vanskelige at tøjre, så de ikke rev sig løs og lavede ravage ombord, og de skulle gerne forlade skibene i fuldt køreklar stand.

De bestyrende rederier sørgede for, at skibene blev udrustet til den særlige tjeneste under invasionen. Nogle kom til grundigt eftersyn i dok. Særlige instruktører trænede mandskaberne i at tage del i lastning og losning på åben kyst; skibene skulle lastes

taktisk, dvs. med mange forskellige slags forsyninger, svarende til troppernes behov under kamp i brohovederne. I alle havne i det sydlige England var der oprettet kontorer, bemanded med britiske shippingfolk, hvorfra skibenes lastning, reparationer, bunkring m. v. blev administreret.

AARØ lå i Newport midt i maj, da det blev overtaget til *Overlord Store Coaster*. Master, lossebomme og andet grej blev forstærket eller fornyet og armeringen kraftigt styrket; der kom flere kanoner fra den britiske flåde ombord, så der nu var ialt 10.

I månederne forud for D-dag blev en del invasionskibe, blandt dem LILLEAA, SØBORG og VALBORG benyttet som øvelsesskibe af engelske og amerikanske styrker.

Vejrforholdene

Vejrliget over Kanalen medførte store vanskeligheder for *Overlord*-operationen. Først måtte selve angrebet udsættes et døgn på grund af storm, med alle de problemer, det medførte for skibe, som skulle have deres forsyninger suppleret op; dernæst fortsatte det hårde vejr, så soldaterne blev søsyge undervejs, og udlosningen ved Normandiets kyst meget vanskelig. Den 19. juni, D+13, rejste der sig en stærk nordlig storm, som tvang de skibe der var i pendulfart over Kanalen helt i stå i 4 døgn og beskadigede mange af dem på ankerpladserne.

De første overfarer

s/s AARØ var af alfabetiske årsager invasionsflådens skib no. 1. Kaptajn Strøh beretter, at der var et

særligt navnebræt, som lød »Skib No I D.2«. AARØ var med i den lille flåde på 7 danske skibe, som afsejlede fra Swansea:

»Vi landede derovre sammen med s/s Avance Morgenen Kl. 7 efter D.Dagen«.

1. styrmand Lars Peter Hansen rapporterede i november 1945:

»6. Juni Kl. 5 om Morgenen hørtes i Radioen, at Invasionen var begyndt, og alle Soldater fik deres Ordre, samt Landkort over de Strækninger, de skulde forcere.

7. Juni Kl. 6 ankom vi til *Omaha*. »Aarø« blev af amerikanske Patruljebaade ledet ind til *Omaha*, hvor Losningen af Soldater (188) og pansrede Automobiler begyndtes paa store Pontoner, byggede for samme Formaal. 4 Timer efter Losningens Begyndelse var alle Soldater, Biler og Kanoner lossede.

De første 3 Nætter var der ustandselig Luftangreb . . .«

LILIAN afsejlede på D-dagen fra Bristol og bragte på denne og de næste 7 rejser ifølge kaptajn Folmer Clausen mellem 15.000 og 20.000 tons ammunition til kontinentet. - MARX sejlede ifølge kaptajn J. F. Kristoffersen fra Bristol Kanalen med en last ammunition. Kom til invasionskysten en uges tid efter D-dag og løb op på stranden i brohovedet *Omaha Beach* og udlossede.

Tømmermandens beretning

Tømmermand Ungers tidligere gengivne dagbogsberetning fra FORT ST CROIX fortsatte:

»Saa endelig oprinder Dagen, vi hører i Radioen, Invasionen er begyndt. Hele Dagen er der Presse i Radioen. Vi faar Besked, vi hører til anden Sektion og skal afgaa Dagen efter. Vi har 500 Soldater ombord med Kanoner, Tanks, Biler og alt Tilbehør og sejler Onsdag Morgen, og ved 11-Tiden er vi ved Dover. Alle Mand er paa Dækket, vi holder Øvelse med Livbaaden. Som vi er godt igang, hører vi Alarmklokkerne. Vi tror, det er Afblæsning, men et Par voldsomme Eksplosioner fortæller, det er alvor. Det er Tyskernes langtrækkende Kanoner, der sender os en Hilsen. Vi faar 2 Skud styrbord og 3 paa Bagbords Side, dog uden at ramme os. Jeg smider mig ned paa Dørken blandt Soldaterne, da Granatstumper og Vand regner ned over skibet. Da vi har ligget lidt, løfter jeg Hovedet for at se, om der kommer mere, men faar et Dunk i Hovedet af den Soldat der ligger bag mig. Han bruger en farlig Mund, jeg skal blive liggende. Efter nogen Stunds Forløb bliver der blæst af, og vi naar Franskekysten uden flere Oplevelser, den 8. Juni ud for Caen. Saa langt Øjet rækker er der fuldt op af Skibe, her skal være ca. 5000 ialt. En Mængde er Krigsskibe, som ustandselig skyder ind over Land. Tyskerne var her ca. 5 engelske Mil væk. Ellers saa Landet saa hyggeligt ud med

Skov og Marker. Hvorfra vi laa, kunde vi se to Smaabyer med Kirketaarne rage op. Det saa helt hjemligt ud, man fik Lyst til at gaa en Tur i land, alt var saa fredeligt at se til. Ved Middagstid kommer en Baad paa Siden af os med en Officer, der vil paaskynde Losningen, da Tyskerne er brudt igennem og Engelskmændene mangler hvad vi har ombord. Blandt de Soldater, der hører det er der en Del der udbryder: bare de vilde jage os helt ud, saa vi kan komme hjem igen, nu har dette vareet i 4 Aar, det kan være nok for os. Om Eftermiddagen og Natten har vi Alarm ustandseligt. Vi faar ikke megen Søvn, vi maa op hvert Øjeblik. Tyske Maskiner hører vi stadig i Luften, og der er meget Skyderi, men vi ser ikke noget til Fjenden, vi ligger dækket af Røg hele Tiden. Næste Morgen er vi udlosset igen og gaar straks til England igen . . .«

Losningen

Som nævnt løb MARX helt ind til stranden ved højvande; kaptajn Kristoffersen har skildret fremgangsmåden:

»med agterenden ind mod land lod vi ankrene gå og ved hjælp af en trosse, der fra agterenden blev ført i land, blev skibet trukket på grund og kom derved til at stå næsten tørt ved lavvande. . . . Da skibet var losset, kunne det ved højvande ved hjælp af sine ankre selv hale sig ud på dybt vand igen og straks sætte kursen mod England efter en ny ladning.«



S/S TOMSK, 1229 brt., bygget 1911.
Gråmalet og armeret. Sat på grund på Normandiets kyst.

Denne losningsmetode begyndte man at anvende i den britiske sektor den 7. juni, da vejret var hårdt, og skibene ikke kunne finde beskyttelse til søs. I den følgende tid blev en mængde små skibe losset på denne måde i hele invasionsområdet; for søfolkene var det, for at sige det mildt, et usædvanligt syn at se de mange skibe stå strandet langt på den gale side af havstokken.

I andre tilfælde anvendte man amfibiekøretøjer, som skildret af redaktøren af de Frie Danskes blad i Storbritannien »*Frit Danmark*«, Emil Blytgen-Pedersen, som flere gange besøgte invasionskysten, idet han rejste over med danske og norske skibe:

»... naar det er lykkedes, skyldes det blandt andet det fantastiske Transportmiddel, der kaldes en »Duck« eller en And. Det vrimler med disse »Ænder« overalt mellem Skibene, der losser fra Ankerpladsen. Fra Strandbredden ruller Anden ud i Vandet som en Bil paa Hjul, men saa snart den er i vandet, skifter den Gear, en Skrue sættes i Gang, og det gaar for fuld Fart ud mod Skibet, den er med til at losse. Fuldt lastet - med en Last paa 5-6 Tons - gaar »Anden« med Skum efter Skruen mod Land, ryster Vandet af sig og fortsætter uden at standse sin Vej paa Stranden til en Omladestation, hvor en Kran løfter Lasten over paa en Lastvogn, der snart snor sig over Klinten og Skraaninger ind i Landet, hvor en gul Støvskey viser Ruten.«

Korrespondenten kastede også blikket ud over havet:

»Helt oppe paa Klintens Top ser jeg et af Krigstidens største Panoramaer. Saa langt Øjet rækker kan jeg se Skibe. Skibe ligger ankret op Side om Side, saa det bliver til en Skov af Master, og over dem duver de sølvglinsende Balloner, der er fulgt med paa hele Konvojrejsen som trofaste Følgesvende. Skibe kommer og gaar og i Horisonten, til højre og venstre ser jeg en række Skibssilhuetter med Skorstensrøgen efter sig.«

s/s *EMPIRE BEATRICE's* overfart

I »Kurer« berettede en sømand om *EMPIRE BEA-*

TRICE's overfart og udlosning; han var en kyndig og god iagttager:

»Vi laa i en sydengelsk havn og lastede tanks, biler, »jeeps« o.s.v. og med dem kom 500 britiske soldater ombord . . . Og da vi tidligt om morgenen den 6. juni gik ud af havn, var vi klar over, at der var noget i gære. Det var dog ikke før efter at skipperen havde været i land længere nede paa kysten senere paa formiddagen, at vi fik vore stille formodninger bekræftet. Mellem ordrene, som han kom tilbage med, var ogsaa general Eisenhowers dagsbefaling, der blev ud-delt til hver mand ombord.

Og saa startede vi forventningsfulde ud i kon-voj. Det var alle store skibe som vort eget. Vi nærmede os Dover, rundede Dover, og saa skete der noget: Alarmklokkerne kimedede - Action Stations! Vi saa lidt forbløffede paa hinanden. Alle-rede? Saa sprang vi af sted til vore respektive pladser . . . det var bare øvelser! Først ved skyt-set, saa brandmanøvre og endelig baadmanøvre. Men bedst som vi stod der og blev checket op af styrmanden, begyndte det at regne med grana-ter omkring os, endskønt vi ingen skud hørte. Tilbage til Action Stations, lød ordren, og denne gang var det alvor. Men vi kunde intet udrette, for det var tyskernes langhalsede Kanoner i Ca-lais, der havde travlt. Men beskydningen var ganske planløs og uden virkning. Ikke et skib blev ramt.

Dækket af røgtæpper, der blev udlagt af M.T.B.'er, destroyere og flyvemaskiner, saavel- som af handelsskibene selv, fortsatte vi saa sej- ladsen i ro og fred. Senere paa dagen gik lodsen i land, og med ham de sidste breve, ønsker og hilsner til den frie verden. Saa laa vi i spænding og sejlede frem og tilbage resten af dagen, indtil mørkets frembrud. Da blev kursen sat for Nor- mandiet.

Jeg tror ikke mange af os sov den nat. Der skete ikke noget. Vi saa ingen fjendtlige fartøjer - hverken flyvemaskiner, E-baade eller U-baade. Men det var en af den slags nætter, hvor man ikke sover.

Næste morgen ved 11-tiden mødte der os et syn, som lettede sindene og fortalte om, hvor glimrende planerne for invasionen maatte have været tilrettelagt og at alt var gaaet vel. - Der var invasionspramme, handelsskibe, krigsskibe og smaafartøjer af alle typer. Et utal af dem! Og hundredevis af spærreballoner svajede fra kab- lerne, der ledte op fra skibene i bugten eller fra land.

Mange af os havde uden tvivl ventet at finde en kyst i kaos med sønderskudte skibe, ødelagte pramme og bestrøet med lig. Ikke mindst havde vi i vort stille sind belavet os paa at blive mødt af en djævelsk beskydning fra en delvis tysk besat kyst. I stedet for fandt vi, at de allierede flaadestyrker, der var de første paa stedet, fak- tisk havde fejlet kysten ren og bragt de fjendtlige kystbatterier til tavshed. Landsættelse af tropper

og forsyninger gik for sig med fatning og under vel organiserede former.

Derfor varede det heller ikke længe før vi var i fuldt sving. Da vi havde faaet anvist vores position og kastet anker begyndte udlosningsarbejdet omgaaende. Først blev de fire amfibiefartøjer (»ænderne«), som stod ved 2- og 4 lugen, sat paa vandet og tøffede af. Saa kom der invasionspramme op langs siden og udlosningen tog fart. Ingeniørtropper var blevet udset til dette arbejde med hjælp og vejledning fra skibets officerer og mandskab. Arbejdet blev udført med hurtighed og præcision. I løbet af de 30 timer udlosningen varede var skibets besætning praktisk taget paa benene ud i et køre. Dels for at bemane antiluftskytset sammen med skibets kanonerer og dels for at assistere ingeniørtropperne med smøring og eftersyn af spil, kabler, bomme o.s.v.

Tyskerne kom til stadighed over for at hilse paa os i deres flyvemaskiner. De forsøgte af alle kræfter - og det var ikke mange - at desorganisere landsættelserne.

... næste aften ... kom en større formation af tyske flyvemaskiner og bombede løs. Inde paa kysten fik de lavet nogle temmelig store brande. Men de fik sandelig svar paa tiltale. Antiluftskytset i land og ombord i krigs- og handelsskibene i bugten spyede formelig ild. I en times tid var der et fyrværkeri værre end naar London aabner for sine store batterier. Maskingeværer, A A.-kanoner og let artilleri var i virksomhed.

Mindet om vort kære gamle Tivolis kulørte fyrværkeri blegnede. Og her og der drattede saa en tysk flyvemaskine ned i vandet eller inde paa land. Vi fik skyld for at have skudt en af dem ned, men hvor vidt det passede eller ikke, var vi ikke i stand til at faa bekræftet.

Midt i dette infernalske spektakkel laa saa ovenikøbet »Rodney« og »Nelson« og andre af de store krigsskibe og skød ind over land med deres mægtige kanoner med en styrke, der fik de omliggende fartøjer til at skælve i spanterne. Det var ikke fri for at begynde at blive lidt nervepirrende og trættende - vi fik jo ingen virkelig søvn.«

Beretningen om de danske sømænd på EMPIRE BEATRICE sluttede:

»Vi begyndte at føle, hvor betydningsfulde, vi faktisk var som et af de mange smaa led i det mægtige invasions-hjul, som idag kører hensynsløst fremad mod nazismens bødler, der nu ogsaa en skønne dag vil komme til at rømme vort eget besatte Danmark.«

Havne i Normandiet

Lige fra landgangens første fase opførte de allierede bølgebrydere (*Gooseberries*) ud for Normandiets kyst; man havde ogsaa planlagt to kunstige havne (*Mulberries*), hver paa størrelse med Dover havn, men stormen ødelagde den ene, og kun havnen ved Arro-

manches blev færdig. Efterhånden erobrede invasionshæren eksisterende havneanlæg i Cherbourg, Le Havre, Caen og Rouen, og disse såvel som Mulberry-havnen ud for Arromanches blev alle anløbet af danske skibe. LILIAN var den første damper, som kom til Rouen efter havnens genåbning. Alt var smadret op ad floden (Seine), fortæller en mand fra AVANCE, som senere anløb byen. 4 år tidligere, i juni 1940, havde netop LILIAN (kaptajn Folmer Clausen og en del af besætningen var ombord alle årene) sammen med mange andre danske skibe besejlet disse havne, da Frankrig brød sammen, under sprængninger, bombardementer og luftangreb; nogle af dem var også dengang med til at føre tropper over Kanalen. Nu gik det den rigtige vej.

m/s TUREBY og m/s BORNHOLM

TUREBY forlod Hull, lastet med krigsmateriel, på sin første invasionsrejse den 30. august. I konvoj til Southend, derfra videre i godt beskyttet konvoj til Arromanches red den første september. Kom ikke i gang med losningen før en uge senere, dels på den åbne kyst, dels i den interimistiske havn. Luftangreb. Afgang fra Arromanches i konvoj 26. september. I oktober ny rejse fra Hull til Arromanches. Derefter var TUREBY i Amerika efter militære forsyninger, som via britisk havn blev bragt til Antwerpen, ankomst 11. januar 1945. Kaptajn Lohse noterede:

»11 Dage i Havn. Under Opholdet faldt der mange V1 og V2 Bomber, gennemsnitlig 7 i timen. 4 af vore folk blev dræbt.«



M/S TUREBY, 4372 brt., bygget 1935.
Gråmalet og armeret. Fotograferet under krigen.

Adskillige andre danske skibe anløb Antwerpen. Muligvis i samme konvoj som TUREBY kom BORNHOLM, som blev alvorligt beskadiget under de frygtelige luftbombardementer og lå 2¹/₂ måned i dok uden bund og skrue, fortæller kaptajn Georg Hartman. Senere igen kom danske skibe til andre af de store havne som Bremerhafen.

Skibenes fragt

Foruden flere tusinde soldater, som ofte havde deres kvarter i telte på lugerne, bragte dansk-bemandede skibe krigsmateriel som tanks, biler, kanoner og reservedele, ammunition, fødevarer, benzin (GUDRUN MÆRSK og LILLEAA blev specielt udstyret som petrol carriers) og kul til kontinentet. s/s ALF

skal have haft en særlig last: 450 mil. dollars såkaldte invasion money til invasionsstyrkernes forbrug i Frankrig.

»Overlord«s tonnagebehov

Ikke mindst på grund af vejret blev behovet for tonnage betydeligt større end anslået i operationsplanerne. Endnu i december 1944 sejlede $1\frac{1}{2}$ mil. tons skibe i Overlord tjeneste. Udnyttelsen af den under-søiske pipe-line »Pluto« blev forsinket, så man måtte anvende tørlastskibe til transport af brændstof - som de to lige nævnte danske.

Omkring 1. september blev de to første dampere givet tilbage til de bestyrende rederier, og efterhånden blev flere trukket ud af den særlige tjeneste. I sommeren 1945 lå stadig MARX, AVANCE og LI-LIAN i fart på kontinentet for Sea Transport.

Tyske angreb

Vejret var de allieredes værste fjende under operation Overlord; stormen tilføjede transportflåden større tab end tyskerne, som dog angreb dag og nat med de våben, de havde til rådighed. I de første døgn var skibene udsat for fjendtlig beskydning og især for luftbombardementer, som omtalt flere gange i de beretninger, som er gengivet ovenfor. Styrmand Hansens rapport fra AARØ fortsætter:

»De første 3 Nætter var der ustandselig Luftangreb, og Mandskab og de engelske gunners skød saa snart nogen Flyver kom inden for Skudvidde, samtidig med at den store engelske

Flaade bombarderede Cherbourg. Ingen om Bord i S/S »Aarø« blev saaret. Paa S/S »Avance« af Korsør, som kun laa en Kabellængde fra »Aarø«, var der derimod 5 amerikanske Soldater saarede af Granatsplinter. Om Bord i »Avance« formodede de, at »Aarø« var gået ned, da mange tyske Bomber eksploderede i Nærheden af Skibet, saaledes at hele Agterenden blev løftet op af Vandet. Kanonererne var i virksomhed de første 3 Nætter hele Tiden, og mange Flyvere blev skudt ned.«

Også på EMPIRE BEATRICE (som nævnt) og på FANØ mente man, at man havde fået ram på angribende maskiner. - FYLLA fik skudt hele rigningen væk, men ingen kom noget til. Efterhånden fik de allierede det fulde luftherredømme, og fra senere rejser kunne de søfarende berette, at de aldrig så tyske fly.

