

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

1948

119. AARGANG

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

REDAKTØR: ORLOGSKAPTAJN E. J. SAABYE



KJØBENHAVN

HOVEDKOMMISSIONÆR H. HAGERUP

FR. G. KNUDTZONS BOGTRYKKERI A/S

1948



35.5
12 77

59581

INDHOLDSFORTEGNELSE

ORDNET ALFABETISK EFTER EMNE

<i>Artilleri.</i>	Pag.
Artilleriarmeringen i Jagere og større Torpedofartøjer. Af Kommandørkaptajn R. Steen Steensen	293—342—371
<i>Atombomben.</i>	
Atombombens fjerde Dimension. Af Kommandørkaptajn R. Steen Steensen	405
<i>Boganmeldelser.</i>	
Barfod, H.: England blev Verdensmagt	44
Bokkenheuser, C. og Hatting, J.: »Det begyndte i 48«	146
Generalstaben: Frederik d. IV's Hær 1784—1814	434
Handels- og Søfartsmusæets Venner: Søfartsmusæet paa Kronborg, Aarvog 1947	75
Hart, Liddell: Revolutionen i Krigsførelsen	227
Juel, A.: Himmel og Hav	145
Jungersen, K.: Paa Togt med Niels Juel	434
Lindström, R.: Försvarets högsta ledning	71
Michelsens Institut: Verdenspolitikken i Dokumenter	143
Starck, M.: Sjökriget 1939—1945	479
<i>Ekspeditioner.</i>	
Antarctica. Af Orlogskaptajn K. Seehusen	169
<i>Fjernkending (Luftfartøjer).</i>	
Nogle Betragtninger vedr. Uddannelsen i Fjernkending af Luftfartøjer. Af Søløjtnant L. Wetlesen	49
<i>Forsvar.</i>	
Synspunkter vedr. Forsvarets øverste Ledelse. Af Kaptajnløjtnant S. Thostrup	269

Fra Udlandet.

Pag.

Meddelelser ved Orlogskaptajn P. Zigler, Kaptajnløjtnant H. Prause og Søløjtnant H. M. Petersen:	
Amerika (U. S. A.)	47—78—114—235—315—403
Australien	47—113
Canada	113
England	187—233—268—399—483
Holland	401
Kina	188
Norge	314
Rusland (Sovjet)	148—234—315

Historie, dansk.

Nye Bidrag og Betragtninger vedrørende Kampen i Køge Bugt 4. Oktober 1710. Af Orlogskaptajn P. Holck	1
Nogle Bemærkninger til Orlogskaptajn Holcks »Nye Bidrag og Betragtninger vedr. Kampen i Køge Bugt 4. Oktober 1710«. Af Kontreadmiral Briand de Crèvecoeur	81
Afsluttende Betragtninger vedr. Kampen i Køge Bugt 4. Oktober 1710. Af Orlogskaptajn P. Holck	189
Slutord vedr. Kampen i Køge Bugt 4. Oktober 1710. Af E. Briand de Crèvecoeur	265
Følgelsen af »Najaden« til Lyngør Havn 1812. Af Orlogskaptajn M. Schmidt	471

Hjemmeværn.

Søværnets Personel og Hjemmeværnet	135
------------------------------------	-----

Marinens Bibliothek.

Nyanskaffelser i Oktober 1948	435
— i November 1948	484

Navigation.

Antarctica. Af Orlogskaptajn K. Seehusen	169
--	-----

Nekrologer.

Ved P. I.: Premierløjtnant, Direktør Einar Adolph	354
— Orlogskaptajn Lorentz Jacob Benzon	356
— Kommandørkaptajn Henning August Østerberg Bistrup	475
— Løjtnant Hans Peter Rasmussen	477
Ved N. E. M.: Kaptajnløjtnant Sigvard Henrik Oppen Franck	354

<i>Personel.</i>	Pag.
Personelordning i Søværnet. Af Kaptajnløjtnant H. Wesche ..	244
Personelordning i Søværnet. Af Orlogskaptajn J. Teisen.....	369
Hvorledes bør vor Søofficersuddannelse tilrettelægges i Fremtiden. Af Kaptajnløjtnant S. Thostrup.....	357—412
Søværnets Personel og Hjemmeværnet. Af Orlogskaptajn J. Teisen	135

Prisspørgsmaal.

Prisspørgsmaal 1948	77
---------------------------	----

Redningsmidler.

Kan der reddes flere? Af Orlogskaptajn E. J. Saabye	237
---	-----

Søe-Lieutenant-Selskabet.

Prisspørgsmaal 1948	77
Søe-Lieutenant-Selskabets Virksomhed 1947—48	229

Verdenskrigen 1939—45.

Det allierede Overskibningsforetagende mod Nordafrika 1942. Af Kaptajnløjtnant S. Thostrup.....	117—149
Dværg-U-Baadens Angreb paa »Tirpitz« d. 22. September 1943. Af Orlogskaptajn P. Zigler	317
Krigsudbruddet i det fjerne Østen og Sænkningen af »Prince of Wales« og »Repulse« den 10. December 1941. Af Orlogskaptajn Zigler	437
Moderne Invasionsfartøjer. Af Kaptajnløjtnant S. Thostrup ...	249
Murmansk Konvojerne 1941—1945. Orlogskaptajn P. Zigler ..	60

INDHOLDSFORTEGNELSE

ORDNET ALFABETISK EFTER FORFATTERNAVN

	Pag.
<i>Briand de Crèvecoeur, E.</i> : Nogle Bemærkninger til Orlogskaptajn Holcks »Nye Bidrag og Betragtninger vedr. Kampen i Køge Bugt 4. Oktober 1710	81
— Slutord vedr. Kampen i Køge Bugt 4. Oktober 1710	265
<i>Holek, P.</i> : Nye Bidrag og Betragtninger vedr. Kampen i Køge Bugt 4. Oktober 1710	1
— Afsluttende Betragtninger vedr. Kampen i Køge Bugt 4. Oktober 1710	189
<i>Ipsen, P.</i> : Nekrologer:	
Premierløjtnant, Direktør Einar Adolph	354
Orlogskaptajn Lorentz Jacob Benzon	356
Kommandørkaptajn Henning August Østerberg Bistrup	475
Løjtnant Hans Peter Rasmussen	477
<i>Legind, A.</i> : Boganmeldelse:	
Søfartsmusæet paa Kronborg, Aarvog 1947	85
<i>Marinens Bibliothek</i> : Nyanskaffelser i Oktober 1948	435
— Nyanskaffelser i November 1948	484
<i>N. E. M.</i> : Nekrolog:	
Kaptainløjtnant Sigvard Henrik Oppen Franck	354
<i>Petersen, H. M.</i> : Meddelelser fra Udlandet 78—113—148—187 233—268—314—399—483	47
<i>Prause, H.</i> : Meddelelser fra Udlandet	47
<i>Saabje, E. J.</i> : Kan der reddes flere?	237
Boganmeldelser:	
— »Det begyndte i 48«	146
— England blev Verdensmagt	44
— Frederik d. IV's Hær 1784—1814	434
— Himmel og Hav	145
— Paa Togt med Niels Juel	434
— Verdenspolitikken i Dokumenter	143
<i>Schmidt, M.</i> : Forfølgelsen af »Najaden« til Lyngør Havn 1812	471

	Pag.
<i>Seehusen, K.</i> : Antarctica	169
<i>Steensen, R.</i> : Atombombens fjerde Dimension	405
— Artilleriarmeringen i Jagere og større Torpedofartøjer 293—342	—371
<i>Søe-Lieutenant-Selskabet</i> : Prisspørgsmaal 1948	77
— Søe-Lieutenant-Selskabets Virksomhed 1947—48	229
<i>Teisen, J.</i> : Personelordning i Søværnet	369
— Søværnets Personel og Hjemmeværnet	135
<i>Thostrup, S.</i> : Det allierede Overskibningsforetagende mod Nord- afrika 1942	117—148
— Hvorledes bør vor Søofficersuddannelse tilrettelægges i Fremtiden	357—412
— Moderne Invasionsfartøjer	249
— Synspunkter vedr. Forsvarets øverste Ledelse	269
Bog anmeldelser:	
— Forsvarets højste ledning	71
— Revolutionen i Krigsførelsen	227
— Starck, M.: Sjøkriget 1939—1945	479
<i>Wesche, H.</i> : Personelordning i Søværnet	244
<i>Wetlesen, L.</i> : Nogle Betragtninger vedrørende Uddannelsen i Fjernkending af Luftfartøjer	49
<i>Zigler, P.</i> : Dværg-U-Baadenes Angreb paa »Tirpitz« d. 22. Sep- tember 1943	317
— Krigsudbruddet i det fjerne Østen og Sænkningen af »Prince of Wales« og »Repulse« den 10. December 1941	437
— Murmansk Konvojerne 1941—1945	60
— Meddelelser fra Udlandet 47—78—113—148—187—233—268	314—399—483

Nye Bidrag og Betragtninger vedrørende Kampen i Køge Bugt 4. Oktober 1710.

Af Orlogskaptajn P. Holck.

Siden Fremkomsten af min Artikel om Kampen i Køge Bugt i Tidsskriftets Oktober Hefte 1935 har jeg ret ofte faaet Henvendelser og Forespørgsler om snart det ene og snart det andet, som man ikke fandt i Overensstemmelse med min Redegørelse, og der er saavel fra Sverige som fra Norge varslet om Modindlæg, uden at dette dog hidtil er blevet til noget.

Nu foreligger der imidlertid et større Værk af Admiral Briand de Crèvecoeur: »Iver Huitfeldt«, hvori Admiralen har gjort Kampen til Genstand for en grundig Undersøgelse, men uagtet vi har benyttet de samme Kilder og er enige paa mange Punkter, er vi dog paa flere væsentlige Punkter kommet til forskellige Resultater.

Lad mig da først omtale selve Kilderne. Min Afhandling hviler udelukkende paa officielle, samtidige Dokumenter, og kun hvor disse rent undtagelsesvis ikke har strakt til til Belysning af Begivenhedernes Gang, har jeg benyttet andet historisk Materiale, hvor jeg omhyggeligt har udelukket alt, hvad der ikke maatte anses for fuldt paalideligt eller sandsynligt.

De to Flaadechefers Rapporter maa i dette Tilfælde anses for de vigtigste Dokumenter, men de er ret summariske og intetsigende, idet der mere lægges Vægt paa Resultatet og Fremhævning af de mere fordel-

agtige Sider, end paa en udførlig Redegørelse for de kritiske Situationer. Det kan saaledes ikke forventes, at den danske Flaadechef skal fordybe sig i Betragtninger over den overordentlige farlige Situation, hvori han — delvis ved egen Skyld — befandt sig ved Aktionens Begyndelse, lige saa lidt som det kan forventes, at den svenske Admiral skal brede sig over, hvad han eventuelt kunde have opnaaet, hvis han havde handlet anderledes, dette tilkommer den historiske Forskning, hvis Opgave det er at komme Sandheden saa nær som muligt.

Dernæst kommer Skibsjournalerne, som er bevaret i et ret tilfredsstillende Antal, men hvoraf de fleste og særlig alle de svenske er saa knappe, at de omtaler hele Episoden i nogle faa Linier. Enkelte af de danske er dog ret udførlige, men om dem alle gælder det, at de enkeltvis kun giver et ufuldstændigt Billede af Begivenhederne, medens de sammenholdt supplerer hinanden, saaledes at man faar en ret god Oversigt med Hensyn til Positioner, Klokkeslet, Vindforhold, Signalordrer, Kurser og enkelte taktiske Forhold. Naar de autentiske Skibsjournaler ikke stemmer overens paa alle Punkter, ja endog modsiger hinanden, skyldes det, at de først er ført efter Kampens Afslutning, delvis paa Grundlag af Skibsskriverens Notater, som særlig ved Aktionens Begyndelse har været paa- virket af den almindelige Forvirring, delvis efter Hukommelsen, samt at Journalførerne ikke i Ord har udtrykt det, som senere Historikere kunde ønske, at der var lagt større Vægt paa. Nogle Eksempler vil nærmere belyse dette.

Af »Havfruen« Journal fremgaar det tilsyneladende, at »Dannebrog« blev beskudt og kom i Brand paa NO-lig Kurs, medens Aktionen i Virkeligheden først indlededes efter Vendingen til modsat Kurs, og holder

man sig til »Neldebladet«s Journal, fandt Signalordren for Kapning af Ankertovene først Sted Kl. ca. 1½ E M., hvor andre Kilder nævner omkring Kl. 12. Dette er saa meget mærkeligere, som »Neldebladet«s Journal om Formiddagen har en Tidsforskel i modsat Retning, saaledes at der efter denne Journal skulde være hengaaet henved 4 Timer fra det Øjeblik, man blev klar over, at man havde den fjendtlige Flaade for sig, til den danske Flaade gik Sejl. I det svenske Flag-skib »Göta Lejon«s Journal anføres: »Kl. 7 lyfte ankar, seglade WNW, sedan NW t N, vinden SSO, halv storm; Kl. 10 såge den danska flottan liggandes till anker i Kjøgebugt«. Afsættes disse Kurser fra Ankerpladsen under Møen, befinder Flagskibet sig inde i Faxe Bugt i betænkelig Nærhed af Landgrunden Syd for Stevns, de anførte Kurser maa derfor urigtigt være indført før Observationen af den danske Flaade, da de øjensynligt gælder Sejladsen ved Aktionens Indledning.

Saadanne grove Fejlkilder er imidlertid saa indlysende, at de er lette at paavise, men mindre Unøjagtigheder eller misforstaaelige Udtryk kan meget let føre paa Vildspor og give Anledning til Fejlslutninger, hvorfor enhver Oplysning maa prøves og sammenholdes med andre tilgængelige Meddelelser, saaledes at man efter nøje Overvejelse kan fastslaa, hvad der maa være Sandhed eller have den overvejende Sandsynlighed for sig.

Foruden de officielle Skibsjournaler, der efter endt Togt afleveredes til Admiralitetet og indlemmedes i Flaadens Arkiv, var det ofte Skik og Brug, at Eskadre- og Skibschefer lod føre Journaler til eget Brug, som enten kunde være ligelydende Kopier, men undertiden ogsaa kan indeholde langt udførligere Oplysninger og derfor er meget værdifulde for Historieforskningen.

Af saadanne kendes f. Eks. Chefen for Flagskibet »Elephanten«, Kommandør Trojels Journal, der findes aftrykt hos Riegels Bd. II, S. 440.

Da jeg i sin Tid udarbejdede min Afhandling, havde jeg Valget mellem at give en koncis og afrundet Fremstilling, hvor jeg indskrænkede mig til at belyse, hvori den afveg fra Kommandør Giødesens bekendte Skrift, eller at analysere det foreliggende Kildemateriale og Punkt for Punkt at klarlægge de mange Uoverensstemmelser med en udførlig Redegørelse for, hvilke Slutninger der maatte drages deraf. Jeg valgte den første Form for ikke ved Vidtløftigheder at tilsløre Billedet, og fordi jeg derved vandt Plads til at medtage enkelte vigtige Aktstykker i den afsluttende Dokumentation.

Af Hensyn til den nærværende Udredning skal der først gives Uddrag af »Wenden«s Journal, der saavidt mig bekendt ikke tidligere har været aftrykt i sin Helhed, og som vil bringe Gangen i Begivenhederne frem i Læserens Erindring:

»Løverdagen d. 4. Oktober. Kl. 7 om Morgenen lod Generalen gøre Seign for Krigsraadet at komme ombord. Klokken ungefær 9 fik vi den fjendtlige Flaade i Sigte, som kom for Vinden ned. Og som vi fornam det var fjendtlige Skibe, forføjede sig enhver fra Krigsraadet omborde paa sit Skib, for at bringe alting i god Orden. Kl. 11½ gjorde Generalen Seign for at kappe i hele Flaaden, hvorefter vi lagde det saa over Bagbord Øst over; de Svenske gjorde ligesaa, som havde Luven fra os. Vi kunde og ej vel i den trange Bugt rangere os i vor Orden, thi en Del af dem, som stod under Arriere Garden var i Avantgarden, ja en Del løb saa, som de ej vidste sin Post, den som kommanderede Arriere Garden bragte mig ogsaa tvende Gange, at jeg snart ej kunde følge min Post. saa jeg

maatte kalde Oberster Piben (van Bippen) og andre mine Officerer til Vidne, som alt det udførligen kan betyde. Medens vi saa laa over den Bug, og det syntes, som Fjenden, ihvorvel han havde Avantagen borte med Luven, ej havde stor Inclination os at angribe, lod jeg fremkalde de tvende fra Carls Crone paa Skibet værende Desertører, som opregnede den svenske Flaade i den Linie de laa af 21 Skibe af Linie de Bataille, foruden Fregatter, Brigantiner, Branders og Bombardeer-Kitzes, samme Liste er efterfølgende fra Avantgarden af:

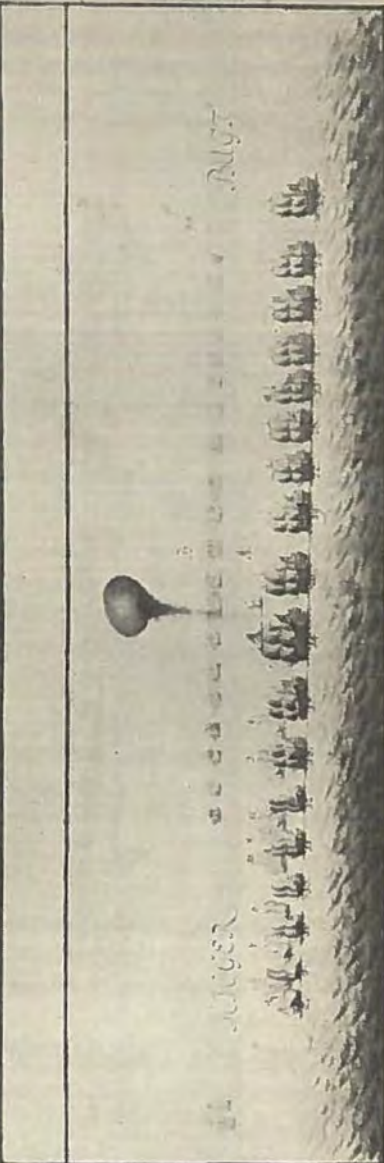
Ordre de Bataille af den svenske Flaade, saaledes som samme ankom Løverdagen d. 4. Oktober inden Stevns og Kjøge Bugt.

Avant Garden	}	1. Nordstjernen (Tredækker)	90	ført af en Major paa Werved en Sedlander
		2. Sverige	80	Vice Admiral Wernfelt
		3. Wenden	80	Capt. Carl Raf
		4. Enigheden (Tredækker)	96	Admiral de Prou
		5. Giøttha	80	Capt. Hakon Lyderus
		6. Westmanland	64	N. N.
		7. Carls Crone	80	Capt. Ole Unge
Corps de Bataille	}	8. Smaaland	80	Capt. Brunjam
		9. Printz Carl	86	Vice Admiral Spar
		10. Wachtmester	56	Capt. Ulrich
		11. Schaane	64	Capt. Hans Anckerstiern
		12. Giøtha Løwen (Tredækker)	110	General Admiral Wacht- meister
		13. Princesse Hedevig-Sophie	80	Schouthynacht Carl Løve
		14. Carl Friderich (Tredækker)	90	N. N.
Ariere Garden	}	15. Bremen	70	Capt. Plutkart Wachtmeister
		16. Werden	52	Capt. Ebert Taube
		17. Tre Croner (Tredækker)	92	Admiral Carl Ruht (forbrendt)
		18. Frederica Amalia	64	Capt. Diederich Anckerstiern
		19. Pommern	60	Capt. von Haysen (von Hierpen)
		20. Princesse Ulrica	80	Schouthynacht Carl Wacht- meister (forbrendt)
		21. Sødermanden	60	Capt. Sund

Ellers medhavde de Svenske foruden disse forberørte Skibe: 2 Fregatter Phenix paa 38 Støcker ført af Capt. Printz, Postillionen paa 20, Capt. Sæstiern, 3 Brigantiner: Castor, Pollux og Scorpionen, hver paa 14 Falkonetter, 3 Brandere, Sophie Lovise (en Fregat), Katten von Courland (Fløjte) St. Simon (Fyrblase), 4 Bombardeerketzes: Ascke Donner, Vulcanus, Strombolus, Vesuvius.

Kl. 2 ungefær om Eftermiddagen vendte vi med hele Flaaden for Vinden om, saasom det blæste heel hart, saa vi ej kunde vende overstag, og da vi vare over Styrbord og lagde det wester over, continuerede Fjenden endda at løbe øster over; samme Tid var Orlogsskibet Dannebrogø noget til Luvart af Flaaden saavel som Vice Adm. Reedtz, og idet General Wachtmeister saa dem ankomme, begyndte han selv fra Luvart at give Fyr paa dem, men hans Kugler kunde ikke naa saa vidt, saa vi nok stod i Forundring, at han som General Admiral vilde skyde først og det under saa lang Distance. De andre svenske Skibe, som fulgte efter, fyrede og, hvorpaa Dannebrog begyndte og at fyre, omtrent Kl. 2 $\frac{1}{2}$. Strax herpaa saa vi en Røg af Dannebrog opgaa, og endelig saas Skibet i fuld Brand, saa det efter en Times Forløb fløj op i Luften, efter at først hans Besans Mast, derpaa hans Store Mast og saa Focke Masten var faldne. Denne ulykkelige Hændelse henregner man til den Disorder og Uforsigtighed indenborde i Skibet, thi de fleste Officerer, som havde sin Post under Deket, hvorfra Ilden kom, som man sluttet, vare fra Borde, saa at Commandeur Huitfeldt, som førte Skibet, ej kunde være over alt. Medens denne ulykkelige Passage var for, gjorde de Svenske al deres bedste at knibe op i Luven; imidlertid blev vi var, at tvende deres Skibe vare kommen paa Amagergrund at staa, det ene Tre

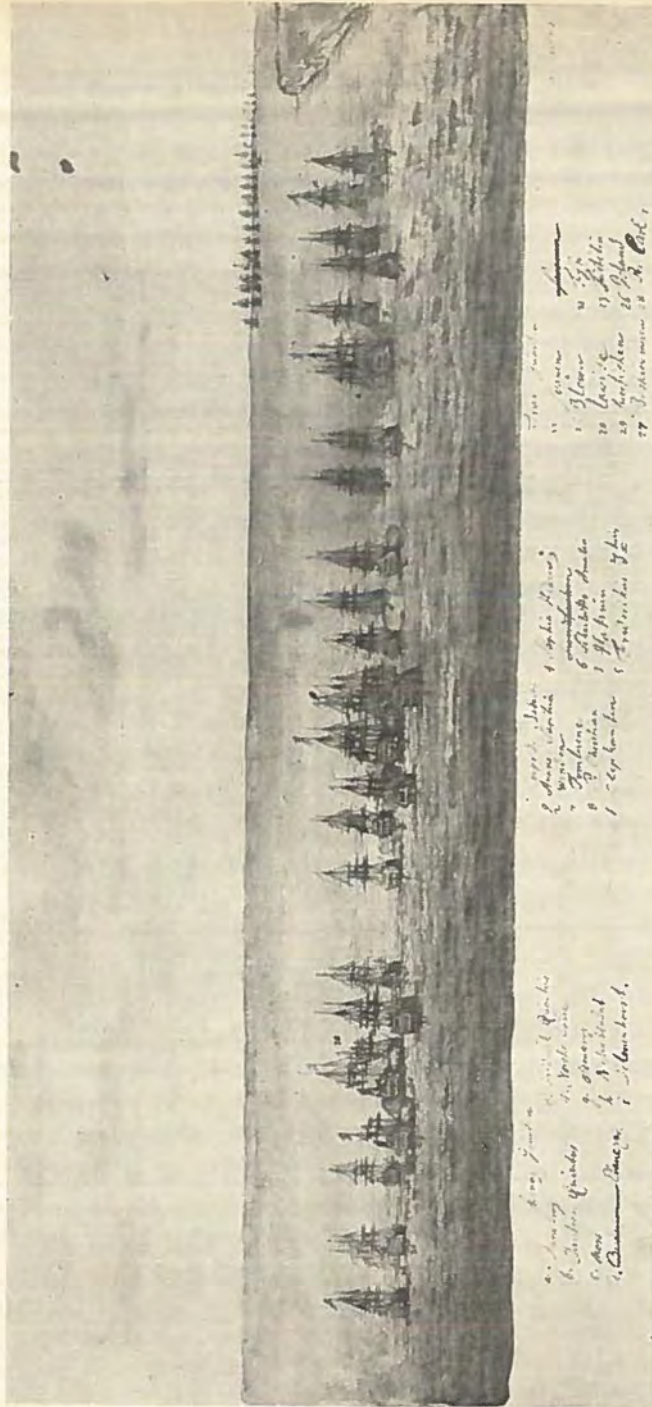
ACADEMIE
København
1710



Kampen i Køge Bugt 4. Oktober 1710, 1. og 2. Fase. Situationstegning af K. Benstrup?



Kampen i Koge Bugt 1710, 3. Fase 7. Oktober. Situationstegning af K. Hensstrup?



King's Fleet
 1. Slesvig
 2. Zumbro
 3. Gade
 4. Slesvig
 5. Slesvig
 6. Slesvig
 7. Slesvig
 8. Slesvig
 9. Slesvig
 10. Slesvig
 11. Slesvig
 12. Slesvig
 13. Slesvig
 14. Slesvig
 15. Slesvig
 16. Slesvig
 17. Slesvig
 18. Slesvig
 19. Slesvig
 20. Slesvig
 21. Slesvig
 22. Slesvig
 23. Slesvig
 24. Slesvig
 25. Slesvig
 26. Slesvig
 27. Slesvig
 28. Slesvig
 29. Slesvig
 30. Slesvig

King's Fleet
 1. Slesvig
 2. Slesvig
 3. Slesvig
 4. Slesvig
 5. Slesvig
 6. Slesvig
 7. Slesvig
 8. Slesvig
 9. Slesvig
 10. Slesvig
 11. Slesvig
 12. Slesvig
 13. Slesvig
 14. Slesvig
 15. Slesvig
 16. Slesvig
 17. Slesvig
 18. Slesvig
 19. Slesvig
 20. Slesvig
 21. Slesvig
 22. Slesvig
 23. Slesvig
 24. Slesvig
 25. Slesvig
 26. Slesvig
 27. Slesvig
 28. Slesvig
 29. Slesvig
 30. Slesvig

King's Fleet
 1. Slesvig
 2. Slesvig
 3. Slesvig
 4. Slesvig
 5. Slesvig
 6. Slesvig
 7. Slesvig
 8. Slesvig
 9. Slesvig
 10. Slesvig
 11. Slesvig
 12. Slesvig
 13. Slesvig
 14. Slesvig
 15. Slesvig
 16. Slesvig
 17. Slesvig
 18. Slesvig
 19. Slesvig
 20. Slesvig
 21. Slesvig
 22. Slesvig
 23. Slesvig
 24. Slesvig
 25. Slesvig
 26. Slesvig
 27. Slesvig
 28. Slesvig
 29. Slesvig
 30. Slesvig

Kampen i Køge Bugt 4. Oktober 1710. Skitse til Fase 1, tegnet? af K. Benstrup.

Croner, hvorpaa commandered den Admiral Carl Ruht, det andet Princesse Ulrica, hvorpaa vajede Schoutbynachts Flag; vi kneb og Luven op det bedste vi kunde for at søge Fjenden, men formedelst den haarde Blæst fortjente vi intet. De Svenske efter at de med en Force gjorde deres bedste at knibe op, fornam vi deres General gaa til Ankers Kl. 5, hvorpaa vores General og gjorde Seign at ankre, saa vi ved Solens Nedgang kom til Ankers paa 6½ Fv. Vånd Sandgrund, hvorefter vi stræbte af al Magt at sætte alting i mueligst Stand til næste Daggry, da vi vist ventede, Fjenden vilde betjene sig af sin Fordel og søge ned til os.«

Dernæst skal jeg gøre nærmere Rede for den her reproducerede Pennetegning, der findes i Frederik V's Atlas Bind 37. S. 46, det Kgl. Bibliotek, og til hvis Eksistens jeg desværre ikke havde Kendskab, da jeg i sin Tid skrev min Artikel.

Denne tredelte Tegning, der bærer Titlen: »Accurate Vorstellung beyder Nordischen Flotten in der sogenannten Kiøgerbugt d. 4. 5. und 7-den Ocbtr. 1710« belyser Aktionens 3 Hovedfaser.

1) Den dansk-norske Flaade til Ankers ved Stevns med den opsejlende svenske Flaade i Horizonten.

2) De respektive Flaaders Positioner umiddelbart efter at »Dannebrog« er sprunget i Luften.

3) Den dansk-norske Flaade optager Forfølgelsen af den bortsejlende svenske Flaade d. 7. Oktbr.

Nedenunder er vedføjet en Skitse til Aktionens første Fase (Privateje).

Admiral Briand har benyttet selve Pennetegningen som Illustration til sin Bog (S. 168), men han har, saa vidt det kan ses, ikke gjort Brug af den, og i hvert Fald undlader han at paavise eller kommentere de Oplysninger, der staar i Modstrid med hans Fremstilling.

Spørgsmaalet bliver da: Hvornaar er disse Tegninger blevet til, hvem har udført dem, hvilket Formaal har de haft, og hvilken historisk Værdi kan de tillægges?

Tegningen er usigneret, men med den minutiøse Redegørelse for Karakteren af hvert enkelt Skibs Udseende er den utvivlsomt udført af en Mand, der havde Blik for disse Enkeltheder, ligesom Skibenes Placering, herunder de to Havarister »Justitia« og »Prins Carl« er saa vel opfattet, at Tegningen maa tilskrives et Øjenvidne eller i hvert Fald en søkyndig, der kunde skaffe sig disse Oplysninger, medens Episoden endnu var i frisk Minde.

Jeg nærer ingen Betænkeligheder ved at tillægge Tegningen den senere saa bekendte Kommandør og Skibskonstruktør Knud Nielsen Benstrup (født 1692), der deltog i Kampen som Kadet om Bord paa Orlogsskibet »Fyen«, da man kender lignende Tegninger fra hans Haand.

Alle Benstrups Konstruktions- og Ornamenttegninger er præget af Orden og Sirlighed og er gerne ledsaget med Tekst i prentet Skrift. Medens Benstrups officielle Skrivelser er let kendelige paa den meget fine Skønskrift, er hans Kladder og Skitser udført med en saa forskellig og varierende Haandskrift, at en Skriftekspert antagelig vil vægre sig at tillægge dem een og samme Person, men ikke desto mindre er dette dog Tilfældet. Det fremgaar ikke alene af de mange Aktstykker i Benstrup-Kommissionen, men i endnu højere Grad i den af ham gennemillustrerede Skibsjournal for »Ditmarsken« ved Rügen 1712.

Benstrup har endvidere tegnet en Række lignende Situationsbilleder af den store nordiske Krigs Søslag og Tildragelser, formentlig paa Opfordring af Admiral C. Th. Sehested til Brug ved Undervisning af Søe-

Cadetterne, da det vides, at Sehested lod saadanne Tegninger udføre.

Disse Tegninger synes oprindeligt at have foreligget i 3 Eksemplarer, nemlig som Kladde, Rentegning og en finere Pennetegning. Af de første er kun et Faatal bevaret, nogle enkelte Kladder findes i Privateje, og det nationalhistoriske Museum paa Frederiksborg ejer to signerede farvelagte Fremstillinger af Affæren ved Ruden 24—25 Septbr. 1715 under Admiral Sehested. Pennetegningerne, der afleveredes til Kongen, synes at være bevarede i nærlig deres fulde Antal, og enkelte har tillige været benyttede som Forbillede for en Række Stik, der er ret talrigt repræsenterede i Møllers Pinakotek (Kgl. Bibliotek).

Inscriptionen i Marginen giver ingen Oplysninger, som ikke tidligere er kendt, udover den dansk-norske Flaadeorden, nemlig:

Avantgarden

1. Danebrog
2. Christianus Quintus
3. Mars
4. Ebenezer
5. Fridericus Quartus, geführt von Hrn. Admiral von Stöcken
6. Norske Løve
7. Oldenburg
8. Nellebladet
9. Delmenhorst

Corps de Bataille

10. Anna-Sophia
11. Wenden
12. Tomleren

13. Printz Christian
14. Elephant geführt vom Hrn Gen. Adm. Lieutn. Gyldenløwe
15. Sophia-Hedewig
16. Charlotta-Amalia
17. Haufruen
18. Fredericus Tertius

Arrier-garde

19. Swanen
20. 3 Løwer
21. Louisa, geführt vom Hrn. Vice-Admiral Barfoed
22. Swerdfischen
23. Beskiermeren
24. Fyen
25. Justitia
26. Island
27. Printz Carl.

Denne Orden svarer til de senest rettede Lister i »Fr. 4-tus« Signalbog, dog med Undtagelse af de Ændringer som var en naturlig Følge af, at Linieskibene »Prins Friderich«, »Jylland« og »Prins Wilhelm« maatte sendes til København som Havarister.

Hvad der særlig er bemærkelsesværdigt er, at »Beskærmeren« er overført fra Avantgarden til Arrieregarden, fordi dette Skib sekunderede Dannebrog under Kampens første Fase og altsaa var i Rang med Avantgarden. Sammenholder man imidlertid Kladde- og Rentegning, vil man se, at »Beskærmeren« oprindeligt er opført i Avantgarden, men Navnet er udstreget og erstattet med »Ebenezzer«. En saadan Retelse er selvfølgelig ikke foretaget uden Aarsag, og Rigtigheden bestyrkes derved, at »Beskærmeren« ved Flaadens Forlægning længere ind i Køge Bugt 2/10

søgte sin Ankerplads ved Arriergarden længst inde i Bugten og ikke ved Avantgarden. »Beskærmeren« har saaledes været blandt de Skibe fra Arrieregarden, som iflg. »Wenden«s Journal tog Post i Avantgarden.

Beslutningen om at overføre »Beskærmeren« til Arrieregarden maa saaledes være taget i det afholdte Krigsraad om Formiddagen 2/10 og kan begrundes med, at Arrieregarden maatte have en Kompensation for Tabet af »Prins Friderich«, samt at dens Kampkraft yderligere var reduceret derved, at Tredækkeren »Justitia« var Havarist (»Reedesloes« som det hedder i »Fyen«s Journal), og »Prins Carl« var bestemt til ved første Lejlighed at afgaa til København paa Grund af Havarier.

Betragter man nu Tegningens Fase 1, vil man se, at Skibene er grupperet divisionsvis, men at de ikke ligger i Nummerorden eller paa Linie, hvilket er i fuld Overensstemmelse med samtlige Rapporter og Journaler. Skibene er endvidere kendetegnet med Tal, der henviser til Navnene i Marginen, og Grupperingen kan saaledes ikke skyldes en tilfældig Indskydelse fra Tegnerens Side, men maa tilskrives en Stræben efter at gengive de nøjagtige Positioner.

Tegningen kan dog ikke umiddelbart godkendes som autentisk, hvis Positionerne ikke svarer til, hvad der vides om Skibenes Ankerpladser, og her synes der ved første Øjekast ikke at være fuld Overensstemmelse til Stede, hvilket opfordrer til en kritisk Gennemgang af de kortlagte Ankerpladser.

Forholdet var det, at Flaaden paa Tilbagevejen fra Bornholm til Køge Bugt blev tvunget til at ankre op mellem Falsterbo og Stevns paa Grund af Vindstille omkring Midnat 1/10, hvorefter Skibene den følgende Eftermiddag henimod Solnedgang uden Formation søgte længere ind i Køge Bugt og ankrede op efter

Forholdene. Enkelte Skibe kom saaledes først til Ankers ved 8-Tiden, efter at Mørket var indtraadt og havde ikke Mulighed for at bestemme deres Ankerplads ved gode Krydspejlinger.

Af de kendte Ankerpladser kan kun »Beskærmen«s betegnes som god, »Oldenborg« og »Havfruen«s samt ukendt Skib (No. 10) som relativt gode, medens »Elephanten«s og »Christianus Quintus« er ret ubestemte.

Aflægges de første 3 navngivne Skibe, der repræsenterer hver sin Division, i Kortet, finder man, at de ligger nærlig paa Linie, og at deres Pladser er i saa nøje Overensstemmelse med Tegningen, som man kan ønske. »Elephanten« opgiver kun at ligge under Skoven, hvilket placerer den midt i Flaaden ligesom paa Tegningen, medens Afstanden til Land er ubekendt. »Christianus Quintus« eneste Pejling: Stevns Huk i S t O viser, at Skibet laa nærmest Land, hvad Tegningen ogsaa udviser, medens den angivne Vanddybde af $7\frac{1}{2}$ Fv. placerer det betydeligt nærmere Klinten end den gissede Afstand paa 5 Sømil, hvilket ligeledes er i fuld Overensstemmelse med Tegningen. Endelig er der det unavngivne Skib, rimeligvis »Fridericus Quartus«. Her giver Pejlingerne Dragør Lund i NO og Stevns Huk i S kun en middelmaadig Skæring, saaledes at en lille Fejl i disse grove Pejlinger hurtigt rykker Skibet sydligere, og saavel den gissede Afstand til Stevns paa 4 Sømil som Vanddybden 8 Fv. placerer Skibet i Avantgarden, saaledes som det fremgaar af Tegningen.

Vi har saaledes 6 Ankerpladser, hvoraf de 4 stemmer fuldt overens med Tegningen, medens der for de andres Vedkommende er overvejende Sandsynlighed for, at de stemmer bedre overens med Tegningen end med de i Kortet aflagte Pladser, medens intet taler

mod Tegningens Rigtighed, og lages dernæst i Betragtning, at Tegningen maa tillægges Benstrup, der nød almindelig Anerkendelse for sin Grundighed og Nøjagtighed med udførte skriftlige Arbejder, samt at Tegningen efter al Sandsynlighed er godkendt af Admiral Sehested og tilstillet Kongen af denne, der havde Kongens Bevaagenhed som personlig Raadgiver, turde der tillægges denne Tegning en betydelig Autoritet.

