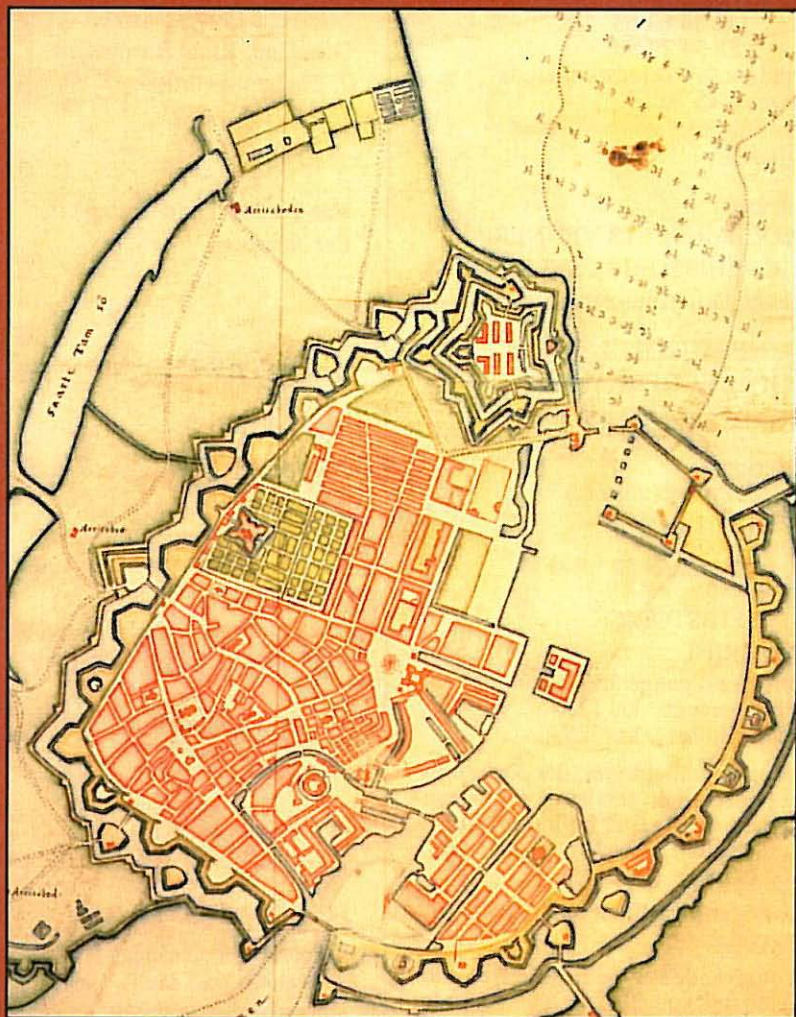


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



31. årgang

Nr. 4 - November 1998

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Adresse:

ORLOGSMUSEET
Overgaden oven Vandet 58
1415 København K.
Tlf. 32 54 63 63
Fax. 32 54 29 80
E-mail. info@orlogsmuseet.dk
Giro nr. 5 18 76 13

Udgives af:

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB
Adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor.

ORLOGSMUSEETS
MODELBYGGERLAUG
Adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor

Redaktion:
Niels M. Probst (ansv.h.)

Lay-out:
Mogens Dithmer

MARINEHISTORISK
TIDSSKRIFT

udkommer 4 gange årligt.
Årsabonnement kr. 125.-
Enkelte numre kr. 25.-

Artikler og anmeldelser, der ønskes optaget i tidsskriftet, sendes til ovennævnte adresse. Sidste frist for indlevering af stof er den 10. i månederne januar, april, juli og oktober.

Eftertryk er kun tilladt med tydelig kildeangivelse.

Alle henvendelser vedr. adresseforandringer, fejl ved bladets levering o.lg. bedes rettet til Postvæsenet.

Tryk: B. THORGILS A/S
ISSN 0106.5122

INDHOLD

Artikler:

Marinens Flyvevæsen på
Grønland. Knud Rasmussens
7. Thuleekspedition
Jeppe Høj 89

Var Tordenskjold strateg? (I)
Per Jacobsen 98

Andet:

Boganmeldelse 115

Særudstilling i Orlogsmuseet:
Jens Sørensen
- *spion og kgl. søkortdirektør*
13. nov. 1998 - 14. marts 1999 116

Meddelelser fra Orlogsmuseets
Modelbyggerlaug 117

Fra Orlogsmuseets billedarkiv 118

Forside:

Søkortet viser opmåling af indsejlingen til København med den lavvandede Refshalen, opmærket med bøjer og tønder. Bemærk hovedstadens befæstning og den første fase af flådens anlæg på Nyholm, påbegyndt 1690.
Jens Sørensen ca. 1700.

Marinens Flyvevæsen på Grønland. Knud Rasmussens 7. Thuleekspedition.

Cand. mag. Jeppe Høj

Den grønlandske østkyst er en af de mest rå og ufremkommelige kyststrækninger i verden. Fjelde rejser sig stejlt op af Atlanterhavet kun brudt af de dybe fjordsystemer og indlandsisen, som presser sig ud mellem vældige klippeformationer. På trods af at is igennem århundreder gjorde denne kyst ufremkommelig, forsøgte adskillige danske søofficerer uden held at nå den i slutningen af 1700 tallet. Men i 1829-30 lykkedes det løjtnant Wilhelm August Graah at rejse hele vejen op langs sydøstkysten fra Kap Farvel til Dannebrog's Ø, og i 1883-85 gentog premierløjtnant Gustav Holm succesen på sin berømte "Konebåds ekspedition". Strækningen var den samme som Graahs, men Holm nåede et stykke længere mod nord. Det var i øvrigt på denne ekspedition, at han opdagede, at isforholdene ud for Angmassalik om sommeren tillod sejlads helt ind til kysten - en opdagelse som snart banede vejen for andre søofficerers ekspeditioner. Historien om udforskningen og kortlægningen af den grønlandske østkyst er således en del af den danske flådes historie, og det kan derfor med rette siges, at Marinens Flyvevæsen



Søofficeren Gustav Frederik Holm (1849-1940) var i 1883-85 leder af den berømte "Konebåds ekspedition". Ekspeditionen gik op langs Grønlands sydøstkyst og undervejs udarbejdede Holm en række kort, som dannede grundlaget for Knud Rasmussens 7. Thuleekspedition.

blot fortsatte traditionen, da man i begyndelsen af 1930'erne stillede materiel og mandskab til rådighed for Lauge

Kochs og Knud Rasmussens Grønlandsekspeditioner.

Det norske territorialkrav

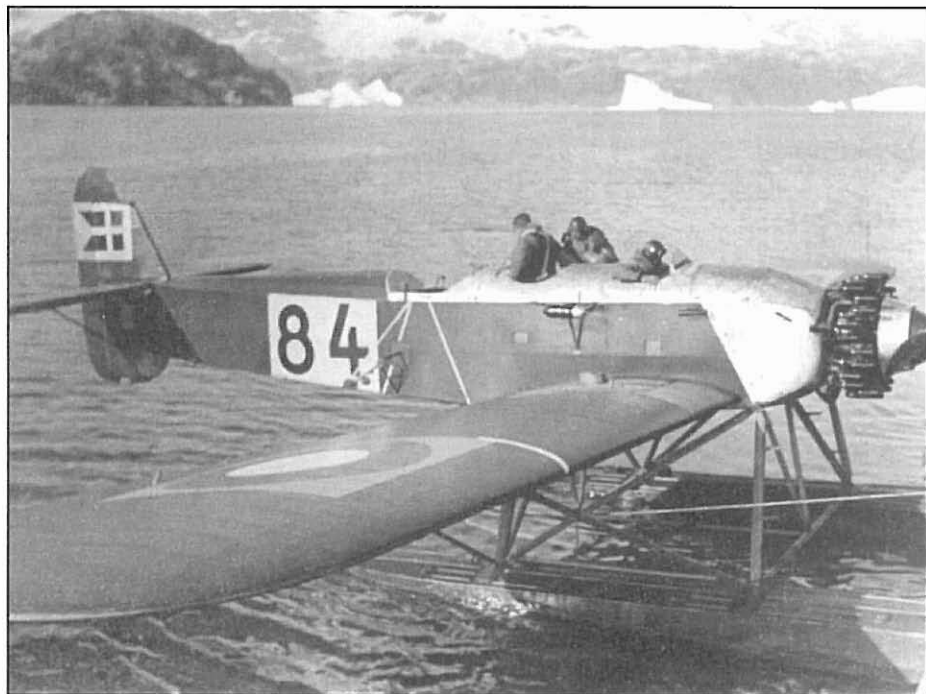
I 1930 erklærede Norge en del af den østgrønlandske kyst for norsk territorium. Kravet var begrundet i, at området i årevis kun var blevet udnyttet af norske fangstfolk, og det var da også disse, som havde taget initiativet. Den norske regering valgte at støtte fangstfolkernes territorialkrav, og den danske regering så derfor ingen anden udvej end at indstævne Norge for den Internationale Domstol i Haag. Mens sagen var under forberedelse, kom det i 1932 frem, at Norge planlagde en polarekspedition til Østgrønland. Ekspeditionen skulle støtte de norske krav, og nu blev politikerne i Danmark klar over, at man fra officiel side var nødt til at udvise større interesse for området. Knud Rasmussen og Lauge Koch søgte regeringens opbakning til hver sin ekspedition, og fik den. Hovedformålet med ekspeditionerne var, officielt, at kortlægge den østgrønlandske kyst, og til dette formål anmodede Knud Rasmussen og Lauge Koch om støtte fra Marinens Flyvevæsen. At det blev Marinens Flyvevæsen og ikke Hærens Flyvetropper, som blev spurgt, skal ses i lyset af, at man kun kunne foretage flyvninger langs kysten, såfremt man havde mulighed for at lande på vandet. Men Hærens Flyvetropper kom allige-

vel til at bidrage til ekspeditionen, for det blev besluttet at deres luftfotografer skulle stå for selve fotograferingen. De havde gennem en årrække samarbejdet med Geodætisk Institut og kendte derfor de krav og specifikationer, som instituttet stillede til luftfotografier.