Skader og tab

Der var fjendtlige ubåde i aktion på Kanalen og i flodmundingerne; torpederingen af et dansk skib omtales nedenfor. Desuden var der nedlagt eller udkastet et stort antal miner, men der findes ingen meddelelser om, at danske skibe skulle være løbet på nogen af dem. Derimod fik skibene mange større eller mindre skader under lastning og losning. Det lille VALBORG led havari i Southampton en af de første dage under invasionen, og LILLEAA overtog dets ammunitionslast. Det kom selv med en uge senere. Om forholdene på invasionskysten har en af kaptajnerne fortalt:

»Mit Skibs Bund lignede efterhaanden en Æbleskivepande med alle de Buler, den efterhånden fik.«

Senere kom V-1 og V-2 bomberne, som også forårsagede ødelæggelser og tab af menneskeliv på handelsskibene.

4 danske mistede livet kort efter D-dag på et britisk skib, og hertil kom de 4 fra BORNHOLM, som blev dræbt under V-bombeangreb i Antwerpen. Andre danske tab i mennesker er ikke kendt.

Den danske handelsflåde mistede 2 skibe under invasionen: AARØ forliste på sin 4. rejse til Normandiet, idet skibet drev på land og blev slået til vrug under en orkanagtig storm 6. oktober 1944. - NORDVEST, som kom fra USA, blev torpederet på Schelde-floden under vejs til Antwerpen 23. december 44; det lykkedes ikke at redde det værdifulde skib, men alle ombordværende slap med livet i behold.

De allieredes tab under »Overlord«-transporterne var forholdsvis meget små, beregnet til mindre end 1 %. Af de norske kystskibe blev 2 sænket med tabet af 3 britiske kanonerer; desuden havde nordmændene en stranding og en minesprængning, uden tab af menneskeliv, og disse 2 skibe blev senere bjærget.

Danske havnekaptajner og slæbebådsførere

Ved siden af de danske søfolk, der sejlede på egne skibe, og dem, der var forhyret under fremmed flag, kom en tredje gruppe deltagere i den store invasion: kaptajner, der gjorde tjeneste som havnemestre,

stevedores, på kysten; udlosningen af de hundreder af skibe var et led i kæden, lige så betydningsfuldt som selve søtransporten. Mange af disse folk var rekrutteret blandt ledige danske førere i Newcastle og i USA. Kaptajn Strøh nævner 3 mand, hvoraf de 2, som var indtrådt i *U.S. Army Transport Service*, fulgte med invasionshæren helt til Hamburg.

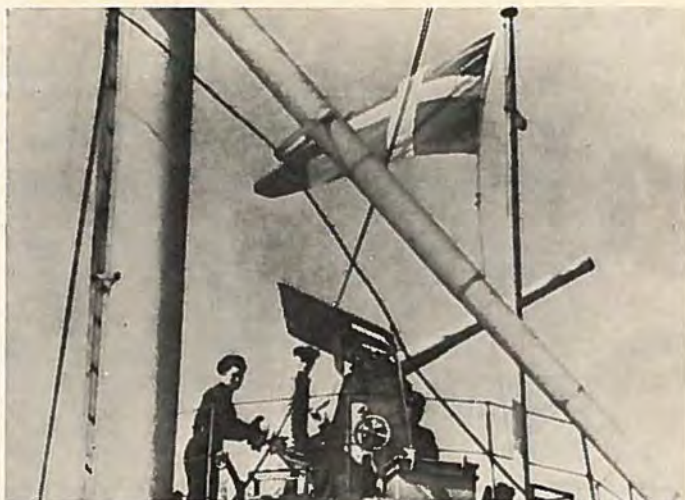
Andre danske søfolk sejlede med allierede slæbebåde. 1. styrmand C. J. Texel, som efter den 9. april 1940, da hans skib lå i New York, havde meldt sig til den amerikanske hær, var commodore for en konvoj på 37 store bugserbåde, som han førte fra Charleston, USA, til Southampton, hvorfra de blev sendt videre til invasionskysten.

Samspelet mellem ude- og hjemmefront

En måneds tid efter D-dag fik danske søfarende gode nyheder hjemmefra om *Folkestrejken i København* i begyndelsen af juli måned. Aviserne i de allierede lande og deres egne blade »*Kurer*« og »*Frit Danmark*« bragte reportager, billeder og begejstrede kommentarer: den københavnske befolkning havde vist sin modstandsvilje og tvunget tyskerne på tilbagetog. En af inspirationskilderne bag rejsningen havde netop været invasionen i Normandiet. Nu betød hjemmefrontens indsats opmuntring og prestige til alle ude-danske.

At være med . . .

»Mit store eventyr var Invasionen«, sagde matros Arne Schou i et avisinterview i 1945; kaptajn Olaf Scheving Christensen udtalte, at invasionen uden



Kanonarmering på dansk skib.

tvivl havde været den største oplevelse, han og hans folk havde haft, og mange andre, som fik lov at være med, ville underskrive dette. Stod man midt i begivenhederne, så det mere kompliceret ud:

»Det gaar stærkt, 2 Døgn efter er vi paa Vej igen, og vi slipper til Frankrig igen, uden at der sker noget . . . I løbet af 1 døgn er vi færdige, og det gaar atter mod England. Vi er glade for at komme til England igen. Vi er efterhaanden nogle mærkelige Skabninger. Naar vi er i England, vil vi til Frankrig, og naar vi er i Frankrig, vil vi til England. Vi bliver rastløse og kan ikke være nogen Steder. Der er 2 Mand, der mønstrer af, de tør ikke mere. For 3dje Gang til Frankrig . . .«

Det er igen tømmermand Georg Ungers dagbogsblade fra FORT ST CROIX; han mønstrede selv af efter den 13. rejse. Nerverne var en af de faktorer, som spillede en rolle under operation »Overlord«.

Britiske, allierede og danske

Som i den britiske kystfart og på Atlanten, på Stillehavet, det Indiske Ocean og Middelhavet gjorde danske søfolk i invasionsflåden deres indsats på lige fod med »rigtige« allierede. De følte, hvor betydningsfuld den fælles kamp var, men de kendte også til frygt og tvivl - som andre. Der var næppe nogen, der følte sig som helte.

Fra Ministry of War Transport udtalte man den højeste anerkendelse af deres indsats under den store invasion, og netop på grund af deres særstilling fik de en speciel omtale, da kong Georg VI talte i Parlamentet den 29. november 1944:

»My Navies . . . secured the safe passage of the vast invasion convoys for the assault on the shores of Western Europe and they continue to maintain the flow of supplies to my Armies as well as to ensure the safe and timely arrival of the food and material on which the life and work of the nation depends. This would not have been accomplished without the splendid bravery of our merchant seamen and those of the United Nations and Denmark.«

SKIBSLISTE

Små dampere fra kystfarten:

AARØ (Heimdal, København, nu Aln Steamship Co. Ltd., Newcastle)
 ALF (H. A. Christensen, København, nu W. A. Souter & Co. Ltd., Newcastle)
 AVANCE (Activ A/S, Korsør, nu Wm. Cory & Son, Ltd., London)
 BRYNHILD (D.F.D.S., København, nu Gibson, Rankin Line, Leith)
 FANØ (Baltic, A/S, København, nu W. A. Souter & Co. Ltd., Newcastle)



Antiluftskytz betjenes på dansk skib.

- FYLLA (Progress, København, nu J. T. Duncan & Co. Ltd., Cardiff)
 GRENAA (Hetland, A/S, København, nu Stone & Rofie, Ltd. Swansea)
 LILIAN (J. Lauritzen, København, nu J. T. Salvesen & Co., Ltd., Grangemouth)
 LILLEAA (Hetland, A/S, København, nu Dundee, Perth & London Shipping Co. Ltd., Dundee)
 MARIANNE II (Progress, København, nu Glen & Co. Ltd., Glasgow)
 MARX (Progress, København, nu R. S. Dalgliesh Ltd., Newcastle)
 SKAGEN (Uraco A/S, København, nu Atkinson & Prickett Ltd., Hull)
 SKJOLD (D.F.D.S., København, nu Ellerman's Wilson Line, Hull)
 SØBORG (Dannebrog A/S, København, nu The Claymore Shipping Co. Ltd., Cardiff)
 TOMSK (D.F.D.S., København, nu Richley, Halvorson & Cample, Newcastle)
 VALBORG (Progress, København, nu J. Hay & Sons, Ltd., Glasgow)
 HARALD (D.F.D.S., København, nu Stott, Mann & Co., Ltd., Newcastle)
 KIRSTEN MÆRSK (A. P. Møller, København, nu Constants Ltd., Cardiff)
 HARDICANUTE (tidl. KNUD, D.F.D.S., København, nu Chr. Salvesen & Co. Ltd., Leith)
 SKAANE (Dansk-Fransk, København, nu Wm. S. Scott & Co., Glasgow)
 THYRA II (D.F.D.S., København, nu Ellerman's Wilson Line, Hull)
 THYRA III (Progress, København, nu A. F. Henry & MacGregor Ltd., Leith)
 ULRIK HOLM (Progress, København, nu W. A. Souter & Co. Ltd., Newcastle)
- Større skibe:**
 BORNHOLM (Dansk-Fransk, København, nu T. Dunlop & Sons, Ltd., Glasgow)
 EMPIRE BEATRICE (David Alexander & Sons, Glasgow)
 FORT ST CROIX (United Baltic Corporation, London)
 GUDRUN MÆRSK (A. P. Møller, København, nu T. Dunlop & Sons Ltd., Glasgow)
 NORDPOL (Norden, København, nu Moore-McCormac Lines, New York)
 NORDVEST (Norden, København, nu Moore-McCormac Lines, New York)
 TUREBY (Motortramp, Stensby, nu Moss Hutchison Line, Liverpool)

NOTE:

De første 16 på skibslisten er de, der var med i den første fase af Overlord, hvortil kom GUDRUN MÆRSK. – Angivelse af skibenes danske og britiske (amerikanske) rederi er mere oplysende end deres henholdsvis registreringshavne.

Planlægningen og gennemførelsen af invasionen på det europæiske kontinent er skildret – fortrinsvis på grundlag af det britiske Admiraltets og Ministry of Transport's papirer – i C. B. A. Behrens: «Merchant Shipping and the Demands of War», 1955, C. I. Savage: «Inland Transport», 1957 (dækker også coasting) og S. W. Roskill: «The War at Sea», III, part II, 1961. Alle: Her Majesty's Stationery Office, London. Mange enkeltheder i denne artikel er hentet i disse officielle engelske fremstillinger. – Hertil kommer Birger Dannevig: «Skip og menn», 1968, som kortfattet behandler norske kystskibes andel i Overlord – lævrigt bygges overalt på oplysninger, som er dokumenteret andetsteds i mit manuskript til den danske handelsflådes historie 1940-45.

S helt samtidige øjenvidneberetninger, Aage Toft, Georg Unger, Blytgen-Pedersen, sømanden Kaj («Kurer») og kaptajn C. V. Lohse, er benyttet. Ungers dagbog er i virkeligheden en sammenhængende fremstilling gennem nogle måneder, skrevet efter hver rejse. Notaterne står med blyant på små papirstykker af forskellige størrelse, farve og kvalitet. De er næsten uden tegnsætning, og sproget er her tillempet almindelig retskrivning.

I et brev fra maskinmester J. H. Larsen, Danish M. N. Officers' Association, British Section, Newcastle, til kaptajn H. C. Røder af 9.9.1944 (Røders arkiv) læses, hvad man vidste i organisationerne i Newcastle om danske søfarendes andel i Overlord. Hertil kommer det citerede brev fra kaptajn Chr. Strøh, ex AARØ, til Røder 26.9.1954 (Røders arkiv) og en beretning af kaptajn J. F. Kristoffersen, ex MARX, i Årsskrift for 4. maj-kollegiet i Marstal, 1963-64. – Søfolkens holdning til V-artiklerne belyses i flere papirer i London Gesandtskabets arkiv.

Endelig kan mange enkeltheder hentes i avisinterviews fra slutningen af 1945 og begyndelsen af 1946 med hjemvendte søfarende af alle grader. Oplysningerne her er dog ofte meget upålidelige, og de bør almindeligvis ikke benyttes, uden at de kan kontrolleres ved hjælp af sikrere kilder.

SØVÆRNETS OFFICERSUDDANNELSE (Skoledelingen for Kadetter)

Af orlogskaptajn J. Ahlers

•Det må være målet for den praktiske uddannelse at kunne observere, at eleven selvstændigt kan udføre den i mål-angivelsen beskrevne terminaladfærd.
J. Ahlers 1974.

I orlogskaptajn N. M. M. Nielsens artikel blev den grundlæggende officersuddannelse (teoretisk del) beskrevet.

Formålet med denne artikel er at beskrive den praktiske uddannelse til søs, som foregår i Skoledelingen for Kadetter m. fl., samt at fremkomme med kommentarer, der belyser forskellene mellem den tidligere officersuddannelse og den nugældende.

Det forudsættes at uddannelsernes generelle formål og forløb er bekendt fra orlogskaptajn N. M. M. Nielsens artikel.

Til at varetage den praktiske uddannelse til søs anvendes Skoledelingen for Kadetter (SDK) der i 1974 bestod af:

- Minelæggeren FYEN
- Minestrygerne EGERNSUND og VILSUND
- Øvelseskutterne SVANEN og THYRA

SDK uddanner såvel kadetter af A-linien som B-linien.

SDK hejser kommando primo juni og stryger kommando medio oktober. Den del af kadetuddannelsen, som foregår udenfor denne periode, varetager FYEN.



Uddannelsen af officerer af A-linien, taktisk linie

Målet for den praktiske uddannelse er:

- at kadetterne kvalificerer sig til at kunne gøre tjeneste som vagtchefer under gang, til ankers, i havn og under alle forhold til og med 3. krigsvagtsgrad for så vidt angår navigation og sømandskab.

For at nå dette mål gennemgår en student følgende praktiske uddannelse. Fig. 1.

Sammenholdt med tidligere uddannelser, er der følgende ændringer, som er bemærkelsesværdige:

- Målet for uddannelsen.
- Den tidsmæssige fordeling af uddannelsen.
- Fordelingen af kadetterne i enhederne.

Målet for uddannelsen

Målet i sig selv er ikke væsentligt anderledes end det hidtil har været, men kriteriet for målopnåelsen har gennemgået en udvikling, som bringer målet og den faktiske anvendelse af den nyudnævnte søofficer nærmere til hinanden end tidligere.

Kriteriet for at bestå den praktiske uddannelse er ikke en række karakterer i forskellige fag over et vist niveau, men derimod et bestået eller et ikke bestået plus en bedømmelse på bedømmelsesskema for »officerer af linien«. Bedømmelsen bestået / ikke bestået afgives af skoledelingschefen til Søværnets Officersskole (SOS) og indebærer kort om skibscheferne finder kadetterne egnet til at gå selvstændig vagt på broen under de i målet angivne forhold. Dette i forbindelse med SOS's angivne retningslinier for eksaminer og prøver, hvor en kadet efter eget ønske kan aflægge eksaminer på et tidligere tidspunkt end det i planen anførte, har medført, at når kadetten har kvalificeret sig som vagtchef og den enkelte skibschef i øvrigt finder ham kvalificeret, da går kadetten selvstændig vagt på broen. Erfaringen i SDK viser, at dette forhold har fået en meget positiv indflydelse på kadetternes vilje til at arbejde hen mod kvalifikationen, endvidere at der på et tidligt tidspunkt observeres et højere ansvars- og modenhedsniveau.

Den tidsmæssige fordeling af uddannelsen

Som det ses af Fig. 1. er vægten af den praktiske uddannelse lagt således, at kadetterne får længst mulig tid til søs på det tidspunkt, hvor de teoretiske

UDDANNELSEN TIL SØS AF OFFICERER AF A-LINIEN, TARTISK LINIE.

TIDSPUNKT	VARIGHED	KLASSE BETEGNELSE	TJENESTE OMBORD I	TJENESTE SOM	DELMÅL FOR DEN ENKELTE PERIODE
1. år SEP- JAN	4 mdr.	Sergentelev (SGEL)	SDK- enheder	Menig	MENIGUDDANNELSE - TILVÆNNING TIL SKIB OG SØ - UDDANNELSE I FARTCJSTJENESTE - KOMMUNIKATION - MASKINLÆRE - NAVIGATION - SØMANDSKAB - H.M.
2. år JUN- OKT	4 mdr.	Sergent SC (SGSØ) (Axyz)	FYEN og øvelses- kutter	Vagtassistent	FRAKTISK BEFALINGSMANDSTJENESTE - ORIENTERING OM DIVISIONERNES ARBEJDE - ØVELSE I PRAKTISK NAVIGATION OG SØMANDSKAB
3. år JUN- JUL	1½ mdr.	1Ax	FYEN	Bestikstyrmand	KADETTERNE INTRODUCERES UNDER SKOLEMÆSSIGE FORHOLD TIL VAGTCHEFSTJENESTE - NAVIGATION OG SØMANDSKAB
TEORETISK STYRMANDSEKSAMEN BESTÅS PÅ SOS					
4. år JUN- JUL	1½ mdr.	2Ax1	Ministry- ger SUND-kl.	Kadetvagtchef	AT KADETTERNE KAN FORESTÅ SKIBETS NAVIGATION OG SIKKE MANØVRERING UNDER UKOMPLICEREDE FORHOLD
TEORETISK SKIBSFØREREKSAMEN BESTÅS PÅ SOS					
5. år JAN- OKT	9 mdr.	2Ax2	FYEN Inspektionseskib Operativ enhed FYEN SUND-kl. øvelseskutter		SÆTRÆNING TIL VAGTCHEF RUTINE I VAGTCHEFSTJENESTE UNDER UKOMPLICEREDE FORHOLD RUTINE I VAGTCHEFSTJENESTE UNDER OPERATIVE FORHOLD KVALIFIKATION SOM VAGTCHEF I HENHOLD TIL MÅL FOR PRAKTISK UDDANNELSE VAGTCHEF OG 3. KOMMANDERENDE VAGTCHEF OG NÆSTKOMMANDERENDE

FIG. 1.

kvalifikationer er tilstede for, at kadetterne kan øve sig i de færdigheder, som målet angiver. Denne fordeling er blandt andet også medvirkende til at fremme de under forrige afsnit beskrevne fordele.

Fordelingen af kadetter i enhederne

Ved fordelingen af kadetterne er der taget hensyn til, at kadetterne så tidligt som muligt får lejlighed til, direkte under vagtchefens vejledning, at øve det teoretiske stof (styrmandseksamen - skibsførereksamen) eller med andre ord er jobbet som bestikstyrmand kun anvendt på det tidspunkt, hvor kadetterne endnu ikke besidder den fornødne teoretiske viden til, at det vil være økonomisk ansvarligt at stille en bro selvstændigt til rådighed.