Tegningens anden Fase vil blive behandlet i et senere Afsnit.

Jeg skal nu gaa over til at omtale de Indvendinger, der er rejst mod min Fremstilling og meddele de Betragtninger, hvorpaa jeg støtter min Redegørelse.

Der er gjort Indsigelse imod 1) at jeg uden Hjemmel i Rapporter og Journaler har vist den svenske Flaades Opmarch som en Kolonneorden, hvorfra Wachtmeister formerede Kølvaandsorden, og dernæst 2) at jeg har set bort fra den i Giødesens Skrift omtalte Vending for Vinden — alle paa een Gang — men har ladet den svenske Flaade indlede Aktionen paa Kurserne WNW, NW t. N, drejende til bidevind Kursen NO-over. (Se Kortskitse S. 43).

Hertil er at sige, 1) at alle større Flaadestyrker sædvanlig marcherede i Kolonneorden, og at den svenske Flaade efter de kortlagte Ankerpladser under Møen afsejlede herfra i denne Orden Kampdagen 24/9*) om Morgenen, hvilket yderligere bestyrkes derved, at »Västmanland« passerede Stevns for nordgaaende i 3 Sømils Afstand, medens »Princessan Hedvig Sophia«s Passageafstand var ca. 5—6 Sömil. 2)

*) Da Sverige i Perioden 1700—1712 havde sin egen Tidsregning, der afveg saavel fra ny som fra gammel Stil, er der en Forskel paa 10 Dage mellem dansk og svensk Datering.

at den svenske Flaade først formerede Slagorden ved Middagstid. »Göta Lejon«s Journal siger: »emot middagen lagada oss klar till bataljen, gös sattes under besansrån att rangera bidevind efter varandra«. »Skåne« Kl. 12 $\frac{1}{2}$ Signal att sticka bi för styrbords halsar«. »Princessan Hedvig Sophia«: »havde vi den danske ørlogsflottan i sikte, låg till ankars i Kjøge bukt, och vi gjorde vort bästa med flottan dit med att attackera fienden och den arbetede sig under segel. Middagen Kl. 12 stack vi bidevind ostvart över för styrbords halsar«. »Jacobus Major«. »Kl. 12 hade vi Steven på sidan, vind SSO med storm, Generalen satte en rød flagga av førtoppen, stack vi bi med hele flottan mot fienden att rangera med styrbords halsar«.

Ingen Journaler, hverken svenske eller danske, omtaler med et eneste Ord, at den svenske Flaade skulde have indledet Aktionen paa SV-lig Kurs (eller den deraf følgende Vendingsmanøvre NO-over), de danske Journaler siger tværtimod, at Fjenden kom ansejlen- de for-de-vind og drejede Øst-over.

Den omdisputerede svenske Manøvre hidrører fra en Paastand, fremsat i »Anmerckungen über die so genandte Schwedische Relation« dateret Wenden 15/11 1710, der findes trykt hos Giødesen S. 45—47 og tillægges Admiral Raben. Heri siges, at det syntes, som om Wachtmeister havde til Hensigt at formere Slaglinie over Styrbord, men da han saa, at den danske Avantgarde krydsede op, og at Admiralen for hans egen Arrieregarde lagde bidevind over Bagbord, vendte han ogsaa for Vinden, hvorved hans Arrieregarde blev Avantgarde, eller med andre Ord: at det var Chefen for Arrieregarden, der tog Ledelsen i sin Haand og gennem sin Manøvre tvang General Admiralen til at følge Trop.

Denne Udtalelse har Giødesen misforstaaet, idet han

har ment, at Arrieregardens Skibe vendte for Vinden alle paa een Gang, hvorefter Resten af Flaaden umiddelbart derefter foretog samme Manøvre, og for at faa alt til at stemme hermed, har han nødvendigvis maattet lade den svenske Flaade dreje SV-over, inden Kovendingen blev foretaget.

Det siger sig selv, at saaledes kan det ikke være gaaet til, en samtidig Vending med en tætsluttet Køl vandslinie kan ikke foretages impulsivt, navnlig ikke hvis man allerede er i Drej den modsatte Vej. Der er jo ikke alene Tale om en Rorkommando, men om saa betydelige Forberedelser til Sejlenes rette Manøvrering, at Signalet herfor maa være vist en passende Tid, inden Iværksættelsesordren kan gives. Endvidere er det ganske urimeligt at antage, at Chefen for Arrieregarden uden Bemyndigelse paa egen Haand skulde have givet en Signalordre, der var i Modstrid med den, som General Admiralen netop havde hejst, og som vilde udsætte Skibene for indbyrdes Kollission og bringe den vildeste Uorden i Formationen. Der foreligger da heller intet herom i de svenske Journaler, hvor det tværtimod siges, at Vendingen foretoges efter Signal fra General Admiralen.

Hvis der imidlertid skal være nogen Mening i Anmerkningen, maa Forklaringen være en ganske anden, og jeg skal da forsøge at give en antagelig Fremstilling.

Wachtmeister, der kommer sejlene Syd fra i 3 Kolonner og observerer den danske Flaade til Ankers i Køge Bugt, beslutter sig til et overrumplende Angreb og holder ned mod den danske Avantgarde. Da han ser, at dette ikke kan gennemføres, fordi den danske Flaade naar at komme under Sejl og holder NO-over, beslutter han at formere Køl vandslinie paa samme Kurs. Nu er en Frontkolonneorden en ret stiv

Formation, som ikke taaler synderligt Drej, uden at Afstanden mellem Kolonnerne formindskes betydeligt, hvis der ikke bliver Tid for Kolonnerne til samtidig at skære ud. Ved Signal for Overgang fra Kolonneorden til Kølvandslinie er det da hver Kolonnes forreste Skibs Opgave at skære ud og etablere Normalafstand, saaledes at der i Iværksættelsesøjeblikket bliver den fornødne Plads for alle Skibe til at indtage deres respektive Pladser i den nye Formation.

Det er dette, der maa være sket under den foreliggende Situation, men set fra »Wenden« tager den tættere sluttede Frontorden sig ud som en Kolonne-Skakorden, hvor den ene Fløj drejer NO-over, medens de to andre tilsyneladende drejer modsat for derefter at ændre Kurs og følge den første Fløj.

At det maa forholde sig saaledes, synes ogsaa at fremgaa af Benstrups Tegning, særlig Kladdetegningen, hvor den svenske Formation ikke er en ren Kølvandslinie, men en Skakorden med let udsvungen Queu, og man bør lægge Mærke til, at Anmerkningen kun udtaler, at General Admiralen ogsaa vendte for Vinden, men intet om, at denne Vending blev foretaget med alle Divisionens Skibe paa een Gang, eller at Drejningen androg de 16 Streger, som Giødesen har antaget.

Admiral Briand er ogsaa kommet til det Resultat (S. 182—83), at der er meget ringe Sandsynlighed for, at den paastaaede Diversion mod Syd, efterfulgt af Vending paa Stedet forinden Overgang til den NO-lige Kurs, har fundet Sted.

Tilbage bliver der saaledes kun at føre Bevis for, at den i Anmerkningen anførte Overgang til Kølvandslinie omvendt Orden heller ikke har fundet Sted. Vi kender den svenske Flaades Normalformation 10 Dage før Kampen (Briand S. 161) og ved fra Wachtmeisters

Rapport, at de to svenske Skibe, der senere grundstødte, befandt sig i Arrieregarden. Denne Orden stemmer delvis med de Opgivelser, der findes i »Neldebladet«s og »Wenden«s Journaler, hvor de enkelte Skibe er udpeget af svenske Desertører, der var gaaet i dansk Tjeneste. De danske Lister er bortset fra enkelte Forvekslinger saa ligelydende, at der næppe kan være Tvivl om, at der ogsaa indenfor den svenske Flaade har fundet en Omgruppering Sted i Dagene før Kampen. Endvidere kendes den indbyrdes Beliggenhed af nogle af de Ankerpladser, de svenske Skibe indtog efter Kampens Afslutning, saaledes at det er muligt at paavise, at den svenske Flaade indledede Aktionen med Avantgarden forrest, og at denne Orden bibeholdtes lige til Flaaden henimod Aften gik til Ankers, hvilket udelukker, at Avantgarden og Arrieregarden skulde have byttet Plads ved Kampens Begyndelse.

Det er min Opfattelse, at Anmerkningen til den svenske Relation ikke i et og alt er til at lide paa, den er blandt andet ikke i fuld Overensstemmelse med »Wenden«s Journal, og jeg betragter den som et tendensiøst Flyveskrift, som den anonyme Forfatter end ikke ønsker at lægge Navn til, og det gaar her som saa ofte i lignende polemiske Skrifter, at Forfatteren indvikler sig i selvmodsigende Udsagn, der røber dets Upaalidelighed.*) Kommandør Trojel misbilliger i sin Journal (Riegels II, S. 443) de Smigrere, som straks var rede til at lovprise Affæren som en storslaaet

*) I den tyske Udgave anfører Anmerkningen, at »Dannebrog« blev beskydt af 12 svenske Skibe fra »Gotthischen Löven« til sidste Skib »Nordstern« i deres »damahligen Arriere Garde«, medens der i den danske Udgave staar: til »Nordt-Stiernen« i deres »da værende Avantgarde«, hvilket selvfølgelig ikke letter Fortolkningen.

dansk Bedrift, mon Forfatteren til Anmerkningen ikke skulde høre til disse.

Flyveskriftet kan dog ogsaa have haft andre Formaal. Ifølge sin Form er det et Svar paa den svenske Relation og en Tilbagevisning af de deri fremsatte Paastande, der var krænkende for den danske Flaades og dermed den danske Konges Ære. Da det er trykt saavel paa dansk som paa tysk, kan det betragtes som en Erklæring af officielt Tilsnit egnet til at fremhæve den danske Flaades Indsats og den svenske Flaades Magtesløshed for i Udlandet at styrke Tilliden til den danske Sømagt, og endelig kan Hensigten have været at styrke Moralen i Hjemlandene og dæmpe allehaande mer eller mindre velbegrundede Rygter, der skabte Mistillid til Flaaden og dens Ledelse, og som fik rig Næring i den Sorg og Harme, som Tabet af de mange Søfolk skabte i Tusinder af Hjem. Flaadens fremtidige Kampkraft var afhængig af, at Tilliden genskabtes saavel i Indlandet som i Udlandet, og det er da ogsaa paa denne Baggrund, at man maa se den i Anledning af Kampen prægede Medaille, hvis pralende Indskrift ikke kan staa for den historiske Dom.

Hvor i Køge Bugt fandt Kampen Sted?

I min Afhandling har jeg argumenteret for, at den dansk-norske Flaade efter Kapningen maatte frigøre sig for Fjendens Tryk ved en illsom Flugt ind i Køge Bugt, hvorfra Skibene da under haarde Kryds søgte at vinde op i Slagorden NO-over.

Herimod er indvendt, at det er en Hypotese, som strider mod alt, hvad der tidligere er fremsat, og at der ikke findes et eneste Holdepunkt herfor hverken i Rapporter eller Journaler.

Dernæst har jeg ladet hele Kampen foregaa Vesten for (i Læ af) den Ankerplads, »Dannebrog« indtog efter Brandens Opstaaen.

Her kan Admiral Briand ikke følge mig, men vil hævde, at Kampen maa være foregaaet henved 3 Sømil til Luvart (S. 195) og støtter sin Redegørelse paa følgende Argumenter: 1) at »Dannebrog« oprindeligt ikke laa sydligst men nordligst i den til Ankers liggende dansk-norske Flaade (S. 194), 2) at »Lossen« i sin Journal opgiver at have vendt saa østligt som uden for Dragør (S. 194), og 3) at den svenske Flaade efter de grundstødte Skibes Position vendte Øst for Aflandshage (S. 194—95).

Jeg skal nu behandle de 3 sidste Spørgsmaal hver for sig og herunder ogsaa give Svar paa den først anførte Indvending.

»Dannebrog«s Ankerplads inden Kampen.

I alle Journaler, hvor »Dannebrog«s Position opgives, siges, at Skibet laa længst til Luvart, men da dette anføres i Forbindelse med den artilleristiske Indledning til Kampen, er det ikke ensbetydende med, at »Dannebrog« ogsaa laa opankret længst til Luvart, altsaa sydligst, fordi Skibet meget vel har kunnet krydse sig op til den luv Position.

Admiral Briand gaar ud fra (S. 169) som det sandsynligste, at Flaaden var gaaet til Ankers med Avantgarden forrest, medens jeg er gaaet ud fra det modsatte udfra den Betragtning, at Flaaden laa opankret med Henblik paa at kunne lette og staa til Søs for at møde Fjenden i den rette Orden, hvilket jeg ogsaa mente at finde Bekræftelse paa ved at undersøge de kendte Ankerpladser.

Admiral Briand støtter sin Antagelse paa, at »Beskærmeren« laa opankret i den nordlige Ende af Li-

nien, men han undlader at anføre, at han vilde være kommet til nøjagtig det modsatte Resultat, hvis han havde anlagt det samme Synspunkt med Henblik paa »Oldenborg«, der ligesom »Dannebrog« hørte til Avantgarden.

I en Redegørelse for Flaadens Letning (Kapning af Ankertovene) anfører Admiral Briand (S. 169), at denne nødvendigvis maatte foregaa successivt fra den nordlige Ende — altsaa »Dannebrog« blandt de første — saaledes at dette Skib tilligemed »Beskærmeren« tidsmæssigt havde de bedste Betingelser for at vinde op til Luvart, hvilket jeg ingenlunde vil benægte, men i mine Overvejelser har jeg lagt endnu større Vægt paa, at det var uomgængelig nødvendigt, at de sydligste Skibe — uanset almindelig Orlogsbrug — kom under Sejl straks for at undgaa Overrumpling af den hastigt opsejlende Fjende.

Lad os da se lidt nærmere paa dette Opbrud. Admiral Briand tager sit Udgangspunkt i »Neldebladet«s Journal og skriver (S. 169), at Skibene grundet paa Kollisionsfaren var »nødsaget til at lette efterhaanden, de læ Skibe først, d. v. s. i det foreliggende Tilfælde de nordligste, hvortil Avantgarden hørte. Dette bekræftes da ogsaa i »Beskærmeren«s og »Neldebladet«s Journaler. Den førstnævnte siger saaledes: »... det første Glas (mellem Kl. 12½ og 1) kom vi udi Herrens Nafn under Seyll og laa Osten ofuer,« og i den sidstnævnte udtales: I det 4 Glas (Kl. ca. 2) kappede vort Tov og gik Sejl Osterover«.

»Neldebladet«s Tidsangivelse for Kapning af Ankertovet Kl. 2 (eller rettere sagt mellem 1½ og 2) kan imidlertid ikke tages til Indtægt for, at der skulde være medgaaet over 1½ Time fra Signalordren for Kapningen blev givet, til Skibet kom under Sejl, hvilket — da »Neldebladet« laa opankret midt i Flaaden

— i Konsekvensen vilde sige, at det luvarteste kendte Skib »Oldenborg«, som var nærmest Fjenden, først skulde have kappet ved 3-Tiden eller senere. Dette har ikke den ringeste Sandsynlighed for sig, thi da var Kampen allerede indledet i Bugtens midterste Del.

Undersøger man »Neldebladet«s Journal noget nøjere, vil man hurtigt finde, at der er en paaviselig Forskydning i Tidsangivelserne. Medens alle officielle Beretninger gaar ud paa, at Gyldenløve gav Ordre til Kapning Kl. ca. 12, nogle endda mellem 11½ og 12, angiver »Neldebladet« Tidspunktet til: »i det 3die Glas (mellem Kl. 1 og 1½), og man kommer da lil et ganske urimeligt Resultat ved at finde den medgaaede Tid som Forskellen mellem »Beskærmeren«s Tidsangivelse for Signalordren og »Neldebladet«s Tidsangivelse for Kapningen, men maa søge Forskellen i »Neldebladet«s egen Journal, hvor Signalordren angives i det 3die Glas og Kapningen i det 4de Glas, eller med andre Ord ca. ½ Time, hvad der ogsaa har Sandsynligheden for sig.

Som Følge af denne Fejlvurdering kan de Slutninger, Admiral Briand derefter drager i sin Udredning, ej heller staa for en nøjere Prøvelse, og Admiralen er da ogsaa i Modstrid med sig selv, naar han (S. 172) meddeler, at »Oldenborg« ifølge Skibets Journal var i tæt Følge med »Dannebrog«, da dette Skib »ved ungefær 2 Slet Eftermiddag« ragede i Brand, thi hvorledes skulde det — selv med en meget velvillig Tidskorrektion — være muligt for »Oldenborg« at komme under Sejl, række over Bugten, vende og lægge SV-over og være i Rang med »Dannebrog«, hvis Skibet var gaaet under Sejl paa et væsentligt senere Tidspunkt end det i »Neldebladet«s Journal opgivne Klokeslet for Kapningen.

Efter min Mening er det ikke muligt at koordinere

de forskellige Tidsangivelser uden ved en omhyggelig Forundersøgelse at konstatere deres Troværdighed eller at foretage de nødvendige Korrektioner for paa-viselige Afvigelser og derefter synkronisere de sam-hørige Begivenheder, hvis en logisk Samstemmighed skal opnaas.

Hele Spørgsmaalet om den successive Kapning falder imidlertid bort af sig selv, fordi der her var Tale om et Hastværksopbrud i en overhængende Nødsituation, hvor hver enkelt Skibschef maatte handle efter Konduite og kappe, saa snart der var Mulighed for at komme under Sejl og faa Skibet under Rorkommando uden at kolliderede med de nærliggende Skibe, og dette gjaldt i særlig Grad de luvarteste (sydligste Skibe), der var Fjenden nærmest.

Herfor har jeg 3 vægtige Argumenter:

1) Flaaden kom ifølge Anmerkningen under Sejl mellem Kl. 12 og 1, og dette stemmer vel overens med de fleste Journaler. Kapningen har altsaa taget omkring en Times Tid, men dette udelukker Muligheden for en successiv Kapning, fordi en gennemsnitlig Tid af ca. 2 Minutter til hvert af de 27 Linieskibe maa anses for utilstrækkelig til at komme under Sejl og manøvrere bort for at give Plads for det næste Skib.

2) Flaaden holdt, som det senere skal blive bevist, efter Kapningen ind i Bugten for at vinde Tid til at møde Fjenden i Kampformation, dette maa særlig have gjaldt Avantgarden, der var Fjenden nærmest, medens de nordligste Skibe ret hurtigt kunde lægge NO-over. Da det nu vides, at »Beskærmeren«, som laa nordligst og »Oldenborg«, der laa sydligst, samt »Dannebrog«, hvad enten dette Skib nu laa opankret til Luvart eller i Læ, naaede op i Rang med hinanden efter at have vendt under Amager, er det under Hen-

syn til Sejltiden og den udsejlede Distance udelukket, at »Oldenborg« (eller »Dannebrog«) skulde være blevet retarderet en Time eller mere ved en successiv Kapning.

3) Den svenske Flaade passerede Stevns omkring Kl. 11 (Køhler, »Västmanland« og »Princessan Hedvig Sophia«) og maa derfor have været paa Højde med den danske Avantgardes Plads mellem Kl. 12 og 12½. Da den svenske Flaade kom haardt ansejlen- de for en dragende Vind, kan Avantgarden paa dette Tidspunkt ikke have ligget til Ankers eller været i Gang med Kapningen, idet Wachtmeister da vilde have forpasset en enestaaende Chance til under de gunstigste Forhold at nedkæmpe de nærmeste Skibe ved at give dem den fulde Bredside langskibs ind.

Saaledes var Forholdet imidlertid ikke, og den danske Avantgarde maa derfor paa dette Tidspunkt have været under Sejl et Stykke inde i Bugten og i Færd med at vinde NO-over (iflg. »Havfruen«s Journal ca. 2 Sømil i Læ), hvilket efter de svenske Beretninger blev opfattet som et Forsøg paa at undslippe gennem Drogden, hvorfor Wachtmeister opgav sit Overrump- lingsforsøg og rangerede NO-over for at afskære den.

Hermed mener jeg at have godtgjort, at den dansk- norske Flaade laa opankret med Avantgarden syd- ligt, at Kapningen ikke var successiv, men at meget endog taler for, at Avantgarden kom ret hurtigt under Sejl, og at der derfor intet er i Vejen for, at »Danne- brog« laa længst til Luvart.

Da alle hidtidige Beretninger gaar ud paa, at »Dan- nebrog« var længst til Luvart, og dette ogsaa er vist paa Benstrups Tegning, maa jeg fastholde, at Skibet til Ankers laa sydligst i Flaaden, saaledes som det er vist paa min Skitse.

»Lossen«s Sejlads.

For at danne sig en begrundet Mening om, hvor i Køge Bugt Kampen blev udkæmpet, er det af Betydning at kende den Plads under Amager, hvor den danske Avantgarde vendte for at holde SV-over, men herom tier alle Journaler undtagen »Lossen«s.

Admiral Briand skriver (S. 194), at »Lossen«, der var en af Avantgardens Fregatter, opgiver, at den under sit Kryds ONO-over med styrbords Halser »vendte over Stag uden for Dragøe«. »Det var paa Vej herfra, at den søgte at komme »Dannebrog« til Hjælp, og dens Kurs maa jo i alle Tilfælde have ligget i Læ af den svenske Flaade«, og (S. 173): »Lossen« var paa det Tidspunkt paa Tilbagevejen SV-over fra sit Kryds op mod Dragør og kom som en Hund i et Spil Kegler midt ind i den danske op mod Fjenden krydsende Corps de Bataille, hvis Skibe den kun med Nød og neppe undgik at kolliderede med. Den kom imidlertid for sent til at bringe det brændende Skib Hjælp og bjærge dets Besætning«.

Herefter skulde man jo tro, at der i »Lossen«s Journal er anført, at »Lossen« holdt SV-over, men dette er ikke Tilfældet i den Journal, der opbevares i Rigsarkivet. Her staar: »EM. Vagt« 3 Glas ude blæste en halv Storm af en SO-Vind, vendte saa overstag uden for Dragøe og sejlte SSO-over, 6 Glas ude kom »Dannebrog« i Bataille etc.«

Nu kan jo enhver se, at Kursen SSO maa være en Fejlskrivning, som det vil være forsvarligt og naturligt at rette til bidevind Kursen SSV, fordi der var Tale om en haard Opkrydsning, men ikke til SV uden at kommentere en saadan Rettelse, eftersom denne Kurs er lagt til Grundlag for en væsentlig Del af Fremstillingen.

Det vigtigste er dog at gøre Rede for, hvor bog-

staveligt man skal tage Pladsopgivelsen: »uden for Dragøe«.

Lad os følge »Lossen«s Bevægelser. »Lossen« ankrede om FM. 2/10 op agten for »Havfruen«, fulgte samme Dag Flaaden længere ind i Køge Bugt uden at opgive Ankerplads. 3/10 lettede Fregatten og sejlede længere ind i Bugten for at proviantere fra et af Transportskibene, hvor den ankrede: Stevns N. Huk (d. v. s. Køge Sønakke) i SSO, $\frac{1}{2}$ Mils Afstand. Herfra lettede »Lossen« paa Kampdagen Kl. 11 $\frac{1}{2}$ og var under Sejl, da Kapningsordren blev givet Kl. ca. 12, sejlte saa ONO med Styrbords Halser til.

Afsættes den sidste Ankerplads i Kortet, ligger den ret Syd for Juels Grund, og Kursen gaar nærlig ret paa den nuværende Aflandshage Tokost, hvortil der er nøjagtig 10 Sømil, og Spørgsmaalet er nu, hvor langt kunde Fregatten række i de 1 $\frac{1}{2}$ —2 Timer, inden den gik over Stag?

Det er vel nok den almindelige Opfattelse, at Dattidens Fregat var meget velsejlende og Orlogsskibet overlegen i Sejladsen, men hvis man dermed tror, at den sejlede væsentlig hurtigere end de større Orlogsskibe, gør man sig skyldig i en Fejltagelse. Fregaternes hurtige Sejlads bestod deri, at de i Forhold til deres Størrelse sejlede relativt hurtigt, men de kunde i Almindelighed ikke med samme Sejlføring holde Farten med et velsejlende Linieskib, særlig ikke de fregatbyggede Linieskibe. Deres Overlegenhed i Sejladsen bestod deri, at de kunde bruges i saa godt som al Slags Vejr. I stille Vejr kunde de komme frem med deres Aarer, og i løj Kuling sejlede de bedre end de tunge Orlogsskibe, i frisk Kuling kunde de næppe holde Farten med de velsejlende Orlogsskibe, og i haard Kuling med moderat Sø blev de sejlet agterud af disse, men her havde de den Fordel, at de arbej-

dede blødere i Søen, saaledes at Rejsningen ikke blev udsat for saa voldsomme Paavirkninger som de store Skibe. Hvad Luvholdningen angaar, laa de vel sædvanlig lidt tættere til Vinden og kunde derfor bedre krydse sig op, men Forskellen var ikke saa stor, som man er tilbøjelig til at antage.

At det forholder sig saaledes, fremgaar af de mange Besejlingsrapporter, hvor man hyppigt ser de nye Linieskibe besejlede med Fregatter, hvad der skulde synes uhensigtsmæssigt, hvis de var saa væsentforskellige i Sejladsen, og det bekræftes yderligere af den anerkendte Skibskonstruktør, Fabrikmester og Kommandørkaptajn F. M. Krabbe, der i sin Selviografi (S. 95) skriver, at det var den almindelige Mening omkring 1750: »at Fregatter neppe kunde bringes til at sejle saa godt som velbeseilte Orlogsskibe«.

Naar Fregatten fik saa stor Anvendelse og ikke kunde undværes ved Flaaderne, skyldtes det andre Fordele. Fregatten var et bekvemt Fartøj, var let at manøvrere, kunde lette og gaa Sejl eller ankre hurtigere end de svære Orlogsskibe. I høj, ja endog i krap og hul Sø, vagede den sædvanlig godt, hvor de større Skibe tog store Overhalinger eller busede i Søen, hvilket foraarsagede alvorlige Havarier. Fregatten kunde hurtigere tilpasse sin Sejlføring efter Vejrforholdene, den kunde prange flere Sejl i byget Vejr og egnede sig derfor bedre til Natsejlad, hvor Linieskibene kun kunde føre en meget moderat Sejlføring. Dertil evnede Fregatten at holde Søen i længere Tid end Orlogsskibene særlig i det ublide Vinterhalvaar, kunde gaa ind i Fjorde og Vige, hvor de større Skibe ikke kunde følge, og endelig var den et Fartøj, der var billig i Drift og kun fordrede en forholdsviis ringe Besætning.

Man maa saaledes ikke overvurdere Fregattens Hurtighed i Sejladsen fremfor Linieskibet, og der er ingen Grund til at antage, at »Lossen«, der var 23 Aar gammel, skulde have været nogen særlig fremragende Sejler. Det er derfor meget tvivlsomt, om »Lossen« paa Strækket NNO-over under de herskende Vindforhold har kunnet række Pladsen for Aflands-hage Tokost eller har haft tilstrækkelig Højde til at passere Landgrunden.

Det næste Spørgsmaal bliver: hvad skulde »Lossen« under Dragør? Der kan efter min Mening ikke findes nogen paaviselig Grund til, at Fregatten netop skulde søge denne Del af Farvandet, der var tværtimod givet Signal for Ordre de Bataille, og her var »Lossen«s Plads i Ildlæ af sin Eskadre.

»Lossen« hørte ikke, som Admiral Briand mener (S. 194), til Avantgarden, hvilket fremgaar deraf, at den ikke reagerede paa Gyldenløves Signal Kl. 10 for Avantgardens Fregatter at lette. Fregatten lettede først ved det almindelige Letningssignal for hele Flaaden. I Signalbogen er »Lossen« anført under Arrieregarden, men er rimeligvis tilkommanderet Corps de Bataille, der havde afgivet 3 af sine Fregatter. Denne Formodning bestyrkes derved, at Fregatten 2/10 ankrede op agten for »Havfruen«, og at den ved »Dannebrog«s Brand ligeledes var i Følge med »Havfruen«. »Lossen« er saaledes ikke kommet som en Hund i et Spil Kegler, men havde paa dette Tidspunkt indtaget sin normale Position i Læ af Corps de Bataille og har rimeligvis i længere Tid fulgt »Havfruen«.

Hvis »Lossen« imidlertid alligevel har været saa langt til Luvart, at den vendte udfor Dragør, saa melder der sig det Spørgsmaal: hvorfor sejlede Fregatten sig derefter saa langt i Læ, at den end ikke

evnede at krydse sig op til det brændende »Dannebrog«, som nu, ifølge Admiral Briands Redegørelse, oven i Købet laa 3 Sømil i Læ af Avantgardens tidligere Position, og endelig: hvorfor søgte »Lossen«, der altsaa havde rigelig Højde, ikke sin Plads i Avantgarden, hvis den hørte til denne Division? Selvfølgelig maatte en liden Fregat holde sig uden for Fjendens Rækkevidde, men derfra og til at sejle sig yderligere 3 Sømil i Læ, synes ganske absurd.

Naar man saa til sidst vil spørge: hvorfor opgiver »Lossen« sin Plads som værende uden for Dragør, saa hænger det sammen med, at Datidens Pladsbestemmelser ofte var meget ubestemte. »Elephanten« opgiver sin Ankerplads til »under Skoven«, hvilket som bekendt har givet Anledning til, at man indtil min Afhandling i 1935 har gjort sig en urigtig Forestilling om den dansk-norske Flaades Beliggenhed ved Aktionens Begyndelse. »Lossen« har valgt Dragør som en passende Angivelse, men kunde lige saa vel have anført »under Amager«. Betegnelsen Aflands-hage var vist nok ikke kendt dengang, Navnet findes ikke paa Opmaalingskortet fra 1688 og ejheller paa den senere Kopitegning efter dette Kort, tegnet mellem 1713 og 1717 (Søkortarkivet No. 109 og 117).

At Betegnelsen »uden for Dragør« ikke er saa helt grebet ud af Luften, fremgaar af, at der i den Beretning, som fra Dragør blev sendt til »Nye Tidender« om Begivenheden, anføres, at »de Svenske lagde sig for Anker i Søen for Dragør« (Giødesen S. 50), hvilket efter Nutidens Opfattelse vil være i Drogden, medens det i Virkeligheden betød, at den svenske Flaade laa 8—13 Sømil SV for Byen, eller dobbelt saa langt borte som »Lossen«s formodede Plads og praktisk talt i samme Retning, og der er derfor intet mærkeligt i, at »Lossen« benytter denne Stedsangivelse.

Hvor grundstødte de 2 svenske Lineskibe?

Det har ligeledes sin store Interesse at kende det Sted under Amager, hvor de 2 svenske Lineskibe tog Grunden, fordi man derved har den omtrentlige Plads, hvor den svenske Flaade ved Contramarch vendte til SV-lig Kurs, og dermed kan kortlægge den netop udsejlede Linie, der bestemmer, hvor i Køge Bugt Kampen fandt Sted.

Herom skriver Admiral Briand (S. 194), at de svenske Skibe maa være grundstødt Østen for Aflandshage, fordi det ikke er sandsynligt, at de svenske Skibe er sat op i Læ af Grunden, og fordi Resten af Flaaden med de raadende Vind- og Strømforhold ellers ikke kunde lægge den senere kendte Ankerplads op, samt at dette stemmer overens med alle de svenske og danske Skibsjournaler.

Wachtmeister skriver i sin Rapport, at de 2 Skibe bragtes paa Grund, fordi de ikke i den stærke Storm og indfaldende Strøm vilde lystre Roret og gaa over Stag, medens Anders Otter beretter (Briand S. 181), at Skibene var kommel saa langt ind paa Grunden, at de to Gange nægtede at vende, hvorefter de under Kovending formedelst Stormen kom paa Grund. Efter min Mening skulde der intet være i Vejen for, at Skibene direkte har sejlet sig paa Grund, det synes mig tværtimod det rimeligste, da der ikke som ved en forfejlet Stagvending er Tale om Afdrift, men iøvrigt kan jeg godt gaa med til, at den svenske Flaade har stevnet noget østligere end vist paa min Kortskitse.

Derimod kan jeg ikke indrømme, at alle, saavel danske som svenske, Skibsjournaler er enige om, at Grundstødningen fandt Sted Østen for Aflandshage, for det er de langt fra.

Saavel fra dansk som fra svensk Side nævnes saa ubestemte Pladser som Dragør Rev, Dragør Grund og Amagergrunden, medens Anders Otter siger »på

revet som slutar av landet rätt i bukten«, og dette peger direkte paa Aflandshage.

Angaaende Linieskibet »Wachtmeister«, der var lige ved at løbe paa Grund, giver Admiral Briand følgende Journaluddrag (S. 175): »wände över stag på 20 fot utanför Kallebobacke«. Min Udskrift lyder imidlertid: »och vi var på 20 fot inne och kom över stag och kom därifrån och det var uppå Kalleboehachen«.

I de ældre Kort betegnes Amager SV Pynt sædvanlig som Kalleboe, men i et Kort tegnet af Land Cadet P. L. Oxholm 1770 (rimeligvis en Eksamensopgave, Ny Kgl. Saml. Fol. 387 e.) findes Benævnelserne Kalleboe for selve Aflandshage, saaledes at Betegnelsen kan omfatte hele SV Hjørnet.

Vender vi os nu til de danske Journaler, opgiver »Neldebladet«, der har den fineste pejlede Ankerplads efter Kampen, som man kan ønske sig, Pejlingerne til de grundstødte Skibe: NO t N. og ONO, »Wenden«, der laa lige i Nærheden, opgiver nøjagtig de samme Pejlinger, hvilket giver Landgrunden mellem Aflandshage og Kalleboe.

Det er saaledes muligt at paavise en absolut Samstemmighed mellem danske og svenske Kilder, nemlig: de danske Linieskibe »Neldebladet« og »Wenden« og det svenske Linieskib »Wachtmeister«, samt Anders Otters Relation af 26/9 (sv. Tid), der gaar ud paa, at Strandingsstedet er at finde enten direkte paa Aflandshage eller Vesten for denne, hvorfor det maa fastholdes, at Skibene grundstødte nærlig der, hvor de er angivet paa min Skitse.

»Dannebrog«s sidste Ankring.

Da Artillerikampen begyndte omkring Kl. 2½, var Situationen den, at »Dannebrog« i Spidsen for Avant-

gardens Skibe laa paa bidevind Kurs SV-over, medens den svenske Flaade laa paa nærlig modgaaende Kurs til Luvart. »Dannebrog« kom efter nogle faa Salver i Brand, og Admiral Briand udtrykker som sin Mening (S. 195), at Skibet efter Brandens Opstaaen, i den Tid der medgik til at gøre Ankeret klart til at falde, er drevet ind i Bugten, fordi Skibet med brændende Sejl ikke har kunnet holdes ved Vinden, hvorefter Skibet ankrede op 3 Sømil i Læ for ikke at udsætte en stor Del af den danske Flaade, som var under Opkrydsning, for at blive stukket i Brand. Dog har Skibet (S. 197) afgivet nogle Salver, inden Skudafstanden blev for stor, men derefter er Skydningen ophørt, medens en Del ladede Kanoner muligvis er gaaet af formedelst Heden fra Branden.

Da »Dannebrog«s sidste Ankerplads kendes med absolut Sikkerhed, idet Vragets Plads er nøje bestemt, kommer Admiral Briand (S. 195) til det Resultat, at selve Kampen maa være foregaaet betydelig længere ude i Køge Bugt end hidtil antaget.

Denne Slutning kan jeg ingenlunde tiltræde, fordi Admiralen ganske synes at have overset den meget vigtige Passus, der findes i Chefen for »Elephanten«, Kommandør Trojels Journal, trykt hos Riegels Bd. II, S. 440.

Her anføres: »Da vores Flaade var kommet under Seil og Signal var givet at rangere i Ordre de Bataille N.O. hen, da stak den Svenske og bie Vind N.O. hen, og blev ankeret omtrent halvanden Mil til Luvart for os« eller med andre Ord, at *den dansk-norske Flaade efter Kapningen sejlede sig omtrent 6 Somil ad Læ til fra det efterladte Anker, hvilket er det dokumentariske Bevis for, at Flaaden unddrog sig det overrumpende Angreb ved en ilsom Flugt.*

Tages dette i Betragtning, vil det forrykke hele det

af Admiral Briand skitserede Billede af Kampomraadet saa langt mod Vest i Kortet, at der ikke bliver nogen Margin for at give »Dannebrog« et Driverum paa henved 3 Sømil.

Efter alt, hvad der vides om »Dannebrog«s Aktion, dets Brand og Endeligt, er det min bestemte Mening, at Iver Huitfeldt ankrede op uden at opgive sin Plads til Luvart af Flaaden, og at han derfra fortsatte Kampen, indtil Branden tog Overhaand og beseglede hans og Skibsbesætningens Skæbne.

Det vides, at »Dannebrog« afgav nogle faa Bredsider, inden Branden opstod, »Havfruen« siger 5 à 6 Skud (d. v. s. Salver eller Lag), »Oldenborg« trende Lag, de andre Opgivelser er ret ubestemte. Branden gav sig først Udslag i en voldsom Røgdviking (»Wenden«s Journal), der maa anses at være observeret af de fleste Skibe, da alle sikkert har fulgt den indledede Artillerikamp med den største Opmærksomhed, og flere Skibsjournaler opgiver Brandens Varighed til henved 1 Time, Wachtmeister skriver $\frac{1}{2}$ højst $\frac{3}{4}$ Time.

Efter Brandens Opstaaen fortsatte »Dannebrog« Skydningen i nogen Tid. »Neldebladet« siger, at før end »Dannebrog« sprang, løstes 10 à 11 Skud, d. v. s. fra Aktionens Begyndelse, om det alle var fulde Lag er ubekendt, Trosner, at »Dannebrog« afgav 3 Salver, efter at Skibet var kommet i Brand, Admiralitetet (Briand S. 200), at »Dannebrog« fortsatte Skydningen, da Skibet stod i fuld Brand, og endelig siger Anmerkningen, at »Dannebrog« blev beskydt succesivt af 12 svenske Linieskibe under Passagen.