Flyvning i videnskabens tjeneste

Da Marinens Flyvevæsen foretog sin første prøveflyvning på Grønland i 1932, havde både England og Tyskland i årene forinden brugt fly på polarekspeditioner. Flyvningen gav polarforskerne helt nye muligheder. Landområder, som det tidligere ville have taget år at opmåle og registrere, kunne nu overflyves og affotograferes på få uger. Derfor behøvede man ikke længere de lange og udmarvende overvintringer, og opmålingsarbejdet behøvede nu kun at strække sig over de grønlandske sommermåneder, hvor vejr og lysforhold gav gode muligheder for mange flyvetimer.

Det var Geodætisk Institut som stod for flyveruternes planlægning. Hidtil havde Instituttet måttet stille sig tilfreds med Gustav Holms hjembragte kort fra 1880'erne, når der skulle laves kort over Grønland, og det var Holms kort som flyveruterne indtegnedes på. Efter hjemkomsten kunne man i øvrigt konstatere, at de gamle søkort udarbej-



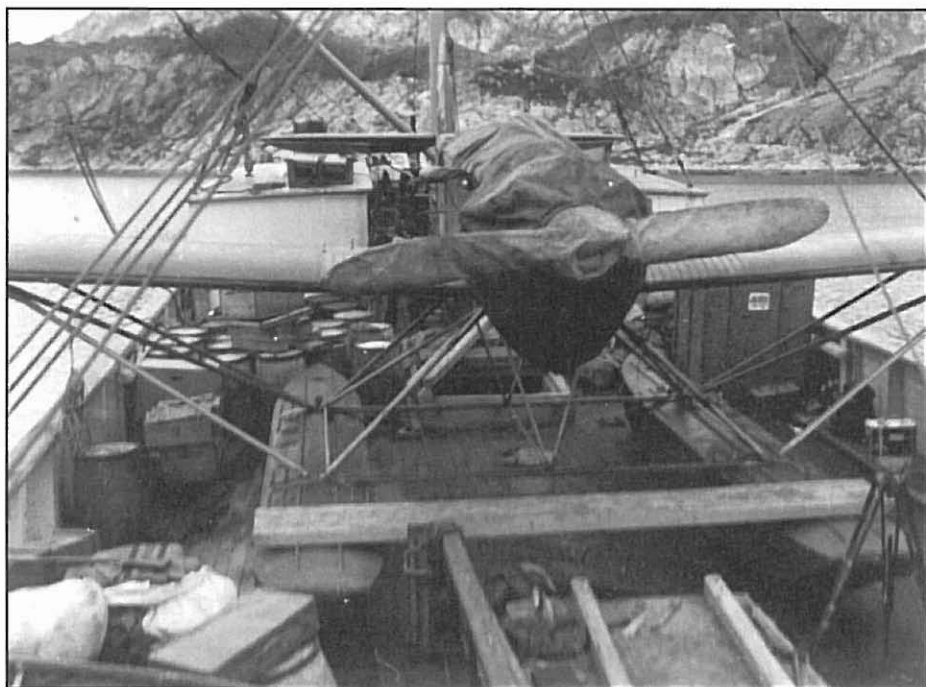
H.M. II nr. 84 vandflyver. Det var denne maskine som Søværnets flyvevæsen stillede til rådighed for Knud Rasmussens 7. Thuleekspedition. Den var bygget på Orlogsværftet i 1931 på licens fra Heinkel. (De tyskbyggede HM II havde numrene 99-94). Bemærk iøvrigt den specielle bemaling med rød "Grønlandsfarve", der skulle gøre det lettere at finde et eventuelt forulykket fly. Den havde plads til 3 personer, og var udstyret med en 460 HK Jaguar motor, med en marchhastighed på 170 km/t.

det af Graah, Garde og Holm, var langt mere nøjagtige end hidtil antaget.

De store udgifter, som var forbundet med udlægningen af brændstofdepoter langs kysten, nødvendiggjorde, at man fik affotograferet så meget som muligt, med så lidt flyvning som muligt. Samtidig stillede luftfotograferingen store

krav til vejret, og det gjaldt derfor om at få udnyttet de gode dage optimalt.

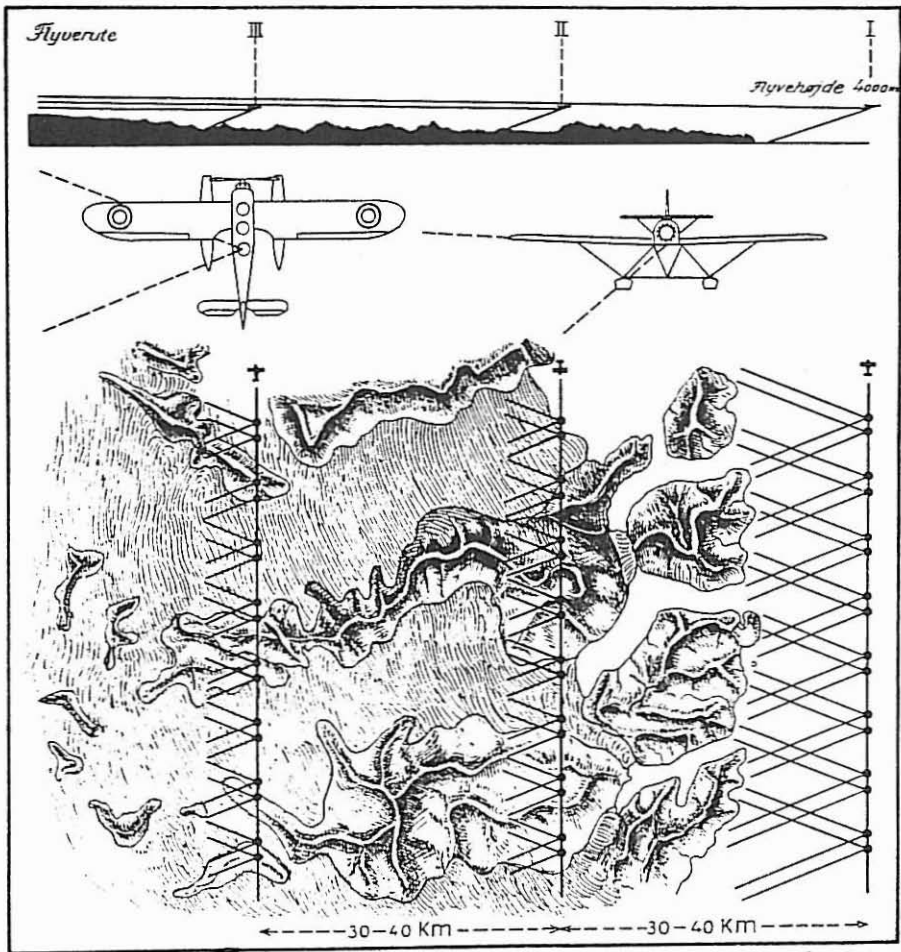
Til affotograferingen havde Geodætisk Institut forinden købt tre "Eagle III" kameraer i England. Det var en kameratype som var specielt fremstillet til luftfotografering, og optikken var derfor fast indstillet til store afstande.



M/S TH. STAUNING fungerede som moderskib for flyverholdet på Knud Rasmussens 7. Thuleekspedition. På billedet ses H.M. II 84 stående på dækket.

Filmen, som anvendtes, var 15 cm bred, og kameraet kunne rumme film med 125 billeder. Ekspeditionens målsætning medførte, at luftfotograferingen skete under et betydeligt tidspres. Normalt havde fotograferne anvendt en teknik, kaldet "lodret fotografering", hvor kameraet pegede vertikalt ned mod motivet, men den fremgangsmåde var alt for ineffektiv til en tidsbegrænset ekspedition. Fotograferne gik derfor over til at bruge "skråfoto-

grafering", hvor kameraet blev vinklet i forhold til motivet. På den måde sikrede man, at hvert foto kom til at rumme så stort et landområde som muligt. Den klare og rene grønlandske sommerluft gav mulighed for at foretage luftfotograferingen fra en højere flyvehøjde end de 2700 meter, man var vant til i Danmark. Det blev derfor besluttet, at alle luftfotos til det geodætiske arbejde skulle tages fra en højde af 4000 meter. Egentlig mente deltagerne



Tegning, som illustrerer metoden, hvorefter luftfotograferingen fandt sted. De lodrette linjer viser flyveruterne, og prikkerne markerer de steder hvor der skulle tages et foto vinkelret på kursen. Den vinkel om er vist med toppunkt i hver prik viser det område som et foto dækkede. Afstanden mellem to prikker var ca. 2 km. Øverst ses flyvemaskinen ovenfra med dens tre pladser til fører, telegrafist og fotograf. De stiplede linjer indicerer at kameraets linse pegede ud mellem vingen og pontonen.

nok, at de kunne have fløjet endnu højere, men da flyet på alle flyvninger var hårdt læsset med nødproviant, skønnede man, at det ville tage for lang tid og kræve for meget brændstof at nå ret meget højere op.

Knud Rasmussens 7. Thuleekspedition

Målet med den 7. Thuleekspedition var at kortlægge Grønlands sydøstkyst fra Kap Farvel i syd til Kangerdlugssuak i nord. Ekspeditionen skulle strække sig over somrene 1932-33, og var således delt op i to etaper. Knud Rasmussen håbede, at man den første sommer kunne nå strækningen fra Kap Farvel til Umivik, og året efter skulle ekspeditionen så fortsætte nordover til Kangerdlugssuak. Selvom kortlægningen af sydøstkysten var ekspeditionens primære mål, var det samtidig planen, at der skulle foretages adskillige videnskabelige undersøgelser undervejs. Der deltog derfor en række videnskabsmænd i ekspeditionen, og deres undersøgelser kom i høj grad til at nyde godt af det medbragte fly.