Uddannelsen af officerer af A-linien - teknisk linie

Målet for den praktiske uddannelse til søs er:

At kadetterne kvalificerer sig til at kunne bestride tjenesten som maskinvagthavende under alle forhold såvel som vagtchef i havn.

For at nå dette mål gennemgår en student følgende praktiske uddannelse til søs. Fig. 2.

Sammenholdt med tidligere uddannelser er uddannelsesmålet ikke væsentligt ændret bortset fra, at kadetterne skal forrette tjeneste som vagtchef i havn. Indholdet af den praktiske uddannelse er ændret således, at uddannelsen er i overensstemmelse med instrukser for og anvendelsen af officerer af A-linien - teknisk linie. Endvidere er kadetternes forudsætninger væsentlig anderledes, hvor optagelseskravet til

UDDANNELSEN TIL SÆS AF OFFICERER AF A-LINIEN - TEKNISK LINIE

TIDSPUNKT	VARIGHED	KLASS. BETEGNELSE	TJENESTE OMBORD I	TJENESTE SOM	DELMÅL FOR DEN ENKELTE PERIODE
1. år 2. år	SE FIG. 1 FÆLLESUDDANNELSE MED TAKTISK LINIE				
3. år JUN- JUL	1½ mdr.	1Ay	FYEN	Vagthavende driftsbefa- lingsmand	INTRODUKTION I SKOLESKIB - KENDSKAB TIL TEKNISK DIVISIONS ORGANISATION OG ARBEJDSSTRUKTURER - TJE- NESTE I DRIFTS- OG VEDLIGEHOLDELSSESEKTIONERNE - PRAKTISK LEDELSE AF TEKNISK DIVISIONS OMRÅDE OG SEKTIONER
4. år JUN- JUL	1½ mdr.	2Ay1	FYEN SUND-kl.	Maskinvagt- havende	INTRODUKTION TIL MASKINVAGTHAVENDE OG VAGTHAVENDE I HAVN - PRAKTISK LEDELSE AF TEKNISK DIVISION SAMT AF DRIFTS- OG VEDLIGEHOLDELSSESEKTIONERNE - DIVISIO- NERNES RELATION TIL TEKNISK OFFICER
5. år AUG- OKT	2 mdr.	2 Ay2	FYEN	Maskinvagt- havende	KAPETTERNE KVALIFICERER SIG TIL AT KUNNE BESPRIDE TJENESTEN SOM MASKINVAGTHAVENDE UNDER ALLE FORHOLD SAMT SOM VAGTCHIEF I HAVN

FIG. 2

SOS i dag er matematisk-fysisk studentereksamen. Den praktiske uddannelse er derfor af betydning for forståelsen af det teoretisk indlærte og nødvendig for opøvelsen af de forlangte praktiske færdigheder.

Uddannelsen af officerer af A-linien - administrativ linie

Den praktiske uddannelse til søs af officerer til den administrative linie er endnu ikke endelig fastlagt, men målet for uddannelsen vil være at kadetterne kvalificerer sig til at kunne bestride tjenesten som forvaltningsofficer såvel som vagtchef i havn. Den tidsmæssige ramme vil følge den i fig. 1. viste, med den undtagelse at kadetterne det 5. år kun vil være til søs ca. 4 måneder.

Uddannelsen af officerer af B-linien - dækslinien

Målet for den praktiske uddannelse er:

At eleverne erhverver sig den viden og de færdigheder, der er nødvendige for at kunne forrette tjeneste som vagtchef i søværnets skibe når krigsvagt ikke er etableret.

Uddannelsen foregår som vist i Fig. 3.

Uddannelsen af officerer af B-linien som vagtchef er ny. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at redegøre nærmere for:

Målet for uddannelsen.

Den tidsmæssige fordeling af uddannelsen.

Fordeling af kadetterne/eleverne i enhederne.

UDDANNELSE TIL SØS AF OFFICERER AF B-LINIEN, DÆKSLINIEN

TIDSPUNKT	VARIGHED	KLASSE BETEGNELSE	TJENESTE OMBORD I	TJENESTE SOM	DELMÅL FOR DEN ENKELTE PERIODE
1. år JUL- AUG	1½ mdr.	1Bx	FYEN	BESTIKSTYRMAND	AT KADETTERNE UNDER SKOLEMÆSSIGE FORMER I PRAKSIS FAR UNDERVISNING I NAVIGATION OG INTRODUCERES TIL FARVANDSKÆNDSKAB OG SØVEJSREGLER.
2. år JUL- AUG	1½ mdr.	2 Bx	SUND-kl.	Kadetvagtchef	AT INTRODUCERE KADETTERNE TIL TJENESTEN SOM VAGT-CHEF UNDER GANG UNDER UKOMPLICEREDE FORHOLD.
3. år 	4 uger	Sekondlejt- nantkursus Vagtchef- kursus II	FYEN	Vagtchef	AT INTRODUCERE ELEVERNE TIL TJENESTEN SOM VAGT-CHEF UNDER GANG UNDER UKOMPLICEREDE FORHOLD, SAMT KVALIFICERE SIG SOM VAGTCHF I HAVN
	5 uger	Vagtchef- kursus III	FYEN	Vagtchef	AT ELEVERNE KVALIFICERER SIG TIL TJENESTEN SOM VAGTCHF UNDER GANG UNDER UKOMPLICEREDE FORHOLD

FIG. 3

Målet for uddannelsen

På baggrund af en styrmandseksamen skal eleverne i løbet af de 4 praktikperioder opnå en sådan færdighed i navigation og sømandskab, at de kan forrette tjeneste som vagtchef under ukomplicerede forhold, når krigsvagt ikke er etableret. Ukomplicerede forhold er af skoleskibet defineret som - Vagtchefstjeneste i danske farvande hvor trafikintensitet eller farvandets beskaffenhed (snæverhed m. m.) ikke kræver særlig personels tilstedeværelse (operationsofficeren). Formationssejladts kan ikke betegnes som ukompliceret henset til officerer af B-liniens forudsætninger (ingen formaltaktik).

Bedømmelseskriteriet er bestået/ikke bestået på såvel vagtchefskursus II og III. Officerer af B-linien går ikke selvstændigt vagt i skoleskibet henset til den forholdsmæssigt kortere praktiske uddannelse i relation til taktisk linie. Endvidere er et bestået for officerer af B-linien defineret som »bestået til vagtchefstjeneste i operative enheder under ukomplicerede forhold og efter chefens godkendelse«. Det er skoleskibets erfaring at officerer af B-linien udenfor SDK forholdsvis hurtigt kvalificerer sig til at gå selvstændig vagtchef.

Den tidsmæssige fordeling af uddannelsen

Uddannelsen af officerer af B-linien er meget komprimeret når, der skal gives en militær uddannelse og en civil styrmandseksamen inden for 2 år. Dette har medført at visse fag af styrmandseksamen, og en del af den praktiske uddannelse, først gives på se-

kondløjtnantkursus. B-kadetternes søtræning svarer til A-kadetternes første to sejladsperioder som bestikstyrmand og kadetvagtchef. Vagtchefskursus II og III svarer til de to perioder A-kadetterne har i FYEN i deres 9 måneders togt, men henset til den mindre sejltid er officererne af B-liniens kvalifikations krav anderledes.

Fordelingen af kadetterne/eleverne i enhederne

Fordelingen af kadetterne i Fig. 3. svarer til den i Fig. 1. viste. For at skaffe max. af pladser på broerne af SDK's enheder er B-kadetternes praktikperiode adskilt fra A-kadetternes. På vagtchefskursus II og III, der afvikles udenfor perioderne JUN-AUG går kadetter af A-linien sammen med elever af B-linien.

Uddannelsen af B-linien - forvaltningslinien

Kadetter i forvaltningslinien er i yngste klasse 1Bz 6 uger ombord i SDK's enheder, hvor de som tjenestegørende i forvaltningsdivisionen får lejlighed til i praksis at anvende kundskaber fra den teoretiske undervisning - får orientering om divisionernes organisation - samt opøves i den sømandsmæssige del af vagtchefsfunktionerne i havn.

Afsluttende bemærkninger

Det er min opfattelse, at de nye officersuddannelser indtil nu har fået en blandet modtagelse i søværnet.

Første hold B-officerer har snart gjort tjeneste et

år. Første hold A-officerer vil tilgå aktiv tjeneste i løbet af kort tid.

Måtte denne redegørelse være medvirkende til at bygge bro mellem officerer med forskellige uddannelser. Kun tiden og brugerne kan vurdere om, der er sket det nødvendige fremskridt, nemlig, at bringe uddannelsen ikke alene i overensstemmelse med den faktiske anvendelse, men også at have givet det fornødne grundlag til en udvikling, der er på højde med udviklingen i al almindelighed.

LASER

Af kommandørkajtajn H. E. Lensbøl

Betegnelsen LASER dækker begrebet Ligth amplification by stimulated emission of radiation. Denne lysforstærkning fremkaldes ved en speciel behandling af emissionen fra en lyskilde. Som resultat af denne behandling fås en snæver lysstråle med høj intensitet. Denne stråle kan anvendes som skærende eller borende værktøj indenfor kirurgi og finmekanik, men da strålen reflekteres efter samme love som lys iøvrigt, kan laser også benyttes til afstandsmåling og andre formål.

Teknikken er nu almindeligt anvendt i udlandet til såvel militære som civile formål. Da de første lasere nu er taget i anvendelse her i landet, synes der at være anledning til at omtale principper og anvendelsesområder for tidsskriftets læsere.

Såfremt man i figur 1 betragter lysudbredelsen fra en almindelig lyspære er den karakteriseret ved at strålingen dækker et stort frekvensområde også udenfor det synlige spektrum, samt at strålingen udsendes i alle retninger.

Emissionen kan beskrives som begrænsede bølgetog, der udsendes slumpvis fra alle dele af lyskilden. Såfremt man anbringer en linse foran lyskilden, vil man kunne fokusere en del af det udsendte lys indenfor et lille område og opnå en koncentration af energi indenfor dette.

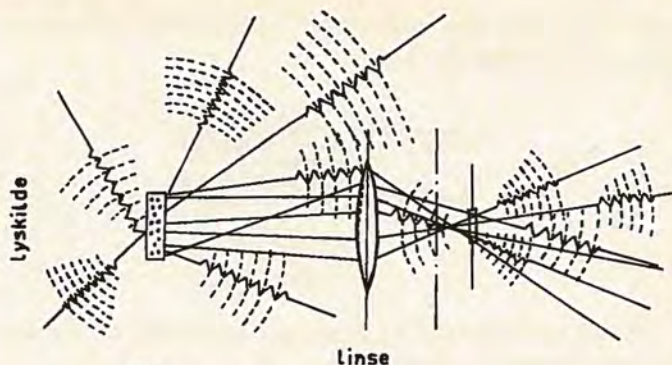


Fig. 1.

Da de fleste af tidsskriftets læsere formodes at have udført eksperimenter af denne art i en ung alder og med solen som lyskilde, og således være i besiddelse af praktisk erfaring for at energikoncentrationen kan være betydelig, skal forholdet ikke uddybes nærmere.

I laser anvendes en anden form for lysgenerering, der kort kan beskrives således: Fra en lyskilde filtreres strålingen, således at kun en frekvensbegrænset del af strålingen udnyttes. Denne del af strålingen sendes gennem et medium af atomer, der er bragt i den tilstand, hvor de udsender lyskvanter. Denne tilstand betegnes som den exiterede. Forstærkningen opnås ved at anbringe planparallelle spejle, der virker som resonatorer, for hver ende af det medie de exiterede atomer findes i. Ved hver passage stimuleres atomerne til yderligere udsendelse af lyskvanter.

Et gennemsigtigt område på det ene spejl udnyttes til at lede laserstrålingen ud. Denne stråling har i modsætning til den først omtalte kun lys af en fre-

kvens og i fase og strålerne er næsten parallelle, som vist i nedenstående figur.

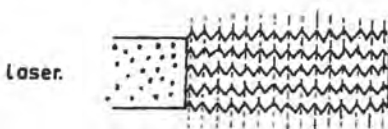


Fig. 2.

Under udviklingen af laser var man stillet overfor mange praktiske problemer.

Et af de mindre var at finde medier hvor atomerne kunne bringes i exiteret tilstand, idet forskningen meget hurtigt kunne påvise at mange krystaller, herunder rubin og neodym og mange luftarter, f. eks. kuldioxyd og vanddamp, var anvendelige medier. Lasere der anvender de førstnævnte medier betegnes glaslasere. De der udnytter de sidstnævnte betegnes gaslasere. Det var derimod et problem, at få konstrueret den del af systemet, der kan bringe atomerne i exiteret tilstand og vedligeholde en elektromagnetisk svingning med lysfrekvensen.

Da dette var løst tilfredsstillende og effekten derefter kunne sættes op, gav dette anledning til nye problemer med spejle og anden optik, der måtte fremstilles med meget små tolerancer. Kan sådanne krav til fremstillingen ikke opfyldes, vil energi blive absorberet som varme og komponenten ødelagt.

Til anvendelse indenfor flere områder er det hensigtsmæssigt at få den udsendte laserenergi samlet i pulser på tilsvarende måde som i almindelig radar. En laser med denne egenskab betegnes på engelsk

»Q-switching laser«, idet princippet er, at den ene resonators funktionsegenskab (Q-tallet) forandres kontinuerligt, således at resonatoren kun fungerer i et lille tidsinterval.

Dette kan gøres ved, at det ene spejl bringes til at rotere om en akse i spejlets plan. Resonatorerne kan kun fungere når spejlene er parallelle.

Ved passende synkronisering med det system, der genererer lys, f. eks. en blitzlampe, kan energien koncentreret til pulser med høj effekt. Der findes andre, men teknisk mere komplicerede systemer, der kan give en tilsvarende virkning.

Til afstandsmåling anvendes Q-lasere. Sende- og modtagesystemerne er opbygget på principielt samme måde som i radar, men pulsrepetitionsfrekvensen er dog meget lavere; 8-10 Hz er typiske værdier for laserafstandsmålere på markedet i dag. Men da strålebredden på lasere til dette formål er af størrelsesordenen 1 miliradian og pulslængden væsentligt kortere end i almindelig radar, kan målenøjagtigheden bringes ned til få meter.

Indenfor den militære teknik har laser gennemgået en lignende udvikling som radar. I dag findes såvel bomber som missiler, der anvender laser til aktiv eller semiaktiv målstyring.

Som omtalt i indledningen kan laser anvendes som bearbejdende værktøj. Med en kontinuerligt arbejdende laser med en udgangseffekt på 700 watt var man således allerede for 10 år siden i stand til at gennembore en mursten på 30 sekunder. Denne virkning af laseren gør den attraktiv til anvendelse som et egentligt våben mod missiler.

Efter oplysning i udenlandsk presse har U.S.Navy installeret et forsøgsudstyr i et skib. Dette skulle kunne bekæmpe et lavtflyvende missil på 4 kilometers afstand. Den omstændighed at man til formålet har valgt et skib på 10.000 tons kan tydes derhen, at der i dette tilfælde er tale om en meget omfattende og tung udrustning. Men allerede med de små laser-systemer, der er i anvendelse i dag, findes risici for personel. Da strålingen normalt ligger indenfor det infrarøde område, kan den ikke ses, dette er beklageligt, da risikoen for øjenskader er den største ved anvendelse af laser. Ved dyreforsøg i udlandet har man således konstateret, at en effektthæthed på 24 watt/cm² i 40 milisekunder giver hornhindeskader af varig karakter.

Da laserstrålingen udbredes gennem luften som lys og reflekteres fra genstande som lys, må der varetages sikkerhedsforanstaltninger både for personer, der er i nærheden af laseren og for personer, der kan befinde sig adskillige kilometer fra denne. Briller beskytter mod den primære laserstråling, men ikke mod stråling der fra bagsiden af et brilleglas reflekteres ind i øjet.

Dette giver unægteligt et nyt perspektiv for søværnet, såfremt lasersystemer skal tages i anvendelse, idet risikoen ved anvendelse af andre sensorer hidtil har kunnet begrænses til personer, der befandt sig ved sensorene eller i umiddelbar nærhed af sådanne.

Kilder: FOA tidningen. - Defence. - Svensk lantmä-
teritidsskrift.

NEKROLOGER

Orlogskaptajn Harald de Bang

Født den 6. august 1883 på Haraldskjær i Skibet sogn ved Vejle. Søn af godsejer Niels Christian Ditlev Hjalmar de B. og hustru Karen Ragnhild f. Arenstorff.

Han blev kadet i 1900, sekondløjtnant 1904, premierløjtnant 1905, kaptajn 1917, orlogskaptajn 1923. Afsked i nåde med pension 1932.

Med krydseren Hejmdal til Middelhavet 1904-05, med krydseren Hejmdal til Middelhavet og Konstantinopel 1908-09, hvor krydseren bragte hjælp til de nødlidende efter jordskælvet ved Messina, med krydseren Gejser, der eskorterede kongen i Dannebrog til Rusland 1909, gennemgik Søværnets Officersskole 1909-11, med inspektionsskibet Beskytteren (næstk.) til Færøerne 1911-12, med torpedobåden Ormen chef 1912-13, med skonnerten Ingolf konstabelevskolen 1913, med kystforsvarsskibet Herluf Trolle 1913-14, med krydseren Hejmdal, der eskorterede kongen i Dannebrog til England, Frankrig og Holland 1914, med kystforsvarsskibet Skjold 1914-15, lærer i navigation ved kadetskolen 1915-19, med krydseren Valkyrien kadetskib 1916, med krydseren

Hejmdal (næstkom.) 1917 og 18, med inspektionsskibet Beskytteren (chef) til Færøerne og Island 1920, skoleofficer ved officersskolen 1920-22, lærer i søtaktik ved officersskolen 1921-27, chef for flådens mærkevæsen og om sommeren chef for opmålings-skib 1922-25, fulgte undervisningen ved Kungl. Sjökrigshögskolan i Stockholm 1923, skoleforstander for artilleriskolen i orlogsskibet Olfert Fischer 1926, under viceadmiralen 1927-32.

Var 1933-37 ejer af Tornved skov ved Jyderup, drev 1937-50 trælastforretning under eget navn som grosserer, var 1954-61 medlem af repræsentantskabet for Næstved Diskontobank, administrator af Det de Bangske Fidekommis.

Han blev Ridder af Dannebrog 1922.

Han blev gift første gang 19/9 1913 med Louise Marie Elisabeth Wolff-Sneedorff, ægteskabet opløst 1931. Anden gang 15/5 1931 med Gudrun Lilia Elsebeth Thomas, død 1950. Tredje gang 23/5 1952 med Luise Marie Pedersen, der overlevede ham.

Harald de Bang afgik ved døden d. 19/12 1973 og blev begravet på Mariebjerg kirkegård.