Skal der være nogen Mening i disse Oplysninger, maa »Dannebrog« efter Brandens Opstaaen have været paa Skudhold af Fjenden i det mindste under 3 Salver, hvilket vil sige et Kvarter, og i denne Tid

kan »Dannebrog« ikke have drevet af, da Artilleri-duellen begyndte paa Maximalafstand, antagelig omkring 2200 m.

Iver Huitfeldt maa meget hurtigt være blevet klar over den farlige Situation og har sikkert straks taget den resolute Beslutning at ankre op, fordi det var en Betingelse for Bekæmpelse af Branden at holde dennes Arnested i Læ og hindre, at den ompændte Rejsningen. Et godt Kvarter maa siges at være en rummelig Tid for at gøre Ankeret klar til at falde i en Nødsituation, og »Dannebrog« har derfor kunnet ankre op uden at afgive mere af sin Højde end Ankertovets Længde, og har efter alt at dømme herefter fortsat Skydningen med de Kanoner, der kunde bære og betjenes.

Efter Admiral Briands Redegørelse tvinges Iver Huitfeldt derimod efter Brandens Opstaaen til at lade sit Skib drive ad Læ til, men søger længst muligt at holde Stevnen op mod Vinden for at forhindre, at Ilden i Agterskibet skulde brede sig forefter. Da Skibet har drevet ca. 3 Sømil og nærmer sig de opkrydsende danske Skibe, lader han Ankeret falde for at frelse disse.

Hans Daad bliver da, at han for at frelse en væsentlig Del af den danske Flaade sætter Livet til, og det er visselig stort gjort, men den Indsats, der tidligere er tillagt ham, at han ved sin Manøvre var en saadan Trusel for den fjendtlige Flaade, at dennes Handlefrihed lammedes, bliver nu til intet. Det forekommer mig, at han tværtimod giver Fjenden ret frie Hænder, medens han hindrer Gyldenløve i at drage Fordel af Ulykken til at bringe Flaaden i forsvarlig Kamporden.

Lad os se lidt nærmere paa Sagen. For et Skib af »Dannebrog«s Dybgaaende er en nærlig sidelæns

Drift paa henved 3 Sømil en meget betydelig Distance, som næppe kan tilbagelægges paa $\frac{1}{2}$ Time, særlig da der maa regnes med, at det i denne Tid har været umuligt at hindre Branden i at omspænde i hvert Fald en Del af Rejsningen, hvorefter Driften nedsættes, hvilket vil sige, at »Dannebrog« først kommer til Ankers kort Tid før Ilden naar Krudtkammeret. I denne lange Tid har Skibet ligget i Vejen for alle de opkrydsende danske Skibe Norden for dets Drift. De Skibe, som deltog i Aktionen og var i Rang med »Dannebrog«, men alle var agten for dette, har ikke kunnet fortsætte deres Kurs, fordi de ikke havde tilstrækkelig Højde til at passere til Luvart af det brændende Skib, og har enten maattet vende (Briand S. 173) eller falde af for at passere i en vis Sikkerhedsafstand af Skibet.

De dernæst følgende Skibe, som ikke havde den tilsvarende Højde som Avantgarden, møder efterhaanden den samme Vanskelighed, idet »Dannebrog« nu er drevet et tilsvarende Stykke i Læ, hvorfor de ogsaa maa vende eller holde af. Og endelig er der de Sonden for opkrydsende Skibe, som ser, at »Dannebrog« fortsat driver ad Læ til, og som ikke har nogen som helst Sikkerhed for, at Skibet vil ankre op eller formaar at gøre dette, fordi de ikke ved, om Anker-tovene, hvis Bugter ligger ret agterligt, ikke ogsaa er antændte, og ej heller kan være sikre paa, at Besætningen efter i saa lang Tid at have udholdt den umaadelige Hede vil være i Stand til at tørne op med de svære Bedingslag, de tør sikkert ikke holde paa, men maa af Forsigtighedshensyn falde af.

For mig ser det ud, som om en saadan henholdende Manøvre kun er egnet til at skabe den vildeste Forvirring i den dansk-norske Flaade, som netop havde et begyndende Haab om at kunne byde Fjenden en

regulær Kamplinie. En Del Skibe krydser op paa det korte Stræk mellem det brændende »Dannebrog« og Amager Landgrund uden at være paa Linie, medens andre maa holde ind i Bugten, hvorfra de netop havde vundet op, og Mulighederne for en samlet Ledelse er de mindst mulige, fordi Gyldenløve, lige saa lidt som andre, ved, om »Dannebrog« vil ankre op, om hvorlænge Skibet vil fortsætte Driften, og hvornaar Skibet vil springe i Luften. Først ved Opankringen klarer Situationen, men da er en kostbar $\frac{1}{2}$ Time eller mere gaaet tabt.

Set fra den svenske Flaade tegner Situationen sig tilsvarende gunstig. Den danske Avantgarde er indenfor Skudvidde under Vending til modgaaende Kurs, dens Besætninger er saavel under Vendingen, som umiddelbart derefter, optaget af Sejlmanøvren og kan ikke samtidig betjene Batterierne effektivt. Avantgardens Styrke kan ikke umiddelbart forøges, fordi de Skibe, der skal følge efter, ligger længere i Læ, hvor de kun har en ringe Strækbout til at vinde op. Denne Situation indbyder til Handling; Wachtmeister, som er opsat paa at slaa til, kan uden Risiko holde af og bekæmpe denne lille i Uorden værende isolerede Gruppe og kan under denne Manøvre betjene sine Batterier med fuld Besætning og beskyde Fjenden langskibs ind, medens Modstanderen ikke er i Stand til at besvare Ilden med nævneværdig Kraft.

Wachtmeister har intet at frygte fra »Dannebrog«s Side. Det brændende Skib er saa godt som passeret, og uden virkelig Rorkommando formaar det ikke at afgive virkningsfulde Bredsider. Saa længe Skibet som en brændende Fakkell driver ad Læ til, og han selv holder sig til Luvart, er det tværtimod hans bedste Forbundsfælle, idet det ligger mellem ham og Fjen-

dens Hovedstyrke og forhindrer denne i at komme den betrængte Avantgarde til Undsætning.

Først da Skibet ankrer op, maa han tage det med i sine Beregninger, men værende til Luvart har det ingen Nød, ligesom dets uafvendelige Skæbne maa forudses at være nær ved Haanden, hvorefter der aabner sig rige Muligheder for et ødelæggende Angreb paa den nu for Alvor splittede og uorganiserede Modstander, men saaledes gik det som bekendt ikke.

Admiral Briand støtter blandt andet sin Udredning paa, at »Beskærmeren« efter Brandens Opstaaen i »Dannebrog« skulde være vendt Øst over, og meddeler følgende Journal Uddrag (S. 172): »samme Glas (5-te) kom Orlogsskibet Dannebrog i brand. Det 6. Glas wendte Øster ofuer med de Suendsche som holdt bi de Vindt ofuer ...«

Dette Citat er imidlertid ikke rigtigt. I »Beskærmeren«s Journal staar: »... kom Orlogsskibet Dannebrog i brand. Det 6-te glas wendte Sydward ofuer, det 8-de glas wendte Øster ofuer med de Sunedsche ...«, hvilket giver det stik modsatte Billede.

Herefter har »Beskærmeren« altsaa fortsat sin Kurs SV-over og maa herunder have passeret det brændende »Dannebrog«, og er først en Time senere vendt til nærlig modsat Kurs, hvor Skibet iflg. Benstrups Tegning har indtaget sin Post i Arrieregarden.

Iver Huitfeldts Heroisme og Uforfærdethed bestod nemlig ikke alene i, at han ankrede op, det vilde formentlig de fleste have gjort i hans Sted, men i hans faste Vilje til uanset Branden at fortsætte den ulige Kamp for om muligt at hindre Fjenden i at angribe den dansk-norske Flaade, inden denne var kommet i fuld Slagorden, hvad der efter den svenske Rapport (Briand S. 176) stadig var Wachtmeisters Hensigt, og

dernæst i, at Iver Huitfeldt fastholdt sin Beslutning uden at søge Redning, da Branden tog Overhaand, og en grufuld Død truede Besætningen, hvilket jeg alt har gjort saa udførlig Rede for i min tidligere Artikel, at det ikke skal gentages her, særlig da det findes optrykt i Admiral Briands Bog (S. 218—220).

Skal dette imidlertid være noget mere end et Postulat eller et nationalt betonet Ønske, maa det helst kunne underbygges med noget mere end en nok saa saglig Udredning, fordi de forskellige Historikere ikke ret vel kan blive enige, da de ser Sagen fra forskellige Synsvinkler og ikke har saa vanskeligt ved i de mange tilsyneladende Uoverensstemmelser og ubestemte Pladsangivelser at finde Støtte for deres Anskuelser.

Her stiller det sig saa heldigt, at der kan præsteres en overbevisende Dokumentation.

Benstrups Tegning Fase 2.

Naar jeg i min Afhandling (T. f. Søv 1935 S. 451) har udtalt som min Opfattelse, at »Dannebrog«s Brand til Luvart af Flaaden tillod Gyldenløve at ofre noget af sin Højde for at bringe sin Linie i forsvarlig Slagorden, bekræftes dette nu af Benstrups Tegning, hvor Fase 2 viser os Situationen kort efter, at »Dannebrog« er sprunget i Luften.

Den svenske Flaade er til Luvart yderst i Bugten paa SV-lig Kurs.

»Dannebrog«s Vrag sunket paa 12—13 m. Vand, med det ca. 41 Fod høje Forskib i Vandskorpen, og det endnu højere Agterskib bortsprængt — en Detaille som vel de fleste ikke Øjenvidner vilde have overset, men som netop derfor er et vægtigt Bevis for Tegningens Paalidelighed.

Hele den dansk-norske Flaade i Læ af Vraget, rangeret i Slagorden, hvor de Skibe, der havde Mulighed derfor, saavidt gørligt har søgt deres Plads i Linien eller har udfyldt ledige Mellemrum. (f. Eks. »Beskærmeren« i Arrieregarden). Ordenen er sluttet, og Gyldenløve lægger op for at genoptage Kampen.

Paa Baggrund af den nys afsluttede Udredning af Aktionens Forløb og Benstrups Tegning er det muligt paa historisk Grundlag at fastslaa Iver Huitfeldts berømmelige Indsats.

Iver Huitfeldts Fortjeneste bestod først i den Sømandsdygtighed, hvormed han fik sit Skib under Sejl, og den Dristighed hvormed han krydsede op, hvorved han tvang Fjenden til at opgive sit Forsæt at falde over og ruinere den i kaotisk Uorden værende Hovedflaade, som enten maatte sætte paa Land eller optage en næsten haabløs Kamp. Denne Ære deler han med største Delen af Avantgarden og dennes Chefer, der var lige saa beslutsomme til at udføre Gyldenløves Ordre.

Dernæst ved den Ukuelighed og det Vovemod, hvormed han bistaet af 2 eller 3 Sekundanter bød Fjenden Trods under Beskydningen af Halvdelen af den fjendtlige Flaade for af yderste Evne at hindre de Svenske i at bryde ind i Bugten og udnytte deres Fordel.

Og endelig ved det Heltemod og den Viljestyrke, hvormed han ankrede sit brændende Skib op indenfor Rækkevidden af Fjendens Kanoner for med Livet som Indsats til det sidste at dække Flaaden og redde den for ruinerende Tab. Her var Æren hans alene, og her indskrev han ved sin Daad sit Navn blandt de største i den dansk-norske Flaades Historie.

Kortskitsen.

Til Slut skal jeg trække Hovedlinierne op for den i Tidsk. f. SøV 1935 meddelte Kortskitse, som paa nærlig alle Punkter afviger fra den i »Danmarks Søkrigs-historie« 1945 optagne forældede og misvisende Skitse.

Som Udgangspunkt har jeg kortlagt alle kendte Ankerpladser og sandsynlige Positioner.

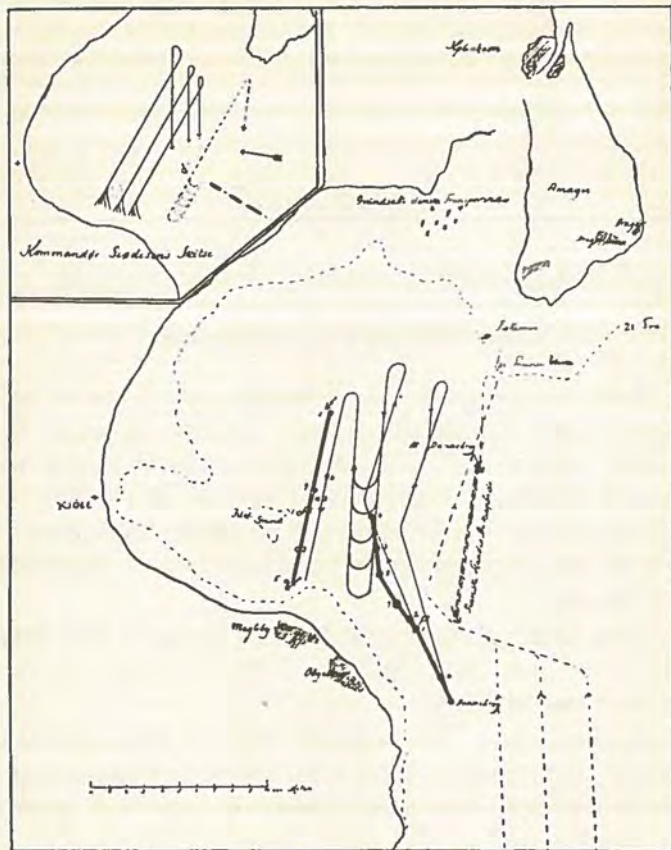
Den dansk-norske Flaades Ankerplads er indtegnet som en bred Linie mellem Skibene paa Fløjene, Benstrups Tegning muliggør nu at bestemme Feltets Bredde og korrigere de mindre sikre Pladser, men dette er uvæsentlig for Fremstillingen som Helhed. De aflagte Kurser er bestemt under Hensyntagen til Vindretning, Afdrift, udsejlede Distancer samt opgivne Afstande mellem Flaaderne.

»Dannebrog«s Sejlads (og dermed Avantgardens Skibe) er aflagt med det af Fjenden paatvungne Afdrej ind i Bugten, derefter bidevind Kurs mod Amager, og herfra bidevind et Par Kabellængder til Luvart af Vragets Plads.

Flagskibet »Elephanten«s Rute er ligeledes aflagt med et Afdrej paa henvend 6 Sømil ind i Bugten (Trojels Journal) og derefter som beholdne Kurs op mod Kalveboderne for efter Vendingen at passere i Læ af »Dannebrog«s Vrag.

Arrieregardens Rute er ikke vist, den løber længere inde i Bugten, hvor Skibene kun havde ringe Plads til at krydse op.

Den svenske Flaades Opmarch er vist som Kolonneorden i 3—7 Sømil Afstand til Stevns, med Formering af Slaglinie mod den dansk-norske Flaade (svensk Relation) og paafølgende afdrejende Kurser NNV og NV t N (»Göta Lejon«s Journal), indtil Flaaden lagde NO-over ca. 2 Sømil til Luvart af »Havfruen« (Journalen) og 6 Sømil til Luvart af »Ele-



phanten« (Journalen), d. v. s. nærtig udfor »Elephanten«s forladte Ankerplads (jfr. Trojels Journal).

Paa Kursen NO-over passeres »Dannebrog« paa maximal Skudafstand (ca. 3400 Alen fra Vraget). Flaaden vender under Aflandshage noget Østen for de Pladser, hvor de to af Arrieregardens Skibe gaar paa Grund, og holder derefter ned mod den kendte Ankerplads, og hermed er Aktionen sluttet.

Boganneldelse.

Halfdan Barfod: England blev Verdensmagt.

Nordiske Landes Forlag, Fredericia 1947.

256 Sider med Planer over Søslag.

Kun faa Dage efter Kommandør Barfods Død udkom denne Monografi over den britiske Sømagts Historie. Bogen, der i sin Form er karakteristisk for hele Forfatterens Opfattelse af og klippefaste Tro paa Flaaden som altoverskyggende Magtfaktor, er paa en vis Maade Summen af et Livs Studium af Søstrategi og Søtaktik.

Man læser Bogen med Lethed og udelt Interesse, selv om man ikke altid er i Stand til helt at give Forfatteren Medhold.

Konklusionen, at England skylder Sømagten sin Plads som Verdens største Handels- og Koloni-Rige, er uangribelig, men man kunde maaske nok ønske, at dette Resultat var naaet uden Anvendelse af de mange ret detaillerede Beskrivelser af enkelte Søslag med dertil hørende Bedømmelse af de respektive Admiraler. Bogens Hensigt er nemlig af største Betydning: at aabne usøkyndiges Øjne for den overvældende Indflydelse Beherskelsen af Havet eller Dele deraf altid har haft paa Verdenshistoriens Gang, og for den almindelige Læser vilde det sikkert være mere tilfredsstillende, hvis Søkrigens Resultater havde været paapeget uden de mange Detailler. For 2. Verdenskrigs vedkommende er der til Gengæld kun faa Detailler,

skønt disse dog maatte kunne paaregne væsentlig større Interesse for moderne Læsere.

Anderledes stiller det sig naturligtvis for Forfatterens Kolleger, der har Forudsætningerne for tillige at forstaa Betydningen af de enkelte Admiralers Indsats, hvad enten denne har været heldig eller uheldig.

Skønt Anmelderen altsaa er fuldt ud enig med Forfatteren i hans Konklusioner, er der dog adskillige Smaating, som paakalder Kritikken og dermed bidrager til det før nævnte Indtryk, at Detaillerne er Værkets Svaghed.

Et Par Eksempler skal anføres her.

I Omtalen af den anden engelsk-hollandske Krig (S. 22) bebrejdes det Hollænderne, at de begik den »Fejl« at give Kommandoen til »...Obdam, der ikke var Sømand, men Kavalleriofficer...«

Denne kategoriske Dom synes noget uretfærdig, thi Forholdet var jo det, at der paa den Tid overhovedet ikke fandtes nogen egentlig Søofficersuddannelse, og det var Skik og Brug i alle Mariner at give Kommandoen til den, der havde lagt Føreregenskaber for Dagen, uanset om det var til Lands eller til Søs. Forøvrigt havde Obdam paa det paagældende Tidspunkt (1665) et smukt Navn som Søkriger — bl. a. fra Slaget i Øresund 1658 — og var altsaa ingenlunde uden Erfaring.

Lidt senere (S. 24) fremhæves Monk (stavet Monck) som en af Englands store Admiraler, skønt det er en Kendsgerning, at han var General og først i en fremrykket Alder blev sat i Spidsen for Flaaden. Herved begik Englænderne altsaa omtrent samtidig nøjagtig den samme »Fejl« som Hollænderne — blot havde Monk bedre Held med sig end Obdam!

Side 57 anføres, at i Frankrig var »...Ønsket om

koloniale Udvidelser populær i Folket«. Det vilde være interessant at vide, hvilken Kilde der har dannet Grundlaget for denne Paastand. Thi paa dette Tidspunkt — under Kardinal Fleury's Regentskab for den mindreaarige Ludvig XV — havde Folkets Mening overordentlig ringe Betydning, og den nylig afdøde Enevoldshersker Ludvig XIV's Slagord: »L'état c'est moi« var vist nok symbolsk for Folkeopinionens Indflydelse paa Statsstyrelsen.

S. 218 anføres, at efter »Bismarck«s Sænkning blev »Forsøg af lignende Art ikke gjort«. Dette er ikke rigtigt, idet i hvert Fald »Scharnhorst« blev nedkæmpet netop under Forsøg paa at angribe en større Konvoj ved Nord-Norge.

Endelig savnes en Kildefortegnelse, idet en saadan jo efterhaanden anses for en nødvendig Del af et Værk af denne Art. Man er dog ikke et Øjeblik i Tvivl om, at Hovedkilden er Mahan, hvis banebrydende Indsats som søstrategisk Forfatter, Kommandøren gentagne Gange fremhæver. Ogsaa andre Kilder kan efterspores gennem de talrige Citater, men — som sagt — en fuldstændig Fortegnelse savnes.

De vedføjede Skitser over større Søslag er temmelig utydelige og meget forskellige fra de sirlige Planer i andre af Forfatterens Værker.

Bogens Omslagstegning er særdeles fiks og i nøje Samklang med Forfatterens Hensigt — at paapege, hvorledes Sømagt har gjort det lille England til et verdensomspændende Imperium.

Enhver Søofficer bør læse denne Bog.

E. J. S.

Meddelelser fra Udlandet.

Ved Orlogskaptajn P. Zigler og Kaptajnløjtnant H. L. Prause.

Australien.

Et Punkt i 5-Aars Forsvarsprogrammet er Oprettelsen af en Basis paa Manus Øen i Admiralty Ø-Gruppen til Erstatning for den nuværende Basis Dredger Harbor paa Ny Guinea. Den australske Forsvarsminister erklærede, at Regeringen med Velvilje saa paa en fælles Anvendelse af Basen Manus sammen med U. S. A., der under Krigen anvendte 250 Mill. Dollars paa Bygningen heraf, efter at Japanerne var drevet væk fra Admiralty Øerne.

Forsvarsprogrammet planlægger Anvendelsen af 250 Mill. australske Pund over 5 Aar. Hæren vil blive paa 69.000 Mand, alle frivillige, Flaaden 14.753 Mand. Flyvevaabenet skal have 16 Flotiller med 144 Luftfartøjer, 439 Reserveluftfartøjer, 698 andre Luftfartøjer samt et samlet Personel paa 12.625 Mand.

(New York Times 47) Z.

U. S. A.

I denne Tid, hvor de grundlæggende Arbejder ved Skabelsen af det danske Forsvar udføres, maa det være af Betydning nærmere at undersøge de Resultater, man i Udlandet, især paa Baggrund af Krigserfaringerne fra sidste Krig, naar frem til.

Den 26. Juli 1947 vedtoges en Lov, der stadfæstede Sammensmeltningen af den amerikanske Forsvarsmagt. Den vidtrækkende Betydning af Sammensmeltningen blev ikke alene fremhævet af de enkelte Forsvarsgrene, men blev yderligere særligt understreget af den nye Forsvarsminister, der efter sin Udnævnelse erklærede »at Loven var det mest afgørende og bestemte Skridt, der var taget i Amerika i Retning af en national, militær Politik, siden Republikkens Grundlæggelse«.

En af de vigtigste Forandringer i den nye Lov er, at Flyvevaabenet nu bliver selvstændigt paa Linie med Hær og Flaade,

medens Luftstyrkerne tidligere sorterede direkte under disse to Forsvarsgrene.

Flaaen beholder stadig den direkte Ledelse af de Luftstyrker, der opererer fra Hangarskibe, saa det betyder hovedsagelig, at Hærens Luftvaaben frigøres fra Krigsministeriet.

Yderligere indføres et »Central Intelligence Agency«. Det er endvidere første Gang, at »Marine Corps« ved Lov henlægges til Flaaaden. Den under Krigen skabte »Joint Chiefs of Staff«-Organisation bliver lovfæstet.

Organisationen.

I den nye Organisation er »the National Security Council«, »the Secretary of Defense« og »the National Security Resources Board« direkte underlagt Presidenten, der er Øverstbefalende.

»The National Security Council« bestaar af Præsidenten, Secretary of State (Udenrigsministeren), Secretary of Defense (Forsvarsministeren), Ministrene for henholdsvis Hær, Søværn og Flyvevaaben, Formanden i »the National Security Resources Board« samt hvem Presidenten iøvrigt maatte udpege hertil.

Under dette Raad sorterer »the Central Intelligence Agency«, der har faaet overdraget Hvervet at samle og vurdere de Efterretninger, der staar til Raadighed vedrørende den nationale Sikkerhed, samt andre Opgaver stillet af Sikkerhedsraadet.

»The National Security Resources Board«, der ledes af en civil Formand, skal bestaa af Ledere eller Repræsentanter fra forskellige Departementer og Kontorer, udpeget af Præsidenten. Raadet, der forventes at blive relativt faatalligt i Fredstid, da det beskæftiger sig med Planer og Forslag vedrørende den mest hensigtsmæssige Udnyttelse af Nationens Resourcer, skal være klar til i Krigstid at overtage de Funktioner, der blev udført af det tidligere »War Production Board«.

(Fortsættes).

Nogle Betragtninger vedrørende Uddannelsen i Fjernkending af Luftfartøjer.

Af Søløjtnant L. Wessel Wetlesen.

Under mit Arbejde som AL-Officer i Torpedobaaden »Willemoes« er jeg ganske naturligt kommet til at beskæftige mig med Fjernkending af Luftfartøjer.

Da det er min Opfattelse, at dette Emne er af overordentlig stor Betydning, og da jeg under mine Forsøg paa at trænge ind i det har erfaret, at der i Søværnet indtil nu kun findes yderst lidt Materiale til Hjælp for AL-Officeren, naar han ønsker at sætte sig ind i denne Del af sin Tjeneste, har jeg ment det rigtigt at fremkomme med de Erfaringer, som jeg har faaet ved Studier af en Del udenlandsk Materiale vedrørende nævnte Spørgsmaal og ved Undervisning af AL-Besætninger.

En stor Del af det Materiale, der har staaet til min Raadighed, har jeg laant paa Fjernkendingsskolen, der forhaabentlig inden alt for længe vil faa Personel til ogsaa at tage sig af dette Spørgsmaal.

Jeg tror at kunne sige, at flere af de Teorier, der gives Udtryk for i disse Betragtninger, er sammenfaldende med Planer, der i Øjeblikket overvejes paa Fjernkendingsskolen.

Det er mit Haab, at nærværende Artikel kan være AL-Officerer til Hjælp i deres Arbejde, og at den kan bidrage til Løsningen af den endelige Udformning af Fjernkendingsundervisningen i Luftfartøjer paa Fjernkendingsskolen.

Formaal og Betydning.

Formaalet med Fjernkending af Luftfartøjer (F. a. L.) er i første Række at sikre Skibet mod Ødelæggelse foraarsaget af fjendtlige Luftfartøjer og at sikre egne og eventuelle allierede Luftfartøjer mod Beskydning fra Skibet.

Men F. a. L. har ogsaa Betydning paa anden Maade f. Eks. ved Bestemmelse af Skuddata, ved Melde- og Efterretningstjenesten og tillige moralsk.

Jeg skal ved enkelte Eksempler belyse, hvor vigtig hurtig og rigtig Identifikation og indgaaende Kendskab til Luftfartøjer er.

1) Som bekendt har man med de nyeste reaktionsdrevne Luftfartøjer naaet Hastigheder paa over 1000 km/T. Det er maaske tvivlsomt, om saadanne Luftfartøjer vil blive sat ind under Angreb paa danske Skibe; men Angreb ført frem af Luftfartøjer med Hastigheder paa 600—700 km/T er sandsynlige.

Den største Afstand, man kan begynde at identificere et Luftfartøj paa, maa sættes til 5 km. Det tager et Luftfartøj, der flyver med en Hastighed af 600 km/T, 30 Sekunder at naa ind lodret over Skibet fra 5 km's Afstand (i vandret Plan). Aabnes Ilden med 40 mm Skytset paa 3 km's Afstand (den største Afstand for sikker Identifikation), har Skytten (AL-Officeren, Ildlederen, Kanonkommandøren) saaledes kun 12 Sek. at betænke sig i.

Dette gælder ved horisontalt Angreb i lav Højde. Ved horisontalt Angreb i stor Højde vil der være endnu kortere Tid til Overvejelser, da den vandrette Distance, Luftfartøjet her skal tilbagelægge, er mindre.

Som det ses, er der ikke megen Tid til Raadighed. Det er derfor af stor Vigtighed, at den Person, der

skal træffe Afgørelse om at aabne Ilden, er i Stand til at skelne Ven fra Fjende, og ved Uddannelsen i Fjernkending af Luftfartøjer (U. i F. a. L.) har erhvervet sig Selvtillid og nærlig Fuldkommenhed inden for dette Felt. *Kun Bevidstheden om egen Viden gør ham i Stand til med Held at aabne Ilden.*

2) Nøjagtigt Kendskab til Luftfartøjets Udseende (Dimensioner) og største Hastighed sætter Skytten (AL-Officer, Ildleder, Kanonkommandør) i Stand til hurtigt at bestemme de Skuddata, der afhænger af Flugtvinkel og Hastighed.

3) Under U. i F. lærer Eleven at beskrive Luftfartøjet efter et Standardmønster. Indgaaende Kendskab til Luftfartøjers Udseende og Benyttelse af Standardmønsteret ved Beskrivelse af Luftfartøjer giver Melde- og Efterretningstjenesten de flest mulige og mest nøjagtige Oplysninger, saaledes at ukendte Typer lettere kan bestemmes af Specialisterne.

Undervisningsmateriel.

Paa Fjernkendingsskolen bør føres et Hovedkartotek og et Antal Underkartoteker.

Hovedkartoteket skal indeholde alle tilgængelige Oplysninger om alle i Brug værende Luftfartøjer og alle Luftfartøjer, der endnu befinder sig paa Eksperimentets Stade.

Hvert enkelt Luftfartøj skal have sin Kuvert, i hvilken der findes alle tilgængelige Oplysninger om det paagældende Luftfartøj (Artikler, Data, Silhuetter, Billeder m. m.). Dette Materiale faas ved Udklip, Afskrift og Kopiering af alt af Interesse i Aviser, Tidsskrifter, Ugeblade m. v. Det er derfor nødvendigt, at Fjernkendingsskolen abonnerer paa alle saadanne

Blade, som kan tænkes at indeholde Oplysninger af Betydning for Kartoteket.

Dette Hovedkartotek er ment som Baggrund for hele Undervisningen i Fjernkending af Luftfartøjer og som en Hjælp til Efterretningstjenesten.

Sandsynligvis vil mange af de Luftfartøjer, som indgaar i det, aldrig faa nogen direkte praktisk Betydning; men det er nødvendigt, at Fjernkendings-skolen ligger inde med et saa fyldigt, velordnet og moderne Materiale, at den altid vil være i Stand til at besvare eventuelle Spørgsmaal fra viddebegærlige Elever fra Stabe, fra Efterretningstjenesten og muligvis fra Politikere, samt at den stadig er velorienteret og derved saa vidt muligt sikrer Søværnet mod pludselige Overraskelser i Form af nye Luftfartøjer, Vaaben, Angrebsmetoder og lign.

Underkartotekerne skal indeholde de samme Oplysninger, men kun om et mindre Antal Luftfartøjer, nemlig de der skønnes at være rimelig Chance for i Krigstid at træffe over eller i Nærheden af danske Farvande og Omraader.

Underkartotekerne foreslaas medgivet Søværnets større Enheder, Kystdefensionens Værker m. v. til Brug ved Undervisningen. Naar nye Enkeltheder eller Ændringer vedrørende Luftfartøjer, der indgaar i Underkartotekerne, kommer til Fjernkendingsskolens Kendskab, udsender denne Rettelsesblade til de Kartoteker, der er om Bord i Skibene, saaledes at alle Kartoteker til Stadighed er ført à jour.

Ved Kommandostrygning tilbageleveres Underkartoteket til Fjernkendingsskolen, hvor det atter gøres klart til Udlevering.

Ligeledes til Undervisningsbrug foreslaas udsendt en *Fjernkendingsbog* (Silhuetbog), der dog bør have

et ganske andet Indhold end den tidligere i Søværnet anvendte »Silhouetbog for Luftfartøjer«.

Det er mit Indtryk, at de Fjernkendingsbøger (her tænkes kun paa F. a. L.), der opererer ud fra Op-slagsideen, er temmeligt forfejlede til Brug i »Mar-ken«. Systemet i disse Bøger er, at man nogenlunde tidligt kan afgøre indenfor hvilken relativ lille Gruppe, Luftfartøjer skal søges, og derefter ved nøjere Iagt-tagelse og Sammenligning med Silhuetter i den paa-gældende Bog endeligt kan bestemme Luftfartøjets Type.

Gruppen, inden for hvilken Luftfartøjet skal søges, bestemmes f. Eks. ved Besvarelse af følgende Spørgs-maal:

- 1) Er det et een, to, tre, fire eller seksmotoret Luft-fartøj?
- 2) Er det et Monoplan eller et Biplan?
- 3) Er det et Sø- eller Landluftfartøj?
- 4) Er det et Luftfartøj med enkelt eller dobbelt Side-ror?
- 5) Er det et Luftfartøj med fast eller oprækkeligt Understel?

Ved Besvarelse af disse Spørgsmaal faar man f. Eks., at Luftfartøjet skal søges inden for Gruppen: Een-motorede Land-Monoplaner med fast Understel og enkelt Sideror.

Ved Opslag i vedkommende Bog og Sammenligning mellem det mindre Antal Typer, der findes i denne Gruppe, og det paagældende Luftfartøj, har man der-efter Mulighed for endeligt at typebestemme Luftfar-tøjet.

Jeg vil dog tro, at Resultatet af disse Overvejelser

først indløber et Stykke Tid efter, at Luftfartøjet er passeret.

En Fjernkender a. L. har næppe Tid til Opslag, men maa have det hele i Hovedet.

Det er derfor forfejlet at tro, at Fjernkendingsbogen (Silhuetbogen) i akute Situationer skal benyttes som en Opslagsbog. Der er derimod intet til Hinder for, at den er indrettet som en Opslagsbog og kan benyttes som saadan under Undervisningen og ved Løsning af Fjernkendingsopgaver. Men der maa ikke indgives Personellet det Indtryk, at den skal benyttes paa samme Maade i Praxis. — Dens egentlige Mission er Lærebogens.

Ud fra disse Betragtninger vil jeg foreslaa en Fjernkendingsbog, der i Hovedtrækkene skal have følgende Indhold:

- I Del: Betydningen af Udd. i F. a. L.
- II Del: Gennemgang af Angrebsmetoder.
- III Del: Gennemgang af Luftfartøjers Bevægning.
- IV Del: Vejledning ved Identifikation af Luftfartøjer.
- V Del: Hoveddelen indeholdende Silhuetter, Billeder, Beskrivelser og de vigtigste Data af Luftfartøjer, som kan forventes at vise sig over eller i Nærheden af danske Farvande og Territorier. (I Underkartoteket bør sandsynligvis forefindes de samme Luftfartøjer.)

Hoveddelen bør være indrettet saaledes, at hvert Luftfartøj lægger Beslag paa et Blad. Paa dette Blad skal der være Plads til at oplæbe yderligere Billeder (som man selv har faaet eller har modtaget fra Fjernkendingskolen). Ved større Rettelser bør Bladet kunne udskiftes med et nyt tilsendt fra Fjernkendingskolen.

Luftfartøjerne bør være samlet gruppevis (som angivet under Omtalen af Opslagsbogen). De vigtigste Data mener jeg at kunne indskrænke til at omfatte (det drejer sig jo om Udenadslære): Type, Max.Hast. i gunstigste Højde, Bevæbning samt evt. Besættningens Størrelse og de vigtigste Dimensioner.

Fjernkendingsbogen har jeg tænkt medgivet alle Søværnets Enheder, hvori der er AL-Skyts. Underkartotek og Fjernkendingsbog tilsammen vil danne en god Basis for Undervisningen i Fjernkending om Bord.

Hvad der herudover bør forefindes af Fjernkendingsmateriel skal jeg ikke komme ind paa. Forslag herom maa fremkomme bl. a. paa Grundlag af Studier i Udlandet.

Uddannelsen.

I en engelsk Bog (R. A. Saville-Sneath: Aircraft Recognition) har jeg set følgende Skema vedrørende Fordringer stillet til Fjernkendere. Det er ikke helt identisk med det af »The Royal Observer Corps Club« anvendte; men det ligger helt paa Linie med dette, og kan sikkert med mindre Rettelser anvendes ved Uddannelsen herhjemme.

Der skelnes mellem 1', 2' og 3' Klasses-Certifikat som Fjernkender, og Betingelserne er følgende:

	3' Klasse	2' Klasse	1' Klasse
1. Antal Billeder eller Silhuetter, der vises	36	50	80
2. Antal Basistyper	50	75*)	100*)
3. Benyttede Objekter	Silhuetter, der kun angiver Konturerne — nærlig samme Antal Fotografier, der skal vise tydelige Konturer og karakteristiske Flyvestillinger, men uden overdrevne Detaljer eller let kendelig Baggrund	Silhuetter i mindre Maalestoksforhold — Fotografier, der viser tydelige Konturer, men er en Smule vanskeligere end ved 3. Klasse	Silhuetter i endnu mindre Maalestoksforhold svarende til Identifikation paa stor Afstand. Fotografier ligeledes af noget større Sværhedsgrad
4. Fordret Rigtighedsprocent	75 %	80 %	85 %
5. Iagttagelsestid pr. Billede	5 Sek.	4 Sek.	3 Sek.
6. Bedømmelsens Streghed	Tilstrækkeligt kun at nævne Grundtypen	Mister $\frac{1}{2}$ Points ved Fejl mell. Typernes Numre selv om det er rigtig Grundtype	Mister 1 Point ved Fejl mellem Typernes Numre selv om det er rigtig Grundtype
7. Antal ukendte Typer bl. de benyttede Objekter	2	3	4

*) I Tallene 75 og 100 for Antal Basistyper ved 2' og 1' Klasse er medregnet henholdsvis de 50 fra 3' Klasse og de 75 fra 2' Klasse.

Det ses, at man for at erhverve 1' Klases-Certifikat ikke alene ud af et større Antal Basistyper og viste Billeder skal have en større Rigtighedsprocent; men at Sværhedsgraden endvidere er væsentligt forøget ved Billedernes mindre Størrelse og Tydelighed, ved Iagttagelsestidens Længde, ved forøget Strenghed i Bedømmelsen og ved et større Antal ukendte Typer.

Ovennævnte Prøver kunde tænkes anvendt saaledes, at samtligt ved AL-Skytset beskæftiget Personel skulde gennemgaa Uddannelse til Erhvervelse af 3' Klases-Certifikat, samtligt ved AL-Skytset beskæftiget Befalingsmandspersonel Uddannelse til Erhvervelse af 2' Klasse-Certifikat og enkelte Instruktører Uddannelse til Erhvervelse af 1' Klases-Certifikat. Derudover er det ønskeligt, at saa meget fast Personel som muligt har erhvervet 3' Klases-Certifikat.