Knud Rasmussen fungerede som den overordnede leder af hele ekspeditionen, herunder også H.M. II 84 og det medbragte flyverhold. Hans primære arbejdsopgave blev derfor at koordinere de forskellige holds arbejdsindsats, og selv sagde han bagefter, at han un-

dervejs havde følt sig lænket til radioen. Det var kaptajn Gabel-Jørgensen fra Geodætisk Institut der som ekspeditionens næstkommanderende fik den daglige ledelse af luftgruppen. (1) For at udnytte flyet mest muligt i de lyse sommermåneder medbragte man begge år to flyverhold. Det var løjtnant Erik Rasmussen og artilleriassistent Thorkil Petersen, som havde til opgave at flyve H.M. II 84 i sommeren 1932. Luftfotograferingen tog løjtnanterne O. Nielsen og H.C. Jacobsen sig af. De kom begge, som tidligere nævnt, fra Hærens Flyvetropper, og herfra kom også fototeknikeren, overofficiant H. C. Hansen. Han skulle fremkalde alle de eksponerede film undervejs, da det gjaldt om at have brugbare billeder fra alle flyvningerne. Det var i øvrigt stort set det samme hold som deltog begge år, blot blev Thorkil Petersen i 1933 udskiftet med løjtnant Sven Grønbech. Inden afrejsen havde Knud Rasmussen udarbejdet en kontrakt, som alle deltagere skulle underskrive. Af den fremgik det bl.a., at det var Knud Rasmussen, som til en hver tid havde det sidste ord på ekspeditionen. Ingen af deltagerne måtte efter hjemkomsten offentliggøre rejsebeskrivelser fra ekspeditionen, og de opnåede videnskabelige resultater måtte kun omtales med Knud Rasmussens tilladelse. Det fremgik endvidere af kontrakten, at der til hver deltager var tegnet en livsfor sikring på 10.000 kr, men den gjaldt

ikke under flyvning eller på gletcherture, og var således ret ubrugelig for de fleste. (2)

Flyverholdet og H.M. II 84 forlod København den 26 juni 1932 om bord på Kryolit og Handelsselskabets damper JULIUS THOMSEN. H.M. II 84 var inden afrejsen blevet demonteret og lagt i store trækasser, som blev surret fast på dækket. Efter knap to ugers sejlads, den 7. juli, ankom JULIUS THOMSEN til Ivigtut, hvor det imidlertid viste sig, at fortøjningspladsen var optaget af handelsskibet LAURA MÆRSK, som p.g.a. lastning først kunne forlade pladsen to dage senere. Man besluttede derfor at bringe flyveren i land ved at omlaste den til pramme. Plankassen, som rummede H.M. II 84's vinger, blev flyttet over på Grønlands Styrelsens skonnert BJØRNEN, som herefter sejlede kassen ind til fortøjningspladsen i bådhaven. Allerede den 8. juli begyndte man monteringen af H.M. II 84, og dagen efter ved middagstid stod flyet klar på kajpladsen.

Den 10. juli fløj H.M. II 84 for første gang på Grønland. Det var E. Rasmussen som fik æren af at vise Dannebrog over Grønland første gang, og han kunne bagefter melde, at alt fungerede som det skulle. Det gjorde det medbragte Eagle III kamera derimod ikke. Det var kun blevet afprøvet én gang inden afrejsen til Grønland, og ved den

lejlighed havde der ikke været nogle problemer. Men selvom fotografierne flere gange forsøgte at reparere kameraet, blev alle billederne fra 1932 overbelyste. Det var først på den anden del af ekspeditionen, at kameraet, efter en modifikation hos fabrikanten, kom til at virke som det skulle.

Selve kortlægningsarbejdet foregik både fra landjorden og luften. Allerede ved ankomsten til Grønland var opmåleholdet, bestående af geodæterne og geologerne, påbegyndt sejladsen sydover gennem Prins Christians Sund og op mod Skjoldungeområdet. Det foregik i mindre motorbåde, og ved ankomsten til det såkaldte arbejdsterrain delte de sig i to mindre bådhold, som herfter kunne påbegynde punktbestemmelserne. Sideløbende med at opmåleholdene arbejdede langs kysten affotograferede flyveholdet det samme område fra luften.

Knud Rasmussens 7. Thuleekspedition fortsatte i 1933. Man havde med lethed nået at affotograferer det planlagte område året forinden, så Knud Rasmussen håbede at flyveholdet ville nå Kangerdlugssuak så tidligt, at de kunne fortsætte affotograferingen helt op til Scoresbysund. Strækningen mellem Umivik og Kangerdlugssuak var næsten lige så lang som den, man havde affotograferet det foregående år, men skulle ønsket om at fotograferer helt op



M/S NORDSTJERNEN med H.M. II 84 om bord. Bemærk den manglende mesanmast.

til Scoresbysund realiseres, ville distancen blive fordoblet. Ud over flyverholdet og videnskabsmændene deltog der denne gang et tysk filmhold, som skulle hjælpe Knud Rasmussen med at indspille en film om livet på Østgrønland før "opdagelsen" i 1884.

Det havde ikke været muligt for Knud Rasmussen at chartre TH. STAUNING i 1933, og han måtte derfor nøjes med den tremastede motorskonnert NORDSTJERNEN. For at få plads til H.M. II 84 ombord på NORDSTJERNEN, var han nødsaget til at fjerne mesanmasten. Når flyet stod ombord på motorskonnerten befandt vingerne sig seks meter

over vandoverfladen, og da de samtidig ragede fire meter ud over skibssiden, kunne man kun sejle med flyet i vindstille vejr. Under opmålingsarbejdet fløj man fra tre baser langs kysten: Angmassalik, Ikerasausak og Mikis Fjord. Den 14. august havde flyverholdet nået at affotografere hele strækningen mellem Umivik og Kangerdlugsuak, og da vejrforholdene stadig tillod fotoflyvning, indvilligede holdet i at fortsætte op mod Scoresbysund. Desværre opstod der problemer med radioen på flyet, og holdet nåede derfor ikke at fotografere længere end til Cap Daussy.

Knud Rasmussens 7. Thuleekspedition nåede alle sine mål. Sydøstkysten blev opmålt og affotograferet, og der var sideløbende blevet foretaget en række videnskabelige undersøgelser. Det var fra H.M. II 84, at arkæologen Poul Nørlund opdagede to hidtil ukendte nordbogårde nord for Ikeq, og det var også herfra, at en række fiskeriundersøgelser blev foretaget. Det viste sig i øvrigt, at det eneste sted, hvor der var tilstrækkeligt gode livsbetingelser for fisk i større mængder, var ud for Kangerdlugssuak og i Uttentalsundet. Geologen Richard Bøgvad fik også gavn af det medbragte fly, og det var på flyvture med H.M. II 84, at han udførte sine stratigrafiske og petrografiske undersøgelser. Men Marinens Flyvevæsen fik også noget ud af deltagelsen i Grønlandsekspeditionerne. Først og fremmest erfaring med flyvning i polarområdet, men også en del reklame. Knud Rasmussen var kolossalt populær i Danmark, og ved at deltage i hans ekspedition fik Flyvevæsenet vist, at det også kunne bruges i videnskabens tjeneste. Den danske regerings støtte til Knud Rasmussens og Lauge Kochs ekspeditioner markerede klart over for resten af verden, at Grønlands østkyst var en del af det danske kongerige. Flyvevæsenets deltagelse var en væsentlig del af denne nationale markering, og man kan sige, at Flyvevæsenet gennem sine flyvninger på Grønland forsvarede Danmark mod et an-

greb gennem udførelsen af fredelige opgaver.

Noter

1. RA. Søværnets Flyvevæsen 1911-1951. Pakke A 39.
2. R.A. Søværnets Flyvevæsen. 1911-1951. Pakke A 39.

Litteratur og Kilder

Rigsarkivet:

Søværnets flyvevæsen 1911-1951. Pakke A 39 og V1.

Marinens Bibliotek:

Flyvevæsenet: Luftvirksomheden på Grønland 1932.

Flyvevæsenet: Luftvirksomheden på Grønland 1933.

Var Tordenskjold strateg? (I)

Lektor, lic.jur. Per Jacobsen

I Tordenskjold-litteraturen er der hos såvel danske som norske forfattere almindelig enighed om, at Tordenskjold var et sømilitært geni med såvel fremragende taktiske som strategiske evner. Lidt overdrevent forekommer det, når Bergersen sidestiller ham med 3 af søkrigshistoriens virkelige koryfæer, den engelske "General-at-Sea" Blake, den hollandske admiral de Ruyter og den engelske viceadmiral Nelson (1). Den almindelige opfattelse i litteraturen af Tordenskjolds militære evner udtrykkes nok meget rammende i H.C. Bjergs karakteristik, hvor det hedder:

"Han må karakteriseres som en talentfuld og initiativrig søofficer med en ualmindelig evne for strategisk tænkning, taktik og administration samt sømandsskab" (2)

Der er ingen grund til at bestride, at Tordenskjold var såvel talentfuld som initiativrig. Hele hans karriere i den dansk-norske Søetat vidner om dette. Der er heller ikke grund til at betvivle, at han var en fremragende sømand og en fremragende taktiker, når der var tale om enkeltskibskamp. Det vidner hans mange træfninger som fregatchef med overlegne modstandere om. Til overflod er hans fremragende egenska-

ber som sømand og som taktiker i enkeltskibskampen fastslået af samtidens måske mest kompetente danske admiral, Søkadetkompagniets mangeårige chef, Chr. Thomesen Sehested, der i sin rapport til kongen om Peter Wesels kamp i 1715 med lineskibet RIGA og fregatten PHENIX skriver følgende:

"Jeg kan Sandelig icke nok som berømme dend maade, hand har giord denne action paa. Thi omskønt de var ham forsterche udj Støcherne, Saa har hand været Dem forsterche udj Sømandskabet! Thi entten har hand lagt dem for Buven og Skøtt dem langs Skibs. Eller ogsaa er hand Kommen Dem paa den side, at de ej for den haarde Blæst Kunde loche deris Porther op, og det er Aarsagen, de ey har Kundet holdt det ud med ham; denne action er Sandelig saa remarquabel, at jeg understaar mig Allerunderdanigst at recommandere ham videre udj Eders Majestæts naade." (3)

Tordenskjold var formentlig også administrativt begavet. En gennemgang af hans breve viser såvel administrativ flid som grundighed. Meget tyder på, at han var en god logistiker (4).