Han var en meget særpræget natur med en stærk vilje og energi, der blandt andet gav sig udslag i en fremtrædende religiøs overbevisning og en daglig hård fysisk træning, der blev bevaret til hans død. Dette var nok baggrunden for, at han var sund og åndsfrisk, da han som 90-årig døde ganske pludseligt, han var dengang den ældste søofficer.

J. H.-A.

Kommandørkaptajn Carl-Ebbe Dinesen

Fødtes d. 16. jan. 1899 i Birkerød som søn af løjtnant i gendarmeriet Carl Sophus Dinesen og hustru Ebba f. Schöller.

Han blev antaget som Frivillig Lærling d. 15. juli 1915; blev søkadetaspirant foråret 1916 og udnævnt til søkadet samme efterår. Efter gennemgang af Kadetskolens 4 klasser skulle han have været udnævnt til sekondløjtnant i sepr. 1920, men blev tillige med sine klassekammerater i stedet udkommanderet med skonnerten INGOLF til vintertogt til Middelhavet. Efter hjemkomsten blev han udnævnt til sekondløjtnant d. 9. feb. 1921. Blev premierløjtnant 1922, kaptajnløjtnant 1931, orlogskaptajn 1938 og kommandørkaptajn 1946.

Som søløjtnant af 1. grad var han med kongeskibet DANNEBROG og var i 1923 med orlogsskibet NIELS JUEL på togt til Sydamerika. Han gennemgik Søværnets Officersskole i årene 1924/26. Derefter gjorde han bl. a. tjeneste i fiskeriinspektionsskibe på togter til Grønland, Island og Færøerne samt i danske farvande. I nogle år var han næstk. i undervandsbådsflotillens værkstedsskib HENRIK GERNER.

Som kaptajnløjtnant var han med inspektionsskibet FYLLA til Island og Færøerne, og derefter gjorde han i en del år tjeneste ved Søminevæsenet, og herunder var han i 1934 og i 1936 chef for torpedostationen i Bramsnæsvig og i årene 1935/36 og i okt. 1938 chef for minestrygningsfartøjer. I 1937 var han udkommanderet med orlogsskibet NIELS JUEL i eskadre og i sommeren 1938 som næstk. i kongeskibet DANNEBROG.

Efter at være blevet udnævnt til orlogskaptajn blev han i 1939 chef for en torpedobåd, og som chef for torpedobåden HØGEN deltog han i 1939 i øvelseseskadren og i 1939/40 i sikringsstyrken. Natten mellem d. 8. og 9. april 1940 var han med sin torpedobåd på vagttjeneste ved minespærringen i St. Bælts sydl. del. Han måtte gå med HØGEN ind til Nakskov, hvor torpedobåden blev oplagt. I 1941 var han chef for ministrygeren SØULVEN, og fra 1. okt. 1941 til 29. aug. 1943 var han chef for Det sømilitære Distrikt Fyn.

Efter at have været interneret til 2. okt. 1943 blev han medleder af modstandsbevægelseskorpsset Dansk Borgerværn, og i årene 1943/44 var han medlem af modstandsbevægelsens Københavnsledelse. I feb. 1944 blev han fængslet af den tyske besættelsesmagt og indsat i Vestre Fængsel. Senere overførtes han, først til Horserød- og senere til Frøslevlejren.

Efter befrielsen i 1945 blev han atter chef for Det sømilitære Distrikt Fyn og var fra dec. 1945 til april 1949 stabschef ved Flådestationen. Derefter var han chef for fregatten NIELS EBBESEN og for skolegruppen for mathelever. I 1950 kom han til tjeneste ved Kystflåden og samme år og i 1951 gennemgik han hhv. Fire Fighting and Damage Control Course i Portsmouth og Damage Control School i U.S.A. Blev ved hjemkomsten herfra lærer i sikkerhedstjeneste ved Søofficersskolen. Dinesen kom her til at beskæftige sig med en vigtig gren af tjenesten ombord, hvilken i mange år havde haft hans store interesse, hvorom bl. a. en artikel i dette tidsskrift bærer vidnesbyrd. I 1951 blev han igen stabschef ved Flåde-

stationen og tillige chef for Søværnets Kaserne.

Kommandørkaptajn C.-E. Dinesen var et følelsesfuldt og ærekært menneske og dertil en meget levende og aktiv søofficer, men af og til ret så impulsiv. Han kunne give utilsløret udtryk for sin antipati overfor visse personer, hvilket senere medførte, at han ikke altid stod på den bedste fod med alle sine omgivelser. Han kunne være meget fornøjelig, og det var altid en stor glæde at lytte til, når han berettede om sine mange oplevelser og erindringer; de kunne ofte lyde lidt usandsynlige; men de var som regel baseret på de optegnelser, som han siden sin ungdom havde tilført sin omhyggeligt førte dagbog. Der var aldrig kedeligt, hvor Dinesen var med!

Han var meget hjælpsom, hvilket mange af hans kammerater og venner vil mindes med taknemmelighed. Han var en god dansk mand, hvilket på så mange måder gav sig udtryk under hans virke under besættelsen, hvor han - som nævnt - blev arresteret af besættelsesmagten. Det hårde ophold i tyskernes vold mærkede ham for resten af livet.

Som nævnt var Dinesen meget ærekær, og da han ikke blev forfremmet til kommandør, og da han følte sig uretfærdig behandlet og bedømt, tog det så hårdt på ham, at han blev syg. Efter en rekreationsorlov i 1952 søgte han og fik d. 31. jan. 1953 sin afsked i nåde p. gr. a. svagelighed. Han søgte derefter over i civilt erhverv og blev senere samme år ansat som skibsinspektør i A/S C. Clausens Dampskibsrederi, hvor han blev til 1956, hvorefter han ansattes i et ingeniør-agenturfirma.

Han var dekoreret med ridderkorset af Dannebrog

og med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og tildelt Holmens Hæderstegn.

En nyresygdom tog efterhånden overhånd og medførte, at han efter et ca. 3 måneders svært sygeleje afgik ved døden d. 1. juni 1974. Han blev bisat fra Gentofte kirke d. 6. s. m. og begravet på Gentofte kirkegård.

C.-E. Dinesen blev gift 1. gang d. 29. feb. 1928 med Ruth Rützow, f. 23. feb. 1895 i Cincinnati, Ohio, U.S.A., datter af dr. med. Robert Colwell Heflebower og hustru Helga, f. Beissenhertz. Ægteskabet ophævet 1971. Gift 2. gang d. 30. apr. 1971 med Inger Christiansen, f. 7. aug. 1921, datter af fabrikant Peder Axel Christiansen og hustru, f. Maren Margrethe Helk.

/ Je.

MARINENS BIBLIOTEK*Erhvervelser i august 1974***Historie**

Holmen (Rundvisning). dupl. Kbh. u.å. 8 s. ill.

The Marines in Vietnam 1954-1973. An anthology and annotated bibliography. Washington 1974. 278 s. ill. bibl.

Parkinson, C. Northcote: War in the eastern seas 1793-1815. London 1954. 478 s. ill. index. bibl.

Progress and Purpose: A developmental History of the U.S. Marine Corps 1900-1970. Washington 1973. 156 s. ill. index. bibl.

1. verdenskrig

Hoyt, Edwin P.: The raider Wolf. London 1974. 150 s. bibl.

McLaughlin, Redmond: The escape of the Goeben. Prelude to Gallipoli. London 1974. 180 s. ill. index. bibl.

2. verdenskrig

Trenowden, Ian: The hunting submarine. The fighting life of HS Tally-Ho. London 1974. 224 s. ill. index.

Personalhistorie

Fontenay, Madeleine de: Slægten Le Sage de Fontenay i Danmark. Kbh. 1974. 318 s. ill. index. bibl.

Oram, H. P. K.: Ready for sea. London 1974. 250 s. ill. index.

Richardson, James O. og George C. Dyer: On the treadmill to Pearl Harbor. The memoirs of Admiral James O. Richardson. Washington 1973. 558 s. ill. index. bibl.

Le roi Albert et ses soldats. Bruxelles 1973. 62 s. ill.

Politik

Haagerup, Niels Jørgen: Danmarks sikkerhedspolitik. Kbh. 1974. 40 s. ill. bibl.

Skibe, skibbygning m. m.

Colledge, J. J.: Ships of the Royal Navy: An historical index. Vol. I. New York 1969. 624 s.

Couhat, Jean Labayle: French warships of World War II. London 1971. 176 s. ill. index.

Sømandskab, navigation, bjærgningsvæsen,

dykning m. m.

Annales biologiques nr. 14-28. Kbh. 1959-73. ca. 3500 s. ill. index. ff.

Atlas of the hydrography of the northern Atlantic Ocean. Kbh. 1969. 140 s. ill. index.

Cooperative research report (A) nr. 16 og 18. Kbh. 1970. ca. 140 s. ill. index.

International Ice Patrol Service in the North Atlantic Ocean. Report of. Season of 1971. Washington 1974. 26 s. kort.

Joint Skagerrak expedition 1966, 1-5. Kbh. 1969. ca. 910 s. ill. index.

Mean monthly temperature and salinity of the surface layer of the North Sea and adjacent waters 1905-1954. Kbh. 1962. 180 s. kort.

Rapports et Procès-verbeaux des Reunions no. 149. Kbh. 1961. 220 s. ill. index.

Våbentekniske o. a. håndbøger m. m.

Orlogsgaster, Grundbog for. Kbh. 1973. 364 s. + 8 plancher. ill. index.

Arktisk og antarktisk litteratur (Grønland)

Barfod, Pie m. fl.: Grønlændere i Danmark 1971-72. Kbh. 1974. 590 s.

Rosing, Jens: Ting og undere i Grønland. Herning 1973. 64 s. ill. bibl.

Diverse

Human behaviour and leadership. NAVTRA 10058-A. Washington 1973. 164 s. ill. index. bibl.

Orlogsmuseet - samlingerne på Valdemars Slot. Svendborg u.å. (1974). 24 s. ill.

Somerhausen, Luc: Essai sur les origines et l'évolution du droit a réparation des victimes militaires des guerres. Bruxelles 1974. 76 s. ill.

Bem.: »De under erhvervelse for juni/juli omtalte dagbøger m. v. for henholdsvis A. H. Stibolt og E. W. Stibolt er skænket biblioteket af kommandørkaptajn Th. Bjerre.«

BOGANMELDELSER OG KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER

Madeleine de Fontenay: Slægten Le Sage de Fontenay i Danmark.

Eget forlag, Kbh. 1974.

Blandt de Huguenotter, der flygtede til Danmark for at forblive i landet var Antoine Le Sage de Fontenay, som blev officer i den danske hær. Hans to sønner blev henholdsvis admiral og kommandør, og efter dem fulgte endnu 8 søofficerer, men efter midten af forrige århundrede har ingen af slægten fulgt den tradition.

Blandt de 10 søofficerer har flere gjort sig udpræget bemærket, bl. a. har to været chefer for søkadet-akademiet i en længere årrække.

Som familiebiografi går dette værk på sjælden vis i dybden, og den indgående beskrivelse af de omhandlede søofficerers karriere er suppleret med rent historiske fakta om søværnet i de tider. Det er ikke kun de mandlige efterkommere, hvis biografier er behandlet, og da admiral J. B. Winterfeldt var gift med en datter af kommandør Benjamin de Fontenay, er også denne kendte søofficers karriere indgående behandlet.

Udover søofficererne har endnu en af slægten interesse for dem, der før 2. verdenskrig var på fiskerinspektion under Island, Frank de Fontenay, der i årene 1924 til 1945 var dansk gesandt i Reykjavik. Han døde i 1959, 79 år gammel.

Familien de Fontenays biografiske værk er et lødigt bidrag til det danske søværns historie.

Edwin P. Hoyt: The raider Wolf.

Arthur Barker Ltd., London 1974.

At læse om de bedrifter, der blev udført af tyske hjælpekydsere under 1. verdenskrig, er som at læse spændende romaner. Mest kendte af disse skibe er nok Emden, Königsberg, Seagull, Moeve og Seeadler, men Wolf står ikke tilbage for de andre.

Orlogskaptajn Karl August Nerger udførte strålende bedrifter ved først at udlægge minespærringer udfor stærkt trafikerede havne, hvoraf den sidste var den skarpt bevogtede Singapore, i sig selv en enestående bedrift, og derefter kapring af enligtgående skibe.

At det 450 dage lange togt kunne gennemføres med, at skibet kom i havn i Kiel den 24. februar skyldtes især to omstændigheder. Skibet medførte et lille aeroplan, kaldet »Wölschen«, som bl. a. ved to lejligheder truede kaprede skibe til at undlade at benytte radio. Derved kunne hjælpekydsere seje uobserveret i de indiske farvande.

Kulmerterne var fremfor provianteringsvanskelighederne de væsentligste, når skibet skulle holdes i søen så længe. Hvert opbragt skib blev tømt for kulbeholdningen, og da situationen under hjemfarten blev mest kritisk, mødte Nerger den spanske kuldamper »Igotz Mendi«.

Tre gange blev der indtaget kul, de to i åben sø med stærk søgang, hvilket forårsagede store skader på »Wolf« med den følge, at pumperne måtte gå for

fuld kraft i ugevis. En del af de ca. 400 krigsfanger, bl. a. alle kvindelige, var overført til »Igotz Mendi«, der som bekendt strandede udfor Skagen. jf. artikel tidsskrift 1968 s. 201-211: »Den tyske prise »Igotz Mendi«s stranding ved Gl. Skagen for 50 år siden af orlogskaptajn (I) Ingvard Olsen.«

Som hovedkilde til den nu udkomne bog er Nergers egen bog fra 1918 og to bøger skrevet henholdsvis af hans artilleriofficer og af en af de civile krigsfanger. Bogen kan anbefales som en særdeles spændende læsning.

*Redmond McLaughlin: The escape of the Goeben.
Prelude to Gallipoli.*

Seeley Service & Co., London 1974.

At det lykkedes Goeben og Breslau at slippe igennem fra Middelhavets vestlige del til Dardanellerne var et prestigetab for den engelske flåde.

Chefen for de engelske flådeenheder i Middelhavet, Admiral Sir Berkeley Milne, blev ret hurtigt frikendt for ansvar og hans næstkommanderende, kontreadmiral Sir Thomas Troubridge, valgt som syndebuk. Ved krigsretten blev også han frikendt, bl. a. på grundlag af to modstridende ordrer, 1) at hindre Goeben i at undslippe - her var man ved den oprindelige situation forberedt på, at de to skibe enten ville søge at slippe ud vest over eller slutte sig til den østrigske flåde, og 2) at man ikke måtte indlade sig i kamp mod overlegne styrker. I den aktuelle situation rådede Troubridge over 4 krydsere, som Goeben med sin fartoverlegenhed og langtrækkende skyts kunne udmanøvrere. Havde Troubridge kæm-

pet, som det skete ved La Plata, havde det måske været en mulighed!

De to tyske enheders ankomst til Konstantinopel resulterede i, at Tyrkiet hurtigt kom ind i krigen på Ententens side og dermed til det kostbare eventyr ved Gallipoli.

Vil man i dag fordybe sig i den nu 60 år gamle affære, kan det anbefales at tage McLaughlins bog med som studieobjekt.

C. Northcote Parkinson: War in the Eastern Seas 1793-1815.

George Allen & Urwin, London 1954.

Kendskabet til Parkinson skyldes først og fremmest hans bog »Parkinsons lov«. End ikke Marinens Bibliotek har indtil nu opdaget, at han også har skrevet søkrigshistorie. I en tilfældig anmeldelse af en af hans bøger blev denne bog betegnet som hans hovedværk.

Af Napoleonstidens søkrigshistorie har der været et utal af bøger fra det europæiske og østamerikanske krigsteater, hvorimod de asiatiske farvande så godt som helt er glemt, måske fordi Nelson aldrig fik tjeneste i disse farvande.

Bogens ca. 450 sider vidner om, at også den side af søkrigen har haft betydning.

James O. Richardson: On the Treadmill to Pearl Harbor.

Naval history division, Washington 1973.

Admiral Richardson er født i 1878, og blev chef for USA's flåde i marts 1939. Han var således øverste

ansvarshavende, da japanerne i 1941 angreb Pearl Harbor.

Hans erindringer, som han har fortalt dem til vice-admiral George C. Dyer med henblik på udgivelse, har sin store interesse hvad angår perioden 1939-42. De er af overordentlig betydning, når man vil have indseende i amerikansk flådepolitik og strategiske overvejelser før og umiddelbart efter skæbnedagen 7/12 1941.

Erindringerne går stærkt i detaljer, hvad sideantallet 558 også tyder på, men de giver et indblik i den øverste flådeledelses overvejelser, som måske savnes i andre bøger om søkrigen i Stillehavet.

Ian Trenowden: The hunting submarine. The fighting life of HMS Tally-Ho.

William Kimber, London 1974.

I lidt over et år, i 1943-44 var Tally-Ho stationeret på Ceylon med hovedbasis i Trincomalee og havde til opgave at patruljere i Malakkastrædet's nordlige del, hvor der bl. a. var den tyske u-båds-base i Penang. Den sydlige del med Singapore var bevogtet af amerikanske styrker.

Selv om skibsfarten var relativt ringe lykkedes det at komme i angreb, ikke altid lige vellykkede. Dog var der flere positive resultater, heriblandt den 5.700 ts. store japanske krydser KUMA, en u-båd, en lille u-bådsjager og et mineskib og to større civile skibe. Det var den af de det år stationerede engelske u-både, der havde det største antal heldigt gennemførte angreb.

Hver enkelt patruljeperiode er meget indgående

beskrevet, baseret på samtaler med fhv. besætningsmedlemmer. Forfatteren synes helt ukyndig på det maritime område, hvorfor han tager mange detaljer med, som en professionel ville stemple som rutine, og han starter bl. a. bogen med at forklare, hvorledes en u-båd fungerer, og hvorledes et angreb gennemføres, så vidt det kan ses uden at afsløre sine egne manglende forudsætninger.

Omend lidt langtrukken er bogen absolut læseværdig og giver billedet af en fremragende u-bådschef med en mønsterværdig besætning. J. Teisen.

H. P. K. Oram: Ready for Sea.

Seeley, London, 1974, 250 s.

Captain Oram, Royal Navy (Retired), er en af de få overlevende fra undervandsbåden HMS THETIS, der under tragiske omstændigheder forulykkede den 1. juni 1939 under prøvesejlads i Liverpoolbugten. Under 1. verdenskrig var han kadet, destroyer- og ubådsofficer, i mellemkrigsårene fortsatte hans tjeneste ved ubådene og under 2. verdenskrig var han først chef for krydserne HMS CAIRO og HMS HAWKINS. Han forrettede dernæst tjeneste i admiralitetet til sin afsked i 1945.