Under Uddannelsen maa først Reglerne for Fjernkending a. L. nøje gennemgaaes — Eleverne maa lære at se paa et Luftfartøj paa den »rigtige« Maade. Derefter kan man gaa over til Gennemgang af Luftfartøjerne — højst 2 nye i hver Time, og de tidligere gennemgaaede maa repeteres Gang paa Gang.

Der bør jævnligt holdes Prøver, hvor Eleverne dels ser Silhuetter og Billeder af Luftfartøjer og skal identificere disse, dels skal beskrive Luftfartøjer efter Hukommelsen, dels skal beskrive ukendte Typer efter Billeder og Silhuetter og dels skal drage Sammenligninger mellem Luftfartøjer.

Efterhaanden som Uddannelsen skrider frem, skal Materialet gøres vanskeligere og Iagttagelsestiden kortere.

Ind imellem denne Undervisning bør de øvrige Afsnit i Fjernkendingsbogen gennemgaaes, ligesom Undervisningen bør gøres saa underholdende som mu-

ligt bl. a. ved at fortælle om de enkelte Luftfartøjers Historie, hvor de har været benyttet under Krigen, deres Fordele og Mangler o. lign.

Undervisningen kan foregaa dels om Bord i Skibene og paa Tjenestestederne, dels eller udelukkende paa Fjernkendingsskolen. Enhver Befalingsmand med det samme Certifikat, hvortil der undervises, kan anvendes som Lærer. (Saa længe der ikke haves tilstrækkeligt kvalificeret Personel, maa der ses bort fra denne Fordring.)

Til Undervisningen benyttes om Bord Fjernkendingsbogen — i større Skibe i Forbindelse med Underkartoteket, hvori der foruden hvert enkelt Luftfartøjs Kuvert er medgivet Fjernkendingsopgaver, der er tilpasset Elever paa forskellige Uddannelsestrin (saadanne Opgaver findes bl. a. i det engelske Tidsskrift »Aircraft Recognition Journal«).

Under Ophold ved Holmen kan vedkommende Lærer sætte sig i Forbindelse med Fjernkendingsskolen og anmode om at faa forevist Films og Lysbilleder for sin Besætning.

Alle afsluttende Prøver bør afholdes ved Fjernkendingsskolen.

Uddannede Fjernkendere blandt det faste Personel bør regelmæssigt faa tilsendt Fjernkendingsopgaver (i Lighed med hvad Tilfældet i Øjeblikket er med Skibsfjernkendingsopgaver). De tilsendte Opgaver skal hovedsageligt medtage Luftfartøjer, som hører til 1', 2' og 3' Klasses-Certifikaterne alt efter det paa-gældende Personels Standpunkt.

Personel, der er i Besiddelse af Fjernkendingsskolen, men ikke har gennemgaaet Fjernkendingsskurus, bør ogsaa modtage Fjernkendingsopgaver, idet Bogen da benyttes som Opslagsbog.

Den nøjere Udformning af Uddannelsesplanen for Fjernkendingsundervisningen maa selv-sagt i langt højere Grad gaa i Enkeltheder; men det er mit Haab, at disse Betragtninger i nogen Grad belyser et Problem, der nødvendigvis snarest maa tages op til Løsning.

Murmansk Konvojerne 1941—1945.

Af Orlogskaptajn Zigler.

Efter Hitlers Angreb paa Rusland i 1941 paatog England og senere ogsaa Amerika sig at forsyne Rusland med Krigsmateriel og andre Fornødenheder.

De 4 Veje ad hvilke Rusland teoretisk kunde modtage Forsyninger af nogen Betydning var: via

- 1) Middelhavet,
- 2) Persien,
- 3) Vladivostok eller
- 4) Nord-Rusland.

Praktiske Betragtninger udelod imidlertid Middelhavet p. Gr. a. de intensive Krigsoperationer, der foregik her lige op til 1945.

Ruten via Persien havde stærkt begrænsede Muligheder som Følge af Mangel paa passende Udskibningshavne og Jernbaner og yderligere den paafølgende lange og besværlige Transport igennem Rusland, før end Forsyningerne kunde leveres til de russiske Modtagelsescentre,

De samme Forhold gjorde sig gældende paa Vladivostok Ruten, og den mest hensigtsmæssige Vej var derfor Ruten via Nord-Rusland, hovedsagelig fordi den paafølgende Transport i Rusland var kort i Forhold til de andre 3 Muligheder.

De russiske Havne, hvor Udskibningen skulde finde Sted, var Murmansk paa Kola-Halvøen og Archangelsk i Hvide Havet. Af disse var Archangelsk

kun lukket paa Grund af Is i Vinteren 1941—1942, medens den de øvrige Aar blev holdt aaben ved Hjælp af Isbrydere. Dette var et Forhold, Russerne var vant til i Tidsrummet fra Oktober—Maj ogsaa under Fredsforhold. I saadanne Perioder anvendtes yderligere to Havne i Nærheden af Archangelsk, nemlig Ekonomiya og Molotovisk.

Disse var dog kun smaa Havne, hvis Kapacitet var ringe, men under saadanne Forhold alligevel en betydelig Hjælp.

Det blev derfor Royal Navy's Opgave at sørge for, at disse Forsyninger blev ført sikkert frem til et Bestemmelsessted, der laa mere end 2000 Sømil borte fra Udgangsstedet og langs Ruter, der var udsat for U-Baadsangreb i hele deres Udstrækning og samtidig domineret af Fjendens Luftstyrker paa de 1400 Sømil af Ruten.

For at gøre Gennemførelsen endnu mere vanskelig var de Rutemuligheder, der kunde vælges, begrænsede mod Syd og Øst af de Kyststrækninger, Fjenden holdt besat, og hvorfra han kunde operere, og mod Nord og Vest af Isforholdene langs Grønlands Nordøst Kyst. Jan Mayen og Spitzbergen.

Hertil kom endvidere de særlige Lysforhold, der som bekendt gør sig gældende paa disse Breddegrader, hvor det er lyst hele Sommeren og mørkt hele Vinteren. De Ruter, der anvendtes, fremgaar af Fig. I.

Selv Atlanterhavet, naar det er værst, kan ikke maale sig med disse arktiske Farvande, hvor der udover Snestorme, Taage o. s. v. raader en Temperatur, der ofte er mange Grader under Nulpunktet. Det kan sikkert med Rette siges, at de Strabadser, Personel og Materiel var udsat for paa Konvojerne til Murmansk, ikke blev overgaaet paa nogen anden Krigsskueplads i denne sidste Krig.

erne for at bjerge Besætningerne fra de torpederede Skibe.

Indtil Krigens Afslutning reddede 29 saadanne Skibe ca. 4200 allierede Søfolk under Sejlads med 796 Konvojer, der tilbagelagde en Konvojdistance af $2\frac{1}{4}$ Mil. Sømil.

Allerede i August 1941 afsejlede den første Konvoj til Murmansk fra England. 9 Konvojer afgik samme Efteraar bestaaende af ialt 63 Handelsskibe, hvoraf der kun mistedes eet.

I Begyndelsen iagttog Tyskerne Udviklingen, og de Midler, hvormed de angreb Konvojerne, var kun lidet effektive, men efterhaanden, som Betydningen af Konvojerne gik op for dem, øgede de deres Angrebsmidler betydeligt.

Fra engelsk Side havde Home Fleet hele Ansvar for Konvojernes Gennemførelse. Paa Grund af de Erfaringer, man fra engelsk Side gjorde i Juli og September 1942 i Forbindelse med Tyskernes da stærkt øgede Styrker i norske Farvande, der omfattede Overfladeenheder som »Tirpitz«, »Hipper«, »Scheer« og »Lützow«, samt talrige U-baade sjældent mindre end 20, foruden stærke Luftstyrker paa mellem 120—150 Luftfartøjer, blev det besluttet kun at afsende Konvojer i Vinterhalvaaret tiltrods for de overvejende ugunstige Vejrforhold og det vedvarende Mørke under Sejladsen i Is.

Konvojernes Størrelse var som Regel mellem 20—30 Handelsskibe, men de Faktorer, der havde størst Indflydelse paa Størrelsen, var som Regel de Styrker, man havde til Raadighed til Dækning. Naar der saaledes foregik større Operationer andet Steds i Verden, influerede dette paa Konvojernes Størrelse, fordi der af denne Aarsag kun kunde afses færre Skibe til Dækningen. Dette gjorde sig saaledes tydeligt gældende i

1942—43 paa Grund af de samtidige store Operationer i Nord-Afrika.

De Flaadestyrker, der anvendtes til Dækning i Begyndelsen, bestod kun af Trawlere, Hvalfangerskibe og Minestrygere, af og til forøget med en eller to Destroyere. Efterhaanden, som det blev nødvendigt, forøgedes denne Beskyttelse, indtil den tilsidst omfattede Slagskibe, Krydsere, Hangarskibe, Torpedobaade, Fregatter, Korvetter, Minestrygere, Redningsskibe m. m.

Allerede tidligt gjorde de tyske Luftangreb sig gældende, og for at imødegaa disse medførte Konvojerne i Begyndelsen udover særlige AA-Krydsere ogsaa de saakaldte C. A. M. Skibe (Catapult Aircraft Merchant). Disse Skibe, der var i Stand til at bringe et Luftfartøj i Luften ved Hjælp af Katapultstart, var Forløbere for de senere kendte M. A. C. (Merchant Aircraft Carriers) Skibe.

De ovenfornævnte Katapultskibe kunde kun anvende Luftfartøjerne, der var enkeltædede Jagerluftfartøjer med Hjulunderstel, een Gang, da de ikke var i Stand til at lande paa Vand. Enten søgte Flyveren, naar hans Mission var endt, at »lande« i Nærheden af et Skib, saa godt det lod sig gøre og saa haabe paa at blive bjerget, inden det var for sent, eller ogsaa sprang han ud med Faldskærm med de samme Forhaabninger. Tabsprocenten af Flyvere til denne frivillige Opgave var ca. 50.

Paa Grund af Faren for Luftangreb holdt de større Skibe sig normalt mindst 350 Sømil fra den norske Kyst, fordi der ikke kunde tages nogen Chancer paa dette Tidspunkt af Krigen. Det Omraade, hvor Slagskibe dækkede Konvojerne, laa derfor som Regel langt Vest og Syd for Bjørne-Øen.

U-Baadstruslen mod de større Skibe gjorde Destroyer Dækning nødvendig, og da Destroyernes Ak-

tionsradius var begrænset, undtagen naar det drejede sig om Nødstilfælde, reduceredes de større Skibes Aktionsradius tilsvarende.

Foranlediget af de stærke tyske Overfladestyrker, der var baseret i norske Fjorde, var det ikke muligt at basere nogle af de større, engelske Skibe f. Eks. paa Kola Halvøen, fordi de normalt maatte være paa Vagt baade overfor Trusler mod de russiske Konvojer og Atlanterhavskonvojerne. .

Den engelske Base maatte derfor nødvendigvis være paa Orkney-Øerne eller temporært paa Island.

Som Regel gik en eller to Krydsere med Konvojen ofte helt igennem til Murmansk, hvor de fyldte Olie for derefter at give tilsvarende Dækning for en Konvoj tilbage. Med Hensyn til U-Baadsbeskyttelse for Krydserne klarede de sig med deres egen Fart. Saafremt de ikke kunde gaa med til Rusland, fordi Lufttruslen var for stærk, returnerede de undertiden til Island, hvor de fyldte Olie i Tide til at være tilbage til at møde den Konvoj, der gik fra Murmansk til England, førend den passerede 25° Øst.

Baade engelske og russiske U-Baade patrouillerede udfor norske Fjorde dels af Hensyn til Angreb mod tyske Flaadeenheder og dels for Rapportering.

Coastal Command rekognoscerede og holdt Anti-U-Baads-Patrouiller fra Baser i Skotland, paa Shetlandsøerne og i Island, saalangt deres Rækkevidde tillod (ca. 70° N). Undertiden opererede Luftfartøjerne ogsaa fra russiske Baser for at give Dækning mellem $70-77^{\circ}$ N.

Det kunde være nærliggende at tro, at Eskorten til disse Konvojer bestod af de samme Fartøjer fra Gang til Gang. Det gjorde den imidlertid sjældent, idet Eskorten blev tilvejebragt af Fartøjer, der kunde frigøres fra anden Beskæftigelse i det nødvendige Tidsrum.

En Del af Eskorten gik hele Vejen med til russiske Havne. Det var som Regel nogle Destroyere, Fregatter, Korvetter, Minestrygere og undertiden Trawlere, alle veltrænede i U-Baadsjagt, men med svag AL-Armering. Udfør Island eller Færøerne stødte saa Home Fleet's Kontingent af Destroyere til. Disse var ikke saa erfarne i U-Baadsjagt, men de havde en kraftig Armering, var hurtige og havde ogsaa en stærk AL-Armering. En AA-Krydser gav den fornødne Radio- og Radardækning eller blev efterhaanden, hvad der var endnu bedre, erstattet af et, eventuelt to Hangarskibe. Disse indgik dog først regelmæssigt i Konvojerne fra 1944—1945.

Det lykkedes flere Gange Konvojerne at slippe ubemærket igennem ved at holde Radiotavshed, men ofte blev Konvojen uden egen Skyld opdaget af de tyske Luftfartøjer, der regelmæssigt foretog meteorologiske Flyvninger i Jan Mayen-Island og Spitzbergen-Bjørneø Omraadet. Igennem disse Omraader var Konvojruterne tvunget til at gaa.

For at holde Konvojen samlet og derved bedre kunde lokalisere Efternølere, give de bedste Muligheder for Signalering og for AL-Koncentration over Konvojen, gik Dækningen nærmest som en Cirkel om denne. Flaade-Destroyerne gik saaledes, at de let kunde koncentrerer sig mod truende Overfladestyrker støttet af AA-Krydserne. Resten af Eskorten var placeret saaledes, at Anti-U-Baadsdækningen stadig var intakt, hvis Home Fleet's Enheder pludselig forsvandt. Naar Hangarskibe deltog, gik de som Regel inde i Konvojerne, medmindre de opererede med deres Luftfartøjer. I saa Tilfælde løb de de nødvendige Kurser indenfor Anti-U-Baadsdækningen. Skulde de af en eller anden Grund bryde ud, fulgte de to nærmeste Destroyere med for at tjene, dels som Anti-U-Baadsdækning og dels for at

bjerge Besætninger fra de Luftfartøjer, der af en eller anden Aarsag nødlandede i Vandet i Nærheden.

Paa Grund af Mangel paa Eskorteskibe forsøgte man i 1942 at lade Handelsskibe sejle alene for at holde Forsyningerne vedlige, men ogsaa for at faa de tomme Skibe tilbage. Dette sidste Problem var ikke alene presserende paa Grund af Mængden paa Skibstonnage, men ogsaa fordi baade Personellet og Skibene led stærkt under de haarde og primitive Forhold i Nord-Rusland.

Saaledes sejlede i Oktober—December 13 Skibe fra England hvoraf kun 5 naaede frem, medens 23 sejlede til England og alle undtagen eet naaede frem.

Den U-Baadstaktik, der anvendtes, fulgte meget nær de Retningslinier, Erfaringerne fra Atlanterhavet angav. I Begyndelsen angreb Patrouiller paa 2—3 U-Baade, naar Konvojen observeredes. Senere fulgte Flok-Taktikken, hvor adskillige U-Baade ventede til flere havde Kontakt, hvorefter de alle angreb. Især efter Schnorkelens Indførelse i Slutningen af 1944 blev Taktikken den at angribe i Flok udenfor Kola Halvøen. Under hele Perioden var der et fortrinligt Samarbejde mellem de Luftfartøjer, der skyggede Konvojerne og vejledte U-Baadene.

Det vil erindres, at det var som Resultat af en effektiv Dækning af en af disse Konvojer, at »Scharnhorst« blev sænket den 26. December 1943.

Som allerede nævnt var Tabene i disse Konvojer store. Af 792 Skibe paa Vej til Murmansk gik 62 tabt. Af 739 Skibe, der forlod Rusland, gik 28 tabt. Britiske og allierede Tab af Søfolk var 829, medens Royal Navy mistede 1840 Mand. Skibstabene var 2 Krydsere, 6 Destroyere, 3 Sloops, 2 Fregatter, 3 Korvetter og 3 Minestrygere.

Mere end $3\frac{1}{2}$ Million Tons af Krigsmateriel indbefattet Brændolie og Benzin blev leveret til Rusland.

Tilfældigt udvalgt af de mange Konvojer, der sejlede, gengives her Hændelserne for Konvoj J. W. 57 som et Eksempel paa under hvilke Vilkaar, der arbejdedes.

Den 21. Februar 1944 sejlede fra Scapa Flow sammen med H. M. S. »Black Prince« (der førte V. A. (D) Home Fleet's Flag) og 8 Destroyere H. M. S. »Chaser«, der ombord havde 816 Squadron (11 Stk. Swordfisk og 11 Stk. Wildcats) for at støde til Konvoj J. W. 57 i aaben Sø. Fra dette Tidspunkt blev der fløjet Anti-U-Baads Patrouiller, samt Jagerdækning imod fjendtlige Luftfartøjer, der skyggede Konvojen. Fjendtlige Luftfartøjer opdagedes først omkring Middag den 24. Februar.

Gennemsnitsvejrforholdene for begge Passager ud og hjem var Snebyger i Halvdelen af Tiden, hvorved Sigbarheden reduceredes til 300 Yards, Sø og Dønning 63, Vind 38 Knob og $\frac{8}{10}$ Skydække i 60—70 Meters Højde.

Paa Udturen observeredes 5 U-Baade i Afstande 13—28 Sømil fra Konvojen, og paa Hjemturen observeredes yderligere 15 i Afstande fra 17—43 Sømil fra Konvojen. Swordfishenes Besætninger fløj i aabne Cockpit, og Kulden var saa haard, at mange af dem maatte løftes ud af Luftfartøjerne efter Landing paa Hangarskibet. Yderligere maatte Besætningerne løbe en usædvanlig stor Risiko for Motorstop p. Gr. a., at den voldsomme Kulde indvirkede paa Motorens Oliecirkulation, samtidig med at ufuldkomne Varme-Arrangementer i selve Hangarskibet medførte direkte Fejl baade med Hensyn til Anvendelsen af Radiotelefoeni og Telegrafi. H. M. S. »Chaser« var stationeret i Midderrækken af Konvojen med 2 Skibe foran og ingen agter, saaledes, at det med 5 Kabellængder imellem

Skibrækkerne altid havde rigeligt Plads til at operere Luftfartøjer.

Det var besluttet inden Afgang, at intet Luftfartøj normalt skulde flyve om Natten. Denne Beslutning baserede sig paa de Erfaringer, at det vilde være udelukket a. H. t. Luftfartøjsbesætningerne at flyve haardt baade Dag og Nat.

Som Landet laa, fløj man Dagpatrouiller saa tidligt det overhovedet var muligt for at forhindre Angreb fra U-Baade, der maatte have bragt sig i Angrebsposition ved første Dagslys, og det formenes, at Luftfartøjerne herved forhindrede to Anbreb.

Udover at sænke U-Baade forsøgte man ogsaa i Løbet af Dagen at tvinge U-baadene til at tabe saa megen Kontakt med Konvojen, at de ikke kunde naa at indhente den om Natten, og hermed var man ubetinget heldig.

Efter at man havde Vished for, at Konvojer var rapporteret, slækkedes Radiotavsheden, men A. S. V. (Radar: Air-Surface-Vessel) Tavshed bibeholdtes, indtil Sigbarheden kom under U-Baadenes Synsvidde.

I nogen Grad var Betingelserne gunstige for Overraskelsesangreb, og adskillige Luftfartøjer var i Stand til at hoppe fra Sky til Sky og tilsyneladende angribe uden at have været opdaget. Det var ogsaa bemærkelsesværdigt, at U-Baadenes AL-Skydning i Almindelighed var lidet virkningsfuld og lejlighedsvis helt udeblev, sandsynligvis p. Gr. a. den strenge Kulde med følgende Overisning af Kanonerne.

Følgende Oversigt viser Resultatet af de to Passager:

	Observationer	Angreb	Resultat
For udgaaende	5	3	1 U-Baad beskadiget
For hjemgaaende	15	11	3 U-Baade sænket, 4 beskadiget.

I 6 Tilfælde observeredes U-Baaden at dykke, førend Swordfishene kunde komme i Angreb, men Resultatet maa siges at være meget gunstigt i Forhold til de 94 Raketter, der blev anvendt. Wildcat'enes Forsøg paa at tage sig af fjendtlige Skyggeluftfartøjer anses for at være lykkedes saa godt, som man kunde forvente i Betragtning af de elendige Vejrforhold, og det vides med Sikkerhed, at 3 fjendtlige Rekognosceringsluftfartøjer blev beskadiget.

Yderligere demonstrerede Wildcat'ene deres Evne til at lande og starte under virkelig ugunstige Vejrforhold. Man havde betydelige Vanskeligheder med at operere baade Jagere og T. B. R. (Torpedo-Bomber-Rekognosering) Luftfartøjer under saa intensive U-Baadsoperationer, og det blev herefter anbefalet, at yderligere et Hangarskib var nødvendigt for paa en Maade at kunne tage sig af de fjendtlige Luftfartøjer. Den udgaaende Konvoj havde ingen Tab, men paa Tilbageturen mistedes eet af Konvojens 32 Skibe.

Bog anmeldelser.

Rickard Lindström: Försvarets högsta ledning.

Forsners Förlag (Militärbibliotek N:o 2), Stockholm 1947. 101 Sider.

I Militært Tidsskrift Nr. 3 af 1. Marts 1947 fremsætter Kaptajn M. N. M. P. Amtrup nogle Betragtninger i Anledning af Forsvarets fremtidige Ordning. Under Omtalen af Forsvarets øverste Ledelse fastslaaer Kaptajnen, at et Lands Forsvar nu om Dage er et meget kompliceret Foretagende, hvoraf det rent militære kun er en Del, idet det ogsaa omfatter Civilbefolkningens Luftbeskyttelse, Krigsindustri, Kommunikationer m. v. Derfor er det absolut nødvendigt, at der findes et Centralorgan, som kan faa alle disse Kræfter til at spille sammen.

Kaptajnen formoder derfor, at en eller anden Form for Forsvarets Enhedskommando maa blive et af Resultaterne af Forsvarskommissionens Overvejelser, idet han derefter peger paa to Systemer mellem hvilke man kan vælge. Det ene er »The joint Chiefs of staff« Systemet, som anvendtes af de sejrende vestlige Demokratier, det andet er Systemet med een Mand som Chef for det samlede Forsvar. Det synes som om Kaptajnen er stemt for sidstnævnte System, saaledes som det er udformet i Sverige. Det hedder nemlig i Artiklen: »Der kan næppe være Tvivl om, at den svenske Ordning med een Mand om Ansvar er den, der falder bedst i Traad med militære Forhold iøvrigt.«

Det vilde kun være naturligt, hvis man foranlediget af den ovenfor citerede Bemærkning stillede sig Spørgsmaalet: »Hvorledes er nu den omtalte svenske Enhedskommandos Organisation i Detailler, hvordan virker den, og hvorfor bør den foretrækkes fremfor det andet nævnte Alternativ?«.

Et vægtigt Bidrag til Besvarelse heraf giver den svenske Rigsdagsmand, Redaktør Rickard Lindström, i sin Bog »Försvarets högsta ledning«.

Forfatteren indleder med at give en kort og klar Skildring af Forsvaret som Samfundsfunktion, hvorved han særlig peger paa den intime Forbindelse, som findes mellem Udenrigspolitik og Forsvar, paa Forsvarets Betydning for Befolkningen, idet en meget stor Del af Ungdommen forretter militær Tjeneste i en vis Tid, samt paa den store Rolle Forsvaret spiller i Samfundets økonomiske Liv. Han dokumenterer herved, at Forsvaret er en uhyre vigtig Samfundsfunktion, som kræver en effektiv Ledelse, hvorfor det er af største Betydning, at dette Spørgsmaal løses paa en fornuftig Maade.

Derefter følger en Redegørelse for Organisationen af den øverste Krigsledelse i U. S. A., Storbritannien, Tyskland, Finland, Nederlandene og Norge. Forfatteren beskæftiger sig her indgaaende med Ordningen i U. S. A. og især med det i 1945 af War Department udformede og af Hæren og dets Flyvevaaben støttede Forslag om Sammenslagning af War og Navy Department til et Forsvarsdepartment samt Forsvarets Deling i tre Forsvarsgrene under en fælles Øverstbefalende. Herunder gengives en Række yderst interessante Udtalelser imod Forslaget afgivet af saavel civile som militære ledende Personligheder. Eksempelvis skal to af disse refereres:

»Den 10. Oktober 1945 ytrede General Marshall, at den Magtkoncentration, som vilde opstaa med Sammenslagningen af War og Navy Department med Sikkerhed vilde resultere i Brister m. H. t. den Balance mellem Forsvarsgrenene, som Erfaringen havde vist var nødvendig for en fremgangsrig Krigsførelse. Sørkelige Erfaringer havde vist, at den totale Krig nødvendiggør en maximal Brug af alle Forsvarsgrene. Det vilde være uundgaaeligt, — saafremt alle Forsvarsgrenene var kombinerede under en civil og en militær Kommanderende —, at en af dem skaffede sig en dominerende Stilling over de andre, som vilde være skadelig for disse og for hele Nationens Sikkerhed.

New York Times kendte militære Medarbejder Mr. Hanson W. Baldwin skrev bl. a. flg.: Marinen frygter f. Eks., at et fælles Departement skulde domineres af Hæren med deraf følgende Skade for Marinen. Dette vilde ikke blot være en selvsk Reaktion. Det har altid i Historien været et Faktum, at Sømagter, hvis maritime Operationer har været domineret af »land-minded« Strategi, stadigt har mødt Nederlag (Kartago, Frankrig, Tyskland, Japan). Operativ Enhed i Kommando sikres givetvis ikke ved at sammenslaa Departementerne i Washington.«

I næste Afsnit gaar Forfatteren over til indgaaende at skildre den højeste svenske Forsvarsledelses Organisation og Virkemaade, som han stærkt kritiserer, idet han bl. a. finder den for ensidig. Den Omstændighed, at Hærens operative Ledelse udøves direkte gennem Forsvarsstaben i Stedet for gennem Arméledningen i Lighed med Forholdene i Marinen og Flygvapnet, har medført, at Forsvarsstaben er blevet en stor Institution med mange Detailopgaver og med stærk Slagside til Hæren, hvilket let influerer paa

Behandlingen af de forskellige Fællesopgaver o. l., der paahviler den. Det anføres saaledes, at der i Forsvarsstaben i H. t. Rullen for 1946 tjenstgør 109 Officerer fra Hæren, 23 fra Marinen og 6 fra Flyvevaabnet.

Forfatteren underbygger sin Kritik med Referater af forskellige højerestaaende Officerers Udtalelser og konkluderer i et Forslag til en Nyordning, der forudsætter en lille, planlæggende Forsvarsstab med nogenlunde ligelig Repræsentation for de tre Forsvarsgrene, og saaledes at disses Chefer og Chefen for Forsvarsstaben sorterer direkte under Forsvarsministeren. Videre slaar Forfatteren, der ved Udarbejdelsen af sit Forslag har taget Impulser fra den norske Ordning, til Lyd for Oprettelsen af et Forsvarsraad, der skal ledes af Forsvarsministeren, og hvori de tre Forsvarsgrenschefer samt Chefen for Forsvarsstaben indgaar. Der findes saaledes ikke anden Øverstkommanderende end Forsvarsministeren, hvilket Forfatteren anser for ganske naturligt, da denne har det konstitutionelle Ansvar for Anvendelsen af de militære Forsvarskræfter.

Dernæst behandles den svenske militære Forvaltning, og der gøres Rede for de Ændringer, det fremsatte Forslag vil medføre herpaa.

Nogle afsluttende Bemærkninger konkluderer i, at der maa tilstræbes Smidighed og Alsidighed, og at man maa undgaa Skævhed og Ensidighed i »Forsvarets högsta ledning«.

Iøvrigt kan oplyses, at Bogens klare Problembehandling suppleres af en Række Organisationsskitser.

Som bekendt hører det til en af Forsvarskommissionens Opgaver at fremsætte et Forslag til Ordning af Forsvarets øverste Ledelse, og der kan næppe være Tvivl om, at Kommissionen under Indtryk af de seneste Begivenheder i Verden arbejder med forøget

Hastighed paa Løsning af sine Opgaver. Naar Resultatet foreligger vil ikke mindst nævnte Forslag blive mødt med Interesse. Men for ret at kunne bedømme dette, maa man forinden have studeret Problemets forskellige Sider. Den ovenfor anmeldte Bog kan med Udbytte anvendes ved et saadant Studium.

S. Thostrup.

Aarbog 1947.

Udgivet af Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg
og
Selskabet »Handels- og Søfartsmuseets Venner«.

Det er en stor Glæde at tage denne smukke Bog i Hænde, og man glædes over, at Søfartsmuseet ogsaa ad denne Vej søger at vække Interesse ikke blot for de efterhaanden store og instruktive Samlinger, men ogsaa for den Søfart uden hvilken Danmark — det tror jeg, man tør sige — ikke kan eksistere.

Blandt de mange værdifulde Bidrag skal især fremhæves en Artikel af Museumsinspektør B. v. Munthe af Morgenstjerne: Træk af Krydstoldvæsenets Historie.

Da denne fine Tjeneste en Overgang havde den Tilknytning til Marinen, at Fartøjerne førtes af Søofficerer, har vi i Marinen en naturlig Interesse i at vide noget derom, og Museumsinspektørens Artikel giver, saavidt det kan ses, udtømmende Besked saavel om Tjenesten som om Fartøjerne, blandt hvilke man især bemærker det meget velsejlende Krydstoldfartøj »Argus«.

Blandt de øvrige meget læseværdige Artikler skal bemærkes een af Direktør Knud Oldendow om de

grønlandske Fiskerier samt en Artikel af Kaptajn E. Juul-Hansen om Lastelinien's historiske Udvikling.

I Slægt med de Arbejder, som tidligere er fremkommet fra Hr. Louis E. Grandjeans Haand, findes ogsaa en lille meget læseværdig Artikel om Søens Stednavne, som især behandler Problemet: Navne paa Fiskegrunde o. l. Navne som paa Grund af Fiskeriets Modernisering nu er ved at gaa af Minde.

A. Legind.

Prisspørgsmaal for 1948.

1. Giv paa Baggrund af Udviklingen en Vurdering af Danmarks søstrategiske Stilling.
2. Hvilke Skibstyper bør indgaa i en fremtidig dansk Flaade?
3. Paa hvilke Punkter og hvorledes bør et Samarbejde mellem Forsvaret og Videnskaben organiseres?
4. Hvorledes kan Søværnet sikre sig den bedste Udvalgelse af Befalingsmandspersonel og den bedste Fordeling af det værnepligtige Mandskab?
5. Hvilken Indflydelse skønnes den under og efter sidste Krig stedfundne krigstekniske Udvikling at faa paa dansk Torpedobaads- og Undervandsbaads-taktik?
6. Hvorledes bør Samarbejdet mellem Kystflaaden, Kystdefensionen og Marinedistrikterne organiseres for at opnaa størst mulig Effektivitet?
7. Hvilken Betydning kan Minevaabnet forventes at faa i et fremtidigt dansk Søforsvar?
8. Fremsæt en Redegørelse for den relative Vægt, der maa tillægges Søkrigsvaaben og Luftkrigsvaaben i et dansk Søforsvar.
9. En Studie efter frit Valg over et Emne, der kan have Betydning eller Interesse for Søværnet.

København, Januar 1948.

H. L. Prause,
Formand.

Meddelelser fra Udlandet.

Ved Orlogskaptajn P. Zigler og Søløjtnant I. H. M. Petersen.

U. S. A.

Forsvarsministeren (Secretary of Defense). (Sluttet).

Forsvarsministeren leder »the National Military Establishment«, hvis vigtigste Dele bestaar af Hæren, Søværnet og Flyvevaabenet. Hver af de militære Forsvarsgrene administreres selvstændigt af sin egen Minister. Forsvarsministeren er Medlem af Kabinettet.

Under Forsvarsministeren henlægges endvidere »the Joint Chiefs of Staff«, »the War Council«, »the Munition Board« og »Research and Development Board«.

Medlemmerne af »the Joint Chiefs of Staff« er: »Chief of Staff, Army«, »Chief of Naval Operations«, »Chief of Staff, Air Force« samt Præsidentens Chief of Staff.

Under »Joint Chiefs of Staff« hører en »Joint Staff« ledet af en Direktør i Spidsen for et Antal Officerer, hvis Antal ikke overstiger 100.

Alle udrustede Fælleskommandoer henlægges under »Joint Staff«.

»War Council« ledes af Forsvarsministeren, der træffer Afgørelserne. De andre Medlemmer af Raadet bestaar af Ministrene for Hær, Flaade og Luftvaaben samt de tilsvarende militære Chefer.

Forsvarsministeren bliver raadet i alle Sager vedrørende »policy« af dette Raad.

Hensigten med »the Munition Board« er at overtage Forretningerne, der tidligere udførtes af »Army and Navy Munition Board« samt koordinere militære industrielle Forsyninger og Planlægninger. Raadet bestaar af en Formand samt en »Under or Assistent Secretary« fra hver af de 3 Forsvarsgrene.

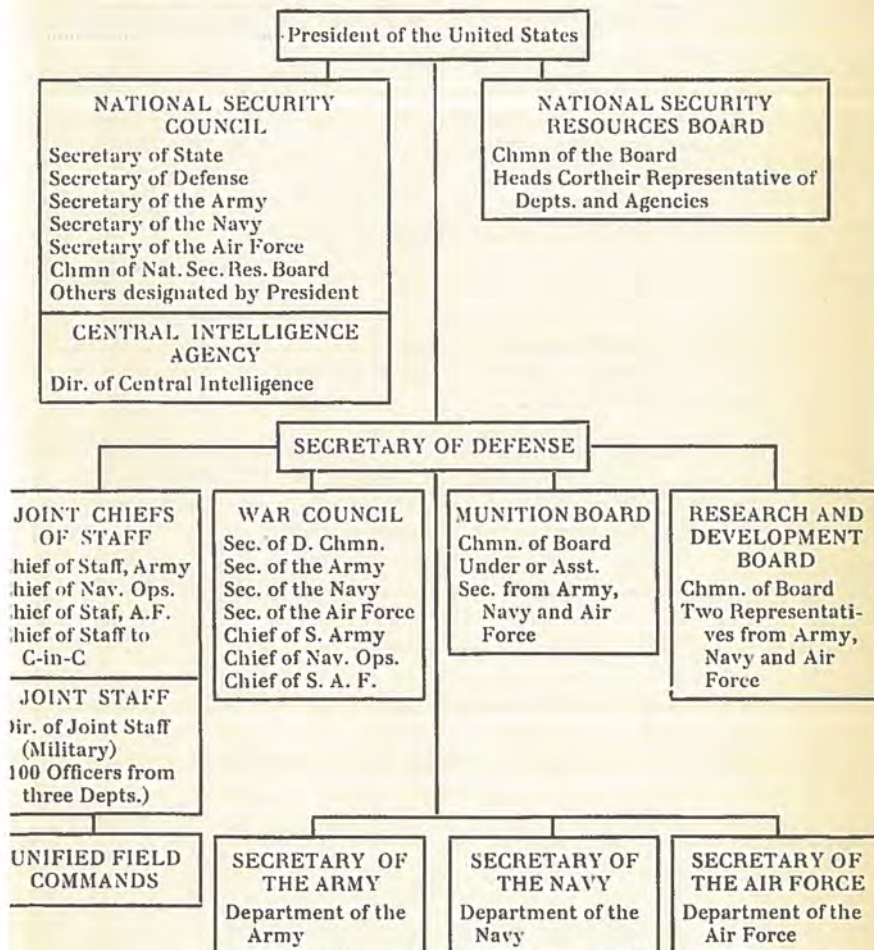
Som Navnet antyder, er »Research and Development Board« overdraget Ledelsen af det militære Program, hvad angaar videnskabelige Undersøgelser og Forsøg. Raadet bestaar af en Formand samt 2 Repræsentanter fra hver af de 3 Forsvarsgrene.

Administrative Problemer.

Medens naturligvis Oprettelsen af det selvstændige Flyvevaaben skaber det største administrative Problem, saa vil ogsaa Organise-

ringen og Tilpasningen af de nye Departementer og Kontorer stille store Krav. Fagfolk anslaaer, at det kæmpemæssige Arbejde at frigøre Flyvevaabenet fra Krigsministeriet, hvor det før har hørt hjemme, samt Organiseringen af de 3 Forsvarsgrene under een Ledelse vil tage det meste af to Aar.

Den skematiske Oversigt illustrerer klart Organisationens.



ORGANIZATION FOR NATIONAL DEFENSE

Undervands Lyd-System.

Flaaden har i Monterey i Californien bygget den første af de saakaldte »Sofar« Modtager Stationer af 4 planlagte. Hensigten med dette langtrækkende Undervands Lyd-System er at lokalisere nedlandede og skibbrudne til Søs. Stationen skal opfange Lydbølger fra Bomber, der kastes i Vandet fra de nødstedte overlevende. Bomberne skal bringes til Detonation i Dybder mellem 600-2000 m under Havets Overflade. Lydbølgerne opfanges af Modtagerstationer saa langt væk som ca. 5000 km.

(M. R., Novbr. 47) Z.

Trods Atombomben fortsætter U. S. A. Udviklingen af almindelige Sprængbomber, og man har konstrueret en 42000 pounds Bombe. Den vil om kort Tid som Forsøg blive kastet i den kaliforniske Orken fra en Superfæstning.

(Flight, 27. Novbr. 1947) H. M. P.

Fire Før-Krigs-Krydsere er afset til syd-amerikanske Stater nemlig: »St. Louis« til Peru, »Boise« til Chile og »Nashville« og »Phoenix« til Brasilien.