Tordenskjolds mulige taktiske evner som flådefører er det derimod ikke muligt at dokumentere, idet de kampe, han deltog i som eskadrechef, enten var mod landbesæstninger eller ankrede skibe eller kombinationer heraf, og selvom de taktiske dispositioner under disse kampe måske ikke kan kritiseres, giver de ikke nogen vejledning om hans mulige taktiske evner som flådefører under kampe til søs. Betragtninger om Tordenskjolds evner i så henseende kan kun hvile på rene gætterier (5).

Bjergs vurdering af Tordenskjolds evner for strategisk tænkning som "**ualmindelige**" hviler dels på hans operationer langs Bohus Läns kyst og dels på "*hans avancerede syn på rekognosceringstjenestens betydning for søkrigsførelsen*" (6). Det er utvivlsomt, at Tordenskjold som fregatchef var en fremragende eclaireur. Den omstændighed, at de kommanderende admiraler for hovedflåden i Østersøen gentagne gange bad om, at han måtte blive beordret til hovedflåden, og hyppigt roste ham i rapporter, dokumenterer dette (7). Det forekommer imidlertid ikke rigtigt at tillægge ham ualmindelige strategiske evner på grund af hans utvivlsomme dygtighed til denne tjeneste (8). Der har i tidens løb i den europæiske søkrigshistorie været mange eksempler på fremragende fregatchef, der var knapt så fremragende, når

de som admiraler blev betroet den overordnede ledelse af større flådestyrker (9). Det er derimod rigtigt, at en vurdering af Tordenskjolds strategiske evner væsentligt må bygge på hans operationer på Bohus Läns kyst i de perioder, hvor han gjorde tjeneste som eskadrechef eller chef for den norske Søarmatur.

Det følgende er et forsøg på at klarlægge, om Tordenskjold virkelig havde **ualmindelige** evner til at tænke strategisk, således som det hidtil er antaget i litteraturen (10). Den væsentligste kilde til undersøgelsen har været Tordenskjolds egne breve (11).

Operationerne.

En fuldstændig gennemgang af Tordenskjolds virksomhed som eskadrechef og chef for den norske Søarmatur ville ikke kunne rummes i artikelformen, hvorfor undersøgelsen koncentrerer omkring de større operationer, der har gjort ham kendt: **Dynekilens, Gøteborg, Strømstad, Marstrand, Nya Elfsborg og Gøteborg**. Når det skal vurderes om disse operationers iværksættelse var udslag af hans evne til at tænke strategisk, må det dels være af afgørende betydning, om iværksættelsen skete på Tordenskjolds initiativ, og dels om denne iværksættelse hvilede på korrekte strategiske og ope-

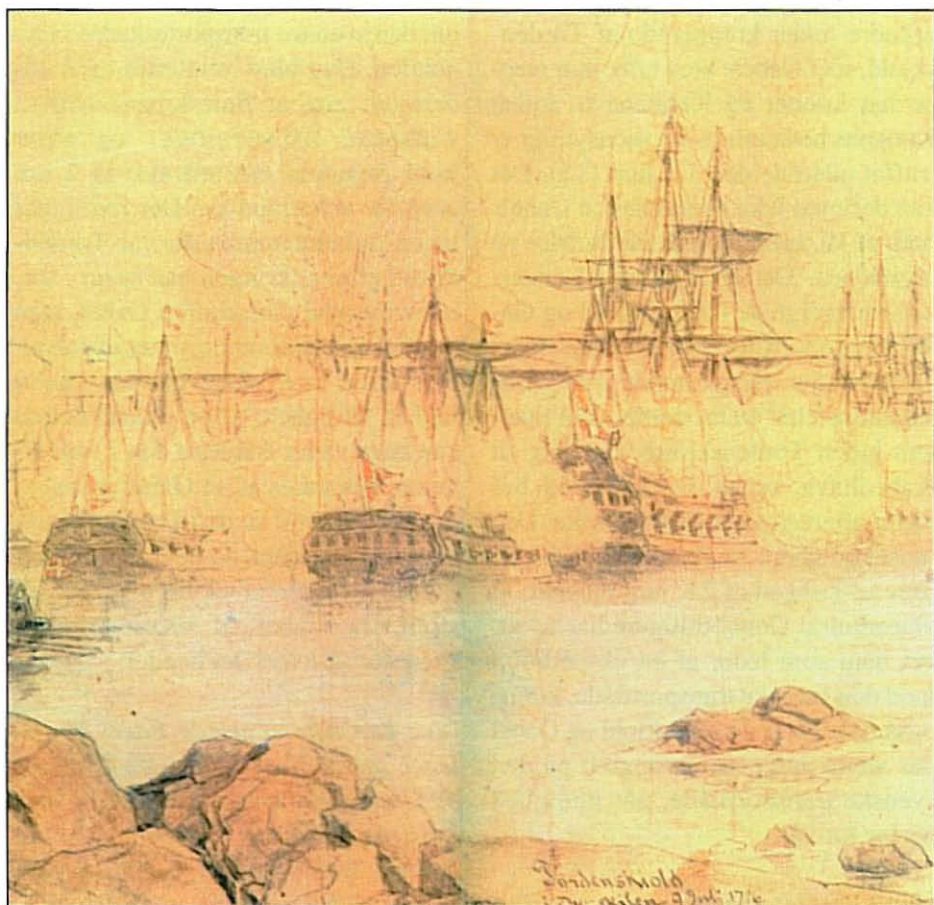
rative forudsætninger. I den hidtidige litteratur synes man at gå ud fra, at dette har været tilfældet Ved vurderingen af Tordenskjolds strategiske evner på baggrund af de ovennævnte operationer må man naturligvis også tage i betragtning, at hans mulighed for at handle og tænke strategisk var begrænset af den af krigsledelsen fastlagte overordnede strategi. Tordenskjold havde således kun muligheder for at udfolde sig på, hvad man kan betegne som det operative niveau.

Dynekilens.

Angrebet på den svenske transportflåde i fjorden Dynekilen den 8. juli 1716 må nok karakteriseres som Tordenskjolds største succes som flåde- og eskadreforfører. Situationen var den, at Carl den 12. belejrede den norske fæstning Frederikssteen, men havde brug for bl.a. belejringsartilleri for at indtage fæstningen. Den danske Nordsøflåde under viceadmiral Gabel havde søherredømmet i Kattegat og Skagerrak, men var ikke i stand til at forhindre indenskærs svenske transporter fra Gøteborg og nordover, fordi de danske fartøjer var uegnede til at operere i skærgården. En sådan transport med bl.a. belejringsartilleri var i begyndelsen af juli måned løbet ind til Dynekilen. Transporten blev ødelagt og erobret af Tordenskjold med den strategiske føl-

ge, at Carl den 12. umiddelbart efter trak sig ud af Norge.

Når Tordenskjold var i stand til at trænge ind i Dynekilen og gennemføre ødelæggelsen af den svenske transportflåde, skyldtes det, at han rådede over det rette materiel i form af særlige fartøjer, der var specielt egnede til krigsførsel i skærgården. I litteraturen har baggrunden for, at han blev beordret som chef for denne særlige eskadre været diskuteret (12). Tordenskjold var af Gabel beordret til at konvojere til København (13), hvortil han kom den 6. juni. Allerede den 8. juni indleverer han til generaladmiral Gyldenløve en skrivelse, hvori han redegør for situationen omkring Frederikssteen, og hvor han foreslår udrustning af en eskadre, bestående af skytsskibet HJELPEREN, prammen ARCA NOÆ, fregatten HVIDE ØRN samt et antal galejer med henblik på at trænge igennem Svinesund for at bringe provisioner til Frederikssteen, der stærkt trænger til sådanne. Den 13. juni beordrede kongen Tordenskjold som chef for en eskadre bestående af fregatterne HVIDE ØRN og VINDHUNDEN, skytsskibet HJELPEREN, stykprammen ARCA NOÆ samt galleierne PRINTZ CHRISTIAN; LOUISE og CHARLOTTE AMALIE. Han skal efter sin sejlordre gå til Koster eller Dynekilen, og han skal ved ankomsten melde sig til viceadmiral Gabel, der formodes at opholde sig ved Larkollen, samt ind-



HVIDE ØRN, HIELPEREN og ARCA NOÆ under kampene i Dynekilen. Chr. Mølsted (skitse).

hente videre ordre fra denne. Tordenskjold havde således ikke nogen ordre til at handle selvstændigt mod de svenske transportere eller ved undsætning af Frederikssteen. Gabel havde allerede den 19. april foreslået kongen, at der blev anskaffet stykpramme til place-

ring i Oslofjorden (14), og den 6. juni skriver han til Kongen med henblik på at undsætte Frederikssteen ved hjælp af skærgårdsfartøjer. Der kan ikke være tvivl om, at det er Tordenskjolds memorial til admiral Gyldenløve, der fører til udrustningen af den særlige

eskadre under kommando af Tordenskjold, idet Gabels brev af 6. juni næppe har kunnet nå København, inden Kongens beslutning, der øjensynligt er truffet allerede den 11. juni (15). Det kan derimod ikke udelukkes, at Gabels brev af 19. april har haft indflydelse på afgørelsen. Det er imidlertid bemærkelsesværdigt, at Tordenskjold og Gabel begge fremfører ønsket om skærgårdsfartøjer. Noget kunne tyde på, at situationen har været drøftet dem imellem inden Tordenskjolds afsejling til København, og at Tordenskjold har været orienteret om Gabels ønske. Den omstændighed, at Tordenskjold i et brev til kongen af 21. juni nævner, at viceadmiral Gabel tidligere har udpeget ham som leder af en ekspedition mod den svenske transportflåde, kunne også tyde på, at Tordenskjold og Gabel har været enige om et angreb på den svenske transportflåde, når mulighed derfor forelå.

Hidtil har det i litteraturen været fast antaget, at Tordenskjold iværksatte angrebet på transportflåden i Dynekilen uden at afvente ordre fra Gabel, fordi han anså det for nødvendigt at handle omgående (16). Det er et spørgsmål om denne opfattelse er korrekt.