Den selvbiografiske bog skildrer perioden fra 1911 til kort efter 1. verdenskrigs afslutning. Forfatteren fik sin indledende sømandsmæssige og navigatoriske uddannelse om bord i den firmastede bark PORT JACKSON under to rejser fra England til Australien. Der berettes livligt og interessant om tilværelsen om bord i barken, hvor hårde vagttørn afløses af

krævende fysisk arbejde. Der fandtes dog også tid til afslapning med shanties.

Kadettiden tilbragtes om bord i det 25.000 tons store slagskib HMS ORION, der først var stationeret i Portsmouth men senere - efter verdenskrigens udbrud - deployeredes til Scapa Flow. Skildringen af kadetuddannelsen vil hos de fleste søofficerer fremkalde erindringen om egen aspirant- og kadettid, omend den tids pædagogiske principper unægteligt har ændret sig en del.

Oram udnævntes i 1915 til sekondløjtnant og hans første udkommando førte ham i en kort periode til Q-skibet GLEN ISLA, dernæst til HMS EARNEST, en destroyer af ældre type og efter ansøgning til HMS OBDURATE, en destroyer af nyere klasse, der tilhørte slagkrydserflådens 13. destroyerflotille med base i Firth of Forth.

Bogens mest interessante afsnit omhandler deltagelsen i Jyllandsslaget. Det interessante skyldes ikke afsløring af hidtil ukendte strategiske eller taktiske forhold men alene den omstændighed, at begivenhederne skildres af yngste officer om bord i en destroyer, der på grund af slagkrydserflådens manøvrer under mastodontkampens indledende fase bliver tilskuer på orkesterplads. Den øjehøjde, hvorfra kampen beskues, føjer et nyt perspektiv til de officielle skildringer.

Under krigen gennemgik Oram et tre måneders ubådskursus ved Fort Blockhouse (HMS DOLPHIN) og udkommanderedes derefter med forskellige undervandsbåde på krigspatroljetjeneste i Nordsøens sydlige del.

I et par kapitler fortælles om en kollisionsulykke med bl. a. tab af to ubåde af K-klassen, som indtraf i ringe sigtbarhed under et større antal skibes og ubådes forlægning til øvelser med Grand Fleet.

Bogens afsluttende kapitel beskriver forfatterens overværelse af den ceremonielle modtagelse af Høj-søflåden og dens ydmygende sejlads under engelsk eskorte på vej til internering i Scapa Flow.

Orams bog kaster ikke nyt lys over 1. verdenskrigs maritime begivenheder og prætenderer næppe at gøre det. Bogens styrke ligger i forfatterens fortællerglæde, hvorved det er lykkedes at skrive en interessant og til tider spændende bog, hvori man især mærker sig en udpræget sans for at observere orlogslivets mange og rigt varierede sider.

A. S.

Erik Beukel: Socialdemokratiet og stationeringsproblemet 1952-53. En sikkerhedspolitisk beslutning.

Odense Universitet 1974. 72 s.

Bogen er en afhandling, der beskæftiger sig med problemstillingen i årene 1952-53 om der som følge af Danmarks NATO-medlemsskab skulle stationeres fremmede (allierede) flystyrker her i landet. Afhandlingen er systematisk opbygget omkring socialdemokratiets beslutningsproces vedr. spørgsmålet.

De centrale skikkelser er Hans Hedtoft og H. C. Hansen, der begge længe anså en sådan stationering for en naturlig konsekvens af Atlantsamarbejdet. Danmark (og Norge) kunne ikke selv overkomme de ca. 900 fly NATOs militærkomité anså for den nødvendige styrke i nordregionen. Hedtoft kunne derfor

ikke forestille sig et fortsat troværdigt NATO-medlemsskab uden fremmede flystyrker på dansk jord.

Imidlertid skulle mange aspekter frem og behandles, inden en endelig beslutning kunne træffes. Såvel de militære som de politiske sider skulle belyses. En socialdemokratisk partikongres stemte nej til forslaget, og herefter ændrer de to ledere gradvist holdning, så partiets endelige stilling bliver et enigt nej til fredstidsstationering af fremmede styrker i Danmark. Forfatteren konkluderer dog, at det ikke skal tillægges ønsket om at undgå interne stridigheder i partiet, men snarere en række andre omstændigheder, der ikke gjorde stationeringen værd at trumfe igennem.

Bogen bygger på såvel danske som udenlandske kilder og er rig på referencer. En omfattende litteraturliste underbygger indtrykket af, at Beukel har sat sig grundigt ind i emnet. Afhandlingen er saglig læsning for de der ønsker at uddybe kendskabet til den politiske baggrund for vor måde at være i NATO på.

A. N.

PORTRÆTTER AF TIDLIGERE SØOFFICERER

Af kommandørkaptajn J. Teisen



Den ældste, for hvem portræt nu er fundet frem, er Johan Ludvig von Erlach, Topsøe-Jensen og Marquard s. 337-38. Han er så gammel, at han endda ikke er optaget i nummer i søofficersrullen af 1700. Han blev født i Schweiz, i Bern ca. 1662 og blev i 1672 page hos den danske dronning for tre år senere at starte sin karriere til søs hos admiral Jens Rodsten i ANNA SOPHIE. Han tog sin afsked som kaptajn-løjtnant i 1691, og hans senere skæbne er ukendt.



245 (G.423) Antoine Nicolas le Sage de Fontenay, Topsøe-Jensen og Marquard I, s. 387-88, f. 3/1 1725, secondløjtnant 1741, død som kontreadmiral 19/1 1787. Var bl. a. chef for fregatten CHRISTIANSBORG, der sammen med DOQUEN bragte de første embedsmænd og soldater til de vestindiske øer, efter de var blevet dansk koloni i 1755. Var fra 1771 medlem af Konstruktionskommissionen og senere af flere kommissioner.

I år er udkommet et biografisk værk: »Slægten Le Sage de Fontenay i »Danmark«, og forfatterinden, Madeleine de Fontenay har givet sin tilladelse til, at det deri forekommende billede må blive anvendt, når fortsættelsen af Topsøe Jensen og Marquards værk engang ser dagens lys.

SOS JUBILÆUM FORBEREDES

I februar 1976 vil Søværnets Officersskole (SOS) have lagt 25 års tilværelse til de 250 år, som i sin tid er blevet beskrevet i kommandørkaptajn R. Steen Steensens bog. Denne bog tænkes med den givne anledning videreført i et jubilæumsskrift, som i første række vil søge at skildre den omfattende udvikling, skolen og uddannelsen har gennemgået siden 1951.

Tidligere skoleofficer, orlogskaptajn Finn Alsing, samler stof ind til skriftet, og marinehistorikeren, cand. mag. Hans Christian Bjerg har givet tilsagn om at ville virke som konsulent ved arbejdet. I denne tid rettes der henvendelser til de officerer i søværnet, som er udgået fra SOS inden for de sidste 25 år, for at skaffe billeder og erindringer. Udover at finde beskrivelser, af de ændringer, som bl. a. samfundsudviklingen har medført på SOS, er det meningen at skaffe underholdende, muntre kadetberetninger til at dække en ikke ubetydelig del af den historie, der skal fortælles.

En række af skolens lærere fra det pågældende tidsrum vil også modtage henvendelser, men det står iøvrigt åbent for alle at indsende egnet materiale til adressen Søværnets Officersskole, Holmen, 1433 Kbhvn. K. Billeder eller beretninger fra kadetuddannelsen siden 1951, som tænkes stillet til rådighed, bedes i givet fald indsendt inden udgangen af 1974 ledsaget af evt. ønsker om anonymitet, kildeangivelse, returnering af billeder eller negativer o.s.v.

Til alle indsendere siges der hermed et »på forhånd tak« og det loves dem, at alt modtaget materiale vil blive omhyggelig behandlet med henblik på den evt. anvendelse i udarbejdelsen af jubilæumsskiftet.

F. A.

HANDELSFLÅDEN OG DENS UDVIKLING SOM BESTEMMENDE FOR UDØVELSE AF SØMAGT

Af mr. Joseph Kasputys

Nærværende redegørelse er en oversættelse af et foredrag holdt af »Director Office of Policy and Plans U.S. Maritime Administration«, mr. Joseph Kasputys i anledning af afholdelse af »The Third International Seapower Symposium« på U.S. Naval War College i oktober 1973. De Forenede Staters initiativ til disse »Seapower Symposiums«, som holdes hvert andet år, og hvortil inviteres chefer og andre højtstående militære og civile ledere fra den frie verdens orlogsflåder, må ses i lyset af de seneste årtiers kraftige maritime udvikling i den kommunistiske verden, især hos supermagten Sovjetunionen.

Redegørelsen giver en række fakta om status og udvikling af handelsflåderne på verdensbasis og præsenterer desuden visse officielle amerikanske synspunkter og vurderinger, som skønnes af interesse for T. f. S.-læsere. Foredraget refereres i noget forkortet form med tilladelse fra U.S. Navy, idet dog indledningen er gengivet *in extenso*. Af reproduktionsmæssige grunde er teksten til de ledsagende figurer ikke oversat. Det bør bemærkes, at foredraget er holdt før indtrædelsen af oliekrisen i november 1973 og den nu forestående genåbning af Suezkanalen. Artiklen er oversat og bearbejdet af kommandør Svend Kieler.

Den forringede kvalitet af det ledsagende billedmateriale beklages. Årsagen er tekniske vanskeligheder ved fremstilling af klischeer og farveslides.

Indledning

Denne redegørelse har til hensigt at uddybe, hvorledes handelsflåden i vore dage ændrer og udvikler sig, især som følge af nye handelsmønstre og hurtige tekniske fremskridt på søtransportens område.

Som bekendt er handelsflåden gennem tiderne blevet anset som et nødvendigt komplement til orlogsflåden af de nationer, som i positiv forstand og med held har udnyttet havet som et led i deres nationale strategi. I de fleste tilfælde er det vanskeligt at afgøre, om orlogsflåden blev udviklet hovedsagelig for at beskytte handelsflåden, eller om handelsflåden havde været i stand til at etablere sig på baggrund af tilstedeværelsen af en stærk orlogsflåde.

Hvad der derimod er sikkert er, at orlogsflåden og handelsflåden begge er nødvendige elementer for heldig udøvelse af sømagt og positiv udnyttelse af havet. I det omfang disse to elementer kan etablere et samarbejde og gensidigt afhængighedsforhold, vil de begge være bedre i stand til at bidrage til varetagelse af nationens interesser på havet.

Indledningsvis vil det være hensigtsmæssigt at reflektere over handelsflådens natur fra dens begyndelse til den første del af dette århundrede. Det er en almindelig opfattelse, at handelsflåden havde tre væsentlige roller i denne periode.

Den første af disse hænger sammen med det mest fundamentale ved begrebet handelsflåde. Handelsflåden eksisterer, sagt med få ord, for at fremme handel og velstand. Det er dens vigtigste rolle, og kravene til denne rolle har bestemt handelsflådens udformning. De første handelsskibskaptajner var selv handelsmænd, der købte deres laster i hjemlandet, solgte eller byttede deres varer i udlandet og vendte tilbage til deres hjemland med værdifulde importvarer. Formålet med rejsen var at opnå fortjeneste, og handelsskibene var konstrueret med dette formål for øje. Faktorer som fart, hurtig lastning/losning, stor lastekapacitet og lave arbejdsomkostninger var vigtige. Under disse forhold kunne et land ved brug af handelsskibe og søfolk opretholde en eksporthandel, som ellers ikke ville have været mulig. For råstofproducerende lande kunne det være eneste mulighed for at få råstofferne transporteret til forarbejdscentre. For industrilandene åbnede handelsskibene nye markeder for deres færdigpro-

dukter og sikrede dermed beskæftigelse for industriarbejdere, håndværkere og handelsstand.

Da skibene både var handelens tjenere og skabere, havde de et vigtigt nationalt, politisk formål. Dette var handelsflådens anden rolle. Skibe var midlet til at etablere og opretholde kontakt med jordens andre lande og blev derfor vigtige instrumenter i udenrigspolitikken. Man behøver blot at tænke på det klassiske eksempel, Admiral Perry og »The Great White Fleet«, som åbnede døren for USA forbindelser med Asien.

Et skib, bemannet med søfolk fra et bestemt land og som fører dette lands flag, er en forlængelse af hjemlandets suveræne territorium og projekterer derved en vis national indflydelse ved sin blotte tilstedeværelse i en fremmed havn. En national handelsflåde kan også være et virksomt middel til at styrke udenrigspolitiske forbindelser og forståelse. Måske vil dette blive én af fordelene ved den nylige maritime aftale, som er sluttet mellem USA og USSR, og som sikrer skibe af begge nationer en betydelig og lige del af de laster, der går mellem de to lande.

Handelsflådens tredje rolle angår landets sikkerhed. En måde, hvorpå dette kan manifestere sig, er ved at lade handelsflåden operere som en del af landets forsvarspotentiel i krigstid på linie med de regulære militære styrker. En søfartsnation vil have mange skibe, som kan ombygges til orlogsbrug, som f. eks. de 110 handelsskibsskrog, som blev ombygget til eskortehangarskibe af USA under 2. verdenskrig.

Ydermere kan mange handelsskibstyper, såsom tankskibe, fragtskibe og slæbebåde anvendes direkte som forsynings- og hjælpeskibe for orlogsflåden. Handelsskibe anvendes til at understøtte oversøiske landoperationer. Som Generalmajor Lang fra US Army - en transportekspert - nylig udtrykte sig: »Hæren kan ikke gå i krig uden en handelsflåde«. Sådanne søtransporter omfatter ikke alene den indledende forsendelse af tropper og krigsmateriel, men også en konstant strøm af forsyninger under hele kampagnen. Der er en anden materielstrøm i krigstid, som ikke må overses. I dagens komplicerede verden, hvor mange nationer er helt afhængige af vitale importvarer, kan krigsførelse ikke opretholdes uden denne strøm af import, som er påkrævet for opretholdelse af den civile økonomi.

Udover de skibe, som handelsflåden kan stille til rådighed som direkte eller indirekte støtte for krigsførelsen, bidrager den i en hel anden dimension til opbygning af krigspotentiellet, idet den konstant forsyner den pulje af søuddannet personel, som er nødvendig for at supplere orlogsflådens faste personel. I USA har det vist sig nødvendigt at regne med *2,4 mand med søuddannelse i land* for at holde *1 post til søs gående*. Der er altså en vis reserve i land, på hvilken der kan trækkes i en nødsituation. Ydermere er udskiftningen af søgående personel ret stor, da mandskabet overgår til mere almindelig tjeneste i land efter 5 til 10 år til søs. Dette øger yderligere den reservepulje, der kan trækkes på, omend professionalismen i denne sidste gruppe næppe kan påregnes helt at være på mærkerne.

Ved fastlæggelse eller justering af national politik med hensyn til handelsflåden i verden af i dag, må man nødvendigvis spørge, om de roller af økonomisk, udenrigspolitisk og militær art, som er klassiske for handelsflåden, stadigvæk er betydningsfulde nok til at retfærdiggøre opretholdelse af en national handelsflåde. Man må indrømme, at den økonomiske baggrund for en national handelsflåde har ændret sig drastisk i de senere år. Eksport og import vil vedblive at strømme mellem verdens store handelscentre, hvadenten en speciel nations handelsflåde eksisterer eller ej. Disse handelscentre er nu forbundet af et kompliceret netværk af fælles fragtruter, betjent af skibe tilhørende mange forskellige nationer, skibe der udfører regelmæssig og pålidelig transporttjeneste under anvendelse af det mest moderne udstyr og de nyeste metoder, som er til rådighed. For eksempel er det vanskeligt at forestille sig, at gods ikke vil vedblive at bevæge sig tværs over Nordatlanten, selvom en enkelt nations skibe ikke tager del i transporten. I det lange løb vil der naturligvis periodevis kunne opstå en mangel på skibsrum, der kan virke generende for handelen.

Der er en vigtig undtagelse, når det gælder behov for en national handelsflåde, som har med udviklingslandenes handel at gøre. Her vil tilstedeværelsen af en regelmæssig national liniefart kunne opmuntre fremmede importører til at indgå langtidskontrakter for varerne fra disse lande eller tilskynde fremmede eksportører til at søge permanente markeder udenlands. Dette forhold forklarer den stigende

interesse for at opbygge en handelsflåde i mange af udviklingslandene. Det vil dog være berettiget at antage, at når disse lande bliver mere involveret i handelsmønstrene og handelsvolumenet vokser, vil også skibsfarten på disse lande blive af mere international karakter.

Mens den gensidige afhængighed i verdenshandelen muligvis har mindsket behovet for helt nationale handelsflåder, især hos de mere udviklede lande, så er denne afhængighed blevet årsag til et nyt økonomisk behov for en national handelsflåde. Der er således et behov for at deltage i de konferencer, som fastsætter fragtrater mellem et land og dets handelspartnere. En konference består af nogle eller alle de rederier, som betjener en speciel rute. Disse redere fastsætter i fællesskab fragtraterne efter lastens art og transportmetoden. Eftersom vægten af en reders stemme er nogenlunde proportional med den skibsfart han opretholder, bestræber mange lande sig for at være repræsenterede af deres nationale skibsredere. Uden en sådan repræsentation kunne et land blive offer for diskrimination, og dets varer kunne blive udkonkurreret på det udenlandske marked, alene på grund af høje fragtrater.

Et andet nyt økonomisk behov for en national handelsflåde er forårsaget af ønsket om at reducere problemerne med handelsbalancen med andre lande. Mange eksperter tror, at dette forhold motiverer russerne stærkt, idet Sovjetunionen har et begrænset eksportpotentiel og begrænsede muligheder for at tjene hård valuta.

Ved at fragte sin egen import og eksport undgår russerne tab af hård valuta. Det er velkendt, at handelsbalanceproblemer har plaget USA i det sidste årti og nylig har været så akutte, at de har bidraget til pengespekulation i udlandet og til dollardevaluering. Skibsfart er også her et middel til at regulere og mindske virkningerne af en ugunstig handelsbalance. Dette kan blive af væsentlig betydning ved handelen med Mellemøsten, hvorfra 40 % af olien udskibes.

Med dagens fragtrater udgør transportudgifterne nærværd 60 % af olieprisen. Man kan forvente, at denne procentsats vil falde noget, fordi OPEC-landene vil kræve højere pris for olien. Men med en forventet olieimport i USA på ca. 20 mio. \$ i 1980, vil selv en lille procentreduktion være af betydning for handelsbalancen.

Når man overgår til den anden historiske årsag, til behovet for en national handelsflåde, må man erkende, at de udenrigspolitiske aspekter er blevet formindskede. Der var en tid, for ikke så længe siden, set med historiens målestok, da skibe var den eneste mulighed for international forbindelse mellem lande, der var adskilt af havet. For mange lande var det udelukkende eksistensen af skibe, der tillod handelssamkvem, udveksling af nyheder, at diplomater kunne mødes og at hære kunne invadere. Det var derfor ikke mærkværdigt, at en national handelsflåde var målestok for nationens magt og indflydelse. Som canadieren Marskal McLewen har påpeget, »lever vi nu i en tidsalder med øjeblikkelig kommunikation«. Selvom dette »Seapower Sympo-

sium« er et møde for admiraler, så er der næppe ret mange af deltagerne, som er kommet hertil med skib. Mere vigtigt end denne hentydning til den rolle flyet har fået i vor tilværelse, er en fremhævelse af, at dette symposium kun har været mulig på grund af den kommunikationsmetode vi opretholder i dag, og som tillader, at vi kan mødes hurtigt og komme til forståelse.