I en Artikel i »U. S. Coast Artillery Journal«, Sept.-Okt. 1947, oplyses, at War Department er stemt for at slaa Kyst-Artilleriet og Felt-Artilleriet sammen i et Vaaben. Den nødvendige Lovgivning vil ske saa hurtigt, det er praktisk muligt.

R. U. S. I., Novbr. 47) Z.

Nogle Bemærkninger til Orlogskaptajn Holcks
»Nye Bidrag og Betragtninger vedr. Kampen i Køge
Bugt 4. Oktober 1710«.

Af Kontreadmiral E. Briand de Crèvecoeur.

I en længere Artikel i Tidsskriftets Januarhefte har Orlogskaptajn Holck under eet imødegaaet de Synspunkter og Betragtninger, som fra forskellig Side i Tidens Løb har fundet Udtryk i Anledning af hans Artikel om Kampen i Køge Bugt i Tidsskriftets Oktoberhefte 1935, og som ikke har været i Overensstemmelse med det af ham fremførte.

Orlogskaptajnens »Nye Bidrag og Betragtninger« skyldes Fremkomsten af min Bog om »Iver Huitfeldt«, hvori Kampen i Køge Bugt er gjort til Genstand for en indgaaende Undersøgelse, hvis Resultater, særligt m. H. t. visse taktiske Forhold under Slaget, paa nogle Punkter ogsaa afviger fra dem, Orlogskaptajnen har fremsat i sin før omtalte Artikel fra 1935, selv om vi, som Orlogskaptajnen siger, har benyttet de samme Kilder og er enige paa mange Punkter.

Min Beskrivelse af Kampen er, ligesom Orlogskaptajnen siger om sin Afhandling, baseret paa officielle samtidige Dokumenter saasom Admiralernes Rapporter og Skibsjournalerne m. m. samt tillige suppleret med Øjenvidneskildringer og andre troværdige Samtidsbetragtninger; og til yderligere Dokumentation har jeg ikke alene indskrænket mig til at henvise til disse Kilder, men har i min Bog anført talrig Citater her-

fra, saaledes at Læserne derved har haft Mulighed for selv at danne sig en personlig Mening om, hvorledes det hele er gaaet til. Jeg vil ikke benægte, at de Slutninger man herved maatte være kommet til, og som ikke er i Overensstemmelse med mine, kan være ligesaa rigtige som disse; thi paa Grund af de mangelfulde Opgivelser, selv i de officielle Dokumenter, der ofte strider direkte mod hverandre, maa meget bygge paa Hypotheser. De forskellige Resultater, man derved kommer til, skyldes derfor den forskellige Vægt, man tillægger Kildernes Opgivelser og andre Faktors Indflydelse, saasom Vejrligets, Vindens, Strømmens m. m.

Orlogskaptajn Holck har imidlertid nu fremdraget nyt Bevismateriale, idet han bruger de i min Bog som Illustration benyttede Pennetegninger fra Frederik V's Atlasbind, hvis Eksistens han beklager ikke at have haft Kendskab til forinden, samt en Skitse til Aktionens første Face (Privateje), som er gengivet i hans Artikel, og som jeg ikke har haft Kendskab til, til at bevise sine Synspunkter.

Lad os nu se lidt nærmere paa disse Tegninger, der danner Grundlaget for Orlogskaptajnens Bevisførelse. De er, som han selv anfører, usignerede; men Orlogskaptajnen tillægger deres Udførelse den senere saa bekendte Kommandør og Skibskonstruktør Benstrup, der deltog i Kampen som Kadet om Bord paa Orlogsskibet »Fyen«, og som senere under det Dannenskioldske Regimente fik en saa krank, og saavidt man kan skønne, ufortjent og uretfærdig Skæbne.

At Benstrup har udført disse Tegninger, vil jeg ikke bestride, dertil mangler jeg den fornødne Kompetance til at kunne stille mine Meninger op mod Orlogskaptajnens store og almindelig anerkendte Autoritet paa dette Omraade; men skyldes Tegningerne Benstrups Pen, da er det en god Præstation af en 18-aarig Kadel.

Tegningerne, eller rettere sagt den 3-delte Tegning, findes som nævnt i Frederik V's Atlasbind Tom. XXXVII, nærmere betegnet: »*Atlas Dania, Seelandia 3^{ter} Band*«. Det samlede Værk er en Gave til »*Sr. Erb. Printzlichen Hoheit, Dem durchlauchtigsten Erb. Printzen, Printz Friederich, Erben zu Dennemarck-Norwegen etc. etc.*«, den senere Kong Frederik V. Det er tilegnet denne Anno M.D.c.c.XXIII (1723), altsaa samme Aar Prinsen blev født.

Bindet »*Atlas Dania, Seelandia 3^{ter} Band*« giver i sine Kort og Billeder en Fremstilling af de karakteristiske Seværdigheder paa Sjælland og indeholder forskellige Landkort over Øens Egne, Prospekter over dens Byer samt Billeder af Begivenheder, der har været knyttet hertil under kongelige Besøg m. m. Efter Prospektet over Køge By findes det Blad der benævnes: »*Kiøge Bugt ved Sælland*«, med den omtalte Pennetegning af Kampen med Svenskerne.

Naar Køge Bugt, hvor Niels Juel kun ca. 35 Aar tidligere havde slaaet Svenskerne i det navnkundige Slag, og hvor den danske Flaade stadig havde sin Forpoststilling i Kampen mod Svenskerne om Herredømmet i Østersøen, saaledes skulde foreviges i den kongelige Billedbog, var det en naturlig og smuk Tanke at karakterisere dette Farvand, som i sig selv ikke frembyder noget særligt mærkbart, der egner sig til en billedlig Gengivelse, ved en Illustration af den danske Flaade paa dens faste Ankerplads. Endelig gives paa Atlasbladets anden og tredie Tegning allegoriske Fremstillinger, henholdsvis af en Episode af den sidst stedfundne Kamp i Køge Bugt, der ved »*Dannebrog*«s heltemodige Kamp og dramatiske Endeligt stadig stod i frisk Minde, og af Flaadens vilde Jagt efter den flygtende svenske Flaade.

Jeg har nu paa det Kgl. Bibliothek, hvor Originalen

til den 3-delte Pennetegning findes, gennemgaaet de enkelte Faser hver for sig for nærmere at undersøge, om de kan betegnes som troværdige og nøjagtige Fremstillinger af Begivenhederne fra den 4.—7. Oktober 1710 og saaledes ligestilles med eller supplere de officielle historiske Data som Bevisførelse for, hvorledes det hele er gaaet til.

Selv om jeg paa enkelte Punkter kan indrømme, at Pennetegningerne sandsynligvis er i Overensstemmelse med de virkelige Forhold, kan jeg dog i al Almindelighed, under Hensyn til de af mig i det efterfølgende anførte Unøjagtigheder og Uoverensstemmelser mellem Tegningerne og de officielle Opgivelser, ikke anse dem for egnede som overbevisende og fyldestgørende Bevismateriale, uanset deres smukke Udførelse og Tegnerens hele kunstneriske Opfattelse af de forskellige Situationer. De danner imidlertid et smukt Blad i det enestaaende og pragtfulde kongelige Atlas, hvis danske Del for den lille Arveprins, til hvem det er skænket, maa have været en interessant Billedbog over del Rige, han senere skulde overtage i Arv efter sin Bedstefader og Fader. Derfor tog jeg ogsaa det smukke og interessante Billede fra Køge Bugt med som Illustration i min Bog om Iver Huitfeldt; thi til Trods for dets Unøjagtigheder og forskellige Uoverensstemmelser med de historiske Data, giver det, rent kunstnerisk set, en smuk og populær Fremstilling af Affæren, saaledes som denne, ogsaa udfra et nationalt Synspunkt, gerne skulde tage sig ud for de Danske. (Jævnfør saavel danske som udenlandske Gengivelser i Slik, Tegning og Maleri af deres respektive Flaaders Søkampe).

Jeg skal i det efterfølgende behandle de Hovedpunkter, hvori Orlogskaptajn Holck mener at være i

Uoverensstemmelse med det af mig i min Bog om Iver Huitfeldt anførte, hvilket kan sammenfattes i følgende:

- 1) Den danske Flaades Ankringsorden forinden Kampen.
- 2) Den danske Flaades Bevægelser under Indledningen til denne.
- 3) Den danske Flaades Optræden under Affæren.
- 4) Kamppladsens Beliggenhed i Farvandet, og derunder de 2 svenske Admiralskibes Strandingssted.
- 5) Dannebrog's sidste Ankring.
- 6) Forskellige Spørgsmaal.

ad Punkt 1: Med Hensyn til Ankerpladsen for de 6 Skibe, hvorfra der forefindes opbevarede Skibsjournaler, er der Overensstemmelse mellem Orlogskaptajn Holck og mig. Uoverensstemmelserne mellem os kommer imidlertid frem, hvor det drejer sig om Pladserne for de Skibe, hvorom ingen Oplysninger foreligger, og blandt disse Orlogsskibet »Dannebrog«, idet Orlogskaptajnen her hævder, at Avantgarden med »Dannebrog« laa sydligst, medens jeg hævder det modsatte. Orlogskaptajn Holck underbygger sin Paastand hovedsagelig ved at henvise til den første Pennetegning, der viser den danske Flaade paa sin Ankerplads ved Stevns. Flaaden ligger pænt og ordentlig fordelt, hver Eskadre for sig med Avantgarden sydligst nærmest Stevns, Corps de Battaille i Midten og Arrieregarden nordligst. Skibene ligger ikke paa en snorlige Linie; men hele Situationen passer i det store og hele med det Billede, Orlogskaptajn Holck havde dannet sig, forinden han kendte Tegningerne.

»Beskiermeren« og »Oldenborg«, der begge tilhørte Avantgarden, vises paa Tegningen, i Overensstemmelse

med disse Skibes Journaler, henholdsvis nordligst og i den sydlige Del af den danske Ankringslinie. Naar jeg i Modsætning til Orlogskaptajn Holck har ment, at den største Del af Avantgarden har ligget nordligst, altsaa sammen med »Beskiermeren«, da er det, fordi man i alle Tilfælde paa Grundlag af dette Skibs Journal, støttet af talrige andre Opgivelser, med Sikkerhed ved, at det var i Gruppe med »Dannebrog« under Kampen og derfor naturligt har fulgtes med dette Skib direkte fra Ankerpladsen; hvorimod man kun har »Oldenborg«s ret vage Udtalelse om, at dette Skib ogsaa havde været i Nærheden under Kampen. Paa den anden Penne-tegning er »Oldenborg« derimod vist som Nr. 7, altsaa sidst i Avantgarden. »Oldenborg«, der laa til Luvart paa Ankerpladsen, vil iøvrigt ogsaa have haft lettere ved at naa den øvrige Del af Avantgarden med denne placeret nordligst, end »Beskiermeren«, der laa i Læ, vilde have haft det, om den øvrige Del af Avantgarden havde ligget sydligst. Som Grund for at Avantgarden laa nordligst paa Ankerpladsen, har jeg yderligere i min Bog anført Sandsynligheden for, at den er kommet først ind i Bugten, da Flaaden den 2. om Eftermiddagen skiftede Ankerplads.

Af Uoverensstemmelser paa den første Penne-tegning med de virkelige Forhold, saaledes som disse forelaa den 4. Oktober om Morgenen, da den danske Flaade, liggende paa sin Ankerplads, saa den opdukkende svenske Flaade i Horisonten, skal nævnes:

1) Skibene ses at ligge indenfor Stevns, saaledes som Giødesen og øvrige Historikere før Orlogskaptajn Holck fejlagtigt har vist det, og ikke udenfor, saaledes som det virkelig efter de dokumenterede Ankerpladser af de 6 navngivne Skibe har været Tilfældet. Man ser

saaledes tydeligt paa Tegningen et Hjørne af Halvøen Stevns rage frem udenfor Flaadens sydlige Fløj.

2) Paa Tegningen ser man kun fremstillet Orlogslaadens 27 Orlogsskibe, liggende smukt rangeret hver Eskadre for sig; og man faar ikke det Billede af Situationen, som denne paa Grundlag af Journaler og øvrige Beretninger har tegnet sig for En. For det første mangler de 3 ved Flaaden tilbageværende Fregatter paa Tegningen, ligeledes Proviantskibene, hvorfra Krigsskibene, i H. t. hvad der berettes, var i Færd med at supplere deres Beholdninger, og som derfor har ligget ind imellem Orlogsskibene, for at Baadtransporterne har kunnet blive de bekvemtest mulige.

Fregatten »Lossen« opgiver saaledes i sin Journal, at den den 3. Oktober lettede og sejlede længere ind i Bugten for at *proviantere fra et af Transportskibene, hvor den ankrede.*

Dernæst siges i »Anmerkningerne« til den »svenske Relation«, som tillægges Admiral Raben, følgende:

»*Auff die Zahl der Kauffardey Schiffe habe eben so genau nicht reflectiret, weilien selbige hier und da in der Flotte allerhand Provisionen, Bier und Erfrischungen zubrachten, und wohl seyn kan, dass damahlen deren mehr oder weniger zugegen gewesen — — —*«, og senere udtales:

»— — — *und da Ihr Hohe Excell: der Herr General-Admiral Gùldenlöv, es vor rathsam erachtet, zugleich mit der gantzen Flotte zu seeglen, geschahe solches auch nach gethanem Signal, ob schon die Flotte nicht en Ordre de Bataille geanckert, sondern einjeder sich vorhin so postiret hatte, wie er am fùglichsten seine Provisions einnehmen kònte*«.

Denne sidste Udtalelse, hvis Rigtighed man vist næppe kan betvivle, staar i Modstrid med det Billede

af hele Ankringsordenen, Pennetegningen udviser. Desuden afgiver de øvrige ovenanførte Uddrag af Journaler og Beretninger Beviser for, at Proviantskibene har ligget ind imellem Krigsskibene, der ikke som Orlogskaptajn Holck mener »*laa opankret med Henblik paa at kunne lette og staa til Søs for at møde Fjenden i den rette Orden*«, men tværtimod var kommet ind paa sin fremskudte Basisankerplads fra et 14 Dages stormfuldt Kryds i Østersøen med stærkt havarerede Rejsninger, udgaaede Proviantbeholdninger og med mange Syge om Bord, for at reparere Skaderne, proviantere, udveksle Syge og udhvile Besætningerne.

Hvis man, som Orlogskaptajn Holck skriver, havde ladet Flaaden ankre op med Henblik paa at kunne lette og staa til Søs for at møde Fjenden i den rette Orden, vilde man da ikke netop have ladet Avantgarden ankre nordligst, thi med Avantgarden nordligst vilde Flaaden, uanset Vindretningen, have bedre Tid til at komme i Kampformation, foruden at den samtidig kom nærmere ved sin Basis, som den næppe vilde lade sig afskære fra.

Flaaden, der ingen Fregatter eller andre Forpostskibe havde ude for at sikre den mod Overrumpling, ventede i alle Tilfælde ikke Fjendens Komme, men blev ganske overrasket og overrumplet, da han viste sig, ja endog i den Grad, at man om Bord i det danske Admiralskib, hvor samtlige Admiraler og Kommandører var samlet til Møde i Krigsraadet, først troede, at det var egne Transportskibe kommende fra Danzig, og ikke Fjenden.

»*Neldebladet*«s Journal siger: »*vi blev skammeligent overrumplet*«, og »*Christianus V's*«, at Svensken »*kom ansettendis, ligesom hand ville os levendis opsluge*«, hvilke Journaluddrag med andre Ord tyder paa, at den danske Flaade blev overrumplet midt i sine Basisarbejder.

Iøvrigt synes der at være en vis Uoverenstemmelse mellem Orlogskaptajn Holcks Udtalelser paa Side 22, hvor han skriver: »I alle Journaler, hvor »Dannebrog«s Position opgives, siges, at Skibet laa længst til Luvart, men da dette anføres i Forbindelse med den artilleristiske Indledning til Kampen, er det ikke ensbetydende med, at »Dannebrog« ogsaa laa opankret længst til Luvart, altsaa sydligst«, medens han paa Side 26 benytter dette, at »Dannebrog« laa længst til Luvart, til at bevise, at Skibet til Ankers laa sydligst i Flaaden.

Men iøvrigt er hele Spørgsmaalet om, hvorvidt Avantgarden laa sydligst eller nordligst af underordnet Betydning; thi da »Oldenborg« faktisk laa i den sydlige Del, kunde Størstedelen af Avantgarden, og herunder »Dannebrog«, i og for sig godt have været sammen med »Oldenborg« uden at dette havde forandret Billedet eller influeret paa det videre Forløb af Kampen. Da baade Orlogskaptajn Holcks og min Antagelse imidlertid er bygget paa Hypoteser, kan den ene lige saavel som den anden for saavidt godt være rigtig, hvis der ikke havde været andre Argumenter at fremføre. Her har Orlogskaptajn Holck imidlertid Atlas-tegningerne, hvis Nøjagtighed som Bevismateriale jeg som nævnt ikke kan godkende, medens jeg har andre vægtige Grunde for min Antagelse, som skal fremføres under Omtalen af næste Punkt.

ad. Punkt 2: Den danske Flaades Bevægelser under Indledningen til Kampen.

Orlogskaptajn Holck mener at have godtgjort, at Kapningen ikke foregik successivt og anfører som Bevis herfor:

»at det var uomgængeligt nødvendigt, at de sydligste Skibe — uanset almindelig Orlogsbrug — kom under

Sejl straks for at undgaa Overrumpling af den hastigt opsejlende Fjende».

Selvfølgelig kunde man ikke i den foreliggende Situation tage Hensyn til almindelig Orlogsbrug; men det var sandelig nødvendigt at tage Hensyn til almindelig Sømandskab. I stormende Kuling og høj Sø kunde et stort og tungt manøvrerende Sejlskib ikke indlade sig paa at kappe sit Ankertov med et eller flere Skibe liggende til Ankers umiddelbart i Læ. Hvis man vilde undgaa Kollisioner, der med Fjenden i umiddelbar Nærhed kunde faa skæbnesvangre Følger for hele Flaaden, var der intet andet at gøre end at afvente de læ Skibes Kapning, selv om man havde nok saa meget Hastværk.

Endvidere skriver Orlogskaptajn Holck:

»Kapningen har altsaa taget omkring en Times Tid, men dette ndelukker Muligheden for en successiv Kapning, fordi en gennemsnillig Tid af ca. 2 Minutter til hvert af de 27 Linieskibe maa anses for utilstrækkelig til at komme under Sejl og manøvrere bort for at give Plads for det næste Skib».

Hertil skal for det første bemærkes, at det ikke er nødvendigt for det læ Skib at manøvrere bort for at give Plads for det næste Skib. Saa saare det læ Skib efter at have kappet er begyndt at drive, kan det lav Skib kappe, uden at der er synderlig Fare for Kollision. Men dernæst maa det erindres, at Skibene ikke laa i en Linie som en opankret Eskadre; de laa mere eller mindre tilfældigt imellem hverandre; og da Vinden ikke var paa langs af den omtrentlige Linie, er Kapningen sikkert foregaaet meget uregelmæssigt; alle har søgt at komme let saa hurtigt, det af Hensyn til eventuelle i Læ liggende Skibe var muligt. Men i store Træk maa Kapningen være begyndt fra Nord.

Naar Orlogskaptajn Holck paa Side 26 skriver: »at

meget endog taler for, at Avantgarden kom ret hurtigt under Sejl«, er jeg ganske enig med ham, netop fordi jeg mener, at Avantgarden laa nordligst; men da Orlogskaptajns Antagelse imidlertid er bygget paa, at den laa sydligst, saa hører Enigheden op; thi jeg kan ikke se, at han har ført andet Bevis herfor end Penne-tegningen i Frederik V's Atlas, som jeg som sagt ikke kan acceptere som noget Bevis.

Efter min Opfattelse har Begivenhederne udviklet sig saaledes:

Flaaden laa opankret i Uorden. Skibscheferne var om Bord hos den Kommanderende, da den svenske Flaade observeredes; de har sikkert faaet mundtlige Instruktioner, før de roede tilbage til deres Skibe, og disse Instruktioner er antagelig gaaet ud paa at gøre alt klart til paa Signal fra den Kommanderende at lette eller kappe og hurtigst muligt at søge ind i Kampformation paa ONO-lig Kurs. Paa Grund af den høje Sø og de forskellige Distancer er Cheferne kommet om Bord og har kunnet give Ordre til Klargøring til Letning paa meget forskellige Tidspunkter, sidst er sikkert Cheferne for de sydligste Skibe kommet om Bord, saaledes at disse maa formodes at være blevet sidst færdig med Forberedelserne. Paa den Kommanderendes Signal om at kappe, har alle Skibene udført denne Ordre saa hurtigt, det af Hensyn til de i Læværende Skibe kunde lade sig gøre, hvorefter de har søgt at komme paa Plads i Linien. De af Avantgardens Skibe, der laa i den nordlige Del og her iblandt »Dannebrog«, er først kommet let og har forsøgt at krydse sig op til Luvart, medens de af Avantgardens Skibe, der laa andetsteds og her iblandt »Oldenborg«, er staaet Nord paa for at forene sig med Avantgarden. Centrums Skibe har i det væsentlige straks lagt sig bidevind paa ONO-lig Kurs, og Arrièregarden er faldet

af for at komme ind i Linien. Kapningen har været en Time og er i det væsentlige foregaaet fra Nord til Syd.

Naar Orlogskaptajn Holck paa Side 25 skriver:

»Flaaden holdt efter Kapningen ind i Bugten for at vinde Tid til at møde Fjenden i Kampformation, dette maa særlig have gjaldt Avantgarden — — —«.

og paa Side 41:

»Iver Huitfeldts Fortjeneste bestod i — — — den Hurtighed, hvormed han krydsede op — — —. Denne Ære deler han med Størstedelen af Avantgarden og dennes Chefer, der var ligesaa beslutsomme til at udføre Gyldenløves Ordre«.

da staar disse to Udtalelser i direkte Modstrid med hinanden.

ad. Punkt 3: Den danske Flaades Optræden under Affæren.

Paa et vigtigt Punkt hersker der en betydelig Uoverensstemmelse mellem Orlogskaptajn Holcks og min Opfattelse, nemlig angaaende den dansk-norske Flaades Optræden under Affæren.

Orlogskaptajnen skriver Side 34:

»Flaaden unddrog sig det overrumplende Angreb ved en iltom Flugt«.

medens jeg gennem hele Fremstillingen har hævdet det modsatte, saaledes som jeg har skrevet det Side 168 i min Bog:

»Den danske Flaade bestræbte sig efter saa hurtigt som muligt at krydse op imod den svenske, samtidig med at Skibene saa vidt muligt søgte at komme i Slagorden«.

Det har ingenlunde været min Hensigt at fremstille den dansk-norske Flaades Optræden mere rosværdig, end de historiske Dokumenter berettiger til og at til-

lægge den en offensiv Aand, som den ikke har været i Besiddelse af. Men jeg har under mine Bestræbelser efter at komme til Klarhed over Begivenhedernes Gang intet fundet, der tyder paa, at den dansk-norske Flaade har søgt at redde sig ved en ilsom Flugt; tværtimod fremgaar det af Dokumenterne, at det var den Iver efter at komme i Kast med Fjenden, som ikke alene Avantgarden, men hele Flaaden viste, der reddede den dansk-norske Flaade fra Undergang.

Saaledes staar der i »Elefanten«s Journal:

»Som da vores Flaade var kommet under Sejl og Signal var gjort at rangere i Ordre de Bataille NO-over, da stak den svenske og bidevind NO hen og var da omtrent 1¹/₂ Mil til Luvart for os, vi forcerede med Sejl at avancere op til Fjenden og vendte nogle Gange«.

Og samme Billede tegner sig i de øvrige Journaler og Dokumenter m. fl. Saaledes udtaler:

»Oldenborg«: »Ancker Kappet over hele flaaden og under Seil gaende imod hannem oplaverit at rage udf bogten hannem udi rette Linie at nermere lagde ded ONO over desbedre at komme udi Ordre«.

»Beskiermeren«: »det første glas kom wi udi Herrens Nafn under Seyll og laa Østen ofuer«.

»Christanus Quintus«: »et hvert Skib gjorde sit bedste, at komme under Seil for fienden udi Orden at atackere«.

»Wenden«: »Kl. 11¹/₂ gjorde General Seign for at kappe i hele Flaaden, hvorefter vi lagde det saa over Bagbord Øst over«.

I fuld Overenstemmelse hermed udtales i de danske Anmerkninger til den svenske Relation:

»Dieses (Kapningen) geschahe zwischen 12 und 1 Uhr, und wendeten wir allen Fleiss an, umb bey dem Winde, welcher uns gantz Contrair war, an den Feind zu kommen. Dieser hingegen verminderte seine Seegel«.

Og senere hedder det i Anmerkningerne:

»Nachdem nun der General-Admiral Wachtmeister sahe, dass unsere Flotte über Bagbordt seegelte, und allen Fleiss anwendete, umb der Schwedischen Flotte über den Wind zu kommen, veränderte er sein Mouvement — — —«;

og endelig udtales tilsidst:

»allein, da er sahe, dass unsere Avantgarde allen Fleiss anwendete, umb die Höhe zugewinnen — — — wandte Er auch für dem Winde umb — — —«.

Disse Udtalelser tyder saaledes ikke paa en ilsom Flugt ind i Bugten af den danske Flaade og slet ikke af den danske Avantgarde, der i alle Tilfælde straks efter Letningen er gaaet til Vinden over Bagbord ONO over. Men dette har den kun kunnet gøre ved at ligge nordligst paa Ankerpladsen. Havde den nemlig ligget sydligst var den ved denne Manøvre endt midt inde i den svenske Flaade og var blevet udsat for langskibs Beskydning fra denne. Ved fra sin nordlige Position straks at gaa Bidevind ONO over tvang den derimod Wachtmeister, der paa sin Side ellers var kommet i T-Position, eller hans Linie var blevet dubleret, til Afdrej og gaa paa parallel Kurs med de Danske.

Trosner (Tordenskiolds Matros), der som Øjenvidne var om Bord i den danske Avantgardes tredie forreste Skib »Beskiermeren«, udtaler sig ogsaa i nær Overensstemmelse med ovenstaaende:

»Der Svenschen saa, at vi loverte os op imod ham, da stak han bidevind; thi alle hans skiber laa i Linie de batalie. — — — Vi loverte os op imod hannem og orlogsskibet Dannebrog var høgeste til lovart, og den nærmeste var Hvide Svanen og Beskiermeren«.

Man kan, med de Kilder man hidtil har haft Adgang til, ikke føre et eneste Bevis for, at den danske Flaade med »Dannebrog« i Spidsen fra sin Ankerplads

ilsomt flygtede ind i Bugten, da Svenskerne nærmede sig; tværtimod gaar alle Beretninger i Journaler, Rapporter og øvrige Skildringer ud paa det modsatte. Det var Svenskerne, der maatte dreje af for den danske Avantgardes dristige og energisk gennemførte Manøvre.

Herom siger den norske Kommandør Bergersen da ogsaa i sin Artikel om Kampen i »*Norsk Tidsskrift for Sjøvesen*« 1924:

»Grunnen kan kun være den ene, at Huitfeldt med det samme han har kappet lægger NO over. Faller nu Wachtmeister av inn i bukten, får han en flåteavdeling i ryggen. Huitfeldt drar altså hele den svenske flåte med sig NO over. Det mest kritiske øjeblik for den danske flåte er dermed overstått«.

Jeg har ikke i Orlogskaptajn Holcks Indlæg fundet Bevis for hans Opfattelse; ganske vist skriver han Side 34 efter den i Riegels Bd. II anførte »Beretning« af Kommandør Troyel (Elefantens Chef) følgende:

»Da vores Flaade var kommet under Seil og Signal var givet at rangere i Ordre de Bataille NO hen, da stak den Svenske og bide Vind NO hen, og blev ankeret omtrent halvanden Mil til Luvart for os«, og Orlogskaptajnen fortsætter: »eller med andre Ord, at den dansk-norske Flaade efter Kapningen sejlede sig omtrent 6 Sømil ad Læ til fra det efterladte Anker, hvilket er det dokumentariske Bevis for, at Flaaden unddrog sig det overrumplende Angreb ved en ilsom Flugt«.

Imidlertid staar der i »*Elephanten*«s Journal (Rigsarkivet) ikke det af Riegels citerede: »og blev ankeret« omtrent halvanden Mil til luvart for os«; men »da stak den svenske Flaade og bidevind NO hen og var da omtrent 1¹/₂ Mil til Luvart fra os«.

Den omtalte Beretning af Kommandør Troyel har jeg forgæves eftersøgt i Rigsarkivet. Hvis der overhovedet har eksisteret en saadan Beretning formodes

den eventuelt at være brændt under Københavns Brand i 1795 sammen med Undertøjmester J. H. Lützows øvrige Papirer, hvoriblandt den ifølge Riegels' Bog fandtes. Imidlertid er jeg tilbøjelig til at tro, at der ikke har eksisteret nogen Beretning af Kommandør Troyel, da den af Riegels citerede Beretning udelukkende viser en Afskrift af »*Elephanten*«s Journal, blot med den ene Undtagelse, at de i det ovenanførte fremhævede Ord er ombyttede, hvilket tyder paa, at Undertøjmesteren har afskrevet »*Elephanten*«s Journal og kaldt dette: »*Kommandør Troyels Beretning*« og i denne Afskrift begaaet den ovenanførte Fejl.

Hvis »*Elephanten*« har drevet ca. 6 Sml. af fra sin Ankerplads, vilde den iøvrigt ogsaa være kommet helt ind Vesten for Juels Grund, og det stemmer i alle Tilfælde ikke med Orlogskaptajn Holcks Skitse.

Jeg maa altsaa fastholde, at »*Elephanten*«s Journal er det officielle Dokument, og af denne kan man ikke udlede noget om, hvor langt »*Elephanten*« er kommet i Læ fra sin Ankerplads; og dermed falder det dokumentariske Bevis for den ilsomme Flugt.

At »*Elephanten*«, efter at have kappet sit Ankertov, er drevet et Stykke ad Læ til, inden den har faaet Fart og kunnet lægge sig bidevind, er ganske selvfølgelig; og jeg har da ogsaa i min Skitse vist den danske Flaades Manøvreplads omtrent 3 Sml. i Læ af »*Elephanten*«s Ankerplads, forøvrigt nogenlunde i Overensstemmelse med Orlogskaptajn Holcks Skitse. Forskellen paa de to Skitser bestaar her hovedsagelig i, at jeg har ladet den danske Flaades beholdende Kurs være mere østlig end Orlogskaptajnen, hvorved den altsaa er kommet længere ud i Bugten. Forøvrigt kan jeg ikke se, at Diskussionen om, hvorvidt »*Elephanten*« er drevet mere eller mindre af, berører

»Dannebrog«s Mulighed for at drive, da »Dannebrog« jo under Kampen var langt til Luvart for »Elephanten«.

Lige saa selvfølgelig er det, at de sydligere Skibe, der jo laa længere til Luvart, er faldet noget af for derved at komme ind i Linien, hvorved de er kommet mere i Læ af deres Ankerplads end »Elephanten«. Havde de straks lagt sig bidevind, var Flaaden jo blevet formeret i Skakorden, hvilket sikkert var utænkeligt paa den Tid. De har altsaa ikke foretaget nogen ildsom Flugt, men ganske naturligt søgt hurtigst muligt at komme i Kampformation for at angribe Fjenden.

Vender man nu tilbage til Atlasbladets Penne-tegninger, ser man paa den anden af disse en Episode af Kampen, eller rettere sagt, Situationen efter at denne har fundet Sted. Man ser saaledes de to Flaader, den svenske staaende Syd efter mod sin Ankerplads, efterladende de to strandede Linieskibe paa Drakø Ref, og den danske i en smuk Kølvandsorden under en af sine Manøvrer (Kontramarch med Skibene vendende i hverandres Kølvand), og imellem begge Flaader, det i Luften sprungne »Dannebrog« med noget af Skroget i Vandskorpen samt med den pudsige ballonformede Figur, som formentlig skal forestille Resterne af de fra Branden og Sprængningen udviklede Røg- og Gasarter, svævende over sig.

Rent kunstnerisk set er Situationen godt opfattet, men ved at betragte Tegningen lidt nærmere, vil man bemærke visse, ikke helt uvæsentlige Fejl, der svækker Tilliden til dens Troværdighed og derfor til dens Egnethed som historisk Bevismateriale.

Gyldenløve siger saaledes i sin Rapport til Kongen, at man med den stærke Vind og Sø maatte kovende, da Skibene nægtede at gaa igennem Vinden, medens

Tegningen viser den danske Flaades Skibe vendende gennem Vinden under Kontramarchen. Og naar man derefter nærmere undersøger de enkelte danske Skibes Pladser i Slagordenen, vil man finde talrige Uoverensstemmelser mellem Tegningen og de officielle Op-givelser.

Man ser saaledes først og fremmest »*Ebenetzer*« forrest i Avantgardens Forspids i Stedet for »*Beskiermeren*«, der til Gengæld ses sidst i Arrièregarden, til Trods for at den i Følge sin egen Journal og alle øvrige Beretninger laa som det andet Skib efter »*Dannebrog*« og deltog i Fægtningen sammen med den og »*Mars*«. »*Oldenborg*«, der selv siger i sin Journal, at den var »*nest*« Forspidsens 3 Skibe, ses paa Tegningen som Nr. 7. »*Neldebladet*« siger i sin Journal, efter at have beskrevet »*Dannebrog*«s Brand: »*Beskiermeren*« og »*Svenske Mars*« tillige »*Quintus*« var og i Rang med ham, deres Kanoner gik stærkt paa de Svenske«; men paa Tegningen er »*Quintus*« vist som Nr. 9 i Linien i Spidsen for Corps de Battaille og altsaa ikke i Avantgarden og i Kamp med den svenske Flaade.

Endvidere er der den svenske Flaade, som ses for sydgaaende udfor det Sted, hvor »*Dannebrog*« lige er sprunget i Luften. Den kan umuligt med sine 21 Linieskibe, der gik for smaa Sejl, i Løbet af Tiden mellem Brandens Opstaaen i »*Dannebrog*« og Skibets Tilintetgørelse, have tilbagelagt Strækningen paa ONO-lig Kurs til Drakø Ref, hvor den vendte og 2 af dens Skibe strandede, og tilbage igen paa SSV-lig til udfor nærlig samme Sted — en Distance paa ca. 10 Sømil — og hertil kommer Tiden, der er medgaaet til Vendingen og til efter denne at komme op paa Farten igen.

Dette bevises iøvrigt ogsaa af »*Neldebladets*« Journal, der siger, at Svensken i samme 7^{de} Glas laa Ø

over og at »Dannebrog« sprang i Luften 8 Glas ude, hvilket ogsaa bekræftes af »Havfruen«s Journal. »Göta Lejons« Journal udtaler, at den svenske Flaade vendte Kl. 4.

Forøvrigt er det ganske utænkeligt, at den danske Flaade paa dette Tidspunkt var i en regelret Kamp-linie med Avantgarden i Spidsen; dette er da heller ikke i Overensstemmelse med Orlogskaptajn Holcks Skitse over Kampen eller med hans Udtalelser Side 37: »Den dansk-norske Flaade, som netop havde et begyndende Haab om at kunne bøde Fjenden en regulær Slaglinie«.

Med Hensyn til »Beskiermeren«s Manøvrer og Sejlads efter Brandens Opstaaen i »Dannebrog« hersker der ogsaa ret store Uoverensstemmelser mellem de af Orlogskaptajn Holck og mig opstillede Hypotheser.

Det er rigtigt, saaledes som Orlogskaptajnen gør opmærksom paa, at der ved en beklagelig Fejltagelse paa Side 172 i min Bog ved Udskriften af Skibets Journal paa Rigsarkivet er faldet en Passus ud, nemlig den om Skibets Vending »sydvarts ofuer« i det 6. Glas; men denne Omstændighed kommer imidlertid ikke til at influere paa min Opfattelse af Skibets derefter følgende Manøvrer og Sejlads, og derfor heller ikke til, som hævdet af Orlogskaptajnen, at give det stik modsatte Billede.

Sagen er nemlig den, at Skibet i Forvejen sammen med »Dannebrog« og »Mars« gik paa SSV-lig Kurs, og det maa derfor efter Brandens Opstaaen i »Dannebrog« have foretaget en Vending, forinden det kunde udføre den i Journalen ovenanførte Overgang i det 6. Glas til den samme Kurs. Denne Vending er, mener jeg, foretaget for at komme klar af det brændende Skib, og den er derefter blevet fulgt af Journalens 2 nævnte Vendinger. Skibet, sandsynligvis fulgt af den

øvrigte Avantgarde, har med andre Ord, som jeg har skrevet, fortsat med at krydse op mod Fjenden, hvilket ogsaa er den rimeligste Forklaring.

At »Beskiermeren«, saaledes som Orlogskaptajn Holck paastaar, pludselig skulde have forladt sin luv Post i Kamplinien paa et Tidspunkt, hvor hele Flaaden havde Ordre til at krydse op mod Fjenden, og være faldet af for at sætte sig i Queuen af Arrièregarden, der laa langt i Læ, lyder i aller højeste Grad usandsynligt. Jeg tror, Orlogskaptajn Holck i nogen Grad har ladet sig forlede til at lade »Beskiermeren« foretage denne, efter min Anskuelse, meningsløse Manøvre for at faa det til at passe med den Benstrupske Tegning, i H. t. hvilken Skibet virkelig ses i Flaadens Queu. Og hvad saa med Orlogsskibet »Ebenetzer«, der paa Tegningen har indtaget »Beskiermeren«s Plads forrest i Avantgardens Forpids. Hvorledes er den kommet derop, og hvorfra er den kommet?