Eskadren ankrede ud for Koster den 7. juli om aftenen. På ankerpladsen lå en jolle fra linieskibet FYEN, og besætningen i denne underrettede Tordenskjold

om den svenske transporteskadre i Dynekilen. Han blev imidlertid også underrettet om, at linieskibene PRINTZ WILHELM, DELMENHORST og FYEN samt fregatten HØYENHALD lå 2 mil nord for ankerpladsen. Der foreligger ingen dokumentation for, at Tordenskjold efter ankringen har været i forbindelse med viceadmiral Gabel, men har Gabel været ombord i et af eskadrens skibe, er en sådan kontakt i hvert fald en mulighed. At en sådan kontakt kan have været etableret den 7. om aftenen, bestyrkes af, at Gabel øjensynligt har været til stede i Dynekilen under selve angrebet. At det har været tilfældet fremgår af et brev af 9. juli 1716 fra Gabel til viceadmiral Fred. Krag, hvori det hedder:

"Jeg kan ikke efterlade Eders Excellence at rapportere, at vore Pramme og Galleer ere arriverede, at Capitain Tordenschiold og Capitain Lemvig derpaa igaar straxen indseilede udi Dynne-Killen og attaqverede den svenske Flotille. Attaqven begyndte Klokken 8 om Morgenen og Klokken 12 faldt den saa lykkelig ud, at den hele Flotille, med Alt hvad der var inde, blev beziret med dansk Flag, saa de kan sige, at de har været her, hvilken Coup jeg troer skal give de Svenske stor Eftertanke. Der var derinde 10 Galleer og Steenbukken; jeg roede derfra Klokken 12 (min udh.), da havde vi allerede faaet 2 Galleer og Ste-

enbukken af Grunden; hvormange de siden har faaet, er mig uvitterligt; de Svenske laae saa tæt under Landet, at de sprang fra Fartøierne i Land, dog har vi faaet endeel fangen, hvorom med første skal indkomme vidtløftigere Relation. Jeg forbliver....." (17)

Såvel Bjerg som Bergersen nævner Gabels brev, men begge forfattere synes at udtrykke en vis tvivl om, hvorvidt Gabel virkelig har været til stede i Dynekilen, og ingen af dem er villig til at drage den mulige konsekvens af en sådan tilstedeværelse, nemlig at Tordenskjold faktisk har nået at indhente videre ordre hos Gabel (18). Hvis Tordenskjold har handlet efter ordre fra Gabel, er det naturligvis ensbetydende med, at selve iværksættelsen af angrebet og dermed den strategisk operative disposition må godskrives Gabel, hvorimod den succesfulde taktiske gennemførelse af operationen ubestridt må godskrives Tordenskjold. At tingene måske hænger sammen på denne måde, bestyrkes i nogen grad af udformningen af Tordenskjolds efterfølgende rapporter. Han udfærdigede rapporter til Gabel (19), kongen (20) og Admiralitetet (21). Det er karakteristisk, at rapporterne til kongen og ikke mindst Admiralitetet er meget detaljerede og fyldige, hvorimod rapporten til Gabel er kort og kontant, som den naturligt ville være, hvis modtageren på forhånd havde indgående

kendskab til begivenheden. Det er naturligvis muligt, at Tordenskjold har handlet uafhængigt af Gabel, men denne hidtidige antagelse synes overordentlig usikker, og den giver ikke grundlag for en vurdering af Tordenskjolds strategiske evner.

Gøteborg.

Under angrebet på Dynekilen var Tordenskjold chef for den særlige eskadre af skytsskibe og galejer, men underordnet viceadmiral Gabel, der var chef for den norske Søarmatur. Den 14. november 1716 blev han imidlertid af kongen udnævnt til chef for den norske Søarmatur, bestående af den norske galejeskadre, postjagterne, de 2 pramme (HIELPEREN og ARCA NOÆ), orlogsskibene (linieskibe) LAALAND, SYDERMANDLAND og FYEN samt fre-gatterne HVIDE ØRN, RAA, SØE-RIDDEREN, LOSSEN og PAKKAN og hukker-ten FORTUNA (22). Af særlig interesse er det, at det i instruksen pålægges ham at konferere med det norske Generalitet inden iværksættelsen af vigtigere operationer. Det hedder således i instruksen:

*"Og som vii om din Nidkiærhed for vores tienniste allernaad. ere persvaderede, Saa overlade Vii til din Conduite, med forbemeldte vores Søe -Armatu-
tur at entreprenere og foretage, giøre*

og lade, hvad du med vores derwærende Generalitets Gotfindende /; som du over alle Sager af importance flittig haver at consulere;/ for bedst og tielligt maatte eragte; Skulde sig og i een eller anden tilfælde begive, at du noget nyttigt till vores tiennistes befordring meente at udrette, men fra Generalitetet var saa langt fraværende, at du ej dets betenkning, uden noget derved blef forsømt, tilforn kunne indhente, da haver du, dersom vores tiennister dett maatte udfordre, de under din Commando værende Officerer udi Krigs Conseil at sammen kalde, Sagen med dennem nøye at overlegge, og hvad der da besluttet og for got fundet worden, uden viidere forspørsel, paa beste og forsvarligste maade at iverkstille".(23)

Denne del af instruksens synes at måtte forstås således, at vigtigere operationer kun må iværksættes med Generalitetets godkendelse eller, såfremt det ikke er praktisk muligt at indhente en sådan, med krigsrådets godkendelse (24).

Tordenskjolds angreb på den svenske Gøteborgeskadre i Gøteborg Fjord fandt sted den 14. maj 1717. Baggrunden for angrebet var, at Carl den 12. var i færd med at opbygge styrker til et angreb på Norge. Den logistiske støtte til et sådant angreb måtte væsentligt komme ad søvejen, hvorfor der måtte

etableres forsyningsbaser langs skærgårdsruten. Hovedbasen måtte blive Gøteborg. Det er selvsagt klart, at ødelæggelse af Gøteborg-eskadren og de i Gøteborg liggende transportskibe ville have katastrofale virkninger for forberedelsen af det svenske angreb på Norge, jvf. herved virkningerne af angrebet på transportflåden i Dynekilen. Det er derfor utvivlsomt, at en operation, der resulterede i en sådan ødelæggelse, ud fra en overordnet strategisk overvejelse var sund.

Det må formentlig antages, at ideen til et sådant angreb var Tordenskjolds egen, selvom det er utvivlsomt, at han har konfereret med general Wedel om angrebet og planen, der øjensynligt var godkendt af denne (25). Dermed er ansvaret for operationens endelige iværksættelse og gennemførelse også Tordenskjolds.

Første gang Tordenskjold i sin korrespondance omtaler Gøteborg-eskadren som mål for en påtænkt operation er i et brev af 5. maj 1717 til kongen. Det hedder heri bl.a.:

"Har i disse dage haft mangfoldig at forrette med Skibe, Pramme og den heele Gallée. Escadre at faa gandske Seigklar, hvor med i denne Aften bliver færdig, og i morgen tilig, om Gud giver føyelig Wejr og Wind, gaar i Herrens Navn ad Søen udj et fast

Haab til Hans Bistand at gjøre een god Coup, til Eders Ko. Mats allernaadte milde Fornøyelse; der efter er jeg betenkt at fordeele under Commando havende force saa fordelagtig, at de Fiendtlige Stæder paa den Wig-ske Kust skal blive ald tilførsell og Correspondence, nest Guds Hielp, afskaaret. Gud kiender mit Hierte, at det er gandske henvendt til Ed. Ko. Mats allernaadte Fornøyelse frem for alle ting i Verden at søge af alleryderste Kræfter forøget. Men Allernaadigste Konge! Om Gud maatte behage at hindre mit Forsæt for een gang; saa haaber dog allerunderdanigst Ed. Ko. Mat alligevel bevarer de allernaadigste Tanker for mig, at jeg er een troe Tjener og gjør alt hvad mig mueeligt er; Men jeg haaber det nest Guds hielp, ikke skal komme dertill; Ti endskiøndt Fienden efter indkomne Relationer skal med swæhrt Schütts have, og daglig fortificerer sig meget sterk ved Gotenborg og Elsborg Søewærts, og opkaster Skantzer ved nye og gammel Wærv, hvor alle deres Armerede Fahrtoyer ere indlagde; saa maa det dog ikke hielpe; Ti jeg har det stadige haab Gud skal staa mig bi til een god expedition." (26)

Brevet er interessant af flere grunde. Brevet viser, at Tordenskjold var klar over, at ødelæggelse af den svenske Gøteborg-eskadre var en forudsætning for at han, med den styrke han havde

til rådighed, overhovedet havde mulighed for at iværksætte en effektiv blokade af de svenske havne på Bohus Läns kyst, altså en rigtig operativ -strategisk vurdering. Brevet viser imidlertid også, at Tordenskjold på dette tidspunkt er klar over, at der arbejdes på at forstærke Gøteborg mod angreb fra søsiden, og at befæstningsarbejderne allerede er så vidt fremskredne, at de frembyder en risiko for, at operationen mislykkes.

Operationen var en fiasko. Den begyndte ved kl. 0130 den 14. maj og blev af Tordenskjold afbrudt kl. 0630 den 14. maj, hvor eskadren havde været under uophørlig beskydning. Under tilbagetrækningen mistede Tordenskjold 2 galejer og personeltabet var 52 døde og 79 sårede (27).

I den hidtidige litteratur har der været enighed om, at den væsentligste årsag til fiaskoen var capitain Vosbeins ulydighed (28). Som bekendt havde Tordenskjold beordret Vosbein, der var chef for fregatten SØERIDDEREN, til ved afgang fra Fladstrand at slæbe skytsprammen ARCA NOÆ til indsejlingen til Gøteborg, en ordre som Vosbein undlod at efterkomme. Resultatet heraf blev, at angrebet ikke som af Tordenskjold påtænkt kunne iværksættes straks ved dagbrækningen den 13. maj, men måtte udsættes til næste morgen (29). Da Tordenskjold ankrede

ved indsejlingen den 13. maj om morgenen, mistede han samtidigt muligheden for at iværksætte det overraskelsesangreb, som måske kunne have betydet operationens succes (30).