Udenrigspolitik er formentlig stadigvæk tjent med at råde over orlogsskibe, som kan demonstrere, og i givet fald også anvende magt, men handelsskibe har mistet meget af deres betydning i udenrigspolitisk henseende på grund af den teknologiske udvikling. Muligvis er passagerskibe det sidste område, hvor national prestige søges udøvet gennem handelsflåden. USA står over for at opgive passagertrafik til søs over større afstande, og Italien ophører med at subsidiere sin tilsvarende trafik, mens Sovjetunionen har startet passagertrafik mellem New York og Leningrad, foreløbig dog med økonomisk tab.

Indtil nu er to af de tre historiske årsager til behov for en national handelsflåde efterprøvet. Det økonomiske behov er ændret til et mere begrænset omfang. Det udenrigspolitiske er overtaget af andre midler, som bedre tilgodeser behovet for kontakt. Tilbage bliver behovet for en national handelsflåde af sikkerhedspolitiske årsager. Har det lidt samme skæbne og er blevet stærkt formindsket i de senere år? Svaret er et klart nej! Den væsentlige hypotese ved denne redegørelse er i virkeligheden, at for de

flESTE lande afhænger den nationale sikkerhed stærkere af handelsflåden end nogensinde før. Ydermere er det blevet af voksende betydning for orlogsflåden og handelsflåden at arbejde sammen for at opnå nationale fordele.

Vesteuropa, Japan og De Forenede Stater er yderst afhængige af import af brændsel for at sikre deres økonomi. Denne afhængighed vil vokse, i hvert fald indtil nye energikilder er udviklet. Den væsentligste måde at transportere denne import på, er ved hjælp af skibe, og den bedste måde, hvorpå man kan sikre nogen kontrol over transporten af disse vitale brændselsforsyninger, er ved at deltage i den med nationale handelsflåder bemanded med egne borgere og førende egen nations flag. Mens den største trussel klart hidrører fra en afbrydelse af forsyningskilderne, vil opretholdelsen af en uafhængig transportkapacitet reducere mulighederne for afbrydelse af de laster, som er på vej og muliggøre, at man kan skifte til andre forsyningskilder, hvis de er til rådighed.

Erkendelsen af, at forsyning og transport er lige vigtige faktorer, blev åbenbar i den første meddelelse, der blev udsendt af den Palæstinensiske Befrielses Organisation ved udbruddet af Mellempøstkrigen i oktober 1973. Meddelelsen lød: »Stop udpumpning af olie straks og stands ethvert tankskib på vej til Israel«.

Kritisk civil import skaber behov for en handelsflåde ud fra de bredeste nationale krav om sikkerhed. Denne import styrker også behovet for en stærk orlogsflåde, som kan beskytte skibsfarten. Dette

øgede behov for skibsfartsbeskyttelse er opstået på et tidspunkt, hvor krigsskibe er blevet mere komplekse og kostbare end nogensinde før.

I det omfang en nations flådeledelse kan finde nye måder for udnyttelse af elementer af handelsflåden, som ikke er direkte krævet til brug for transport af krigsmateriel, des mere kan de snævre budgetter koncentreres om egentlige flådeopgaver. En orlogsflåde konstrueret og opretholdt på denne måde ville både have den størst mulige ildkraft og de maksimale udvidelsesmuligheder til at sikre kontrol med havet og transport af vitale materialer under en hvilken som helst nødsituation, der medfører krigshandlinger.

Resten af redegørelsen understreger den udvidede rolle, som handelsflåden spiller for udøvelse af national sømagt med særlig henblik på den nationale sik-

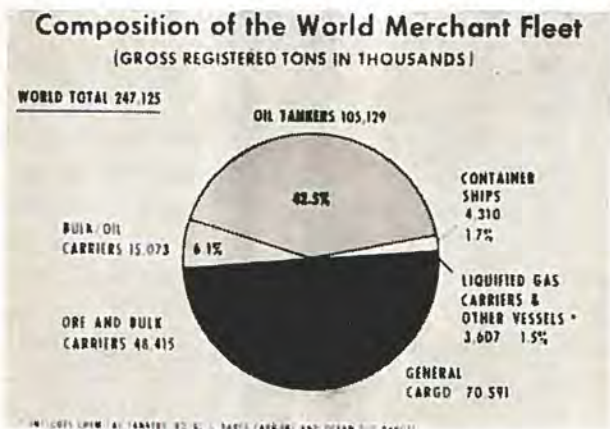


Fig. 1.

kerhed og muligheder for samarbejde med orlogsflåden.

Til at belyse disse forhold er den opdelt i følgende afsnit:

- a. Verdenshandelsflåden, herunder de vigtigste udviklingstendenser.
- b. Nye koncepter for militær anvendelse af handelsskibe.
- c. Sammenligning af handelsflåderne tilhørende henholdsvis NATO og Warszawapagten (specielt USSR).
- d. Verdensskibsbygningskapaciteten.

Verdenshandelsflåden

Fig. 1 viser den registrerede verdenshandelsflådes bruttotonnage efter skibstyper. De fleste typer af »Bulk Carriers« såsom tankskibe, malmskibe o. l. udgør mere end 2/3 af verdenstonnagen. De nyere specialtyper, såsom containerskibe, roll-on/roll-off skibe og »Barge Carriers« udgør kun en relativ lille procentdel. Der er stadigvæk en betydelig procentdel almindelige fragtskibe, og de fleste af de mindre udviklingslande sigter på bygning eller køb af denne type til liniefart. De økonomisk mere udviklede lande er i færd med hurtigt at udskifte deres flåder med mere specialiserede skibe (se note s. 553). Det mest bemærkelsesværdige er, at næsten 40 % af tonnagen er under 5 år gammel, fordi store tankskibe og »Bulk Carriers« er blevet bygget i stort antal i de senere år. Denne udvikling forventes at fortsætte 70'erne

ud. Det modsatte er tilfældet med almindelige fragtskibe. I sidste halvdel af 60'erne skete der en hurtig tilgang af teknisk højt udviklede skibe på hovedhandelsruterne, hvilket førte til en overkapacitet. En del af denne kapacitet - hovedsagelig relativt små fragtskibe - er overgået til udviklingslandene. Følgen er, at gennemsnitsalderen af verdenstonnagens almindelige fragtskibe forøges, mens alderen af »Bulk Carriers« formindskes.

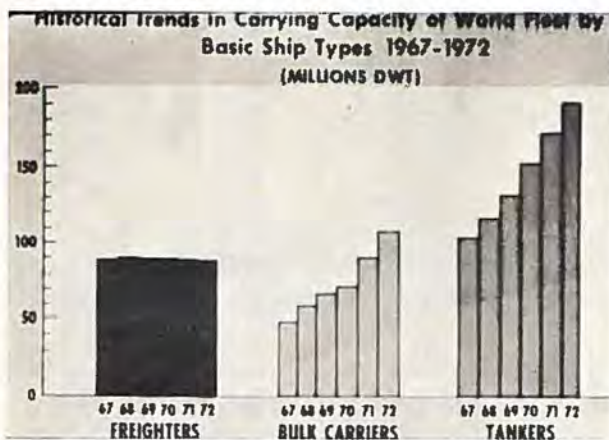


Fig. 2.

Fig. 2 viser mere klart udviklingstendenserne for henholdsvis »Bulk Carriers«/tankeskibe og almindelige fragtskibe. Medens lastekapaciteten i femårsperioden 1967-72 er formindsket noget for fragtskibe, er den næsten fordoblet for »Bulk Carriers« og tankeskibe. For sidstnævntes vedkommende forventes mere end en tredobling inden udgangen af 70'erne.

Specialskibene, såsom containerskibe og »Barge Carriers«, udgør endnu kun en lille del af verdens-tonnagen, men der er en stærk vækst i nybygningen af disse typer. Passagerskibe og kombinerede passager- og fragtskibe er i jævn nedgang.

Der er også en stærk vækst i tankskibe til flydende naturgas (LNG), og det er sandsynligt, at specialskibe til transport af kemiske stoffer og kunstgødning vil vise fremgang i de kommende år.

De almindelige udviklingstendenser gælder ikke rigtig for De Forenede Staters handelsflåde. Selvom USA har bygget de fleste af de moderne containerskibe, rol-on/roll-off skibe og »Barge Carriers«, har det ikke bidraget meget til forøgelsen i tonnage for nye tankskibe og »Bulk Carriers«. Som det fremgår af fig. 3 er USA's handelsflåde også tilbage aldersmæssigt med en usædvanlig stor procentdel af skibe

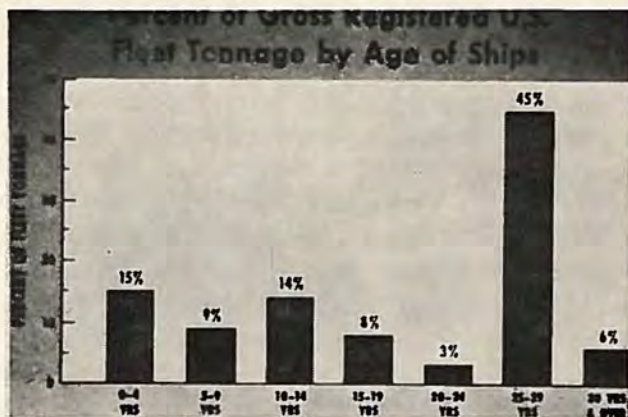


Fig. 3.

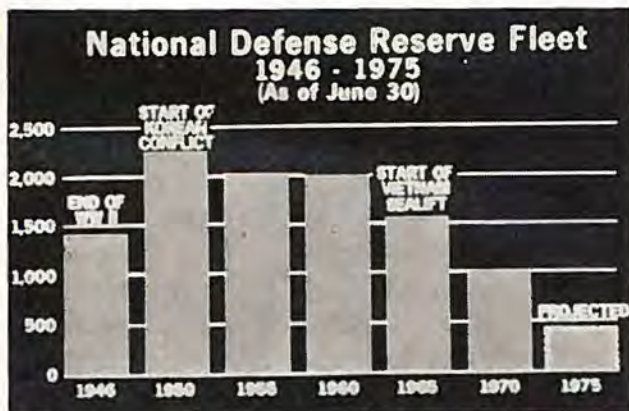


Fig. 4.

med 25-30 års levealder. Dette er forårsaget af »National Defense Reserve Fleet« (NDRF), som hovedsagelig består af oplagte fragtskibe fra 2. verdenskrig. Fig. 4 viser antallet af skibe i NDRF i årene efter 1945. Antallet er stærkt nedadgående på grund af ophugning af de ældre skibe, som ikke mere efterkommer de moderne krav til transport.

USA er dog startet på et 10 års moderniserings- og opbygningsprogram for sin handelsflåde. Herudover påregner USA i nødsfald at råde over den såkaldte »Effective U.S. Controlled Fleet«, hovedsagelig bestående af tankskibe og »Bulk Carriers« registreret i Panama og Liberia, men ejet af amerikanske redere eller selskaber. Ændrede afgifts- og skatteregler forventes at forøge disse rederes tilbøjelighed til at registrere nye skibe under USA-flag og således formindske de hidtidige tendenser til brug af »bekvemmelighedsflag«.

Nye koncepter for militær anvendelse af handelsskibe

Generelt gælder, at alle moderne skibstyper er mere produktive hvad angår transportevne. Sammenlignet med de fragt- og tankskibe, som var repræsentative for trafikken på hovedhandelsruterne for 10 år siden, er et moderne containerskib $6\frac{1}{2}$ gang så produktivt. Noget tilsvarende gør sig gældende for »Barge Carriers (LASH/SEABEE)« og kombinerede »Oil-Bulk-Ore Carriers (OBO)«, se fig. 5.

Denne produktivitetsforøgelse er opnået ved højere fart, hurtigere lastning/losning og øget tonnage.

Mest drastisk er tonnagesforøgelsen for »Bulk Carriers« og tankskibe.

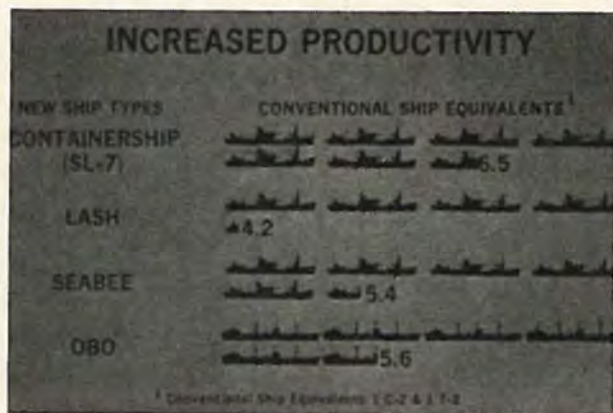


Fig. 5.

Fig. 6 viser en sammenligning mellem forskellige tankskibstyper. Tankskibe af 30.000 DWT størrelsesorden er nu almindelige på de kortere ruter, mens de større skibe er mere økonomiske på de lange ru-

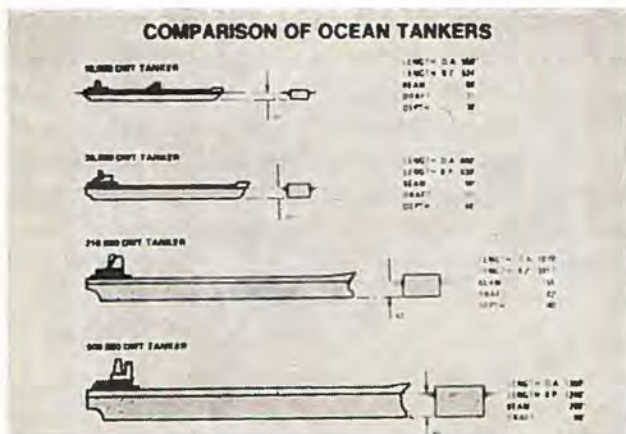


Fig. 6.

ter f. eks. mellem Persergolfen og Den mexikanske Golf. Lukningen af Suezkanalen har givet stødet til denne forøgelse i tankskibenes størrelse. De største tankskibe, der bygges i USA, er af størrelsesorden 300.000 DWT, medens de største tankskibe i verdensflåden, bygget i Japan, er af 600.000 DWT størrelsesorden. De tankskibe, der er bedst egnede til militær logistisk støtte, er i størrelsesorden 25.000 ts, idet de kan operere med stor fleksibilitet, dvs. anløbe de fleste havne og nemt anvendes til overførsel af forsyninger til søs. De helt store tankskibe er selvfølgelig vitale for den nationale sikkerhed, fordi

den civile økonomi har det største behov for olie-forsyninger.

En begrænsning ved militær udnyttelse af de meget store tankskibe er kravet om havne med stor vanddybde. Enkelte havne med denne kapacitet findes i Europa, Japan og Mellemøsten, men ikke i De Forenede Stater. USA har dog planer om bygning af tre kunstige dybvandshavne, nemlig to i den mexicanske Golf og en på østkysten af USA. (Se projektskitse på fig. 7). (Fig. 8 udgået).

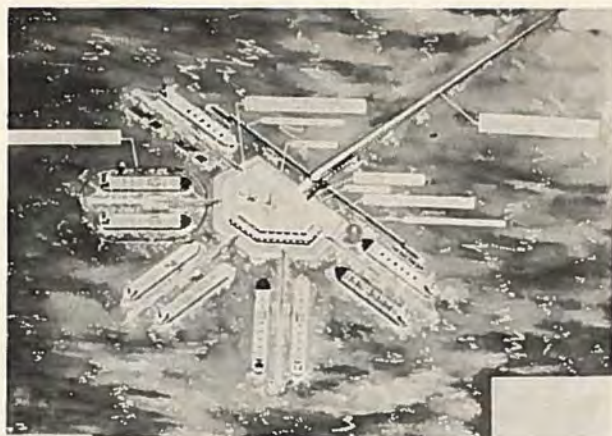


Fig. 7.

Da disse havne, der vil blive nøglen til den kritiske olieimport, af forskellige årsager må anlægges udenfor 3 sømile grænsen, vil havnenes beskyttelse og sikkerhed blive en vigtig og vanskelig opgave for U.S. Navy.

Som allerede anført, har de nyeste specialfragtskibe forøget produktiviteten med en faktor på mere end seks. Det nyeste containerskib gør 33 knobs fart. Da lasten er pakket i containere fra leverandør til modtager, er omladning nedbragt til et minimum og har elimineret omkostninger til stevedorer, beskadigelser og tyveri.

Til trods for de nye skibes større produktivitet, giver de ældre typer fragtskibe dog næsten fuldstændig fleksibilitet for den militære planlægger, både i forbindelse med indledende deployering og genforsyning. Problemet er, at disse almindelige fragtskibe bliver færre og færre.



Fig. 9.

Skibet vist på fig. 9 er et af de nyeste containerskibe, SL-7, som kan bære 1100 stk. 35 fods containere. Den militære anvendelighed ved indledende deployering er begrænset, men skibet er meget over-

legent over almindelige fragtskibe ved militære forsyninger, forudsat at containeromladningsmuligheder er tilstede på udskibningsstedet, og landtransportnettet er veludbygget og intakt.



Fig. 10.

Skibet vist på fig. 10 er en »Barge Carrier«, også kaldet »Lighter aboard Ship« (LASH). Denne type har stor militær anvendelighed og betragtes som ideel til betjening af de områder, hvor havne og landtransportmateriellet er utilstrækkeligt til betjening af containerskibe. Skibet behøver ikke gå til kaj for at laste og losse og har egne midler til at håndtere både containere og lægtene. En 500 ts kørekran på dækket anvendes til at løfte de 300 ts store lægtene.

Skibet vil være særdeles velegnet til at støtte amfibieoperationer.



Fig. 11.

Fig. 11 viser en anden type »Barge Carrier«, den såkaldte »Seabee«. Dens lægtene er dobbelt så store og svarer i størrelse til de lægtene, som generelt anvendes på de indre vandveje i Europa.

U.S. Army foretrækker denne type på grund af lægternes størrelse, der svarer bedre til militære behov end den mindre type. Lægterne hejses ombord ved hjælp af en elevator i hækken af skibet.

Skibet på fig. 12 er et Roll-on/Roll-off skib. Disse skibe er konstrueret for at tillade mange forskelligartede køretøjer at blive taget ombord og fra borde ved egen kraft. Af denne grund er de særdeles velegnede til indledende militære deployeringer, når havnefaciliteterne er konstrueret til at betjene sådanne skibe. Vellykkede forsøg er blevet afholdt med temporære konstruktioner, der tillader skibet at benytte sine ramper i havne, hvor faste installationer ikke er tilstede.