Da jeg imidlertid ikke har kunnet faa Adgang til Originalen til den af Orlogskaptajn Holck i hans Artikel gengivne Skitse, der angives at være i Privateje, hvis Anonymitet ikke ønskes røbet, er jeg afskaaret fra nærmere og paa lige Fod med Orlogskaptajnen at undersøge denne Del af hans Bevisførelse (vedr. Ombytningen af de to Skibe samt Udstregningerne af deres Navne).

ad. Punkt 4: Med Hensyn til *Kamppladsens Beliggenhed* i Farvandet har jeg i min Bog allerede gjort Rede for, hvorfor jeg ikke mener, at Kampen er foregaaet saa langt inde i Bugten, som af Orlogskaptajn Holck paa Skitsen til hans første Artikel vist. Mine Hovedargumenter herfor, som Orlogskaptajnen i sin anden Artikel slet ikke har prøvet paa at imødegaa, var følgende:

Den svenske Flaade kunde efter Vendingen under Amager med den raadende Vind, som oven i Købet ud paa Eftermiddagen i H. t. »*Neldebladet*«s og »*Skåne*«s Journaler siges at være trukket noget sydligere til henholdsvis SSO og SO t. S, umuligt være kommet bidevind ned paa sin Ankerplads fra det Punkt, Vesten for Aflandshage, som Orlogskaptajn Holck angiver som Vendepunkt og Strandingssted for dens 2 Admiralskibe, saameget mere som Vind, Sø og Strøm satte ind i Bugten. Den svenske Flaade vilde fra dette Punkt være endt langt længere inde i Bugten og langt vesten for den Linie, som baade Orlogskaptajnen og jeg har trukket i Kortet gennem de fra de svenske Skibsjournaler udtagne Ankerpladser.

Disse kan imidlertid, som vist paa min Skitse, være naaet fra det af mig angivne Vendepunkt, i hvis Nærhed de 2 Admiralskibe strandede, nemlig »*Drakø Ref*«; og dette er i Overensstemmelse med de fleste officielle Opgivelser. Af dem skal følgende, som ikke er blevet omtalt af Orlogskaptajn Holck, nævnes:

»*Fyen*«s Journal: »*2^{de} af hans Skibe 1 Admiral og 1 Schoudbynackt den første 3-decker den anden af 70 stöcker blef seglet paa dragöer Rif*«.

»*Beskiermeren*«s Journal: »*samme glas kom tuende Orlog Skibe paa grunden wed Dragöer*«.

»*Christianus Quintus*«' Journal: »*hvorved Svendsken udaf forskreckelse Ragte 2^{de} af sine Skibe paa Grund paa Drag Öe Reef*«.

»*Göta Lejon*«s Journal: »*Då råkade Tre Kronor och Prinsessan Ulrika Eleonora på Drakö rev*«.

»*Verden*«s Journal: »*Då råkade Ruuth på grund västen för Drakö og strax efteråt Löwen*«.

»*Prinsessan Hedvig Sofia*«s Journal: »*Kl. 2³⁰ Vände för Drakör med flottan SW-vart över*«.

»Castor«s Journal: »*Twā av våra flaggskepp råkat på Grund på Drakö, västsidan av revel*«.

»Jacob Major«s Journal: »*Twā skepp på grund vid Drakö eller Kasper knä*«.

Desuden udtales i den svenske Relation, som er forfattet om Bord i det svenske Admiralskib:

»*2 unseren Schiffe, nemlich die 3 Cronen mit dem Admiral Ruuth, und die Prinsessin Ulrica mit dem Schoutbynacht Levven unter Dragöe auf dem Grund zustehen kommen*«.

Og endelig nævnes som Forklaring til de Penne-tegninger, hvis Paalidelighed Orlogskaptajn Holck lægger saa megen Vægt paa i sin øvrige Bevisførelse, udtrykkelig »*Draköe Rif*« som de to svenske Orlogsskibes Strandingssted.

Som Grund for at Strandingsstedet har været paa Drakøe Rif og ikke Vesten for Aflandshage, har jeg i min Bog tillige anført den Omstændighed, at danske Haubitsbatterier i H. t. Oplysninger i Köhlers Journal beskød Skibene efter at de var kommet paa Grund, og at man fra dem paa Land observerede »*Kavaleri og Kareter med 3 Par Heste for hver*«. Haubitsbatterier samt Kavaleri og Vogne med Forspand kan imidlertid med de daværende Terrain- og Grundforhold paa Amagers Sydkyst ikke være kommet frem til Kysten andre Steder end ved Dragør, idet Kort over Amager fra den Tid viser, at hele den sydvestlige og sydlige Del af Øen betegnes som Eng og Hede uden Veje eller Stier, hvilket med Amagers højtstaaende Grundvand vil sige, at det har været udelukket, at Artilleri og Karosser har kunnet komme frem sydligere end til en Linie: Dragør-Hollænderby-Ullerup. (Se iøvrigt »*Carte de L'Isle d'Amack par Torban Knorr*« i Frederik V's Atlas over Sealandia, hvori forøvrigt ogsaa er vist et haandtegnet Søkort over Farvandet omkring

Amager. Paa dette er Grunden rakt Syd for Dragør By med store Bogstaver tydeligt betegnet med »*Dragør Ref*« og kan derfor ikke forveksles med Aflandshage.

Disse mine Hovedargumenter har Orlogskaptajn Holck, som nævnt, helt undladt at udtale sig om i sin anden Artikel; derimod har han viet min korte Omtale af »*Lossen*«s Sejlads, som jeg iøvrigt ikke har lagt nogen Hovedvægt paa som Bevis for Kamppladsens Beliggenhed i Farvandet, et helt Kapitel paa ikke mindre end 5 Sider. I sin Argumentation herom gaar Orlogskaptajnen imidlertid uden videre ud fra, at Oplysningerne i »*Lossen*«s Journal: »*E.M. Vagt 3 Glas ude blæste en Storm af en S.O.Vind, vendte saa overstag uden for Dragør og sejlte — — —*« er forkerte og skal forstaas saaledes, at Vendepunktet i Virkeligheden var Vest for Aflandshage. Jeg indrømmer, at jeg ikke i den Grad har turdet rokke ved et officielt Dokuments Udsagn, men er gaaet ud fra, at naar der staar i Journalen, at Fregatten vendte uden for Dragør, hvilket godt kunde have været Sonden for Byen, saa var det rigtigt og ikke betød, at Vendepunktet havde været paa den anden Side af Amagers Sydland.

Med Hensyn til »*Lossen*« er jeg iøvrigt ikke utilbøjelig til at tro, at Fregatten er lettet sammen med de 2 øvrige ved Flaaden værende Fregatter, da »*Generalen*« i H. t. *Beskiermeren*«s Journal »*det 6^{te} glas gjorde Signal for Avantgardens Fregatter at gaa under Seyl*«. Der er jo heller ikke noget bemærkelsesværdigt i, at Flaadens eneste 3 Rekognosceringsfartøjer straks blev beordret let — tvært imod —. Orlogskaptajnen indrømmer da ogsaa, at »*Lossen*« var under Sejl, da Kapningsordren blev givet Kl. ca. 12. Hvis det er rigtigt, og det mener jeg ogsaa det er, kan Fregatten nok have naaet det af mig omtalte Kryds, hvorunder den

meget vel kan have haft Specialopgaver, som ganske vist ikke staar nævnt noget Sted.

Naar Orlogskaptajn Holck imødegaar min Paastand om, at Kampen har fundet Sted længere ude i Bugten end hidtil antaget, er det næppe fordi dette i sig selv er af væsentlig Betydning, men antagelig kun fordi det ikke stemmer overens med Orlogskaptajnens Teori om den illsomme Flugt. Ser man imidlertid nøjere paa Orlogskaptajnens Skitse over Kampen, opdager man, at han allerede der har ladet sig forlede til at begaa en væsentlig Fejl, idet han har ladet Afstanden mellem den svenske Flaade og »Dannebrog» paa det Tidspunkt, da denne kom i Brand, være ca. 3000 Meter, omend han paa Side 36 nævner Maximalafstanden til ca. 2200 Meter. Disse Afstande er imidlertid ikke blot usandsynlige, men givet forkerte.

Den finske Søkrigshistoriker Eirik Hornborg giver i sin Bog »Kampen om Östersjön» følgende Oplysninger om Datidens Skudafstande fra en Lærebog i Artilleri fra 1705, altsaa netop fra den Tid, der her er tale om:

»Enligt Samuel Grundells år 1705 utgivna lärobok i artillerilära har en fullgod 3-punding i sin »Kiärn-Linie» 300—400 steg, altså ca. 225—300 m, en fullgod 24-punding 900—1000 steg eller 675—750 m. Genom någon elevation kunde man under gynnsamma förhållanden ernå en rät tilfredsställande träffprocent på något längre distanser, men den verksamma direkta skottvidden för det grövre artilleriet översteg dock knappast nämnvärt en kilometer. Så pass långa stridsavstånd till sjöss förutsatte dock nästan fullständig frånvaro av sjöhävning ty skjutningen komplicerades i hög grad såväl det egna fartygats som målets rörelser i sjön. Vanligen avgavs elden på vida kortare håll — från några tiotal till några hundra meter. — — — Genom större elevation kunde sjölvfallet betydligt större skottvidd ha er-

nåtts, men vid sådan eld hade man kunnat räkna endast på enstaka slumpträffar. Ammunitionen hade varit bortkastad. Sådana hasardskott benämndas av engelsmännen »random shots« och av fransmännen »coups perdus«. På långa distanser föredrog man rikoschetskott, vid vilka kulan en eller flere gånger studsade mot vattnet och kunde åstadkomma verkan på avstånd, flere hundra meter längre än direkta skottvidden. Men helst höll man sig inom kärnskottets räckvidd«.

Herefter maa man gaa ud fra, at Skudafstanden for de 24-pundiger Kanoner, der dannede Datidens Skibes Hovedartilleri, under de ugunstige Forhold med stormende Kuling og høj Sø højst har været 500 Meter og antagelig mindre; og rykker man i Orlogskaptajn Holcks Skitse Avantgardens Linie 2500 Meter mod Øst, viser det sig, at den netop kommer til at ligge der, hvor jeg har placeret den. Der bliver derfor paa dette Punkt ikke anden Uoverensstemmelse mellem de to Skitser, end at jeg har ladet den svenske Flaades beholdende Kurs være mere østlig end Orlogskaptajn Holck, hvilket denne jo i sit Indlæg paa Side 32 har indrømmet Rigtigheden af. Nu vil Orlogskaptajnen maaske hævde, at det ikke i hans Skitse er den danske Avantgarde, der skal flyttes mod Øst, men den svenske Flaade, der skal flyttes mod Vest. Dette kan imidlertid ikke være rigtigt, da det vil bringe denne helt ind paa den danske Ankerplads, før den drejede bidevind ONO over. Med mindre Orlogskaptajnen vil fastholde, at Kampafstanden har været mellem 2200 og 3000 Meter, maa han altsaa indrømme, at Kampen har fundet Sted længere ude end hidtil antaget.

Jeg maa altsaa for mit Vedkommende under Hensyn til ovenstaaende Redegørelse fastholde, at Kamp-

pladsens Beliggenhed i Farvandet i det store og hele maa have været, som paa min Kortskitse i Bogen om Iver Huitfeldt angivet.

ad. Punkt 5: »Dannebrog«s sidste Ankring.

Hvad angaar min Opgivelse af »Dannebrog«s Drift fra Ildens Opstaaen til Skibets Ankring, maa jeg beklage, at der i min Bog har indsneget sig den Fejl, at »Dannebrog« opgives til at være drevet ca. 3 Sømil; dette skulde have været ca. 3000 Meter, hvilket iøvrigt tydeligt fremgaar af min Skitse, altsaa mindre end 2 Sømil. Da Branden ifølge de forskellige Opgivelser har varet fra $\frac{1}{2}$ —1 Time, kan »Dannebrog«, i Betragtning af Storm, Sø og Strøm, udmærket være drevet denne Distance. At Skibet ikke er ankret op umiddelbart efter Brandens Opstaaen, synes at fremgaa deraf, at Branden efter Opgivelserne har omspændt hele Skibet. I »Neldebladet«s Journal staar saaledes: »6 glas ude faldt hans Mesanmast over Bord, siden hans Stormast, derefter Fokkemasten«; i »Havfruen«s Journal: »Det (Dannebrog) brændte af til Dækket« og senere: »da var den næstendels afbrændt til Vandet«; og i den i min Bog Side 178 omtalte Øjenvidneskildring: »Da kunde vi se, hvor tøgt at Folkene entred ud paa bogsprudet, saa slog Flamen udefter og brændte gjøse af«.

Naar Skibet næstendels er afbrændt til Vandet, har der sikkert heller ikke været meget tilbage af det ca. 41 Fod høje Forskib, og hermed falder Orlogskaptajn Holcks vægtige Bevis for Rigtigheden af Benstrups Tegning Fase 2 (Side 40). Hvorfor skulde »Dannebrog« forøvrigt have placeret sig paa rel Køl paa Havets Bund; er der ikke mere Sandsynlighed for, at den har lagt sig noget paa Siden?

Orlogskaptajn Holck forsøger paa Side 35 at bevise

Umuligheden af, at »*Dannebrog*« er drevet saa meget, som af mig angivet, ved at henvise til »*Elephanten*«s Sejlads ad Læ til. Jeg kan imidlertid ikke se, hvorledes »*Elephanten*«s Sejlads kan influere paa »*Dannebrog*«s Plads under Kampen. »*Dannebrog*« var jo, hvad ogsaa Orlogskaptajnen indrømmer, langt til Luvart for »*Elephanten*«; hvor meget den var til Luvart, staaer der ingen Steder noget om.

Teoretisk skulde der altsaa ikke være noget til Hinder for, at »*Dannebrog*« efter Branden er drevet det paa min Skitse angivne Stykke.

Gennem en længere Redegørelse søger Orlogskaptajn Holck imidlertid at paavise, at en saadan Nølen med at ankre vilde have været katastrofal for den danske og tilsvarende gunstig for den svenske Flaade.

»*Dannebrog*«s Brand var særdeles ubehagelig for de efterfølgende Skibe af Avantgarden, og det hvadenten Iver Huitfeldt var ankret op med det samme eller senere, og for den danske Flaades Hovedstyrke kunde den være blevet katastrofal, hvis det brændende Skib havde faaet Lov til at drive ind mellem Hovedstyrkens krydsende Skibe. Men at »*Dannebrog*« efter min Skitse er drevet 3000 Meter mod 600 Meter efter Orlogskaptajnens, kan næppe, som han skriver, have været egnet til at skabe den vildeste Forvirring i den dansk-norske Flaade. Kunde man forøvrigt ikke tænke sig den Mulighed, at »*Dannebrog*«s Ankertov er brændt over, og at Skibets Vrag derefter af Strømmen er sat et Stykke længere ind i Bugten, inden Skibet har lagt sig fast paa Bunden. »*Dannebrog*« var jo et Træskib.

Hvad angaar den svenske Flaade, synes det mig, at Orlogskaptajn Holck i sit Indlæg har tegnet et forkert Billede. Det er rigtigt, at Situationen var gunstig for Svenskerne, efter at de havde passeret »*Dannebrog*« og endnu havde Plads til at svinge ind i Bugten mel-

lem den danske Flaade og Amager; det er ogsaa rigtigt, at Situationen indbød til Handling; men det gjorde den uanset, om »Dannebrog« drev den halve Time, der er Tale om, eller var ankret op straks. »Dannebrog« var jo passeret og laa saaledes ikke mellem den svenske og den danske Flaade, og den svenske Tête havde ogsaa passeret den øvrige Del af Avantgarden — denne var dog ikke indenfor Skudvidde, som Orlogskaptajn Holck skriver —. Men Wachtmeister var ikke, som Orlogskaptajnen mener, opsat paa at slaa til; han var forsigtig, og hans Tête nærmede sig Amager Landgrund, saa han har sikkert paa dette Tidspunkt været mere optaget af, hvornaar han skulde give Ordre til at vende, end af at slaa til. Havde den svenske Flaade været kommanderet af en Nelson, vilde den utvivlsomt være faldet af og have bekæmpet ikke alene Avantgarden, men hele den danske Hovedstyrke, og det hvad enten »Dannebrog« drev 600 Meter efter Orlogskaptajn Holcks Skitse eller 3000 Meter efter min.

Det var den danske Flaades og da navnlig Avantgardens Fortjeneste, at den ikke søgte at redde sig ved en ilsom Flugt, men at den netop resolut krydsede sig op mod Fjenden og derved vanskeliggjorde den omklamrende Bevægelse saa meget, at den utvivlsomt dygtige, men 70-aarige Wachtmeister ikke dristede sig til at foretage den.

ad. 3: Forskellige Spørgsmaal.

Orlogskaptajn Holck er i sin sidste Artikel vendt tilbage til det af alle, der har beskæftiget sig med denne Kamp, frem og tilbage diskuterede Spørgsmaal om den svenske Flaades Manøvrer forinden Kampen, hvor det af tidligere Forfattere, første Gang i Anmerkningerne til den svenske Relation, har været hævdet,

at den svenske Avant- og Arrièregarde skulde have byttet Plads; og Orlogskaptajnen er kommet til det Resultat, at dette maatte anses for udelukket.

Jeg har i min Bog vejjet de forskellige Paastande op mod hverandre og er derved kommet til det Resultat, at Drejningen af den svenske Flaade til den sydvestlige Kurs næppe har været foretaget, hvorimod de to Eskadrer, muligvis ved den samlede Flaades Overgang fra Kolonneorden til Kølvandslinie, kan have byttet Plads; men iøvrigt havde jeg ladet Spørgsmaalet staa aabent.

Nu har jeg imidlertid senere fra den svenske Marinehistoriker, Kontreadmiral Unger, der i sine søkrigshistoriske Værker har indtaget det samme Standpunkt m. H. t. den svenske Flaades Manøvrer, som udtrykt i de danske Anmerkninger, modtaget nedennævnte Udskrifter af General-Admiral Wachtmeisters Rappor-ter henholdsvis til Stenbock i Skaane og Senatet i Stockholm.

»AK reg. 1710 s. 2589. Wachtmeister till Stenbock 26/9 1710: — — — den olyckan att 2:ne av de då vårande främste och ibland de considerablaste skeppan av vår flotta, det ene om 80, det andra om 70 stycken — — —«.

»ibid. s. 2600. Wachtmeister till senaten 29/9 1710: — — — den olyckan att 2:ne ibland de considerablaste och i arriärgarde varande skepp, näml. Tre Kronor under kommando av Hr. Am. Ruuth og Princess Ulrika Eleonora med Schout: von Löwen«.

Admiral Unger knytter hertil følgende Kommentar:

»Av den förre framgår med all tydlighet att det var det ursprungliga arriärgardet som låg i täten för slaglinjen upp mot »Drakö«. Då W. i sin inlaga till regeringen talar om arriärgardet syfter han således uppen-

barligen på den ursprungliga formationens akter om hans egen eskader frångående tredjedel av hans flotta».

Til ovennævnte Udtalelser af Admiral Unger kan jeg slutte mig, da man vel kan gaa ud fra, at den svenske Øverstkommanderende fremfor nogen har haft Kendskab til, om hans Arrièregarde eller hans Avantgarde under Kampen har været i Tæten af hans Flaade.

Endelig er der den tredie af Penne tegningerne, som bærer følgende noget pralende og overdrevne Forklaring: »Die am 7. Oct. 1710 erfolgte schnelle Flucht der Königl. Dänischen nachgejagt wurde«.

Man ser herpaa i det Fjerne den bortdragende svenske Flaade, jaget af den danske for fulde Sejl, men tilsyneladende med dennes Skibe fra de forskellige Eskadrer blandet ind imellem hverandre. Dog fremgaar det af Tegningens Perspektiv, at Hovedparten af Arrièregardens Skibe er forrest og Avantgardens hovedsagelig agterst.

Ved at betragte denne Tegning nærmere, ledes Tankerne hen paa, hvad Orlogskaptajn Holck i sin sidste Artikel siger om Fregatternes Sejlevne i Sammenligning med Orlogsskibenes, i hvilket han iøvrigt ikke er i Overensstemmelse med Hornborg, der i sin Bog »Kampen om Östersjön« har givet den mest indgaaende samlede Beskrivelse af de forskellige Krigskibstyper, Vaaben m. m., jeg endnu har set, og som om det her omhandlede Spørgsmaal udtaler:

»Med sitt jämförelsesvis läge och i förhållande till segelyten afsevärt lättare skrov var fregatten en bättre seglare än linjeskeppet. Närmast henne kom naturligtvis tvåäckaren, och det var företrädesvis därför, som den betraktades såsom det bästa allroundkrigsfartyget«.

Reinhard udtaler sig ganske vist ikke i sin Søkrigshistorie direkte om dette Spørgsmaal, men nævner som Opgaver for Fregatten følgende:

»Den store fuldtud søgaaende Krydser, Fregatten, beregnet paa Efterretnings- og Sikringsstjeneste samt Repetitortjeneste ved Flaaden, Assistance for under Kamp havarerede Linieskibe, Beskyttelse af egen og Ødelæggelse af Fjendens Søhandel, Koloni- og Konvojtjeneste«; men disse Opgavers Løsning kræver dog først og fremmest Fart.

Man ser da ogsaa paa Atlasbladets 3. Tegning de 3 danske Fregatter i Spidsen for den forfølgende danske Flaade, ja 2 af dem kommer i H. t. »Anmerkningerne« som de eneste danske Skibe i direkte Kontakt med den svenske Flaades Queu og tvinger 1 svensk Brander til at sætte paa Land, hvor den den følgende Morgen af Svenskerne blev stukket i Brand. Dette tyder heller ikke paa, at Fregatterne havde ringere Sejlevne og Fart end Linieskibene, som paa Tegningen dog ses at krydse op for fulde Sejl.

Jeg vil ikke slutte min Artikel uden at sige Orlogskaptajn Holck Tak, fordi han ved sit Indlæg har vist min Bog om Iver Huitfeldt Interesse og henledt Tidsskriftets sagkyndige Læsekreds paa mine taktiske Betragtninger og Konklusioner vedr. Kampen i Køge Bugt den 4. Oktober 1710, thi Tavshed er det værste, en Forfatter kan være udsat for.

Jeg skrev i min Bog, at der om denne i sig selv ret betydningsløse Kamp havde dannet sig en Myte, der stadig gav Fantasien Næring, og at der desuden m. H. t. forskellige Manøvrer m. m. paa Grund af mangelfulde eller modstridende Beretninger fandtes dunkle Punkter, som særligt Fagfolk igennem Tiderne har været interesseret i at faa opklaret, endvidere at Historien om denne Kamp stadig med visse Mellemløb dukker op. Og jeg drog deraf den Slutning, at min Udredning i Bogen næppe heller vilde blive det

sidste Ord i denne Sag. Man kan blive ved og blive ved med at diskutere denne Kamp, hvori der er saa mange Ubekendte; men med mindre der ikke fremkommer nye paalidelige Kilder, som kan rokke ved det allerede fremkomne gennemdiskuterede Stof, vil jeg herefter overlade til andre at granske videre m. H. t. Gyldenløves og Wachtmeisters formale Taktik i denne uafgjorte og iøvrigt ret betydningsløse Kamp. Der er andre Opgaver nok at tage fat paa.

Ved Huitfeldts Indsats og Ry er der imidlertid ikke blevet rokket.

Meddelelser fra Udlandet.

Ved Orlogskaptajn P. Zigler og Søløjtnant I H. M. Petersen.

Australien.

Ved Udgangen af September 1948 forventes Australien at have det første af de to meget moderne Hangarskibe af den forbedrede »Glory« Klasse til sit nye Flaade-Luftvaaben. Det næste 1 Aar senere. Besætningen vil blive 80 % australsk. Planen omfatter Uddannelse af 4300 Marineflyvere og Køb af 90 moderne Luftfartøjer beregnet til Hangarskibsbasering. Hvert Hangarskib opererer med 35 Luftfartøjer og har en stor Reserve.

Ved Krigen Udbrud omfattede Flaaden 5440 Mand, ved Krigens Slutning 37.200 mobiliserede Mænd og 2700 Kvinder.

Australiens Flaadetaf i Krigen var: 3 Krydsere, 4 Destroyere, 2 Sloops, 3 Korvetter, 1 Hjælpemistryger, 1 Depotskib, 4 Forsyningsbaade og 1 lille Opmaalingskib.

Personeltaf af dræbte og saarede: 277 Officerer og 2505 Menige. Budgettet forventes at blive 15 Millioner australske £ om Aaret i 5 Aar. Planen er ved dennes Periodes Udløb at have under Kommando: 26 Skibe indbefattet de to Hangarskibe med 79 Skibe i Reserve. Skibene under Kommando vil bestaa af en Eskadre med: 2 Hangarskibe, 2 Krydsere og 6 Destroyere. En Eskorte-Styrke bestaaende af 3 Fregatter, en Opmaalingsdeling paa 3 Opmaalingskibe med Tendere og en Træningsdeling paa en Fregat, 2 australske Mistrygere og 3 Luft-Sørdningskibe.

Det nødvendige Personel omfatter 10.450 ved Udgangen af Juni 1948 bestaaende af 4.040 sejlende og 6.410 til Landtjeneste. Ved 5 Aarsperiodens Udløb er de tilsvarende Tal 6.756 sejlende og 7.997 ialt 14.753.

(R. A. F. Q. Oktober 47). Z.

Canada.

Forsvarsministeren har meddelt, at Canada aabner et National Defence College svarende til det engelske Imperial Defence College og det amerikanske National War College.

Canada's Forsvarsorganisation, hvad angaar den øverste Ledelse, er nu organiseret paa Linie med den engelske, med en Forsvarsminister, et Forsvarsråd og en Stabscheffs Komité. En stor Del af de Afdelinger indenfor Forsvaret, der tidligere fandtes indenfor hvert Værn, er slaaet sammen eller samlet under det ene Værn.

(R. U. S. I. November 47). Z.

U. S. A.

Forsvarskommissionens Betænkning.

Den 29. Maj 1947 afsluttede Forsvarskommissionen sit Arbejde efter næsten $1\frac{1}{2}$ Aars intensive Studier med Udsendelsen af en Rapport til Præsidenten. Rapporten (»A Program for National Security«) fylder 448 Sider, af hvilke der her skal gengives en kort Oversigt:

»Kommissionens Medlemmer er kommet til den Slutning, at almindelig Værnepligt er en nødvendig Bestanddel af et fuldstændigt Program for Nationens Sikkerhed med det Formaal at sikre U. S. A. og sætte os i Stand til at opfylde vore Forpligtelser over for Verdensfreden og Forenede Nationer. Vor Overbevisning hidrører fra følgende grundlæggende Antagelser:

1. En af Grundene til, at der raader Tvivl om De Forenede Nationers Effektivitet, er den Anskuelse, der findes hos andre Lande, at vi er ved at give Afkald paa den Styrke, der er nødvendig til Støtte for vort moralske Forerskab, og paa denne Maade opmuntrer Stater, der ikke har de samme fredelige Maal, til at planlægge Agressioner. Vi tror, at Indførelsen af den almindelige Værnepligt vilde berolige Verdens fredselskende Stater og forøge Forenede Nationers Indflydelse og Autoritet.

2. Almindelig Værnepligt er det eneste Middel, der kan sikre os tilstrækkeligt Antal trænet Personel uden at overbelaste Landets Økonomi, hvilket vilde være Tilfældet ved Opretholdelsen af en mægtig staaende Hær, Flaade, Luftvaaben og Marineinfanteri.

3. Indførelsen af Atombomben i en moderne Krigs uberegnelige Rædsler har fjernet Begrebet Sikkerhedszoner ved fremtidige Angreb paa dette Land. De nye Udviklinger inden for Krigsførelsen har ved at gøre Krigen universel, ødelæggende og øjeblikkeligt virkende, skabt et Behov for uddannet Personel i hver eneste By, Personel, der maa være til Raadighed straks i Tilfælde af en Fare-situation.

Vi ønsker imidlertid ikke at overdrive de Fordele, man vil opnaa ved almindelig Værnepligt. Den yder i sig selv ingen Sikkerhed. Kun ved at kombinere den med de andre Bestanddele af et velafbalanceret Sikkerhedssystem, kan vi fremskaffe den Styrke, der er nødvendig for at afskrække en Angriber fra at rette sine Vaaben imod os eller krænke svage Nationers Rettigheder.

Ingen Plan for Nationens Sikkerhed kan med de for Tiden herskende Forhold være fuldstændig med mindre den bestaar af følgende:

1. *En stærk, forenet, sund og oplyst Nation.* — Dette er vort første Krav. Heraf afhænger alle vore militære Forberedelser. Kraften og Levedygtigheden i vort Demokrati, udtrykt ved forbedret Sundhed, Opdragelse, Produktivitet og Moral, er af overvældende Vigtighed, ikke blot for os, men ogsaa for de Millioner, der er underkastet de totalitære Ideologiers Bedrag.

2. *En koordineret Efterretningstjeneste.* — Kun ved den mest omhyggelige Indsamling og udtømmende Analyse af alt, der kan kaste Lys over en potentiel Fjendes Krigsplaner, kan vi haabe, at Tidsfaktoren, der er blevet taget fra os ved Luft- og Atomangrebets dødelige Fart, kan erstattes.

3. *Videnskabelig Forskning og Udvikling.* — Ingen af Erfaringerne fra den sidste Verdenskrig var mere overbevisende for det amerikanske Folk end den Effektivitet, med hvilken Videnskaben sørgede for kraftige nye Vaaben til Krigsførelsen. Vi anbefaler stærkt fortsat Interesse i og Understøttelse til baade grundlæggende og anvendt Forskning inden for de væbnede Styrker.

4. *Industriel Mobilisering.* — Udviklingen af nye Vaaben vil være uden Værdi, med mindre de videnskabelige Fremskridt svarer til Industriens Beredskab. Vaaben der ikke er fabrikeret, og som vore Soldater ikke har, naar Fjenden slaar til, vil ikke kunne forhindre ham i at nærme sig vore Kyster.

Paa Grund af Faren for at vigtige Produktionscentre skal blive ødelagt i Krigens første Dage, bør man allerede nu søge mod en Decentralisation af de vigtigste Fabrikker og eventuelt bygge Undergrundsanlæg. Vigtigt Krigsmateriel bør oplagres nu og for Fremtiden.

5. *Et offensivt Luftvaaben.* — Som Fortrop for de væbnede Styrker skal dette Vaaben have den afgørende Opgave »at forsvare ved at angribe«. Det skal stoppe Fjendens første Stormløb og kaste ham tilbage med ødelæggende Kraft.

Vi tror, at en Modstanders Ulyst til at begynde en Krig og hans Handicap ved at fuldføre den heldigt, hvis han virkelig begynder, vil være ligefrem proportional med Styrken og Beredskabet af vor bevægelige offensive Vaaben. Dets Personel maa være af højeste Kvalitet, og dets Udstyr skal være det bedste og mest moderne i Verden.

6. *Hær, Flaade, Luftvaaben og Marineinfanteri.* — Fjernoperationer af stor ødelæggende Styrke og Kontrol med strategiske Baser kan blive afgørende Faktorer ved Bedømmelsen af Krigens Resultat.

Da vor Styreform og vor Opfattelse af mellemfolkelig Moral ikke tillader os at starte et Overraskelsesangreb mod noget Land uden aaben Krigserklæring, vil Fjenden have Fordelen ved at kunne overraske. Erstatningsmateriel maa hurtigt være til Raadighed i stort Antal. Vedligeholdelsen af Luftfartøjer, mekaniseret Udstyr og Mængder af de mest moderne Vaaben, udviklet af Videnskaben, forøger Nødvendigheden af Specialister, Forsyningspersonel og sikre Forsyningslinier.

7. *Enhedskommando.* — Der kan ikke planlægges og forberedes paa realistisk Vis med Henblik paa offensiv og defensiv Strategi, hvilket kræves i en moderne Krig, uden en Form for Enhedskommando.

8. *Almindelig Værnepligt.* — Vi anbefaler Indførelsen af almindelig Værnepligt. Vi tror ikke, der findes nogen anden Maade, hvorpaa man kan garantere, at de væbnede Styrker vil blive i Stand til tilstrækkelig hurtigt at faa uddannet Personel til at vinde en Krig, saafremt en storstilet Kamp for Baser eller Invasion af Fjendens Hjemland skulde blive nødvendigt.

Vi har omhyggeligt beskæftiget os med det Argument, der hyppigst bruges mod Indførelsen af almindelig Værnepligt: At Udviklingen af Atombomben og andre ødelæggende Vaaben har fjernet Nødvendigheden af Masseshære i Krigstid. Vi tilbageviser denne Slutning, fordi den Analyse, vi har foretaget af Krigsførelsen, som man kan forvente, den vil forme sig, har overbevist os om, at snarere end en Nedsættelse vil der blive krævet en Forøgelse af Antallet af uddannet Personel til Forsvar, til effektive Modangreb og til fuldstændig Sejr.

(New York Times, 2. Juni 1947) H. M. P.

Det allierede Overskibningsforetagende mod Nordafrika 1942.

Af Kaptajnløjtnant S. Thostrup.

Invasjonen i fransk Nordafrika den 8. November 1942 var den første større britisk-amerikanske Amfibie-Operation under den anden Verdenskrig og paa daværende Tidspunkt samtidig det hidtil største Overskibningsforetagende.

Tillige med de nærlig samtidige britiske og russiske Offensiver ved henholdsvis El Alamein og Stalingrad, samt med den amerikanske Landgang paa Guadalcanal den 7. August 1942 betegnede det Begyndelsen til de allieredes endelige Offensiv mod Aksemagterne.

Situationen før Operationen.

I Løbet af 1942 naaede Aksemagternes Fremtrængen sin Kulmination. Ved Sommerens Slutning var Situationen i store Træk som følger:

Tyskerne beherskede de europæiske Vestkyster fra Nordkap til den spanske Grænse, de tyske Arméer stod langt inde i Rusland, hvor de bl. a. truede det vigtige Kaukasusomraade, og det tysk-italienske Afrikakorps stod ved Ægyptens Grænse i betænkelig Nærhed af Suezkanalen. I Middelhavet kunde Engleskmændene kun med Vanskelighed føre de nødvendige

Forsyninger frem til Malta, medens anden allieret Søfart i dette Hav praktisk taget var umulig. Den tyske Ubaadskrig havde naaet sit Højdepunkt og havde tilføjet den allierede Søfart foruroligende store Tab. Endelig havde Japanerne Kontrol over hele den ostindiske Øverden og truede saavel det australske Fastland som Indien.

Imidlertid begyndte de allieredes Krigsanstrengelser — ikke mindst takket være U. S. A.'s enorme Industrikapacitet — samtidig at bære Frugt, saaledes at der ikke blot var tale om Erstatning af Tab, men efterhaanden ogsaa om en gradvis Forøgelse af Styrkerne. Man kunde saaledes paa allieret Side begynde at tænke paa Planlægning af offensive Operationer af større Omfang.

Ved Juletid 1941 mødtes Præsident Roosevelt og Premierminister Churchill i Washington, hvor de bl. a. blev enige om, at en større militær Operation mod Tyskland saavidt muligt maatte forsøges i 1942.

Forberedende Undersøgelser blev foretaget af Combined Chiefs off Staff. Herunder behandledes flere Muligheder, der dog efterhaanden reduceredes til to:

- en Okkupation af fransk Nordafrika, eller
- en begrænset Invasion i Normandiet,

om hvilke der var stærkt delte Meninger. En Tid var man endog tilbøjelig til at foreslaa, at et evt. Foretagende udsattes til 1943.

Under Indtryk af Tyskernes Fremgange i Rusland og Cyrenaika besluttedes det imidlertid paa et nyt Møde mellem Roosevelt og Churchill i Washington i Juni 1942, at en Invasion skulde finde Sted samme Aar paa den europæisk-afrikanske Krigsskueplads.

Den 25. Juli 1942 bestemte Combined Chiefs of Staff derefter, at en kombineret britisk-amerikansk Okkupation af fransk Marokko, Alger og muligvis Tunis skulde udføres inden 4 Maaneder.

Kort Tid senere udnævntes General D. D. Eisenhower, U.S.A., til Øverstkommanderende for Operationen (»Operation Torch«) og Admiral Sir Andrew Cunningham, RN, til Chef for de deltagende allierede Søstyrker.

Formaalet med Operationen skulde — udover at tjene som Aflastning for Russerne — være:

at sikre fransk Nordafrika mod en formodet tysk Okkupation, — idet visse Ting tydede paa, at en saadan var planlagt og fastsat til Begyndelsen af Januar 1943, — samt derved

at skaffe Baser for videre Operationer mod de tysk-italienske Middelhavspositioner.

Oprindeligt fastsattes Tidspunktet til den 27.—28. November 1942; men af forskellige Aarsager blev det rykket 3 Uger frem til den 8. November. Det maa antages, at Ønsket om at koordinere Operationen med den engelske Offensiv fra Ægypten, som var under Forberedelse, har været medvirkende til denne Ændring af Tidspunktet. Dette medførte imidlertid en væsentlig Forkortelse af den iøvrigt knappe Forberedelsestid, et Forhold, der især influerede paa Personelluddannelsen.

Fransk Nordafrika stod under Kontrol af Vichy-Regeringen, som U. S. A. siden Frankrigs Kapitulation havde opretholdt diplomatisk Forbindelse med. Formaalet hermed var blandt andet saalænge som muligt ad diplomatisk Vej at modarbejde tysk Indflydelse i

fransk Nordafrika. Her havde U. S. A. saavel diplomatiske Repræsentanter som Handelsagenter, der drev Efterretningsvirksomhed samt søgte at organisere en fransk Modstandsbevægelse, som skulde virke for en almindelig Tilslutning til de allierede.

Forberedelser.

Arbejdet med Udformning af detaljerede Planer blev straks paabegyndt ved Hovedkvarteret i London. Det viste sig herunder umuligt at skaffe tilstrækkelige Styrker til ogsaa at lade Operationen omfatte Tunis. Især var det Tonnage, Landsætningsbaade og Hangarskibe, der manglede. I denne Forbindelse maa erindres, at der samtidig foregik en kraftig Opladning af 8. britiske Armé, at store Mængder Forsyninger sendtes til Rusland, og at Tonnagetabene havde været betydelige som Følge af Ubaadskrigen.