Efter angrebet udfærdigede Tordenskjold den 16. maj en rapport til general Wedel, chefen for det norske Generalitet og den 17. maj udfærdigede han enslydende rapporter til Kongen og Admiralitetet (31). I rapporten til Wedel hedder det bl.a.:

"Deres Excellence rapporteres underdt, at jeg d. 12te hujus gik Seigl fra Fladstrand om aftenen ved 8 Slett for at naae Gottenborg med den gode og magelige Wind ved følgende dagbrækning og overrumple dem da de ikke ware beredt; Til hvilken ende Fregatten SøeRidderens Chef, den jeg fandt for mig under Fladstran til Ankers, befalede at slæbe Geschütz. Skibet Arca Noa, der seigler meget slett; men siden samme min ordre blev violeret, hvor om Hans Ko; Mat á parte allerunderdanigst tilskrevet, kom jeg ikke hid førend ved 6 slett om morgenen d. 13 ditto. Dette foraarsagede tillige med en Svendsk Ritmester, som meget ubelilleg skal have faaet permission at reise, imedens jeg i Friderichstad laa færdig at forseigle, till Sverrig, hans Rapport, at Fienden forefandtes udj xtraordinaire defensions Stand. Siden den stoore Omkostning var giordt, og

hazarten mest udstaaet, maatte jeg dog tentére Fienden (min udh.)...."

På baggrund af denne rapport må det være utvivlsomt, at Tordenskjold, da han iværksatte angrebet på Gøteborg, var fuldstændig klar over, at overraskelsesmomentet, som var en væsentlig del af hans oprindelige plan, var gået tabt, og at han også var klar over, at chancen for en heldig gennemførelse af angrebet var minimal af denne grund og på grund af den meget stærke svenske forsvarsposition. Det fremgår også, at der ikke bag hans beslutning om alligevel at angribe lå nogen strategisk operativ tankegang. Tordenskjolds begrundelse for at gennemføre angrebet minder om Nelsons begrundelse for at gennemføre angrebet på Santa Cruz i 1797, selvom forudsætningerne for hans oprindelige angrebsplan (overraskelsesmomentet) var bristede. I hans rapport af 27. juli 1797 til Lord St. Vincent hedder det bl.a.:

"Thus foiled in my original plan, I considered it for the honour of our king and country not to give over the attempt to possess ourselves of the town, that our enemies might be convinced there is nothing which Englishmen are not equal to.." (32)

Commandeur Tordenskiold efter kampen i Dynekilen. Kopi af portræt af Jacob Conink.



Hos såvel Tordenskjold som Nelson er der tale om beslutninger, der ikke er begrundet i strategisk operative overvejelser, men alene begrundet i forsøg på at hævde personlig prestige. Hos R.C. Anderson hedder det om angrebet på Gøteborg bl.a.:

"This was Tordenskjold's first failure. As a surprise the attack might have succeeded, but when once the Swedes were on the alert it was probably a mistake to attempt it..." (33)

Spørgsmålet, om angrebet kunne have været heldigt gennemført, såfremt overraskelsesmomentet ikke var forlist, får stå hen. Sandsynligheden forekommer ikke stor, når der tages hensyn til, at der på svensk side var tale om en meget betydelig artilleristisk overlegenhed (34), hvilket var Tordenskjold bekendt. Konklusionen må derfor blive, at fiaskoen ved Gøteborg skyldtes, at Tordenskjold handlede uden at tage hensyn til de strategisk operative kendsgerninger vel vidende, at disse talte imod en gennemførelse af angrebet. Gøteborg peger ikke på nogen **ualmindelig** evne til at tænke og handle strategisk hos Tordenskjold, men snarere på svigtende operativ dømmekraft.

Strømstad.

Angrebet på Strømstad fandt sted den 19. juli 1717. Baggrunden for angrebet

var, at Carl d. 12. forberedte et nyt angreb på Norge, og i den forbindelse var begyndt at befæste Strømstad, som han havde udset som forsyningsbase for det kommende angreb (35). Angrebet var en fiasko, idet eskadren efter 6 timers hård kamp måtte trække sig tilbage med uforrettet sag og med betydelige personelle tab, ialt 96 dræbte og 246 sårede, hvor i blandt var Tordenskjold selv (36).

Det har hidtil været antaget, at initiativet til angrebet på Strømstad var Tordenskjolds (37). Første gang, der i Tordenskjolds breve antydes muligheden for et angreb af den norske Søarmatur på svenske forsyningsbaser, er i et brev af 5. juli 1717 til chefen for det norske Generalitet, general Wedel. Efter at have erindret om fjendens øjensynlige angrebsforberedelser, anmoder Tordenskjold i henhold til sin instruks som chef for den norske Søarmatur Wedel om en afgørelse af, om han skal handle defensivt eller offensivt. I brevet hedder det:

"Saa har jeg da, efter havende Aller-naadte Instruction / tilforne Mundtlig efterlewet:/ mig her ved Eders Excellences Naadige Betænkning underdt skuldet tilbede, om hvad i værende tiid, imod Fienden Sjøewærts er at foretage, og Maaden neml. endten jeg skal Attaquere, eller legge mig på een pladts idj hans passage til defension, med hvad

videre der ved kand være at erindre, indtil Søe dispositionen udj sig Selv, hvorføre jeg som Søe-Soldat skal drage omsorg, som jeg selv vill indestå og svare till"

Tordenskjold fortolker øjensynligt instruksens bestemmelse (38) således, at den overordnede strategiske afgørelse af, om der skal handles offensivt eller defensivt, skal træffes af Wedel, hvorefter det påhviler chefen for Søarmaturen at føre denne afgørelse ud i livet, således som han måtte finde bedst. I et brev af 6. juli henstiller Wedel herefter til Tordenskjold, at han snarest muligt løber ud med eskadren og søger at forhindre,

"at Fienden med sin Søemagt icke blev tilladt at fatte Post paa de Norske Custer, ej heller i Dynekiilen, Strømstadt, eller der omkring, thi hvis saadant icke aldeeles kund negtes Fienden, da saaes forud den skade som det gandske Rige derover ville tilfalde og geraade udj"

Altså en meget kraftig henstilling om angreb på evt. fjendtlige baser under opbygning på Bohus Läns kyst (39). Da Tordenskjold skriver sit brev af 5. juli til Wedel, har han formentlig endnu ikke besluttet sig for at angribe Strømstad, idet det i hans "Deduksjon" af 29. marts 1918 til Admiralitetet foranlediget af Kongens ordre til dette om

at undersøge Tordenskjolds forhold ved Strømstad hedder:

"Den 7de July, effter min Tilbagekomst blev Fiendens forehavende, Strømstad at lade fortificere, mig først bekiendt, og som jeg saae de skadelige consequenser for øyne, naar it de Norske Grentzer Søewærts, saa nærliggende Stæd, skulle komme til perfection at der kunde indrættes een Rendezvous og Magaziner formeres: Saa fandt jeg Hans Kongl: Majst. Tieneste og Interesse høystskadelig noget minut at forsømme sligt at forebygge" (40)

I et brev af 8. juli (41) meddeler han Kongen, at han har til agt at "*émpor-tére, eller ruinere Strømstads Fortifications wærk, dog ikke uden goed apparence til ingen, eller gandske liden Forliis*".

Beslutningen om at anvende den norske Søarmatur til angreb på svenske baser var således ikke Tordenskjolds egen, men i høj grad Wedels, idet hans meget kraftige henstilling i brevet af 6. juli stærkt nærmer sig en ordre. Derimod var beslutningen om, at det konkrete mål for et sådant angreb skulle være Strømstad, utvivlsomt Tordenskjolds egen. Denne beslutning var imidlertid en følge af Wedels "ordre", idet det den 7. juli blev klart, at det var her fjenden var ved at befæste en forsyningsbase. Wedels "ordre" udeluk-

ker naturligvis ikke, at denne anvendelse af Søarmaturen har været drøftet mundtligt mellem ham og Tordenskjold, men den overordnede strategiske disposition af Søarmaturen fremstår imidlertid som Wedels, og der foreligger intet bevis for, at Wedel disponerede offensivt på foranledning af Tordenskjold.

Det er utvivlsomt, at et angreb, der ødelagde basen ved Strømstad, ud fra et strategisk synspunkt ville være en sund operation, fordi den med stor sandsynlighed kunne forhindre eller dog udskyde det påtænkte angreb på Norge. Når Tordenskjolds evne til at handle og tænke strategisk skal vurderes på baggrund af denne operation, må det derfor blive af afgørende betydning, om de operative forudsætninger var af en sådan karakter, at der forelå rimelig sandsynlighed for, at operationen kunne gennemføres med held. Det fremgår af Tordenskjolds brev til Kongen af 8. juli (42), at Tordenskjold var klar over denne grundlæggende forudsætning, idet det hedder:

"Men finder jeg attaqvnen kostbahr, skal dermed bero indtil Eders Kongelige Majestéts allernaadigste Willie, efter omstændelig allerunderdanigst Forestilling, indkommer"

Tordenskjold havde, da han efter at

have modtaget Wedels godkendelse af en offensiv optræden, afsejlede fra Larkollen, til rådighed for angrebet 3 lineskibe, 7 hele og 2 halve galejer, skytsskibet HIELPEREN og stykprammen ARCA NOÆ samt nogle dobbelte chalupper (43). På grund af modvind og vindstille (44) kunne han først ankre med lineskibene uden for Strømstad den 15. juli. Efter en recogno-scering fandt han og et krigsråd, at det var muligt at gennemføre angrebet på Strømstad med held. De 2 skytsskibe var imidlertid på grund af vejret endnu ikke nået frem, hvorfor han beordrede galejerne og de dobbelte chalupper til at bugsere dem. ARCA NOÆ nåede frem den 18. juli, medens HIELPEREN stadig ikke var nået frem. På dette tidspunkt besluttede Tordenskjold sig til at gennemføre angrebet, selvom han stadig manglede HIELPEREN, 3 hele og 2 halve galejer (45). De manglende galejer nåede først frem ved slutningen af kampen, og HIELPEREN kom slet ikke til at deltage i kampen. Den omstændighed, at Tordenskjold i flere dage lå opankret ud for Strømstad, betød naturligvis, at muligheden for at overraske fjenden gik tabt, som det også var tilfældet ved Gøteborg, og den betød også, at fjenden fik mulighed for at forstærke forsvaret af Strømstad betydeligt (46). Spørgsmålet bliver herefter, om Tordenskjold burde have opgivet angrebet under disse omstændigheder.