Fig. 12

Af andre nye skibstyper af militær interesse kan nævnes »Oceantug-barge«, som er karakteristisk ved, at fremdrivnings- og beboelsesafdeling kan adskilles fra lægterdelen, bevæge sig selvstændigt og kobles sammen med en tilsvarende enhed. Endvidere de nye store »Ore/Bulk/Oil-carriers«, der har så store lasterum og luger, at de kan komme på tale som helikopterhangarskibe uden væsentlig ombygning.

De store passagerskibe, der var så anvendelige for troppetransport under 2. verdenskrig, ikke alene på grund af deres størrelse, men også på grund af deres fart, som tillod dem at gå udenfor konvoj, er på vej ud af billedet. USA regner ikke med at råde over store passagerskibe efter 1980. Dette er i overensstemmelse med den nye koncept for militær deployering, som baserer sig på fly til transport af mandskab og skibe til transport af materiel og forsyninger.

Som afslutning på dette afsnit skal omtales to forsøg afholdt af U.S. Navy med henblik på at afprøve anvendeligheden af nyere handelsskibe til forsyning og service for orlogsskibe til søs. Det drejer sig dels om forsøg med et civilt tankskib, ERNA ELIZABETH - på 35.000 DWT, som blev charteret for en 2 måneders øvelsesserie for overførsel af brændstoffer dels til USN enheder, dels til andre NATO enheder. Tankskibets besætning var på 41 mand, alle civile og nogle hyret kun 2 dage før afsejling. Ingen modtog nogen særlig træning inden øvelsen, bortset fra forevisning af en flådeinstruktionsfilm i »Replenishment at Sea« samt en gennemgang af forsyningsgrejet ombord. Resultatet af dette forsøg var særdeles tilfredsstillende og viste, at flåden kunne påregne brug af civile tankskibe i en nødsituation. Som noget nyt anvendtes »Astern Fuelling Method«, der viste så store fordele, især i hårdt vejr, at U.S. Navy vil udstyre sine skibe til at kunne anvende denne metode på en mere generel basis.

Det andet var et forsøg med forsyning til søs og i havn af almindeligt forbrugsgods m. v. fra en »Barge Carrier« af LASH-typen. Til søs anvendtes »Vertical Replenishment« med helikoptere. Forsyningshastigheden kunne næsten måle sig med den normale flådestandard. Lægterne anvendtes i havn og på red. De var forsynet med gaffeltrucks, der gjorde det muligt at ombordtage godset uden anvendelse af kran. Forsøget godtgjorde, at flåden kan opnå væsentlig støtte fra denne nye skibstype. Der er dog problemer med anvendelse af lægtere, når søens højde er over én meter.

Sammenligning af NATOs og Warszawapagtens handelsflåder

Warszawapagten har 2642 skibe (over 1.000 BRT) på ialt 20.4 mio. DWT sammenlignet med Atlantpagtens samlede handelsflåde, som er på 7996 skibe (over 1.000 BRT) på ialt 166.3 mio DWT, dvs. NATO-flåden har mere end otte gange Warszawapagt-flådens lastekapacitet, og heri er for NATOs vedkommende ikke medregnet skibe under »Effective U.S. control«, jf. foregående afsnit. NATO-flådens sammensætning, vækst og fordeling på lande fremgår af fig. 13, 14 og 15.

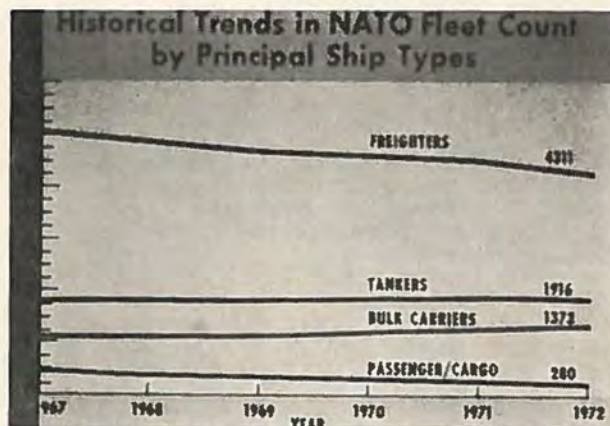


Fig. 13

(Tal på den lodrette akse angiver antal 1000 skibe. / red.)

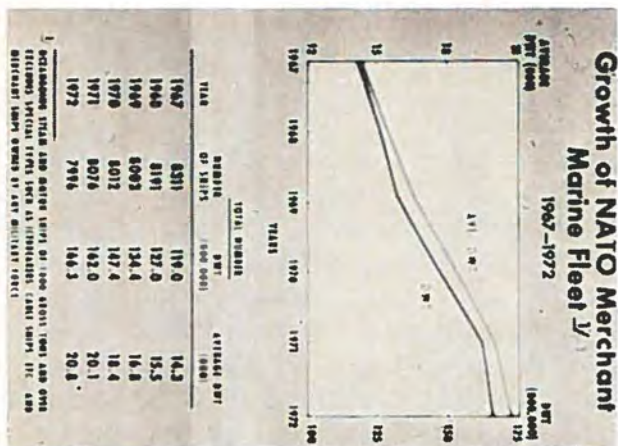


Fig. 14.

Fig. 16 viser væksten i Warszawapagt-handelsflåden. Da 80 % af denne flåde tilhører Sovjetunionen, kan det være hensigtsmæssigt at betragte dette lands handelsflåde nærmere.

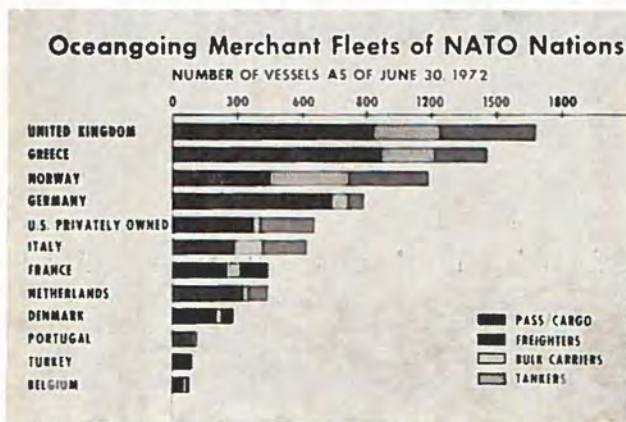


Fig. 15.

nemsnitlastekapaciteten for den sovjetiske tankskibsflåde er på ca. 11.000 DWT, mens gennemsnitskapaciteten for fragtskibsflåden er på ca. 6.800 DWT. Der er kun lidt mere end 2.000 russiske skibe på over 1.000 BRT med et gennemsnit på 7.200 DWT (Juli 1972). Det er mindre end gennemsnittet for hele Warszawapagt-handelsflåden og meget mindre end de 20.000 DWT, som er gennemsnittet for NATO-handelsflåden. Af de 6851 skibe, angivet på fig. 17, er hovedparten af ret lille størrelsesorden. Kun de ca. 2.000 af over 1.000 BRT kan anses for at have en så betydningsfuld logistisk betydning, at de tæller i en sammenligning med NATO-flåden.

Der er gode grunde til, at det forholder sig således med størrelsesordenen i den sovjetiske handelsflåde. Der er mere end 100.000 floder og navigable vandveje på Sovjetunionens territorium. Den samlede længde af dette system af indre vandveje er ca. 520.000 km. Det er næsten dobbelt så meget som længden af de indre vandveje i USA, Frankrig, Vesttyskland og Italien tilsammen. En af fordelene ved det indre vandvejssystem er de lave transportomkostninger, idet disse er 65-85 % mindre pr. km end jernbanetransport. Og den sovjetiske handelsflåde udnytter det indre vandvejssystem til det yderste, idet hovedparten af de ca. 300 mio. ts. last, som årlig fragtes ad de sovjetiske floder og kanaler, transporteres af mindre fragtskibe.

For en sammenligning af udviklingen kan anføres nogle tendenser for USAs handelsflåde.

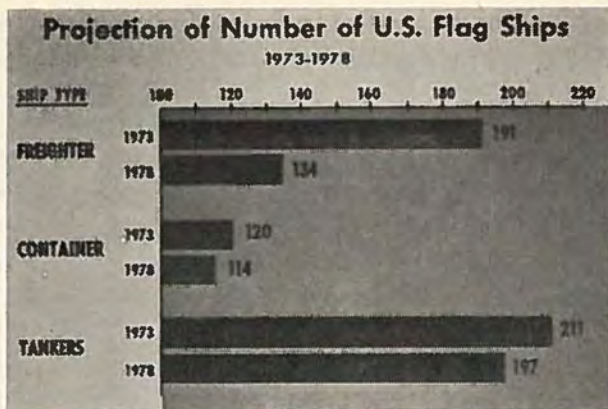


Fig. 18.

Fig. 18 viser, at skibsantallet i perioden 1973-78 vil falde, men tonnagen vil gå op på grund af nybygningernes størrelse.

Fig. 19 viser udviklingen for en række specialskibe. Forøgelse i skibsantallet forventes for typerne

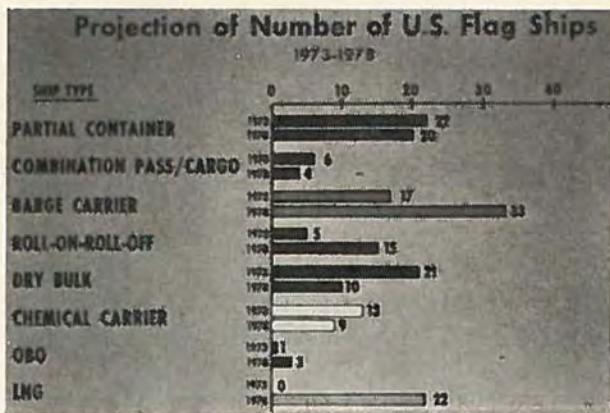


Fig. 19.

»Barge Carrier«, »Roll-on / Roll-off-skibe«, »Oil-Bulk-Ore«-skibe og tankskibe for flydende naturgas.

Som resumé af dette afsnit kan siges, at nye, store og hurtige skibe nyligt er tilgået NATO-handelsflåden som erstatning for de ældre, langsommere skibe fra 2. verdenskrig. Resultatet er en større samlet lastekapacitet, men færre skibe. Tilvæksten til Warszawapagt-handelsflåden er hovedsagelig sovjetisk, og selvom Sovjetunionen bygger et stort antal nye skibe, er de fleste af relativ lille tonnage. Resultatet er, at Warszawapagt-flåden viser stor fremgang i antal skibe, men relativ lille fremgang i lastekapacitet sammenlignet med NATO-flåden.

Verdens skibsbygningskapacitet

Fig. 20 viser de samlede tendenser i verdens skibsbygning i de sidste 15 år. Både USA og Sovjetunio-



Fig. 20.

nen har en statistisk nybygningsrate. Bortset fra Japan har andre lande stort set også en statistisk rate. Den japanske stigning i raten har været dramatisk, især på grund af landets engagement i tankskibsbygning. Store, effektive og højt automatiserede værfter kan producere supertankere på kort tid.

COUNTRY	NUMBER OF YARDS*	NUMBER OF WAYS**	NET TONnage***
GREAT BRITAIN	84	279	1,197,264
UNITED STATES	55	267	461,747
JAPAN	45	244	12,867,119
GERMANY	39	111	1,383,670
FRANCE	31	110	1,029,953
NETHERLANDS	27	92	749,622
ITALY	19	84	901,936
SWEDEN	30	57	2,028,443
SPAIN	27	55	1,082,832
NORWAY	41	46	825,468

*WAYS OVER 200 FEET LONG (SOURCE: LLOYD'S REGISTER)
 **YARDS WITH WAYS OVER 200 FEET LONG (SOURCE: LLOYD'S REGISTER)
 ***SHIPS 100 GT AND OVER - LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING - ANNUAL SUMMARY OF MERCHANT SHIPS LAUNCHED IN THE WORLD DURING 1972

Fig. 21.

Fig. 21 viser de ti lande, som har det største antal beddings for bygning af skibe over 200 fods længde. Figuren viser også antallet af værfter i disse lande. Yderst til højre er angivet den aktuelle tonnage produktion i 1972 (se note). Bemærk den store produktionsrate i Japan og den relativt beskedne rate i USA

NOTE:

Til sammenligning kan anføres, at Danmark har 14 værfter til bygning af skibe på over 200 fods længde, med ialt 25 beddings og en bygning på ialt ca. 900.000 BRT i 1972. / Danske kilder.

trods kapaciteten. Fremstillingsomkostningerne har ændret sig noget, som følge af den seneste pengevaluering, men Japan kan stadig bygge supertankere til 60-65 % af, hvad det koster at bygge i USA.

En af årsagerne til at nogle lande er mere konkurrencedygtige i skibsbygning, er lavere arbejdslønninger. Mandtimer pr. DWT giver et relativt mål for produktiviteten, når arbejdslønninger lades ude af betragtning.

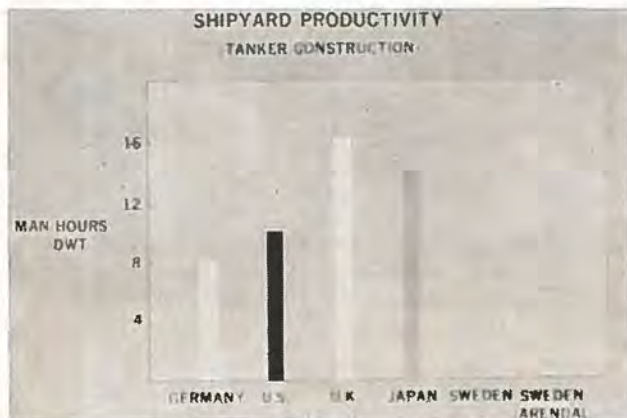


Fig. 22.

Fig. 22 viser, at svenske og vesttyske værfter er nogle af de mest produktive, når man sammenligner på denne basis.

Fig. 23 uddyber problemstillingen nærmere. Figuren viser situationen før USA's kongres i 1970 godkendte det nye maritime program. For hver dollar



Fig. 23.

USA anvendte til skibsbygning, kunne Japan og Vesttyskland opnå det samme resultat for kun 46 cent. Figuren viser også de enkelte komponenter i dette regnestykke. USA var mest konkurrencedygtig, hvad angår materialer, men den største forskel findes i arbejds lønningerne, og den er udslagsgivende. For i det hele taget at opretholde en skibsbygningskapacitet i landet har USAs regering måttet betale prisforskellen mellem bygning i udland og indland, dvs. over 50 % af prisen for et skib.

Det nye maritime program har satset på en højere skibsbygningsrate i USA. Ved serieproduktion og nyinvestering i automatisk udstyr er regeringssubsidierne bragt ned til 35 % for almindelige tankskibe og ca. 16 % for tankskibe til flydende naturgas.

I fremtid kan man godt basere opretholdelse af en national handelsflåde på skibsbygning i udlandet. Men i det lange løb vil manglen på en national skibs-

bygningskapacitet uvægerligt få indflydelse på nationens stilling som sømagt. Det er nødvendigt at bygge skibe i krigstid for at erstatte tab og endda - om påkrævet - at udvide flåden, som det var tilfældet i USA under 2. verdenskrig. Værfter er også i høj grad påkrævede for reparation og eftersyn af skibe. En sund skibsbygningskapacitet og teknologi vil også bidrage til konstruktion af nye skibstyper og dermed hjælpe med at holde et lands handelsflåde moderne og konkurrencedygtig.

Afslutning

USA har gjort sig store anstrengelser for at udbygge et nært samarbejde mellem professionelle søfolk fra handels- og orlogsflåden. Dette samarbejde fremmes af den eksisterende praksis med at tildele dimittender fra den højere civile navigationsskole - »Federal Maritime Academy at Kings Point« - grad som sekondløjtnanter i »US Naval Reserve«. Forholdet er blevet yderligere styrket ved genindførelse af »Naval Reserve Merchant Marine« programmet, som blev kundgjort af flådeministeren i juli 1973. Dette program muliggør, at officerer fra handelsflåden indenfor brancherne dæk, maskine og radio, kan få udkommando i U.S. Navy i graderne fra løjtnant til kommandør, afhængigt af de pågældendes erfaring fra civil skibsfart eller med statsskibe. Formålet med programmet er at give officerer fra handelsflåden en særlig sømilitær uddannelse for at forbedre deres mulighed for at samarbejde med orlogsflåden.

Som det er blevet understreget i denne redegø-

relse, undergår handelsflåden i disse år en ændring i karakter.

Verdens orlogsflåder undergår også ændringer, muligvis endnu hurtigere end handelsflåderne.

Der er endnu mange udestående spørgsmål om den fremtidige form for samarbejde mellem disse to komponenter, som udtryk for sømagt. For eksempel: Hvor relevant er koncepten med handelsskibskonvojer, når handelsskibe kan gøre en fart på 33 knob? Bør handelsskibe i fremtiden have atommaskineri? Hvilke krav bør der stilles til nye handelsskibe for at gøre dem mere anvendelige til militære operationer? Skal supertankere, der indsættes på de lange handelsruter, udstyres med aktive eller passive selvforsvarsmidler? Hvordan kan handelsskibe og deres besætninger blive bedre egnede til at deltage i flådeoperationer?

USA har taget nogle vigtige skridt til at kunne begynde at besvare disse spørgsmål, så både orlogsflåden og handelsflåden kan bidrage bedre til udøvelse af sømagt. Ved uddannelse, villighed til at prøve nye koncepter og opgive gamle og ved et nært samarbejde vil De forenede Stater søge at forøge effektiviteten af fælles orlogs- og handelsflådeoperationer, både under freds- og krigsforhold.

NOTE:

Den danske handelsflåde udgjorde ved udgangen af 1972 nærværd 1000 skibe på ialt 3.870.000 BRT.

Den procentuelle sammensætning af denne tonnage var omtrentlig som følger:

Tankskibe 50%.

Bulk-Carriers 10%.

Specialskibe 5% (herunder LNG skibe).

Alm. fragtskibe 30%.

Passagerskibe 5%.

Aldersmæssigt var ca. 45% af tonnagen under 5 år gammel.

(Kilde: Danmarks Rederiforenings Årsberetning).

KOMMENTARER TIL DEN PRAKTISKE OFFICERSUDDANNELSE (A-LINIEN)

Af kommanderkaptajn J. A. Ruth

I de to foregående artikler om officersuddannelsen har forfatterne - naturligt og rigtigt på grund af deres medvirken i udarbejdelsen af uddannelsesplanerne - kun i ringe grad beskæftiget sig med uddannelsens karakter og med kvaliteten af det produkt, der afleveres til nyttetjeneste.

Som den, der i de sidste to år har haft ansvaret for at gennemføre den praktiske uddannelse efter de nye planer, føler jeg mig foranlediget til, dels at fremsætte nogle korte betragtninger over uddannelsens karakter, og kadetternes reaktion herpå, og dels at forsøge at fremkomme med en vurdering af den nye uddannelses kvalitet.