Det ansaas som en væsentlig Forudsætning for en heldig Gennemførelse af Operationen, at Forberedelserne hertil kunde hemmeligholdes længst muligt. Dog kunde det ikke i det lange Løb paaregnes at holde Modstanderen uvidende om, at noget var i Gære. For imidlertid at holde ham i Uvidenhed om Tid og Sted blev der truffet alle tænkelige Forsigtighedsforanstaltninger. Eksempelvis kan nævnes: spredt Udgangsgruppering af de deltagende Styrker, Udsendelse af falske Rygter, Opgivelse af overdrevent store Tonnagetab, omhyggelig Tilrettelæggelse af Overskibningsruter m. v. Det kan ogsaa tænkes, at Commandoraiden mod Dieppe den 19. August 1942 har virket som en Diversion.

At Tyskerne ventede et Angreb af en eller anden Art, kan betragtes som givet. En af deres Formodnin-

ger gik ud paa, at det skulde indsættes mod Dakar, hvorfor de koncentrerede ca. 60 Ubaade omkring Azoerne og Madeira. Ingen af disse fik Føling med de allieredes Styrker under disses Overfart.

Saa vidt mulig ønskede man at opnaa Fordelen af Landgang uden Modstand. Derfor lagdes en vis Vægt paa Bestræbelserne for at overtale de franske Styrker og Myndigheder til at slutte sig til de allierede. Da imidlertid Hemmeligholdelsen sattes i første Række, blev Lederne af den franske Modstandsbevægelse ikke underrettet om Tidspunktet for Invasionen før i sidste Øjeblik. Resultatet var, at disse ikke kunde naa at træffe Forberedelser til Lettelse af Landgangen i dennes første Fase.

Som Helhed mente man at kunne anse Stemningen blandt Franskmændene gunstig for de allierede. For alle Eventualiteters Skyld bestemtes det dog, at de allierede Styrker skulde operere, som om beslutsom Modstand kunde ventes. Dog maatte Beskydning kun paabegyndes paa særlig Ordre, naar det var konstateret, at Franskmændene havde løsnet første Skud. Særlige Kodeord fastsattes til Brug i denne Anledning.

Værd at lægge Mærke til er desuden, at der ikke blev Tale om nogen forberedende Bombning af selve Operationsomraadet. Som medvirkende Aarsager hertil maa Hensynet til Franskmændene, disses relativt svage Styrker og Ønsket om længst muligt at bevare Overraskelsesmomentet sikkert betragtes. Derimod indsattes i Løbet af Sensommeren og Efteraaret gentagne Luftangreb mod den italienske Flaadebase i Genua, samt mod de tyske Ubaadsbaser ved Biscaya Bugten.

Jævnside med Planlægningsarbejderne paabegyndtes

Koncentration af Tropper, Materiel og Tonnage i U. S. A. og Storbritanien, ligesom en omfattende Øvelses- og Uddannelsesvirksomhed iværksattes.

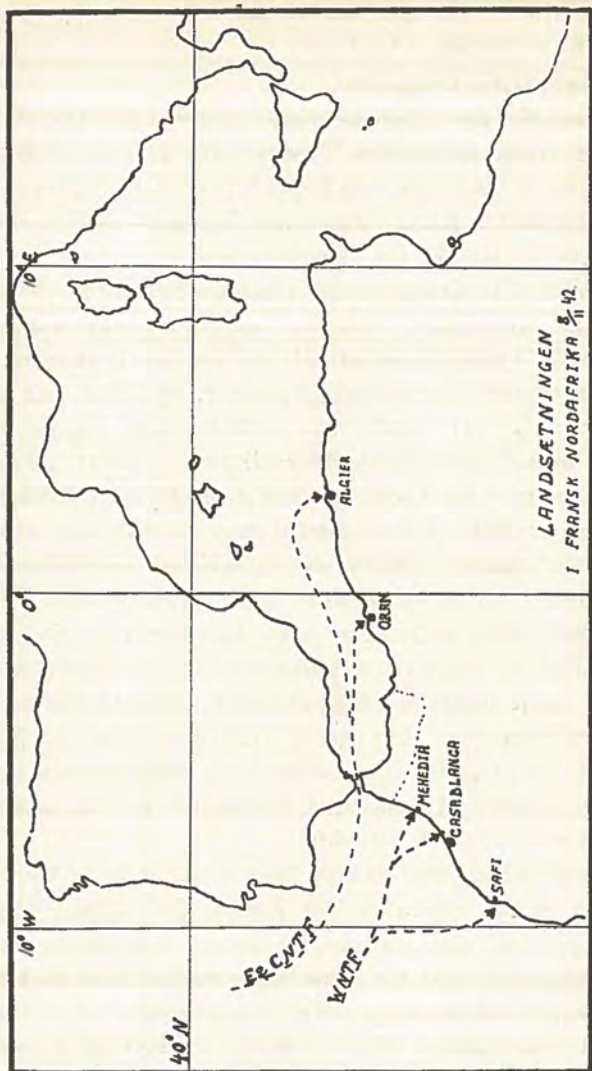
Hermed var store Vanskeligheder forbundet, idet der savnedes Erfaringer med Hensyn til Overskibningsforetagender af en saadan Maalestok. Endvidere var der Brist paa fuldt uddannet Personel indenfor alle Forsvarsgrene. Endelig savnedes større, søgaaende Invasionsfartøjer praktisk taget, hvorfor Overskibningen maatte finde Sted i almindelige Last- og Passagerfartøjer, der apteredes til Formaalet, og som medførte særlige Landsætningsbaade til Brug ved Udskibning paa aaben Kyst. Omladning maatte derfor finde Sted umiddelbart udenfor denne. Videre var der som nævnt kun kort Tid til Raadighed for Øvelser og Uddannelse, hvilket med al Tydelighed viste sig under Operationens Udførelse.

Planerne.

Den endelige Operationsplan gik ud paa samtidigt at landsætte Tropper paa Middelhavskysten ved Algier og Oran og paa fransk Marokkos Atlanterhavskyst, hvor Casablanca var Hovedmaalet.

Operationen skulde udføres af tre saakaldte »Task Forces« henholdsvis »Eastern Task Force«, »Center Task Force« og »Western Task Force«. De to førstnævnte skulde overskibes fra Storbritanien og sidstnævnte fra U. S. A. under Dækning af henholdsvis britiske og amerikanske Søstridskræfter.

Iværksættelsesklokkeslettet for Landsætningerne bestemtes til 0100 GMT i Middelhavsomraaderne og 0400 GMT paa Atlanterhavskysten den 8. November 1942.



Kortskitse 1.

De tre »Task Forces« deltes i Landgangsgrupper, der hver tildeltes bestemte Operationsmaal indenfor de respektive Omraader.

Samtidig med Landsætningerne fra Søen skulde der S for Oran landsættes Tropper fra Luften med den Opgave at assistere ved Erobringen af de herværende Flyvepladser. Disse luftbaarne Tropper skulde flyves direkte til Maalet fra Storbritanien.

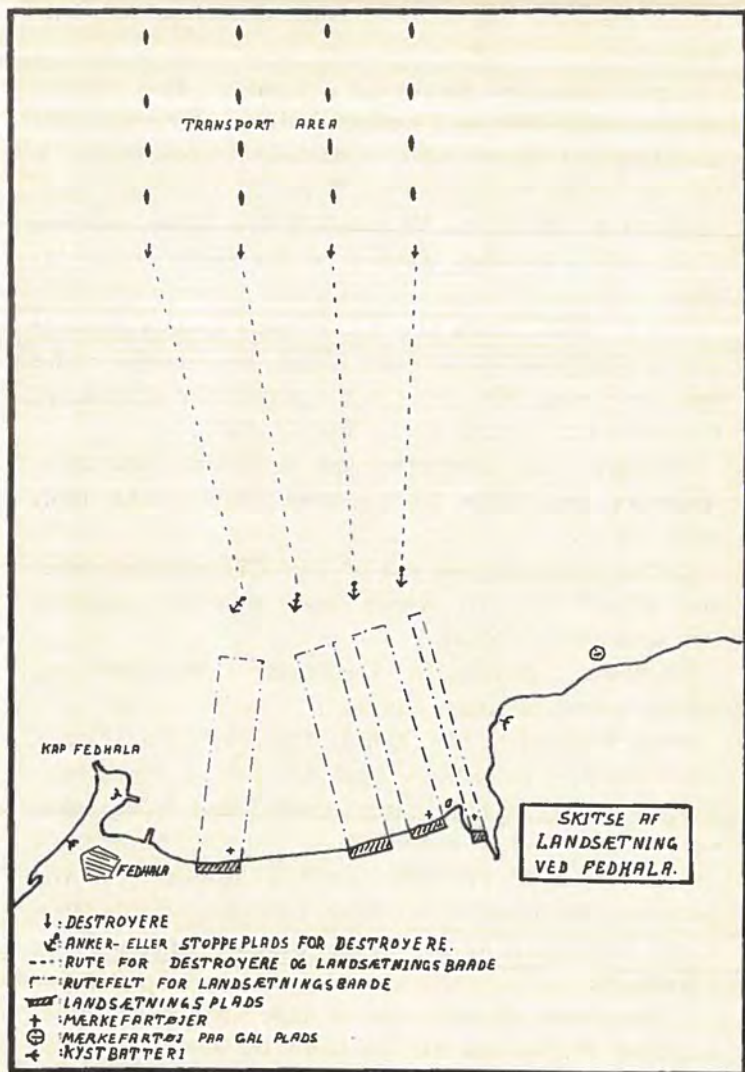
Under Planlægningerne foretoges grundige Studier af meteorologiske, nautiske og geografiske Faktorer indenfor Operationsomraaderne for at bestemme de bedst egnede Landsætningspladser. Det kan nævnes, at man for at skaffe saa fuldstændige Oplysninger som muligt opfordrede Offentligheden til at indsende Beskrivelser og Fotos fra tidligere Rejser i Udlandet.

For at lette Transportskibenes Anduvning skulde Ubaade placeres udfor de forskellige Landsætningsomraader for at tjene som Radiofyf. Ligeledes skulde Mærkefartøjer anbringes udfor Landsætningspladserne indenfor de respektive Omraader og ved Hjælp af optiske samt infrarøde Signalmidler markere disse.

Der regnedes ikke med Tilstedeværelse af Miner udfor de paagældende Kyster. Dog indgik saavel Minestrygere som Mineskibe i Styrkerne for at være til Raadighed i givet Tilfælde.

Landsætningerne skulde hovedsagelig finde Sted paa aaben Kyst. Cirka 6—10 Sømil fra denne skulde Transportskibene indtage Positioner i bestemte Felter (Transport Areas) for Udsætning og Lastning af Landsætningsbaadene, som lette Orlogsfartøjer skulde lede ind til en Afstand af 2—3 Sømil fra Kysten, hvorefter de alene skulde fortsætte mod den udpegede Landsætningsplads (se Kortskitse 2).

Nær disse Transport-Areas var der udpegel bestemte



Kortskitse 2.

Operationsfelter for Ildunderstøttelsesgruppernes Enheder.

Algier-Omraadet: Styrkerne i »Eastern Task Force« skulde landsættes paa 3 Kyststrækninger, der benævntes A (Apple), B (Beer) og C (Charlie). Kyststrækning A laa nær Byen Castiglione og B ved Sidi Ferruch henholdsvis ca. 23 og ca. 15 Sømil W for Algier, medens C laa tæt E for Cap Matifou ca. 12 Sømil E for Algier.

Fra A skulde Styrkerne rykke ind i Landet og tage den nærliggende Flyveplads Blida, samt derfra rykke NE over mod Bir Touta S for Algier for at afskære Forbindelsen mellem denne By og Blida.

Styrkerne, der landsattes ved B, skulde dels støtte Angrebet paa Blida Flyvepladsen, dels rykke frem mod Algier.

C Gruppens Opgave var at tage Flyvepladsen Maison Blance SE for Algier, som derefter udgjorde Gruppens næste Maal.

Endvidere skulde to Destroyere »Malcolm« og »Broke« forcere Algier Havn.

Oran Omraadet. Her skulde Styrkerne fra »Center Task Force« landsættes ligeledes paa 3 Kyststrækninger, nemlig X Strækningen ved Mersa Bou Zedjar ca. 25 Sømil og Y Strækningen ved Les Andalouses ca. 10 Sømil W for Oran, samt Z Strækningen ved Arzeu ca. 25 Sømil E for Oran. Desuden skulde Oran Havn forceres af de to britiske Sloops »Hartland« og »Walney«.

X Gruppens Opgave var at tage Vejknodepunktet Lourmel ca. 40 km SV for Oran og derfra fortsætte mod denne By.

Y Gruppen skulde rykke frem mod Oran og den tæt W for liggende Flaadestation Mers le Kebir.

Endelig skulde Z Gruppen tage Havnebyen Arzeu,

samt rykke mod Oran og Flyvepladserne La Senia og Tafaraoui, henholdsvis ca. 5 og ca. 23 km S for Oran.

Som nævnt var Samarbejde med luftlandsatte Tropper planlagt under Angrebet paa disse Flyvepladser.

Marokkos Vestkyst. »Western Task Force« var tildelt et langt større Operationsomraade, idet dens Styrker skulde landsættes i 3 Afsnit, der laa relativt langt fra hverandre.

Det nordligste Afsnit laa ved Mehedia ved Mundingen af Sebou Floden ca. 65 Sømil N for Casablanca. Angrebsmaalet var her Port Lyautey med tilhørende Flyveplads.

Det næste Afsnit var beliggende ved den lille Fiskerby Fedhala ca. 14 Sømil N for og det sydligste Afsnit ved den lille Havneby Safi ca. 125 Sømil S for Casablanca, der udgjorde Maalet for de i disse to Afsnit landsatte Styrker. Grunden til, at man valgte Safi, der laa saa langt fra Hovedmaalet, var, at Havnen her var den eneste, som — bortset fra Casablanca selv — egnede sig til Losning af større Tanks. En Forcering af Safis Havn indgik derfor ogsaa som et væsentlig Led i Angrebsplanen.

Styrkerne.

A. *Britisk-amerikanske Stridskræfter.*

De Søstridskræfter og Transportfartøjer, der var bestemt til Overskibningen af de tre »Task Forces«, deltes i tre »Naval Task Forces« henholdsvis »Eastern-«, »Center-« og »Western Naval Task Force«, som atter deltes i Angrebsgrupper svarende til Landstridskræfternes Inddeling i Landgangsgrupper. I Angrebsgrupperne indgik saavel Søstridskræfter som Transport- og Forsyningskibe. Herudover var der formeret to

Dækningsgrupper, en som indgik i »Western Naval Task Force« og een som var fælles for de to øvrige.

»Western Naval Task Force«, »Western Task Force« og »Center Task Force« var udelukkende sammensat af amerikanske Styrker. »Eastern Task Force« var derimod sammensat af saavel britiske som amerikanske Tropper. I »Eastern-« og »Center Naval Task Force« samt i den tilhørende Dækningsstyrke var Søstridskræfterne hovedsagelig britiske.

I. »Eastern Naval Task Force« under Kontreadmiral H. M. Burrough, RN. bestod af:

Stabsskibet (Headquarters ship) »Buolo«, Flagskib,

3 lette Krydsere,

2 Hangarskibe,

3 Hjelpe- Luftværnskrydsere,

1 Monitor,

13 Destroyere,

7 Minestrygere,

7 Korvetter,

3 Sloops,

samt 33 Transportskibe og en Del mindre Fartøjer og Skibe.

»Eastern Task Force« under Generalmajor C. W. Ryder, U. S. A., talte ca. 33.000 Mand, nemlig ca. 23.000 Mand britiske og ca. 10.000 Mand amerikanske Tropper. Den var delt i Landgangsgrupperne A, B og C.

II. »Center Naval Task Force« under Commodore Th. Troubridge, RN, bestod af:

Stabsskibet »Largs«, Flagskib,

1 Slagskib (»Rodney«),

1 Hangarskib,

- 2 Eskorte-Hangarskibe,
- 1 Luftværnskrydser,
- 13 Destroyere,
- 8 Minestrygere,
- 6 Korvetter,
- 2 Sloops,
- samt ca. 40 Transportskibe og en Del mindre Fartøjer og Skibe.

»Center Task Force« under Generalmajor L. R. Fredendall, U. S. A., talte ca. 39.000 Mand, der deltes i Landgangsgrupperne X, Y og Z.

III. Dækningsstyrken i Middelhavet, der kommanderedes af Admiral Cunningham selv, bestod af:

- 3 Slagskibe, (»Nelson«, »Duke of York og »Renown«),
- 2 Hangarskibe, (»Victorious« og »Formidable«),
- 4 lette Krydsere, og
- 17 Destroyere.

Denne kraftige Styrkes Opgave var blandt andet at beskytte Landsætningsstyrkerne mod eventuelt Angreb fra den italienske eller den franske Toulon-Flaadens Side.

IV. »Western Naval Task Force« under Kontreadmiral H. K. Hewitt, U. S. A., bestod af:

- Den svære Krydser »Augusta«, Flagskib,
- 3 Slagskibe,
- 2 svære Krydsere,
- 4 lette Krydsere,
- 1 Hangarskib,
- 4 Hjælpehangarskibe,
- 1 Luftdepotskib,
- 38 Destroyere,
- 3 Mineskibe,

- 6 Minestrygere,
- 4 U-Baade, (»Anduvningssubaade«),
- 5 Tankskibe, og
- 29 Transportskibe, samt et Bugserfartøj.

Heraf indgik et Slagskib, to svære Krydsere, fire Destroyere og et Tankskib i Dækningsgruppen, medens de øvrige Enheder fordeltes paa tre Angrebsgrupper, henholdsvis nordlige, centrale og sydlige Angrebsgruppe.

»Western Task Force« under Generalmajor G. S. Patton, U. S. A. talte ca. 35.000 Mand, der var delt i nordlige, centrale og sydlige Landgangsgruppe.

Som Eksempel paa S sammensætningen af Amfibie-Operationsgrupper angives ovennævnte Styrkers taktiske Inddeling i Hovedtræk i Bilag I.

- V. Egentlige Invasionskibe fandtes, som tidligere angivet, kun til Raadighed i yderst ringe Omfang. Disse, der hovedsagelig bestod af mindre, ombyggede Olie-Tankskibe beregnede til Transport af Tanks, var alle tildelt »Center Naval Task Force«.

De medførte Landsætningsbaade var relativt smaa, motordrevne Fartøjer. Hovedparten af dem havde en Længde paa ca. 11 m, og de omfattede en Type til Personel-Transport (Kapacitet 36 Mand), samt en til Transport af Køretøjer (Kapacitet et Stk.). Desuden fandtes enkelte lidt større bl. a. en Type, der kunde medføre en lettere Tank.

- VI. Kommandoforholdene indenfor de tre Operationsomraader var traditionsmæssigt ordnet saaledes, at Cheferne for de respektive Søstyrker (Angrebsgrupperne) førte Kommandoen indtil Tropperne havde sikkert Fodfæste paa Land. Herefter over-

tog Cheferne for Landgangsgrupperne Ledelsen af de videre Operationer.

B. Franske Stridskræfter.

- I. *Søstridskræfter.* Hovedparten af den franske Flaade laa i Toulon og udgjorde en Magtfaktor, der absolut maatte regnes med. Den kom imidlertid ikke til Anvendelse, men sænkedes som bekendt af egne Besætninger, da Tyskerne, som en direkte Følge af Operation Torch rykkede ind i Toulon. I Nordafrika fandtes følgende franske Søstridskræfter baserede:

Dakar: Slagskibet »Richelieu«, tre lette Krydsere og tre Destroyere, samt nogle U-Baade.

Casablanca: Slagskibet »Jean Bart« (ikke færdigbygget og ude af Stand til at gaa til Søs; forreste Kanontaarn med 4 Stk. 38 cm Kanoner anvendeligt), en let Krydser, tre Torpedokrydsere og 5—6 Destroyere, samt lettere Enheder og Ubaade.

Oran: 3—4 Destroyere, samt lettere Enheder.

Algier: Lettere Enheder.

- II. *Kystartilleri.* Faste Kystbatterier fandtes ved saavel Algier, Oran som Casablanca, samt indenfor samtlige tre Afsnit, hvor Landgang foretoges paa Marokkos Vestkyst.

De almindeligste Kalibre var 13,8 cm, 10 cm og 75 mm. Ved Casablanca fandtes desuden et Bateria med 19,4 cm Kanoner, hvortil kom »Jean Bart«s Artilleri, der kunde række Landsætningspladserne ved Fedhala. Herudover fandtes Maskinskyts i Havneomraaderne.

- III. *Land- og Luftstridskræfter.* Ved alle Landsætningsstederne fandtes franske Garnisoner, ligesom der

saavel i Marokko som i Algier fandtes visse Luftstyrker. Kampværdien af disse Stridskræfter var imidlertid ikke synderlig stor, da deres Styrke — for Landstridskræfternes Vedkommende spec. med Hensyn til tunge Vaaben — var begrænset i Henhold til Vaabenstilstandsoverenskomsten med Tyskland.

- IV. *Kommandoforholdene.* Øverstkommanderende over alle franske væbnede Styrker var Admiral Darlan. Som bekendt belandt denne sig tilfældigvis i Algier, da Landgangen fandt Sted, og det lykkedes Amerikanerne allerede paa Operationens første Dag at faa ham til at udstede Ordre til de franske Styrker om at ophøre Modstand, en Ordre der dog først den 11. November blev effektiv indenfor alle Omraader.

I Marokko var General Noguès Militærguvernør, og Viceadmiral F. C. Michelier var Chef for de franske Søstridskræfter og Kystforsvaret i Casablanca-Omraadet.

I Algier beklædtes tilsvarende Stillinger af General Juin og Viceadmiral R. Fenard.

Overskibningen.

Af Styrkerne i »Western Naval Task Force« afgik Dækningsgruppen den 24. Oktober fra Portland i U. S. A., medens Angrebsgrupperne afgik fra Hampton Roads den 23. og 24. Dog afgik de hertilhørende Hangarskibe først den 25. fra Bermuda, hvor de havde været samlet for Afholdelse af Øvelser.

Den 28. mødtes de forskellige Grupper, og hele Styrken fortsatte samlet østover med en Gennemsnitsfart paa 14 Knob, samt med Zig-Zagning om Natten og

støt Kurs om Dagen. For saavidt muligt ikke at røbe Bestemmelsesstedet opdeltes Ruten i vekslende Generalkurser. To Gange under Overfarten fyldtes Brændsel fra Tankskibene, nemlig den 30. Oktober og den 6. November.

Vejret var fint indtil den 4. November, da det blæste kraftigt op. Vejrforudsigelserne lovede saa daarligt Vejr ved Marokkos Vestkyst den 8., at Landsætning maatte opgives, om de holdt Stik. Imidlertid havde Meteorologi-Officeren i »Western Naval Task Force« en anden Opfattelse end de officielle Instituter og lovede en lokal Bedring. Admiral Hewitt besluttede sig til at stole paa sin Meteorologi-Officer, og det viste sig, at denne fik Ret.

Overfarten forløb uden andre Uheld, og i Løbet af den 6. og 7. November skiltes Angrebsgrupperne og stævnedes mod de respektive Udskibningssteder.

Styrkerne i »Eastern-« og »Center Naval Task Force« afsejlede fra Storbritannien i 2 Konvojer — en langsom, der afgik den 22. Oktober, og en hurtig, der afgik den 26. Oktober. Begge passerede Gibraltarstrædet Natten mellem den 5. og 6. November. Efter Passagen deltes de to Konvojer, idet alle Skibe, der tilhørte »Center Naval Task Force«, satte Kurs mod Oran, medens de øvrige fortsatte mod Algier. For at vildlede Fjenden fulgte disse sidste længst muligt samme Rute som Malta-Konvojerne. Det lykkedes faktisk herved at bibringe Tyskerne den Opfattelse, at det drejede sig om Styrker, der skulde landsættes i Tripolis i Ryggen paa Rommels Afrikakorps. (Montgomery's Offensiv ved El Alamein var begyndt den 24. Oktober og havde netop den 4. November sprængt den tyske Front her).

Under Overskibningen indtraf kun et større Uheld, idet det amerikanske Transportskib »Thomas Stone«,

der tilhørte »Eastern Naval Task Force«, den 7. November ved Daggry torpederedes af en Ubaad udfor Kap Palos i Spanien. Skibet sank ikke, men bugseredes i Havn den 11. November.

(Fortsættes)

Søværnets Personel og Hjemmeværnet.

Af Orlogskaptajn J. Teisen.

Alle i Søværnet ser for Tiden med Spænding og mer eller mindre Optimisme frem til Resultaterne af den nedsatte Forsvarskommissions Arbejde. Det synes derfor i den 11. Time at gøre sig klart, hvad man egentlig ønsker sig af dette. Det mest optimistiske Ønske kan kort udtrykkes saaledes:

Den mest effektive Udnyttelse af alt til Raadighed staaende Personel med det bedst mulige Materiel.

Men har man Lov til efter tidligere indvundne Erfaringer at nære det ringeste Haab om, at Kommissionen kan opfylde dette Ønske?

Hvad Materiellet angaar, maa desværre det lille Ord »Økonomi« sætte en Stopper for Ønskedrømmene, hvorimod Sagen for Personellets Vedkommende stiller sig anderledes, hvilket her skal søges belyst.

I en Række Artikler i »Militært Tidsskrift«, indledet i November-Nummeret 1946 af Kaptajn L. M. K. Skern, er en fremtidig Personelordning for Hær og Hjemmeværn behandlet. Meningerne er ret delte, specielt hvad angaar Sammensætningen af de mobile Styrker, medens der er Enighed om at gaa ind for, at alle værnepligtige Mænd skal uddannes; Mænd, der paa Grund af svigtende Fysik nu kasseres, maa uddannes til de Opgaver, de kan magte — for Kvindernes Vedkommende foreslaas enten tvungen eller frivillig Uddannelse.

Der forlanges som nu en mobil Felthær til Indsæt-

telse paa truede Steder — derudover indeles Landet i Afsnit, hvis Forsvar baseres paa Hjemmeværnet; ogsaa her svinger Opfattelserne mellem tvungent og frivilligt Medlemsskab, hvorimod der er Enighed om, at der indenfor hvert Afsnit maa være et mobilt Markforsvar og et Lokalforsvar, hvori evt. Civilbeskyttelsestjenesten skal indgaa. Mandskab, der i Kraft af deres civile Stillinger nu maa fritages for at møde ved Mobilisering for ikke at lamme Landets livsvigtige Organer, vil naturligt indgaa i Lokalforsvaret (og Civilbeskyttelsestjenesten).

Der kan ikke herske Tvivl om, at Mobiliseringsstyrkerne, hvis de efter Hjemsendelsen fra den første Værnepligtstid fortsatte og vedligeholdt deres Uddannelse indenfor Hjemmeværnet, vilde være af større effektiv Værdi end nu; en Opstilling af lokale Regimenter vilde ligeledes give en hurtigere Mobilisering (og man kan antagelig regne med, at Mobiliseringsordren herhjemme ogsaa fremtidig vil lade vente paa sig til allersidste Øjeblik!) og et Personel, der gennem jævnlig Træning var blevet sammensvejsede Enheder. Disse store Fordele kan dog kun opnaas gennem den tvungne Tjenstgøring i Hjemmeværnet.

Indenfor det nuværende Hjemmeværn gøres der utvivlsomt fra Ledernes og en Del af Medlemmernes Side en udmærket Indsats for at kunne stille veluddannede Styrker paa Benene, men Mødeprocenten er — i alt Fald mange Steder — sørgeligt ringe, hvilket giver Styrkerne et uhomogent Præg, og det skal ikke blive bedre under en spændt Situation, hvor frivilligt men helt uddannet Mandskab strømmer til Fanerne.

Den tvungne Tjenstgøring i Hjemmeværnet vil forbedre dette Forhold betydeligt, men vil til Gengæld møde stor Modstand, især hvis Længden af den nuværende første Værnepligtstid fastholdes. Man kun-

de her tænke sig at øge Interessen for Hjemmeværnsarbejdet ved at lade den første Indkaldelsestid forkorte betydeligt, men at man til Gengæld et vist Antal Aar derefter var forpligtet til f. Eks.:

$\frac{1}{2}$ ugentlig Øvelsesdag i 8 af Aarets Maaneder, der dog hver 6. Uge erstattedes med en Søndag,

1 Uges samlede Øvelser hver Sommer.

Denne Ordning skulde kunne gennemføres, da man f. Eks. for Landboernes Vedkommende kunde tage Hensyn til deres særlig travle Maaneder, for Fabriksarbejderne imødekomme deres Ønske om 40 Timers Arbejdsuge, idet ca. $\frac{1}{6}$ var til Øvelse hver Dag.

Antal aarlige Øvelsesdage kunde gradvis gaa ned og sluttelig afløses med Overgang til frivillig Tilmeldelse. Det skal blot nævnes, at Befalingsmandsuddannelse ligeledes skal organiseres.

I det ovenstaaende er Søværnet ikke behandlet, ligesom det kun er periferisk nævnt i enkelte af Indlægene i »Militært Tidsskrift«.

Kun Kystdefensionen synes at kunne gaa ind under den foreslaaede Ordning, hvorimod man for det øvrige Søværns Vedkommende givetvis ikke kan benytte denne; men da der vel ikke kan herske Tvivl om, at Hjemmeværnet faar sin Plads i en kommende Forsvarsordning, og en Ændring i Hærens nuværende Personelordning derfor kan imødeses, vil det være naturligt at undersøge, om Søværnets Personelordning ikke trænger til en Ændring til Gavn for saavel Søværn som Hjemmeværn.

Den nuværende Personelordning er ikke tilfredsstillende. Som Forholdene er nu, sendes største Delen af vore Vpl. hjem med en allerhøjst middelmaadig Uddannelse. En Del af de Vpl. har udover Eksercerskoleuddannelsen og dennes Vedligeholdelse kun lært Messetjeneste, Rengøring eller, hvis de naar langt, Ma-

gasintjeneste. De bedst uddannede har som Artillerister naaet et forceret Skydeprogram igennem, Radarfolk, Asdicfolk har naaet Grunddannelsen og nogen (enkelte ingen) Praksis, Torpedogaster har sjældent faaet Lov til at foretage noget selvstændigt o. s. v.

Ser man paa Mobiliseringsordningen, har Søværnet kun Brug for et mindre Antal Aargange, hvilket vil sige, at et stort Personel, uddannet ved Søværnet, kun har Chance for at gøre en Indsats gennem Hjemmeværnet; men til denne Tjeneste har kun faa Forudsætninger, Resten maa begynde saa godt som fra har Bund. Befalingsmænd og Mather opnaar hvert Aar kun at oplære nye Folk, skal hvert Aar begynde Artilleriuddannelse, Angrebsøvelse etc. fra Grunden og naar aldrig videre end til et vist Punkt — aldrig kan man opnaa at starte et Aar, hvor man slap Aaret før (maaske U-Baade og Flyvevaabnet undtaget).

Hvis man kunde gennemføre en Ordning, hvorved de forskellige Enheder tårnvis var under Kommando med samme Personel til alle vigtigere Poster 3 Sommerperioder i Træk, afbrudt af Vinterperioder med Skoler, hvor der gaves Personellet praktisk Uddannelse i Træningshaller samt Teori, kunde man opnaa at faa virkelig kampklare Styrker.

Dette kan opnaas, hvis man fuldstændig ændrer den nuværende Personelordning paa flere væsentlige Punkter.

Man kan eksempelvis foreslaa følgende Ordning for Personellet:

- 1) En Stamme af faste menige, der er saa vellønnede, at Tilgang sikredes; dette Personel besætter alle vigtige Poster ved Skyts, Radio, Radar, Torpedovaa-
ben, U-Baade, M-T-Baade etc., ligesom Kabystjeneste,

Messetjeneste besættes af særligt Personel (i Land delvis af Kvinder).

2) Som Vpl. indkaldes samtlige søvante og Fiskere, samt et Antal Maskinister og Fyrbødere. Den Vpl. Dæksbesætning uddannes som Rorgængere og Udkiggere, til Magasintjeneste o. lign. samt alle i Brug af Haandvaaben og A. L.-Skyts, hvilke Discipliner senere skal holdes vedlige i de lokale Hjemmeværnsforeninger.

Herved opnaas bl. a., at de ved Mobilisering med faa Undtagelser kan udstikkes til et hvilket som helst Skib, og Besætningerne saaledes kompletteres, efterhaanden som Skibene er klargjort.

3) Holmens Bevogtning overtages af en særlig Politistyrke, der samtidig er uddannet i Lokalforsvar, i Fredstid suppleret med Mather, ved Mobilisering med Styrker af Hjemmeværnet. I Marinedistrikter o. lign. skal i Fredstid ikke til Søs udkommanderet Personel gøre Tjeneste, hvoraf under Mobilisering et mindre Antal forbliver og suppleres med Hjemmeværnsstyrker. I Hjemmeværnsstyrkerne forudsættes Kvinder at indgaa i stort Tal, hvad Erfaringerne fra de engelske W. R. N. S. i høj Grad tilskynder.

4) Kvartermestergruppen rekrutteres som nu fra Mathgruppen — som Forholdene er nu, maa man, for at holde paa Matherne, allerede efter faa Aars Tjeneste sende dem paa Underkvartermesterskole. Ved at forbedre Mathernes Kaar og lægge Vægt paa, at disse efter en vis lang Tjenestetid har Forret til Stillinger under Stat og Kommune, skulde en Minimumstjenestetid paa 4—6 Aar (nu 2) som Math før Skolen

kunne indføres, hvorved den skitserede Plan for Mobiliseringsbesætningernes Uddannelse kan gennemføres.

Hvorvidt man kan faa Antallet af Befalingsmandskategorier nedsat ved at lade Underkvartermestrene blive en Kategori i Lighed med de tidligere Dæksofficersassistenter og nedsætte Antallet af Befalingsmænd i Skibene ved at lade en Del af Underkvartermestrenes Tjeneste overlages af de ældste Mather, skal ikke uddybes nærmere her; bl. a. vil Forskellen mellem disse Kategorier i Maskinkorpset og de andre Tjenestegrene komplicere dette Spørgsmaal; men Tanken synes umiddelbart tiltalende.

En Forbedring af Kvartermestrenes Adgang til Officersstillinger og til højere Lønninger end de nu opnaelige vilde give større Lyst til at gaa ind i Korpset; blandt de nuværende Materielmestre og Kvartermestre er mange højt kvalificerede, og de gør gennem deres Indsats et Arbejde, der berettiger dem til Chancen for at opnaa en højere Lønning, end den nuværende Ordning byder dem.

5) Officerkorpsets Sammensætning uændret.

6) Befalingsmandskategorierne maa opnormeres efterhaanden, saa der til enhver Tid er det Personel af Linie og Reserve, som er nødvendigt til Udrustning af det til Raadighed værende Mobiliseringsmateriel og til Besættelse af Poster i Land (Søværnskommando, Stabe, Distrikter etc.).

Fordele ved det her skitserede Forslag skulde være:

A) Kystflaadens Personel:

a) Mobiliseringsbesætningerne bedre uddannet

- b) Hurtigere Mobilisering
 - c) Mindre Rekruttskole, hvorved Befalingsmænd frigjordes og kunde deltage som Lærere eller Elever paa videregaaende Skoler.
- B) Kystdefensionens Personel:
- a) Mobiliseringsbesætningerne bedre uddannet
 - b) Hurtigere Mobilisering, da Styrkerne rekrutteres fra Hjemegnen.
- C) Hjemmeværnet:
- a) Mere Personel
 - b) Personel med Grunddannelse i Søværnet anvendeligt (Kystflaadepersonel kun i Lokalforsvaret).
- D) Hæren:
- Forøgelse af værnepligtigt Personel.

Til ovennævnte Forslag skal til Slut følgende praktiske Detailler vedføjes:

1) Regner man det nuværende Behov af Mather (som der i Dag ikke er Dækning for), maa dette, naar Rammerne er udfyldt, fordobles.

Til Gengæld vil hver Math spare Indkaldelsen af 2 Vpl. aarlig — rundt regnet — hvilket vil halvere de aarlige Indkaldelser; Antal indkaldte vil nærlig svare til den aarlige Tilgang indenfor de nævnte 4 Kategorier Vpl.

Merudgiften fremkommer ved Mathernes i Forhold til Vpl. store Løn og kan med de nuværende Lønninger anslaaes til ca. 150.000 Kr. (Heri indbefattet Holmens Politistyrke, kvindelig Arbejdskraft m. m.).

De større Udgifter til Mather under Kommando (Tillæg, Beklædning m. v.) opvejes af det færre An-

tal menige, der aarlig skal have Beklædning, Kost og Logi; Udgiften til flere Specialskoler opvejes ved de mindre Eksercerskoler.

2) I de under 1) nævnte Udgifter er en større Slutløn for Mather beregnet. Utvivlsomt er allerede de nugældende Lønninger for store for de ugifte Mather, naar de faar Lejlighed til at bruge dem fuldt ud; det vilde synes rigtigere, om kun gifte Mather fik Lønnen udbetalt som nu, hvorimod en større Del af denne end nu holdtes tilbage for de øvrige til senere Udbetaling.

3) Mobiliseringsbehovet for Vpl. vil blive:

a) For Maskinbesætningen: uforandret

b) For Dæksbesætningen: Antal Aargange 2—3 Gange saa mange som nu under Hensyntagen til, at kun et Faatal af de befarne kan paa-regnes hjemmeværende.

4) I Skibe med ikke militære Formaal, saasom Kongeskib, Opmaalingskib etc. er det uddannelsesmæssige Udbytte af Togtet saa ringe for i alt Fald den menige Besætning, at de burde bemandedes i Lighed med Fyr- og Vagervæsenets Skibe. Skibene fik dermed et mere civilt Præg, og Besætningernes Størrelse kunde nedskæres, hvilket vilde betyde en Forbedring af Beboelsesforholdene.

Bog anmeldelser.

Verdenspolitikken i Dokumenter.

Udgivet af Chr. Michelsens Institut for Videnskab og Åndsfrihet.

I Hovedkommission hos John Griegs Forlag, Bergen 1947.

Tidsskriftet har modtaget 2 Bind af »Verdenspolitikken i Dokumenter«, nemlig »Viktige storpolitiske dokumenter 1941—45« og »Fredstraktaterne med Finland, Italia, Romania, Bulgaria og Ungarn«.