R.C. Anderson er ikke i tvivl. Han finder det uforståeligt, at Tordenskjold ankrede den 15. juli ud for Strømstad, så overraskelsesmomentet, der efter hans opfattelse var nødvendigt for en heldig gennemførelse af operationen, gik tabt (47). Vi har også en samtidig bedømmelse af Tordenskjolds handlemåde. Den 14. marts 1718 beordrede Kongen Admiralitetet til at iværksætte en undersøgelse af Tordenskjolds forhold ved Strømstad med henblik på en vurdering af, om han burde stilles for en krigsret (48). Efter at have modtaget Tordenskjolds "Deduktion" af 29. marts 1718 (49) afgav Admiralitetet sin indstilling til Kongen den 13. april 1718. Admiralitetet frifinder pure Tordenskjold, idet det afslutningsvist hedder:

"Om Commandeurens brugte Conduite meriterer, at hand ved nogen formel Krigs Ret for denne Sag bør belanges eller iche, da er allerede ved forrige Poster refereret Eders Kongl Majt at hand efter Vores allerunderdanigste Tanker har gjort alt det hand kunde og burde, hvorføre det er saa langt fra at vi kand see ringeste Anleedning til Krigs Ret, fordj han har attaqveret Fienden, at Vi langt meere er af de tanker, at hand snarere kunde forvoldt sig tiltale og Ansvar, om hand havde underladt Attaqven, som hr. General Wedel i hans før recenserede Brev og tydeligt nok slaar paa, end nu hand

haver giordt alting i bedste henseende, og efter vigtige Raisons til Eeders Majst og landets Tieniste; det kand siunes af første Anseende at hand burde oppbiet hielperen (min udh.), men foruden den var hand Fienden med force af Canoner overlegen, og hver Minuts ophold gjorde Fienden sterkere og Attaqven besverligere og uvissere (min udh.), saa at hand burde at begynde at attaqvere jo før jo hellere..." (50)

Kongen havde i sin ordre til Admiralitetet bedt dette tage stilling til 4 ting:

1. Hvilken grund og motiver Tordenskjold havde haft til angrebet.
2. Om Tordenskjold havde gennemført angrebet forsvarligt og med fornøden forsigtighed.
3. Om Tordenskjold havde haft den fornødne bemyndigelse til at gennemføre angrebet og
4. Om der på baggrund af besvarelsen af de 3 spørgsmål var grundlag for at stille Tordenskjold for en krigsret. (51)

I betænkningen til Kongen godkender Admiralitetet Tordenskjolds begrundelse for angrebet, fordi det måtte anses for vigtigt at hindre opbygningen af den befæstede base i Strømstad, hvilket også general Wedel havde givet udtryk for. Man fandt også, at han havde haft den fornødne bemyndigelse

til at foretage angrebet, idet man henviser til, at han i henhold til sin instruks havde indhentet det norske Generalitets godkendelse, og havde tilslutning fra krigsrådet. Endeligt fandt man, at angrebet var blevet gennemført på forsvarlig vis og under udvisning af den fornødne forsigtighed. Det uheldige resultat tilskrev man hændelser før og under selve angrebet, som man ikke fandt, at Tordenskjold havde ansvar for, herunder at han selv var blevet såret (52). Det er karakteristisk, at Admiralitetet væsentligt tager stilling til, om de formelle regler (overholdelse af instruksens påbud om konference med Generalitetet og afholdelse af krigsråd) er blevet overholdt og til den taktiske udførelse af angrebet. Spørgsmålet, om de rette operative forudsætninger for angrebets iværksættelse forelå, berøres kun ved bemærkningen om afventning af HIELPERENS ankomst. Man godkender dog Tordenskjolds handlemåde, fordi eskadren på trods af HIELPERENS fravær stadig var artilleristisk overlegen, og fordi yderligere udskydning af angrebet kunne gøre fjenden stærkere og dermed gøre angrebet mere risikabelt. Efter sin rekognoscering vidste Tordenskjold, at Strømstad blev forsvaret af 3 batterier, hovedbatteriet på Laholmen samt 2 sidebatterier. Hovedbatteriet var bestykket med 14 og sidebatterierne hver med 3 kanoner, alle 18- og 24-pundige (53). Tordenskjolds

plan måtte nødvendigvis gå ud på at nedkæmpe batterierne med skibsartilleri for derefter at foretage landgang med infanteristyrker, der kunne ødelægge batterierne, magasiner og transportskibe. Tordenskjolds infanteristyrke (eskadrens soldateske) udgjorde 300 mand, hvortil kom de søfolk, der kunne udværes fra skibene (54). De svenske infanteristyrker udgjordes af 1800 mand godt trænede soldater under en meget kompetent ledelse (55). Tordenskjold vidste, at befæstningen af Strømstad var begyndt ca 14 dage før angrebet, og det synes at have været hans opfattelse, at batteriet på Laholmen kun var bestykket med 4 kanoner og savnede brystværn. I sin demonstration til Kongen af 5. august 1717 (56) fremhæver han, at man kunne iagttage dette under de rekognosceringer, man foretog inden angrebet, og at de øvrige chefer "*alle ikke wentede Fienden vilde een gang gjøre nogen ressiſtance*". Det fremgår imidlertid af rapporten til Kongen (57), at Tordenskjold efter rekognosceringerne blev klar over, at fjenden havde tilført såvel yderligere kanoner, herunder en mørser, som yderligere infanteri, og det er netop det, der er hans begrundelse for at fremskynde angrebet uden at vente på HIELPEREN. Taget i betragtning, at HIELPEREN og ARCA NOÆ begge var artillerifartøjer, der måtte anses som særligt egnede til kamp mod landbatterier, og taget i betragtning, at al erfaring i

sejlskibstiden viste, at flåde fartøjers kamp mod landbatterier var en risikabel affære (58), synes det uforståeligt, at Tordenskjold iværksatte operationen, selv om han manglede HIELPEREN og 4 galejer, altså en væsentlig del af den artilleristiske styrke. Operationens fiasko skyldtes i høj grad den svenske overlegenhed i infanteri. Det fremgår af Tordenskjolds rapport til Kongen, at han var klar over, at fjenden havde fået tilført betydelige infanteristyrker, idet han i rapporten anfører, at de er samlet i telte lige over byen (59). Det undrer derfor også, at han uanset dette og hans egen svage infanteristyrke beslutter sig for at gennemføre operationen.

Dette problem berøres slet ikke i Admiralitetets betænkning.

Den svenske kontreadmiral Unger omtaler angrebet på Strømstad på følgende måde:

"Men även här blev han den 4. juli modtagen med så heta salvor, at han kunde skatta sig glad att med livet och sina illa skamfilade fartyg undkomma från detta i dumstristighetens tecken utförda anfall" (60)

Betegnelsen "dumstristighed" karakteriserer Tordenskjolds handlemåde ganske godt. Selv om Admiralitetet godkendte Tordenskjolds handlemåde, taler meget for, at han burde have indset, at det var usandsynligt, at formålet med operationen, ødelæggelse af

Strømstad som base for det svenske angreb på Norge, kunne opnås, efter at overraskelsesmomentet var gået tabt, og at han derfor burde have opgivet operationen. Angrebet på Strømstad, der havde været sund strategi, såfremt det kunne gennemføres med succes, tyder som angrebet på Gøteborg på svigtende operativ dømmekraft hos Tordenskjold.

(Anden og sidste del vil blive bragt i Marinehistorisk Tidsskrift nr. 1/1999).

Noter

1. O. Bergersen, "Viceadmiral Tordenskiold" pag 218 og 737, Carstensen & Lütken, "Tordenskjold" pag. 45, hvor han betegnes som havende et "næsten genialt strategisk blik".
2. H.C. Bjerg, "Glimt af Wessel/Tordenskjold" pag. 18.
3. Bergersen cit.vk. pag. 555.
4. Se Bergersen, "Tordenskiolds Brev". Af ca. 1150 breve er ca. 725 af administrativ karakter, fordelt på ca. 450 af personelforvaltningsmæssig karakter og ca. 275 af forsyningsmæssig karakter.
5. Bjerg cit.vk. pag. 24, hvor det hedder: "Alt tyder på, at Tordenskjold kunne være blevet en god flådefører" og Bergersen cit.vk. pag. 1001, hvor det hedder: "Der er grund til at tro, at han på dette felt havde sin største begavelse".
6. Se Bjerg cit.vk. pag 13 og 23 f.
7. Se f.eks. J.H. Barfoed, "Niels Juels flåde" pag. 199 om Gabels ros til Tordenskjold.