Den praktiske uddannelse, som er beskrevet i orlogskaptajn J. Ahlers artikel, er blevet udført under udnyttelse af de pædagogiske principper, der er anført i Søværnsbestemmelse 509 (SVN BST 509) og udbygget i Søværnets Officersskoles »Bestemmelser for den praktiske uddannelse«.

Den anvendte uddannelsesmetode er meget krævende for den enkelte kadet, idet han bliver tvunget til at tage initiativ og gå i gang med at tilegne sig en omfattende viden for at nå det i uddannelsesplanerne fastsatte mål. Kadetterne er således blevet

henvist til, efter en passende introduktionsperiode, selvstændigt at tilegne sig den viden og de færdigheder, der har været nødvendige for at løse en bestemt given opgave, eller for de ældste klassers vedkommende at klare de problemsituationer, der forekommer i dagligdagen - ikke mindst på broen. Kadetternes evne til at benytte sig af disse muligheder effektivt samt ikke mindst til at benytte sig af de til rådighed værende instruktører har naturligvis været forskellige, men det har navnligt i de yngste klasser vist sig, at det har været vanskeligt for eleverne at leve op til deres andel af SVN BST 509. De, der imidlertid har benyttet sig af tilbuddet, har udviklet sig i en positiv og meget selvstændig retning.

Det har været overvejet, hvorvidt man for visse klassers vedkommende burde overgå til den »gamle« undervisningsform for at redde klassekvotienten, men det har været den generelle indstilling, at en kadet, der ikke formår at gennemføre uddannelsen efter de gældende bestemmelser, heller ikke vil kunne opfylde de krav, der i dag stilles til en moderne officer.

Uddannelsen har iøvrigt i den udstrækning, det har været muligt, været tilrettelagt som fællesopgaver på tværs af de enkelte fag. Under ledelse af kadetter af forskellige retninger og forskellige uddannelsesstrin har der således været gennemført et antal samarbejdsøvelser mellem skoledelingens enheder, hvor navigations-, sømandskabs-, kampinformati- og kommunikationsmæssige m. fl. aspekter har været integreret.

Udbyttet af uddannelsen er givet størst, når skole-

delingens enheder sejler sammen og afholder øvelser i de indre danske farvande. Sejlads i mere åbne farvande uden egentlige navigatoriske problemer kan let forlede elever og instruktører til at tro, at alt går godt. Det har således flere gange vist sig, at elever, der tilsyneladende klarede sig godt på broen, ved tilbagekomst til danske farvande med intensiv skibstrafik og vanskeligt navigable farvande kom i en krisesituation, der var yderst vanskelig at overvinde. Tiden for de lange udenlandstogter bør derfor være forbi, og med den forholdsvis korte tid kadetterne har til rådighed i skoledelingen, synes det også mere formålstjenligt, at de får et grundigt kendskab til de farvande, de trods alt fortrinsvis skal færdes i i fremtiden.

Der er selvfølgelig også visse problemer med den nye uddannelsesplan. For det første er elevernes praktiske grundlag ret spinkelt, og de savner i udpræget grad indsigt i problemerne på »dæksniveau«. Problemet er vidtrækkende, og det er meget let at pege på mere sejlads i de yngste klasser, men ved at læse de to foregående artikler må det vel erkendes, at der rent faktisk ikke er mere tid til rådighed. Løsningen på problemet er formentlig den, at de yngste klassers undervisning må intensiveres i den korte tid, de er om bord, men hvis det ikke skal gå ud over de ældste klasser, der angiveligt bliver en del favoriseret, må der tilkommanderes skoleskibene mere egentligt lærerpersonel.

For det andet er uddannelsen således tilrettelagt, at eleverne af taktisk linie først får egentlig brotjeneste efter tre års uddannelse. Man kan derfor

komme ud for, at en elev på dette sene tidspunkt viser sig aldeles uegnet til denne tjeneste og må indstilles til afgang fra uddannelsen. Dette er desværre sket i flere tilfælde. Det synes inacceptabelt både for søværnet og den pågældende kadet, at udskillelsen sker på tidspunkter, hvor det tidligere var yderst sjældent.

Det er naturligvis ret dristigt at anstille en vurdering af kvaliteten af den nye uddannelse, så længe ingen af de involverede på nuværende tidspunkt har påbegyndt nyttetjeneste, men jeg er ikke i tvivl om, at de tjenestesteder, der modtager de nye hold, vil opdage at de har fået særdeles modne, selvstændige og bredt anvendelige medarbejdere, der i langt mindre grad end tidligere vil have behov for oplæring og tilvænning til deres nye job.

MARINENS BIBLIOTEK*Erhvervelser i september 1974***Historie**

- Bjerre, Thorkel*: Søtransportvæsenet under Kaptajn Tegners Ledelse 1848-49 og 50-51. Foredrag. manusk. 1942.
- Bjerre, Thorkel*: Søtransportvæsenet 1864. Foredrag. manusk. 1942. 19 s.
- Coast Guard history. CG-213. Washington 1972. 38 s. ill.
- Confirmation paa en Fundatz til en Liig- og Begravelse-Cassa for Under-Officiererne ved Søe-Artilleriet. Kbh. 1755. 38 s.
- Dansk maritimhistorisk konference 22-24 marts 1974. Kbh. 1974. 22 s.
- Krigen 1864 (indeholder liste over de faldne). u.st. u.å. (1866). 184 s.
- Redegørelse vedr. Søtransportvæsenets historie til 1887. maskin- og håndskr. 1902. ff.
- Rolsted, S. H.*: Søtransportvæsenets virksomhed. Foredrag. Kbh. 1936/37. 27 s.
- Sjöunderofficers Sällskapet i Stockholm 1877-1927. Stockholm 1927. 40 s. ill.
- West, John F.*: Færøerne. En nation og dens historie. Kbh. 1974. 254 s.

2. verdenskrig

Delmer, Sefton: Operation Cato. Kbh. 1974. 284 s.

Nørgaard, Erik: Generalens Fald III: Mordet på løjtnant Skov. Kbh. 1974. 106 s. ill. personreg.

Politik

Gade, Sven Ove: Oliekrisen - fup eller fakta. UDENRIGSPOLITISKE SKRIFTER serie 12 nr. 1. Kbh. 1974. 28 s.

Skibe, skibbygning m. m.

Couhat, Jean Labayle: French Warships of World War I. London 1974. 304 s. ill. index. bibl.

Holbrook, Martin: Warships of the Royal Navy. Second Series: Steam. 1892-1920. London 1971. 46 s. ill.

Johnstone, Paul: The archaeology of ships. London 1974. 136 s. ill. index. bibl.

»Peder Skrams« Artilleri. Kbh. 1911. 142 s. + plancher. ill.

Sømandskab, navigation, bjærgningsvæsen m. m.

Bille, Mathias: Notebog med forskrifter i navigation og astronomi m. v. håndskr. ca. 1775. 200 s.

Jegstrup, J. H. J.: Signalflag og signaler i Flådens skibe i tidligere tider. Bd. I-IV. manusk. maskinskr. 1961-70. ill.

Våbentekniske o. a. håndbøger m. m.

Albers, Vernon M.: Underwater acoustics handbook II. Pennsylvania 1965. 356 s. ill. index.

- Arx, William S. von:* An introduction to physical oceanography. Reading, Mass. 1967. 422 s. ill. index. bibl.
- Cohen, Philip M.:* Bathymetric navigation and charting. Annapolis, Mld. 1970. 138 s. ill. index. bibl.
- Dobrin, Milton B.:* Introduction to geophysical prospecting. 2' Ed. New York 1960. 446 s. ill. index. bibl.
- Downie, N. M. og R. W. Heath:* Basic statistical methods. 3' Ed. New York 1970. 336 s. index. bibl.
- James, Richard W.:* Ocean thermal structure forecasting. Washington 1966. 218 s. ill.
- Kinsler, Lawrence E. m. fl.:* Fundamentals of acoustics. 2' Ed. New York 1962. 524 s. ill. index.
- Knak, Christen:* Lærebog i Maskinvæsen til brug ved Navigationskolerne. Kbh. 1974. 200 s. + 47 plancher.
- Kraus, E. B.:* Atmosphere - Ocean interaction. Oxford 1972. 276 s. ill. index. bibl.
- Marine fouling and its prevention. Annapolis, Mld. 1967. 388 s. ill. index. bibl.
- McConnaughey, Bayard H.:* Introduction to marine biology. Saint Louis 1970. 450 s. ill. index. bibl.
- Martin, Dean F.:* Marine chemistry. Vol. 2. Theory and applications. New York 1970. 452 s. ill. index. bibl.
- Militærpolititjeneste. CHS PUB 206-501. Kbh. 1974.
- Neumann, G.:* Ocean currents. Annapolis, Mld. 1968. 352 s. ill. index. bibl.

- Oceanographic Atlas of the North Atlantic Ocean. Section III Ice. Washington 1968. 158 s. kort.
- Oceanographic Atlas of the Polar Seas. Part II Arctic. Washington 1958. 150 s. kort.
- Panofsky, Hans A. og Glenn W. Brier*: Some applications of statistics to meteorology. Pennsylvania 1968. 224 s. index. bibl.
- Present and future civil uses of underwater sound. Washington 1970. 132 s. ill.
- Proceedings of an international symposium on biological sound scattering in the ocean 1970. Washington 1971. 630 s. ill.
- Shepard, Francis P.*: Submarine geology. 2' Ed. New York 1963. 558 s. ill. index. bibl.
3' Ed. New York 1973. 516 s. ill. index. bibl.
- Storer, Tracy I. m. fl.*: General Zoology. 5' Ed. New York 1972. 900 s. ill. index.
- Urich, Robert J.*: Principles of underwater sound for engineers. New York 1967. 432 s. ill. index.
- Weyl, Peter K.*: Oceanography. An introduction to the marine environment. New York 1970. 536 s. ill. index. bibl.
- Williams, Jerome*: Oceanographic instrumentation. Annapolis, Mld. 1973. 190 s. ill. index.
- Williams, Jerome m. fl.*: Sea and air. The marine environment. 2' Ed. Annapolis, Mld. 1973. 340 s. ill. index.
- Wilmanns, Ingo*: Radar und Funknavigation. Kurz und bündig. Würzburg 1973. 128 s. ill. index. bibl.
- Yule, G. Udny m. fl.*: An introduction to the theory of statistics. New York 1968. 702 s. index.

Arktisk og antarktisk litteratur (Grønland)

Havneoplysninger for Vestgrønland. Kbh. 1970. 106 s. ill.

Diverse

Forskningsbibliotekernes Fællesråd, Indstilling til, vedrørende en ny organisation af det danske Forskningsbiblioteksvæsen, maskinskr. Kbh. 1974. 16 s.

Tidsskrifter og periodica

Udkiggen 1902-32. Medlemsblad for 1) Søunderofficerer, 2) Dækofficerer. Kbh. 1902-32.

Watts, Anthony J. (ed.): Warships and Navies Review. (1' årgang 1973 har titlen »Warships and Navies 1973«). ff. London 1974. ill.

KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER

Sefton Delmer: Operation CATO.

Spektrum, Kbh. 1971.

Sefton Delmer var leder af en gren inden for den engelske efterretningstjeneste, der havde til opgave ved hjælp af radioudsendelser at påvirke den tyske befolkning, hvad han har beskrevet i sin bog »Black Boomerang«, udgivet på dansk i 1964 med titlen »Den sorte sender«.

Han har nu påtaget sig at give en udførlig skildring af en anden gren, hvor man udnyttede dobbeltspioner til at give vildledende meddelelser til det tyske Abwehr.

En af dobbeltspionerne, en spanier med kodenavnet »Cato«, gennemførte sin opgave med stor succes, og en af hovedopgaverne var at overbevise Hitler om, at hovedangrebet i Kanalen ville blive sat ind mod Pas de Calais-området og at få ham til at opretholde den opfattelse i uger efter D-dag.

Bogen er overordentlig interessant med dens mange enkeltheder, der understreger, hvilke kolossale anstrengelser, der måtte til, for at vildledningen skulle være overbevisende.

Hans bøger skal nok tages med en vis kritik, da de fremhæver den engelske indsats som næsten

ufejlbarlig og nedvurderer den tyske efterretnings-tjeneste som delvis udført af rene amatører.

Originaltitlen på Operation Cato er »The counterfeit spy«.

J. H. J. Jegstrup: Signalflag og signaler i Flådens skibe i tidligere tider.

Gennem år har kommandør Jegstrup studeret kildemateriale, for størstedelen i Rigsarkivet og har, så vidt det kan ses, fundet alt frem, der i dag er tilgængeligt til belysning af signalvæsenets historie i Søværnet.

Oplysningerne går helt tilbage til 1521 og omhandler emner som: flagenes udseende, signalsystemer, anvendelsen af »det røde flag«, kysttelegrafer m. m.

De mange værdifulde oplysninger fortjener at blive udgivet i bogform, men de nødvendige midler dertil er meget svære at finde i dag. Der er dog et berettiget håb om, at et kort resumé inden alt for længe vil komme som en artikel i dette tidsskrift.

John F. West: Færøerne. En nation og dens historie. Gyldendal, Kbh. 1972.

Forfatteren er universitetslektor i Nottingham og har siden sit første besøg på Færøerne studeret øerne og deres historie. Der er ingen bibliografiske oplysninger, men kilderne er omtalt i teksten, således den islandske Færeyingasaga, Poul Nolsøes fuglekvad fra 1806/07 og Niels Winthers: Færøernes Oldtidshistorie fra 1875.

Bogen er en fortrinlig beskrivelse af de små atlantiske øer, der i århundreder har været en del af

Danmark og giver læseren en dyb forståelse af den udprægede nationalfølelse, der er så karakteristisk for det lille særprægede samfund.

Som afsnit af særlig interesse er omtalen af det færøske samfund under krigeriske forviklinger i Europa, i Napoleonstiden og under første og anden verdenskrig. Kommandørkaptajn Bang har i en anmeldelse gjort opmærksom på et par småfejl, bl. a. at de engelske styrker først endelig forlod Færøerne i 1946, ikke som anført i 1945.

For vore inspektionsskibe er det værdifuldt at have kendskab til baggrunden for det liv, der leves på øerne, hvorfor der er sørget for, at et eksemplar af bogen til stadighed findes ombord på det ved øerne stationerede inspektionsskib.

Kaptajnløjtnant A. Fiedler har efter endt studieophold i USA overladt sit dér benyttede materiale til biblioteket. Det drejer sig om et stort antal bøger om oceanografi og dermed beslægtede emner, og bogsamlingen er videregivet til Taktikskolens håndbibliotek til brug for afdelingen for oceanografi.

Foreningen ØRNEN har den bestemmelse, at kun tidligere elever fra Dækofficerselevskolen kan optages som medlemmer. Tilgangen er derfor stoppet for mange år siden og afgangens stærkt tiltagende. Dens kun få medlemmer har gennem formanden, orlogskaptajn H. Dijohn tilbudt Marinens Bibliotek at udtage, hvad der kunne være af interesse fra foreningens bogsamling.

I denne gave indgår bl. a.:

- 1) Foreningens tidsskrift gennem årene 1902-32 »Udkiggen«, helt komplet.
- 2) Confirmation paa en Fundatz til en Liig- og Begravelse-Cassa for Underofficererne ved Sø-Artilleriet, af 1775, som er et værdifuldt bidrag til biblioteket, hvor de ældste bestemmelser, der fandtes af den art, stammer fra det 19. århundrede.
- 3) Mathias Billes notebog fra ca. 1775.
Mathias Bille, f. 1736 døde som chef for fregatten BORNHOLM i marts 1782, kort efter at have ført fregatten frelst, men stærkt havareret i havn efter at have været udsat for en orkan. Bogen er hans håndskrevne lærebog i navigation og sejlads, indeholdende Azimuthtabeller m.v., liste over proviant til de daglige måltider ombord og, hvad der er særlig interessant, tavler til beregning af ugedage for datoer i årene 1700-1800, noget som i dag kan findes i R. W. Bauers kalender fra 1961.

J. Teisen.

Militærhistorisk Komité arrangerer:

MILITÆRHISTORISK KONFERENCE

på Frederiksberg Slot i dagene 15.-16. marts 1975
Programmet indbefatter: gruppearbejde m. udvalgte
emner (jvf. side 568), omvisning på slottet, orien-
tering om kilder og arkivalier, plenumdebatter, mid-
dag m. m.

Varighed fra lørdag kl. 9,00 til søndag kl. 16,30.
Konferencen er åben for alle interesserede, og en
foreløbig tilmelding bedes foretaget snarest Mili-
tærhistorisk Komité. Der vil i god tid blive mulighed
for at be- resp. afkræfte sin tilmelding. Gebyret
(incl. middag, men uden øvrig forplejning) forventes
at blive ca. 75,- kr. Cafeteria forefindes. Komitéen
arrangerer ikke indkvartering. Det endelige program
og øvrigt konferencemateriale vil blive fremsendt
særskilt på et senere tidspunkt.

Joh. Hvidtfeldt

Dr. phil.,
rigsarkivar.

M. Vesterdal

Oberstløjtnant,
Rigsarkivet.

P. Pajhede Nielsen

Stud. mag.,
Orlogsmuseet.

K. V. Nielsen

Oberstløjtnant, lærer ved
Hærens Officersskole.

O. Hasselager

Fuldmægtig,
cand. jur.

Poul T. Cohrt

Cand. phil.,
Rigsarkivet.

Af hensyn til konferencens endelige udformning,
beder vi Dem tilkendegive, hvilke af nedennævnte
emner, De måtte ønske at deltage i arbejdet med.
Der vil være mulighed for at kunne nå to emner i
konferencens løb, hvorfor vi beder Dem - af hensyn

til evt. overtegning - også at angive to sekundære valg. Flg. emner påregnes:

1. Information af værdien af forskning og forskningsresultater.
2. Evaluering af ikke-skriftlige kilder.
3. Taktik og teknik - gensidig sammenhæng.
4. Værdidomme over felttogsledelse.
5. Beskrivelse og værdidomme m. h. t. samarbejde mellem hær og flåde.
6. Beskrivelse af felttog og kamphandlinger - metode og formål.
7. De væbnede styrkers placering i samfundet og deres egen sociale struktur.
8. Auxiliærtropper, militære, kulturelle, økonomiske og sociale konsekvenser.
9. Civil som krigsførende -! definition og udvikling rets- og militærhistorisk.
10. Dansk sømagt 1750-1864.
11. Strategi og politik.
12. Modstandskampens militære betydning.

Af hensyn til såvel gruppernes indledere som konferencens øvrige endelige planlægning, vil vi bede Dem om hurtigst muligt at indsende foreløbig tilmelding med angivelse af 2 primære og sekundære interesseemner (angives ved nummer) til:

Militærhistorisk Komité
v/ Poul T. Cohrt, Rigsarkivet,
H. C. Andersens Boulevard 38,
1553 København V

red.