8. Bjerg cit.vk. pag. 24 og Bergersen cit.vk. pag. 149.
9. Sir Hyde Parker, der kommanderede den engelske ekspedition mod Danmark, Sverige og Rusland i 1801, er et godt eksempel.
10. Bjerg cit.vk. pag. 18 og 22. Se f.eks. også Bergersen cit.vk. pag. 861.
11. Bergersen, "Tordenskiolds Brev".
12. Se f.eks. Bjerg cit.vk. pag. 40 ff.
13. Bergersen cit.vk. pag. 611 f.
14. Bjerg cit.vk. pag. 40.
15. Jvf. brev nr. 169 af 11/6 1716 forudsætningsvist.
16. Bjerg cit.vk. pag. 42 f. og 66, Bergersen cit.vk. pag. 625 f., J. H. Barfoed cit.vk. pag. 217 og Halfdan Barfoed "Vor Flåde i Fortid og Nutid", bind I pag. 261.
17. Norsk Militært Tidsskrift, 15 hæfte, 1836 pag. 128 f., Moe: "Actstykker til den norske Krigshistorie under Kong Frederik den Fjerde". Aktstykkerne er fra det norske rigsarkiv.
18. Bjerg cit.vk. pag. 44 og Bergersen cit.vk. pag. 634.
19. Brev nr. 175.
20. Brev nr. 177.
21. Brev nr. 178.
22. Bilag til brev nr. 199 f., jvf. Bergersen cit.vk. pag. 665 f.
23. Bergersen, "Tordenskiolds Brev" pag. 249.
24. Bestemmelsen fik særlig betydning senere, da Admiralitetet godkendte Tordenskjolds angreb på Strømstad, jvf. bilag til brev nr. 688, pkt. 3.
25. Jvf. brev nr. 403 forudsætningsvist samt brev nr. 503, pkt. 4.
26. Brev nr. 412.
27. Jvf. brev nr. 439.
28. Bergersen cit.vk. pag. 741 ff., Bjerg cit.vk. pag. 67, J.H. Barfoed cit.vk. pag. 227, Carstensen & Lütken cit.vk. pag. 354 ff. og H. Barfoed cit.vk. pag. 266 ff.
29. Brev nr. 439.
30. R.C. Anderson, "Naval Wars in The Baltic" pag. 180.
31. Brev nr. 438 og 439.
32. J.K. Laughton "Nelson's Letters and Despatches" pag. 128.
33. R.C. Anderson cit.vk. pag. 180 og Carstensen & Lütken cit.vk. pag. 356.
34. Se f.eks. Bergersen cit.vk. pag. 749.
35. J.H. Barfoed cit.vk. pag. 230 og H. Barfoed cit.vk. pag. 268.
36. Brev nr. 560 med bilag.
37. H. Barfoed cit.vk. pag. 269, Bjerg cit.vk. pag. 67, Carstensen & Lütken cit.vk. pag. 381 og Bergersen cit.vk. pag. 799.
38. Jvf. note 23.
39. Bergersen cit.vk. pag. 795 samt bilag til brev nr. 688.
40. Brev nr. 688.
41. Brev nr. 539.
42. Brev nr. 539.
43. Brev nr. 560.
44. Brev nr. 560.
45. Brev nr. 560.
46. Brev nr. 560 og 688.
47. R.C. Anderson cit.vk. pag. 182 ff.
48. Bilag til brev nr. 687.
49. Brev nr. 688.
50. Bilag til brev nr. 688.
51. Bilag til brev nr. 687.
52. Bilag til brev nr. 688.
53. Brev nr. 560.
54. Brev nr. 560.
55. Unger m.fl. "Svenska Flottans Historia", Malmø 1942, bind II pag. 147.
56. Brev nr. 611.
57. Brev nr. 560.
58. Se f.eks. J.H. Barfoed cit.vk. pag. 244 og H. Barfoed cit.vk. pag. 282 f.
59. Brev nr. 560.
60. Unger cit.vk. pag. 147.

Bog anmeldelse

R.M. Melnikov: Pervyye russkiye minonostsy

Titlen **De første russiske torpedobåde** bringer os tilbage til tiden omkring århundredeskiftet, idet den omhandler de klasser, som blev bygget i årene 1877-1899. Historien begynder med anvendelsen af stangminer m.v. i den russisk-tyrsk krig 1877-1878. Derefter gennemgås de forskellige klasser kronologisk. Her medtages i teksten en mængde detaljer om kontraktforhandlinger, konstruktionsforsinkelser, overvejelser om størrelse og sødygtighed o.s.v. Afsnittene ledsages af et stort antal stretegninger inklusive spanterids. En del af fotografierne gengives på krideret papir. Skarpheden af fotografierne finder jeg absolut rimelig.

Efter udviklingsbeskrivelserne følger afsnit om taktiske doktriner, om anvendelsen i krigen mod Japan 1904-1905 og i 1. Verdenskrig. Det konstateres, at "flåden kendte ikke til den indre opløsning, som havde nået hæren"; men "[borger]krigen blev afgjort på land". De sidste af de 1. og 2. generations torpedobåde blev hugget op i 1925.

Navngivningen af enhederne er spændende i sig selv. Bogen behandler to skibstyper, nemlig "minonoska" og "minonosts". Den førstnævnte betegnelse kan oversættes til "minebærer" (idet f.eks. en stangmine blev ført frem), mens den sidstnævnte er en torpedobåd til selvdrevne torpedoer. Minebærerne blev for det meste

navngivet efter fugle, fisk og krybdyr. Torpedobådene trækker gennem sine navne i høj grad forbindelse til Østersøen, idet topografien blev brugt; blandt mange andre finder man således navne som EKENES og SVEABORG (Finland), PERNOV og NARGEN (Pärnu og Naissaar i Estland), LIBAVA (Liepāja i Letland).

Bilagsdelen omfatter et afsnit med beskrivelse af klassernes udrustning. Dette er hentet fra en publikation udgivet i 1893 og er gengivet i den dengang gældende retskrivning. En tabel over skibene trækker flere linier til Norden, idet flere af torpedobådene blev bygget på Crichton & Co værftet i Turku/Åbo, Finland. Et afsnit fortæller om Whitehead torpedoer. Til sidst er der inkluderet en tabel over skrognumre, tildelt torpedobådene gennem tiden, samt et udvalg af indrapporerede kommentarer til sødygtigheden.

Alt i alt bliver det til 192 sider plus omslag i ca. det amerikanske "letter" papirformat (lidt lavere og lidt bredere end A4). Der er tale om et indtil nu unikt værk. Det er vel illustreret, men vil naturligvis kun åbne sig fuldstændigt for den, der går gennem det russiske sprog. I hele bogen er der kun her og der et enkelt navn at finde med latinske bogstaver.

Bogen føres af Nyboder Boghandel.

Kai Willadsen

Særudstilling i Orlogsmuseet 13. nov. 1998 - 14. marts 1999.

***Jens Sørensen - spion og kgl. søkortdirektør
1646 - 1723***

Med kompas, udsejlede distancer og lodning samt god geografisk proportionssans lykkedes det for Jens Sørensen at opmåle de danske farvande i 1690'erne. Jens Sørensen var Flådens første søkortdirektør, og han skabte et antal kort, der i kvalitet stod så højt, at Admiralitetet ikke tillod, at de blev mangfoldiggjort, idet man ikke ville lade fremmede skibe få nytte af dem. Desuden ville man beholde de indbringende lodsindtægter fra gennemsejlingen af de danske sunde og bæltter.

Jens Sørensen var sømand og skipper. Fra barndommen havde han sejlet med sin fars skib, og tidligt havde han tegnet søkort fra Østersøen og danske farvande. Han var født i Blekinge under den danske tid i 1646, men opvokset under svensk administration. I 1676 kom han i klemme i den voldsomme skånske krig 1676-79, hvorefter han flygtede til Danmark. Hans evner som korttegner beviste han i spionkort over svenske havne, bl.a. den svenske flådehavn Karlskrona. Admiral Niels Juel og Christian V så hans evner, og i 1696 fik han titel af søkortdirektør samt skib og udrustning til opmålingsarbejdet.

Orlogsmuseet udstiller i perioden, 13.11.1998 til 14.3.1999, 14 originale

søkort af Jens Sørensen, venligst udlånt af Kort- og Matrikelstyrelsen. De giver et varieret billede af Jens Sørensens omfattende livsværk, fra tidlige svenske spionkort fra 1680'erne over Karlskrona og Blekinge til oversigtskort over Østersøen og Danmark, alt sammen klare vidnesbyrd på de enestående evner, han besad. Ikke uden grund er han blevet kaldt Den danske hydrografis Fader.

Ole Lisberg Jensen



Udsnit af oversigtskort over Danmark. Kortet er i forhold til nutidens akkurate målemetoder forbavsende korrekt. Jens Sørensens ca.1700.

MEDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Modelbyggerkonkurrence 2000

Som det tidligere har været annonceret, vil der i foråret år 2000 blive afholdt en modelbyggerkonkurrence og udstilling i Orlogsmuseet. Konkurrencen bliver åben for alle, altså også modelbyggere, der ikke er medlemmer af laug. Det bliver muligt at deltage med næsten alle typer modeller, - modeller bygget helt fra bunden, byggesætmodeller i træ og plast, halvmodeller, vandliniemodeller, modeller i flasker, dioramaer og tableauer, maritime figurer og modelfly samt skibsdetaljer. Konkurrenceregler og tilmelding vil blive meddelt senere. Har du selv, eller nogle af dine bekendte noget på bedding, så sørg for at det er færdigt til foråret 2000.

Ny medlemsliste

Til foråret vil der blive udsendt en ny medlemsliste. For at kunne gøre listens oplysninger så nøjagtige som muligt, vil alle laugsmedlemmer blive ringet op af medlemmer af bestyrelsen. Bestyrelsen glæder sig til disse opringninger, da det dels giver os mulighed for at ajourføre medlemslisten, dels få en snak med medlemmerne om deres interesser og eventuelle byggeprojekter. På snarligt genhør!

Permanent udstilling

Modelbyggerlauget vil få stillet en montre og vægplads til rådighed i Orlogsmuseet, hvilket giver os mulighed for at vise vort arbejde for et bredere publikum. For at gøre udstillingen så interessant som muligt, vil vi gerne kunne skifte genstande ud nogle gange om året. Det er betinget af, at laugsmedlemmerne stiller genstande til rådighed. Har du modeller, billeder, tegninger eller halvfabrikata, som kan bruges i udstillingen, bedes du kontakte laug.

Bestyrelsen

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV...

Løsningen på opgavebilledet i Marinehistorisk Tidsskrift nr. 3/1998:

Karvestok i træ, som i ældre tider blev anvendt til regnskabsføring. Brugen kan i grove træk beskrives, som følger: Regnskabet førtes på en firkantet stok, ved at sætte skurer (karve) i den med en kniv. Hver skure stod for en aftalt værdi. Skurerne anbragtes på den ene side - på de to tilstødende henholdsvis skyldnerens navn og et tidsmærke. Derpå kløvedes stokken på langs, og hver af parterne beholdt sit stykke. Blev der betalt af på gælden, samledes de, og skurerne afglattedes med en kniv. Voksede gælden, forøgedes skurerne. Karvestokken anvendtes endnu i det 18. årh.

Karvestokken er fundet mellem papirer vedrørende betaling af gæld mellem savskærer Andreas Jansen Borstaarp og Mikel Pehrson, tilstillet admiral Judichær, dat. 13. november 1724.

Desværre er der ingen vinder denne gang, eftersom redaktionen ikke har modtaget en eneste besvarelse.



Vi vil gerne have oplyst, hvad det her viste fartøj har været anvendt til.

Svar til Orlogsmuseet senest 4. januar 1999.