Udgiveren har her paa udmærket Maade samlet en Ekstrakt af alle de Dokumenter, der danner Grundlaget for den Verdensorden, de Allierede ønskede og haabede at være i Stand til at etablere, naar Krigen var til Ende.

Med særlig Interesse læser man i Dag Traktaten mellem Soviet-Unionen og Czekoslovakiet og Vaabenstilstands-Overenskomsterne mellem de Allierede og Finland, Rumænien og Ungarn.

Ogsaa de tilsvarende Fredstraktater maa siges at være særdeles aktuelle.

Om Finlands sømilitære Muligheder kan man danne sig et Skøn, naar man læser Fredstraktatens Artikel 17:

»Finland maa ikke eje, bygge eller eksperimentere med nogen Form for Atomvaaben, automatisk drevne eller styrede Projektiler eller Apparater, som har Forbindelse med Affyringen af dem (bortset fra Torpedoer og Torpedoudskydningsrør som udgør

den normale Bevæbning af Krigsfartøjer tilladt ved nærværende Traktat), Søminer eller Torpedoer af kontaktløse Typer kontrolleret ved styrende Mekanismer, Torpedoer som kan bemandes, Ubaade eller andre Undervandsfartøjer, Motorbaade eller specielle Typer af Angrebsfartøjer«.

Bøgerne har baade engelsk og norsk Tekst, hvilket viser, at Udgiveren har tænkt dem anvendt som internationale Kildeskrifter for dem, der søger politiske og historiske Oplysninger.

Af Pladshensyn er samtlige Underskrifter udeladt, hvilket egentlig er et Savn, da man ofte griber sig i at spørge: »Hvem var det nu, der var Præsident, Statsminister, General o. s. v. paa det paagældende Tidspunkt?«

Naar man har gennembladet de talrige Traktater og Erklæringer, bør man vende tilbage til Samlingens første Dokument for der at hente Tillid til den Fremtid, der i Dag forekommer saa usikker.

Det er Præsident Roosevelts Budskab af 6. Januar 1941, der i Originalsproget lyder:

»In the future days, which we seek to make secure, we look forward to a world founded upon four essential human freedoms.

The first is freedom of speech and expression — everywhere in the world.

The second is freedom of every person to worship God in his own way — everywhere in the world.

The third is freedom of want — which translated into world terms, means economic understandings which will secure to every nation a healthy peacetime life for its inhabitants — everywhere in the world.

The fourth is freedom from fear — which, translated into world terms, means a world-wide reduction of armaments to such a point and in such a thorough fashion that no nation will be in a position to commit an act of physical aggression against any neighbor — anywhere in the world.«

E. J. S.

Axel Juel: Himmel og Hav.

Gyldendal 1948. 108 Sider.

Skønt det falder uden for dette Tidsskrifts Rammer at anmelde Digte, danner Axel Juels Marinedigte en Undtagelse.

Den lige udgivne Samling »Himmel og Hav« indeholder — foruden adskillige allerede kendte — mange smukke Digte med Adresse til Marinen eller enkelte Institutioner i Søværnet.

Der er saaledes Digte til Orlogsvæftet, Nyboder, Søofficerskolen, Holmens Kirke o. s. v. skrevet i Anledning af en Minde- eller Højtidsdag for den paagældende Institution.

Det er Lejlighedsdigte i Ordets bedste Forstand, og Axel Juel viser her — foruden sin kendte Versekunst — sin dybe Forstaaelse af Søværnets Virke og Tradition.

Den smukke lille Digtsamling kan anbefales til enhver, der har lidt til overs for Marinen og dens Historie.

E. J. S.

Chr. Bokkenheuser og Jørgen Hatting:
»Det begyndte i 48«.

Nyt Nordisk Forlag, Arnold Busck. 1948.

296 Sider med mange Illustrationer og Kort.

Ud fra den Betragtning, at Danmarks moderne Historie begyndte med Martsministeriet 1848, har Forfatterne benyttet 100-Aarsdagen for dettes Dannelselse som Anledning til at skildre Optakten til de politiske Begivenheder, der medførte Indførelsen af vor frie Forfatning, samt redegøre for det sydslesvigske Spørgsmaal, saaledes som det udviklede sig med Oprøret og Krigen 1848—50.

Saa vel den politiske Krise som dennes Hovedpersoner er levendegjort paa udmærket Maade; Bogen er et helt lille biografisk Leksikon med Levnedsbeskrivelser af en Mængde civile og militære Personligheder.

Af særlig Interesse for dette Tidsskrifts Læsere er Omtalen af Flaadens Indsats og Betydning, og det maa erkendes, at Marinen er blevet ret stedmoderligt behandlet.

Kapitel II, »Christian VIII's Hær«, redegør ret indgaaende for Hærens Inddeling, Uniformering, Materiel og Personel, herunder Modsætningerne mellem Hertugdømmernes Kontingent og Kongerigets øvrige Afdelinger, og Kapitlet slutter med $\frac{3}{4}$ Side om »Den danske Flaade«. Her omtales Skibsmateriellet og Armeringen, men der findes ikke et Ord om Personellet.

Det har dog utvivlsomt den største Interesse at vide, at der i Marinen slet ikke eksisterede nationale Modsætningsforhold — Personellet var 100 % »kongerigsk« og loyalt. Uddannelsen havde været rent dansk i næsten 150 Aar, og ikke een Mand i Flaaden tænkte paa at tilslutte sig Oprøret.

Krigsbegivenhederne skildres levende og tilpas kort-

fattet med Fremhævelse af det mindre gode Forhold mellem Krigsministeren og Overkommandoen. Flaadens Medvirken er her kort omtalt, og den ulykkelige Eckernførde-Affære beskrives lidt mere detailleret.

Derimod savnes en tydeligere Fremhævelse af Søherredømmets Betydning. Thi det var dog først og fremmest Bevidstheden om ubestridt Beherskelse af vore Farvande, der var bestemmende for den valgte Strategi. Hele Ryes mesterlige Tilbagetog vilde jo have været meningsløst, hvis det ikke sluttede med en Evakuering ad Søvejen til ny Indsats i Fjendens Flanke.

En sømilitær Medarbejder kunde utvivlsomt have bidraget til at gøre Fremstillingen lidt mindre ensidig — uden dog paa nogen Maade at udviske Indtrykket af, at vore Sejre skyldtes »den tapre Landsoldat«.

Bogen anbefales til enhver, der interesserer sig for vort Lands politiske og militære Historie.

E. J. S.

Meddelelser fra Udlandet.

Ved Orlogskaptajn P. Zigler og Soløjtnant I. H. M. Petersen.

Sovjetunionen.

De faa Nyheder, der siver ud om Sovjets Flaade, antyder, at der hovedsagelig bygges U-Baade. Dog nævnes ogsaa, at de 2 Krydsere »Kalinin« og »Kaganovich« er ved at være færdige. Den italiensk byggede Jager »Tashkent« paa 2895 tons menes at være blevet hævet i Novorosisk, hvor den blev sænket under Krigen.

Af japanske Orlogsskibe, der er overgivet til Sovjetunionen kan nævnes:

Jagere: »Haratsuki«, »Hatsuzakura«, »Hibiki«, »Kaya«, »Kiri« og »Shii«.

Eskorteskibe: »Ikino«, »Kozu«, »Shimusku«, Nr. 34, 48, 52, 71, 76, 77, 78, 79, 102, 105, 142, 196, 221, 227.

Ministrygerne: Nr. 12, 17, 20, 23.

Transportskibene: »Hayasaki, Nr. 13 og Nr. 137.

(The Navy, Jan. 1948) *H. M. P.*

Sovjetunionens største Flydedok med en Kapacitet paa 50.000 Tons er blevet installeret i en ikke nærmere angivet Havn i Sortehavet. Den er udstyret med 24 Kraner med en Løfteevne paa fra 50 til 140 Tons. Besætningen er 110 Mand.

(USNIP, Dec. 1947) *H. M. P.*

En Raket med den dobbelte Rækkevidde af den kendte V-2 d. v. s. ca. 650 km findes i Rusland. Raketten blev udviklet af Tyskerne, men erobret af Russerne i Peenemünde. U. S. A. har Tegninger m. m. vedrørende Raketten, men ikke nogen Arbejdsmodel. Raketten er kendt som Type A-9, og er som den kendte V-2, men er forsynet med Planer, der fordobler Rækkevidden.

(M. R., Februar 1948) *Z.*

Det allierede Overskibningsforetagende mod Nordafrika 1942.

Af Kaptajnløjtnant S. Thostrup.

(Fortsat)

Landsætningerne.

Det lykkedes de allierede praktisk taget fuldstændigt at bevare Overraskelsesmomentet frem til selve Landsætningstidspunkterne.

Dette tyder paa, at den franske Efterretningstjeneste har været særdeles utilstrækkelig i enhver Henseende.

Eksempelvis kan nævnes, at de amerikanske Transportfartøjer efter Planen indtog de bestemte Positioner ca. 8 Sømil fra Kysten ved Midnatstid den 7. November. Disse Skibe kunde altsaa i det højeste have været ca. 120 Sømil fra Kysten omkring Kl. 1600 den 7., og paa den Afstand burde en fransk Luftclairing samme Eftermiddag have faaet Føling med dem.

Ej heller indadtil kan den franske Efterretningstjeneste have fungeret særlig vel. Det synes saaledes, som om der er gaaet for lang Tid, før man i Marokko fik Kendskab til de ved 0100 Tiden paabegyndte Landsætninger i Algier.

Landsætningerne gennemførtes i alle Omraader — dog med Forsinkelser af varierende Længde og med Vanskeligheder af forskellig Art ikke mindst paa Grund af Personellets ufuldstændige Træning. Næsten alle Vegne gjorde de franske Stridskræfter Modstand, men Styrken heraf varierede betydeligt fra Sted til Sted. Desuden forekom tysk-italiensk Ubaads- og Luftvirk-

somhed, der tilføjede de allierede en Del Tab omfattende saavel Orlogs- som Transportfartøjer. (Se Bilag 2).

Fra Daggry den 8. var allierede Luftstridskræfter i Aktivitet over Operationsomraaderne. Dels udførtes Angreb paa franske Luft-, Land- og Søstridskræfter og dels udførtes Ildledelses-Observationer for Skibsartilleriet.

Algier-Oraadet: Skønt der her indtraf en Del Forsinkelser, Havarier og Fejlnavigeringer med Landsætningsbaadene — især ved Kyststrækning B (se Tabsopgivelserne i Bilag 2) — gennemførtes alle Landsætningerne dog, idet disse kun mødte ringe Modstand. De allierede Styrker kunde derfor gøre gode Fremskridt og naaede i Dagens Løb alle de fastsatte Maal. Landsætningerne paa Kyststrækning C foretoges indenfor Batteriet Matifou's Virkningsomraade, hvorfor Transportskibene var udsatte for betydelig Risiko. Batteriet undlod imidlertid at beskyde disse, men engagerede de Søstridskræfter, der opererede udfør Algier Havn. Et Angreb, der fra Landsiden blev foretaget mod det, mislykkedes, og det maatte bringes til Tavshed ved Beskydning fra Søen. Ogsaa nogle Batterier vest for Algier udsattes for Beskydning af Skibsartilleri.

Forceringen af Algier Havn med Destroyerne »Malmcolm« og »Broke« forløb uheldigt. Det lykkedes ikke Skibene at gennembryde Havnens Bomspærring ved første Forsøg. De opdagedes og blev kraftigt beskudt. Herved blev »Malmcolm« saa beskadiget, at den maatte opgive, medens det lykkedes »Broke« at naa ind og sætte Tropper i Land. Disse blev imidlertid taget til Fange, og »Broke« maatte staa ud af Havnen igen.

Sent paa Eftermiddagen den 8. ophørte Modstanden i Algier Omraadet i Overensstemmelse med Admiral Darlans Ordre.

Oran Omraadet: Alle Landsætningerne gennemførtes uden større Uheld. Som tidligere angivet anvendtes her foruden Landsætningsbaade de eneste egentlige Invasionsskibe der var til Raadighed. Disse viste sig særdeles nyttige og gav værdifulde Erfaringer. Ved selve Kysten mødtes kun ringe Modstand, hvorfor Fremrykningerne hurtigt kunde paabegyndes.

Paa Kyststrækning Z udsattes Tropperne dog for Beskydning fra Batterierne ved Arzeu. Landsætningerne fortsattes imidlertid under Dækning af Røg og Taage, og i Løbet af kort Tid var Arzeu taget, hvorefter dens Havn kunde benyttes til videre Udskibninger.

I Løbet af Morgenen aabnede Fort Santon ved Mers El Kebir Ild mod Strækning Y. Det blev kort Tid senere effektivt beskudt af »Rodney« og bragt til Tavshed.

De planlagte Operationer med Faldskærmstropper i dette Omraade mislykkedes tildels paa Grund af Fejlnavigering. Takket være de vellykkede Landsætninger paa Kysten lykkedes det dog at tage Flyvepladserne i Orans Omegn i Løbet af den 8., og samme Dag kunde de benyttes af de allierede Luftstridskræfter.

Forcingen af Orans Havn mislykkedes totalt. Det lykkedes de to Sloops at komme ind i Havnen; men her toges de under kraftig Beskydning af franske Orlogsfartøjer, hvorved begge sænkedes i Havnebassinet.

Herefter løb en Del franske Orlogsfartøjer ud fra Oran, men disse blev taget under kraftig Ild af den britiske Dækningsstyrke. En Destroyer og en Minestryger sænkedes, medens Resten søgte tilbage til Havnen, hvor yderligere en Destroyer sattes paa Land.

Støttet af Bombardementer fra Søen og Luften gjorde de allierede Styrker i Løbet af den 8. og 9. gode

Fremskridt mod Oran, men mødtes af stadig voksende fransk Modstand. Denne ophørte imidlertid den 10., efter at Vaabenstilstand var sluttet samme Dag.

Marokkos Vestkyst. Angrebsgrupperne havde nogen Vanskelighed med Anduvningen, bl. a. fordi Kontakten med »Anduvnings-Ubaadene« i visse Tilfælde glippede. Skibene kom dog frem til nogenlunde ret Plads, bl. a. ved Hjælp af Navigationsradar, som var installeret i en Del Enheder.

Endvidere indtraf der Forsinkelser under Udsætning samt Lastning af Landsætningsbaade. Disse havde yderligere en Del Orienteringsvanskeligheder, ligesom mange Haverier og Kæntringer forekom.

Ved Mehedia mødtes Landsætningerne af en kraftig Modstand fra Infanteri, Tanks, Felt- og Kystartilleri samt Luftstridskræfter, hvorfor Fremrykningen kun gik langsomt. Amerikanske Luftfartøjer vandt dog hurtigt Herredømmet i Luften og angreb bl. a. Tankformationer. Herunder forsøgte med godt Resultat i Stedet for almindelige Bomber at anvende Dydbomber, hvis Brandrør var ændrede til at detonere ved Anslag.

Omend Skibsartilleriet i adskillige Tilfælde ydede Landstridskræfterne værdifuld Støtte, blev det imidlertid ikke udnyttet tilstrækkeligt effektivt, da General Truscot ikke nåede nogen større Tiltro til dets Nøjagtighed ved Beskydning af Landmaal.

Den 10. November forcerede Destroyeren »Dallas« Sebou Flodens Munding, stod op ad Floden mod Port Lyautey og landsatte en Styrke paa dennes Flyveplads. Samme Dag toges Batteriet Kasha, som laa syd for Floden mellem Byen og Kysten, og som havde ydet kraftig Modstand.

Den 11. sluttedes Vaabenstilstand, og Kampene ophørte i dette Afsnit.

I Fedhala Afsnittet lykkedes det inden Daggry og paa mindre end en Time at landsætte 3500 Mand. Planen omfattede 6000 Mand inden Daggry, men dette lod sig ikke gennemføre paa Grund af Forsinkelser med Landsætningsbaadene.

Ved Daggry aabnede de herværende franske Kystbatterier og Poster Ild mod Transportskibene, Landsætningsbaadene og Tropperne. Ilden besvaredes omgaaende af Skibsartilleriet, som efter $1\frac{1}{2}$ Times voldsom Beskydning bragte Batteriet Pont Blondin knap 3 Sømil øst for Fedhala til Tavshed. Dette besattes derpaa af de landsatte Tropper. Det tog noget længere Tid at nedkæmpe Batterierne paa selve Kap Fedhala. De bragtes ganske vist til Tavshed gentagne Gange; men det lykkedes dem hver Gang efter kort Tids Forløb atter at aabne Ilden, indtil de ved 1100 Tiden toges fra Landsiden.

Hermed ophørte Modstanden paa Jorden i dette Afsnit, og i Dagens Løb naedes alle planlagte Maal. Dog mødtes en Del Modstand fra franske Luftstyrker; men den blev relativt let nedkæmpet af de amerikanske Luftjagere.

Ved Safi gennemførtes Landsætningerne og Forcing af Havnen nogenlunde efter Planen med ringe Forsinkelse og smaa Tab. Paa et tidligt Stadium aabnede de franske Kystbatterier her Ild mod Landsætningsstyrkerne. Ilden besvaredes effektivt af Skibsartilleriet, som efterhaanden bragte Batterierne til Tavshed. I Luften mødtes ingen nævneværdig Modstand.

Hen paa Eftermiddagen den 8. naedes de planlagte Maal, ligesom den lokale Modstand ophørte. Udlosning af de tunge Tanks og andet Materiel i Safi Havn kunde derfor foregaa uden Besvær.

Efter at Landsætningerne ved Fedhala og Safi var gennemførte, paabegyndtes Fremrykningen mod Casa-

blanca. Det endelige Angreb paa denne By var ansat til den 11. November Morgen; men inden dette Tidspunkt sluttedes Vaabenstilstand og dermed ophørte al fransk Modstand i Marokko.

Sotræfninger.

Tidligt paa Morgenen den 8. aabnede Slagskibet »Jean Bart« og Kystbatteriet El Hank ved Casablanca Ild mod den amerikanske Dækningsgruppe, der holdt gaaende udenfor Byen. Ilden besvaredes af Dækningsgruppen, der under Træfningens første Del stod ENE over paa Afstande mellem 200 og 240 hm fra Kysten. Kl. ca. 0740 drejede Gruppen til Vestlig Kurs, hvorved den efterhaanden fjernede sig ret megel fra Angrebsgruppen udfor Fedhala. Dette benyttede Fransk-mændene sig af, idet to Torpedokrydsere og fem Destroyere Kl. ca. 0815 løb ud fra Casablanca og langs Kysten holdt holdt hen mod de amerikanske Transportfartøjer. Krydserne »Augusta« og »Brooklyn«, nogle Destroyere, samt Luftfartøjer gik omgaaende til Modangreb, ligesom Dækningsgruppen vendte om og kom til Assistance. Den franske Styrke, der støttedes af Kystbatterierne, blev taktisk ledet særdeles vel, men maatte dog ved Nitiden vende om og retirere mod Casablanca uden at have opnaaet anden Vaabenvirkning end enkelte Træffere paa Destroyeren »Ludlow«.

Imidlertid forsøgte den ved Titiden endnu et Fremstød, denne Gang støttet af den lette Krydser »Primauguet«. Desuden var det lykkedes nogle af de franske Ubaade at løbe ud, hvilke nu indgreb i Sotræfningens anden Fase, idet de angreb saavel Dækningsgruppen som »Brooklyn« dog uden at opnaa Træffere. Støttet af Kystbatterierne gik to franske

Destroyere samtidigt i Angreb paa Dækningsgruppen, medens »Primauguet« og de øvrige Torpedofartøjer holdt mod Transportskibene udfør Fedhala. Under denne taktisk interessante Affære maatte de franske Overfladestridskræfter dog bukke under for Overmagten. To Destroyere sænkedes, »Primauguet«, de to Torpedokrydsere og to Destroyere beskadigedes saa svært, at de fleste maatte sættes paa Land, medens en Destroyer returnerede uskadt til Casablanca. Under Træfningen sattes desuden »Jean Bart«s Kanoner ud af Virksomhed for en Tid.

I Løbet af Eftermiddagen den 8. løb en fransk Kanonbaad og to Minestrygere ud fra Casablanca. Ogsaa disse stod langs Kysten mod Fedhala, men blev hurtigt drevet tilbage til Havnen.

Endelig løb to Kanonbaade ud den 10. Fm., og beskød de amerikanske Tropper, der rykkede frem mellem Fedhala og Casablanca; de blev dog ligeledes drevet tilbage efter kort Tid.

Samme Dag kunde »Jean Bart« atter aabne Ild, men blev herefter bombet og svært beskadiget.

Fortsatte Landsætninger.

Efter at de første Troppstyrker var landsat, gjaldt det om at tilføre disse Forstærkninger og Materiel af forskellig Art. Herunder forekom ogsaa — navnlig i Begyndelsen — en Del Forsinkelser og Vanskeligheder. Meget Materiel landsattes paa forkerte Pladser som Følge af Fejlnavigering, ligesom en Del Havarier indtraf. Til Gengæld forekom det ofte, at de af Landstridskræfternes Forsyningsgrupper, som skulde assistere med Losningen af Landsætningsbaadene, ikke mødte, hvorfor disses Besætninger — to à tre Mand pr. Baad — selv maatte klare dette Arbejde — en Kilde til

yderligere Forsinkelse. Det lykkedes dog ret hurtigt at faa System i Arbejdet og det forsømte indhentet.

Med Angrebsstyrkerne fulgte særligt Basispersonel, Teknikere og Bjergningsgrupper, der, efterhaanden som Havne blev taget, straks gik i Gang med at gøre disse anvendelige til Baser for de fortsatte Operationer. Navnlig i Oran og Casablanca maatte store Bjergnings- og Oprydningsarbejder fortages, hvilket dog gennemførtes paa bemærkelsesværdig kort Tid.

I Tilslutning til Operationerne i Algier landsattes britiske Styrker den 11. November i Bougie og den 12. November i Bône. I ingen af disse Byer, der ligger i henholdsvis østlige Algier og vestlige Tunis, mødtes fransk Modstand. Derimod forekom tyske Luftangreb.

Tyske Modoperationer.

Saasnart Tyskerne fik Meddelelse om Operationen indsatte de Luftangreb — især mod Styrkerne i Algier-Omraadet, hvorved der tilføjedes »Eastern Naval Task Force« en Del Tab. Efter den franske Modstands Ophør kunde yderligere Luftangreb nogenlunde effektivt imødegaas af de allierede Luftstridskræfter.

Endvidere indsattes tyske og italienske Ubaade mod Krigs- og Transportskibene udfør saavel Algiers som Marokkos Kyster. Nogle af de Tab, som herved tilføjedes »Western Naval Task Force«, kunde maaske have været undgaaet, hvis man havde taget Transportskibene ind i Casablancas Havn, straks efter at den var aabnet. Men da der saa ikke vilde blive Pads til en Forsyningskonvoj, som var undervejs fra U. S. A., valgte man at lade dem ligge ud for Fedhala dækket dels af patrouillerende Destroyere, dels af et Minefelt, der udlagdes i samme Anledning.

Endelig okkuperede Tyskerne som bekendt Tunis og den hidtil ubesatte Del af Frankrig.

Afslutningen paa Operation Torch.

Det egentlige Overskibningsforetagende kan betragtes som afsluttet med Vaabenstilstanden, der var effektiv overalt fra den 11. November. Efterfølgende politiske Forhandlinger medførte, at Franskmandene sluttede sig til de allierede og deltog i de fortsatte Felttog mod Aksemagterne.

Disse Forhandlinger, hvis Resultat godkendtes af saavel Roosevelt som Churchill, mødte en Del Kritik i U. S. A. og Storbritanien, ikke mindst fordi Admiral Darlan blev accepteret som Partner. Det var imidlertid af Vigtighed for General Eisenhower af Hensyn til de videre Operationer — herunder især paa Grund af de lange Forbindelseslinier over Land — at sikre Ro og Orden i det okkuperede Omraade, og hertil behøvedes fransk Hjælp. Som Forholdene var, kunde en Overenskomst ikke træffes udenom Admiral Darlan, hvilket ogsaa senere blev almindeligt anerkendt.

Slutbetragtninger.

Foranstaaende Redegørelse, der er baseret paa nu offentliggjorte Kilder — hovedsagelig amerikanske —, beskriver Forløbet af »Operation Torch« i store Træk. I mange Detailler præges Operationen af Improvisation og Hastværksarbejde, hvorfor den ikke kan betegnes som en moderne Amfibie-Operation, saaledes som vi i Dag forstaar dette Begreb. Alligevel vil et nærmere Studium af den — udover at tjene rent historiske Interesser — være af Værdi, idet der under Udførelsen indhøstedes mange værdifulde Erfaringer, som ogsaa vort Forsvar kan drage Nytte af, og hvoraf de vigtigste kort skal omtales i det følgende.

Valget af det militært relativt svage fransk Nordafrika som Operationsomraade samt Bestræbelserne

for at formaa de franske Styrker til ikke at gøre Modstand bekræfter Reglen om det militære Tomrums Tiltrækningskraft.

Hvad Planlæggelsen af Operationen som Helhed angaar, maa denne i det store og hele betegnes som særdeles grundig og forudseende. Den Stab, der stod til General Eisenhowers Raadighed, og som bestod af Sø-, Flyver- og Landofficerer fra begge Nationer, viste sig saaledes i Stand til fra første Færd at præstere et værdifuldt Samarbejde. Kun paa et Punkt synes en alvorligere Fejl at have forekommet, nemlig ved Planlæggelsen af Forceringen af Oran Havn. Dette Foretagende, der ligesom de øvrige Forceringer formentlig var britisk inspireret, skulde udføres som et Kup. Men det manglede et Kupforetagendes væsentlige Faktor — Overraskelsesmomentet, idet Iværksættelses-klokkeslettet var ansat til en Time efter de øvrige Operationers Start. Ej heller var der planlagt Ildunderstøttelse for de to Sloops, skønt der laa mange franske Orlogsfartøjer i Oran Havn.

Under Operationens Udførelse forekom derimod — som nævnt i Beretningen — saa mange Vanskeligheder, Uheld og Forsinkelser, at det let kunde have faaet katastrofale Følger. Adskillige Udtalelser i denne Anledning angiver, at den væsentligste Aarsag maa tilskrives utilstrækkelig Uddannelse — en direkte Følge af den korte Forberedelsestid.

De fleste Forsinkelser fremkom som Følge af, at det tog betydelig længere Tid end beregnet at udsætte og laste Landsætningsbaadene. Transportskibenes Besætninger, blandt hvilke mange var til Søs for første Gang, var uvante med saavel Udsætningsarbejdet som den paafølgende Udlosning af Materiel, hvilke Arbejder naturligvis ikke blev lettere i Mørket. Soldaterne var uøvede i at entre ned ad de benyttede Klatretræ,

hvis Formaal var, at mange Mand samtidig kunde være paa Vej ned i Fartøjet. Men der forekom Eks-empler paa, at det kun var muligt at formaa en Mand ad Gangen til at klatre ned, og der var som Følge heraf Tilfælde, hvor det tog over en Time at faa 36 Mand ned i en Landsætningsbaad. En medvirkende Aarsag var, at Soldaterne generedes i deres Bevægelser af en tung personlig Udrustning, som de skulde medføre. Dette var et Krav, de fleste Landofficerer paa daværende Tidspunkt holdt fast ved, men som fra sømilitær Side var fraaraadet.

Manglen paa Træning kom særligt frem hos det Personel, der skulde føre og manøvrere Landsætningsbaadene. Fejlnavigeringer medførte, at Tropper og Materiel landsattes paa forkerte Pladser, at mange Fartøjer strandede, og at andre havde Besvær med at finde tilbage til eget Transportskib efter en ny Vending. Ligeledes forekom en Del Kæntringer paa Grund af Fejlmanøvrer. At Mærkefartøjer i enkelte Tilfælde laa paa gal Plads, at mange af Fartøjskompasserne viste sig uanvendelige, og at mange Motorhavarier indtraf, gjorde ikke Sagen bedre.

Dette foranledigede den kommanderende General i Algier-Omraadet, til at foreslaa, at Hæren under Udskibninger burde overtage Kommandoen i det Øjeblik, hvor Tropperne var i Landsætningsfartøjerne, i Stedet for som hidtil naar fast Fodfæste i Land var opnaaet.

Admiral Cunningham svarede med følgende Bemærkning: »Although I am fully in sympathy with the spirit of the proposals of the Commanding General Eastern Assault Force and of the 1st Engineer Amphibian Brigade that all craft should be Army-manned, this is not the real answer. The solution is that, whatever uniform the crews wear, they must be

trained seamen with special practice in the technique of landing operations, and in close touch with the requirements of the troops they have to land and maintain«, og General Eisenhower sluttede sig hertil med Ordene: »The Navy is and will be in control of landing operations until troops are ashore, when such control passes to the Commanding General«.

Ogsaa Luftstridskræfternes Personel manglede Træning specielt m. H. t. Landing paa Hangarskibe. Saaledes turde Chefen for de amerikanske Hangarskibe, Kontreadmiral McWhorter, ikke at lade Øvelser afholde under Overfarten af Frygt for Havarier og Tab.

Den allierede Ledelse var vel klar over disse uheldige Forhold; men da Operationen skulde gennemføres til den fastsatte Tid, maatte de accepteres. Herom skrev Admiral Cunningham: »No officer commanding a unit will ever be satisfied that he has had adequate preparation and training until his unit is trained and equipped down to the last gaiter button. There are times in history when we can not afford to wait for the final polish. I suggest that it should be made widely known to all units that for »Torch« particularly we could not afford to wait, and that the risk of embarking on these large-scale operations with inadequate training was deliberately accepted, in order to strike while the time was ripe. We must now push forward our training so that such a situation can not again arise«.

Skal vi herhjemme drage Nytte af disse Erfaringer, bør vi for en Ordens Skyld først forudsætte, at det næppe nogensinde kan paaregnes, at vi skal deltage i et større Overskibningsforetagende; den eneste Mulighed herfor skulde være i Forbindelse med Opfyldelse af vore Forpligtelser overfor UN. Men vor Lands Karakter er en saadan, at der under dets Forsvar meget

vel kan tænkes Situationer, hvor Udførelse af mindre Amfibie-Operationer kan vise sig ønskelig — f. Eks. Form af saavel offensive som defensive Omgrupperinger af vore Hærstyrker. Disse vil derved opnaa større operativ Frihed til Gavn for det samlede Forsvars Effektivitet, og derfor bør vi kunne løse saadanne Opgaver.

Imidlertid maa vi fremfor alt gøre os klart, at der i givet Tilfælde kun vil være meget begænset Tid til Raadighed for Forberedelse og Planlægning. Endvidere vil det af økonomiske Grunde næppe være os muligt at opretholde et større Antal moderne Invasionsfartøjer, ligesom vi heller ej kan regne med at være i Stand til at fremstille saadanne paa kort Tid. Det vil sige, at et Overskibningsforetagende i en Skala, der passer vore Forhold, maa kunne iværksættes paa kort Varsel af vore disponible Styrker ved Hjælp af forhaandenværende Skibs- og Fartøjsmateriel. (Overfor disse Alternativer synes det berettiget at hævde, at der foreligger en vis principiel Lighed med »Operation Torch«).

At dette vil være en vanskelig Opgave siger sig selv. Men søger vi at løse den, kan vi vinde Fordelen af at kunne operere paa de indre Linier i størst mulig Udstrækning, og kan saaledes fuldt ud udnytte de Fordele vort Lands Struktur byder paa i forsvarsmæssig Henseende.

Træning i Amfibiekrigsførelse bør derfor indgaa som et vigtigt Led i vore Forsvarsforberedelser. Navnlig maa alt fast Personel være fortrolig hermed, og særlig Opmærksomhed maa vises det Personel, der udses til at føre Transportfartøjerne. Uddannelse og Træning af dette kan eksempelvis tænkes gennemført indenfor et sømilitært Hjemmeværns Rammer.

Under »Operation Torch« viste det sig, at adskillige

Landofficerer ikke nærede nogen større Tillid til Flaadens Præstationer m. H. t. et saadant Foretagende.

General Patton udtalte f. Eks.: »Never in history has the Navy landed an army at the planned time and place. If you land us anywhere within fifty miles of Fedhala and within one week of D-day, I'll go ahead and win«.

Omend der var Vanskeligheder, kom Tropperne dog for største Partens Vedkommende i Land paa rette Pladser, og de største Forsinkelser, som iøvrigt for en væsentlig Del skyldtes Soldaterne, havde en Størrelsesorden paa et Par Timer.

Det er omtalt, at General Truscott ikke nærede Tillid til Ildunderstøttelse fra Skibsartilleriet. Skønt »Skibsartilleri mod Landmaal«-Taktiken paa daværende Tidspunkt endnu ikke var særlig veludviklet, opnaedes dog særdeles tilfredsstillende Resultater. Udnyttelse af de seneste tekniske Opfindelser forbedrede Præstationerne yderligere under følgende Operationer. Ved Invasionen af Sicilien viste det sig f. Eks., at Destroyere endog var i Stand til med godt Resultat at beskyde bevægelige Maal i Land (Tanks). Der findes da ogsaa Udtalelser, der fastslaar, at en af de mest bemærkelsesværdige Erfaringer, som under Krigen blev gjort af Landofficerer, var, at Flaaden kunde yde Tropperne værdifuld — ofte uundværlig — Støtte, naar disse opererede nær Kyster eller skulde landættes paa saadanne.

Ogsaa dette er vigtigt for os at lægge Mærke til. Gennem vor Historie og ikke mindst under vore sidste Krige har der været adskillige Tilfælde, hvor Flaaden har ydet Hæren Ildstøtte — naturligvis, bør man sige, thi vore Farvande er egnede til, at Samarbejde af denne Art kan finde Sted. Der har været vellykkede Tilfælde, ligesom der har været mere eller

mindre mislykkede. De sidstnævnte har dog ofte kunnet forklares som hidrørende fra Fejlbedømmelser, daarligt Samarbejde, daarlige Forbindelser, utilstrækkelig Uddannelse e. l. og maa derfor ikke føre til den Slutning, at Opgaven er uløselig, men bør — ligesom Erfaringerne fra anden Verdenskrig — bekræfte Nødvendigheden af grundig Træning, intimt Samarbejde og indbyrdes Forstaaelse.

Ligeledes kan der fra »Operation Torch« hentes mange Erfaringer m. H. t. Forsvar mod Invasionsforetagender. Vigtigst af alle er, at Efterretningstjenesten maa fungere effektivt. Saaledes som Situationen var i Efteraaret 1942, maatte Franskmændene betragte et Angreb mod deres Besiddelser i Nordafrika fra den ene eller anden Part som sandsynligt. Dette burde tale for en grundig Eclairering fra deres Side under Forudsætning af, at de agtede at gøre Modstand. Om trent samtidig med, at de amerikanske Transportskibe ankrede udfor Marokkos Vestkyst, henvendte General Bethouart, der som Medlem af den franske Modstandsbevægelse netop havde modtaget Meddelelse om Operationens Iværksættelse, sig til General Noguès, gjorde denne bekendt hermed og opfordrede ham til ikke at lade de franske Styrker gøre Modstand. General Noguès henvendte sig omgaaende til Admiral Michelier og spurgte, om denne havde faaet nogen Rapport om de amerikanske Styrkes Tilstedeværelse. Svaret var: »N'existe pas!«

Skønt absolut underlegne vilde de franske Styrker, om de i Tide var blevet alarmerede, sandsynligvis have haft Mulighed for at opnaa betydelig større Resultater af deres Modstand. Som Forholdene udviklede sig, blev de franske Søstridskræfter blokeret i Havnene, og det var betegnende, at Admiral Laborde, som ledede Udbrudsforsøget fra Casablanca, i dettes første

Fase ikke anede, hvilken Modstander han havde for sig. Omringet, som han var, af betydeligt overlegne Styrker og derfor bundet i sine Bevægelser kunde hans Gennembrudsforsøg mod de amerikanske Transportskibe ikke gennemføres.

Værdien af Søstridskræfter i et Invasionsforsvar ligger i deres Bevægelighed og Evne til at møde Angriberen længe før han naar Kysten, hvorved de kan forøge Forsvarets Dybde betydeligt. De maa derfor til Søs i Tide for at søge gunstige Udgangspositioner, og deres Indsats mod Invasionsflaaden bør begynde saa langt fra Kysten som muligt, tiltage i Heflighed efterhaanden som Angriberen nærmer sig og kulminere under Invasionens kritiske Fase, der normalt vil være Udskibningerne. Men hermed ophører deres Virksomhed ikke; Angreb paa efterfølgende Forsyningstransporter samt — som foran antydet — Ildstøtte til Landforsvaret og evt. Assistance under dettes Omgruppering er vigtige Opgaver, der, om de løses ret, kan faa afgørende Betydning.

Endelig skal nævnes, at den Luftlandsætningsoperation, der indgik som en Del af »Operation Torch«, var de Allieredes første Forsøg paa en Kombination af Kyst- og Luftinvasion. Under senere Operationer udvikledes og udnyttedes denne Taktik yderligere, og den maa sikkert regnes som sandsynlig under fremtidige Invasionsforetagender.

Disse kan antage et saadant Omfang, at det i første Fase kan blive umuligt for Forsvareren at møde alle Stød. Han maa derfor indrette sig paa at forsvare de Positioner, der udgør Angriberens primære Maal saasom Flyvepladser, Havne og øvrige Kommunikationscentre. Det gælder da først og fremmest for ham at kunne slaa til saa tidligt som muligt og derefter byde haardnakket Modstand under intim Sam- og Veksel-

virken mellem Forsvarsgrenene. Skulde noget Omraade forblive uangrebet eller bringes Situationen noget Sted under Kontrol, maa disponible Stridskræfter hurtigt kunne omgrupperes ad Sø-, Luft- og/eller Landevejen og indsættes som Forstærkninger efter Behov.

Forsvarsstridskræfternes Opgave maa saaledes være at kunne møde et kombineret Angreb med et kombineret Forsvar, og herpaa maa Uddannelse og Træning tage Sigte.

Anvendte Kilder.

Admiral King's First Report.

S. E. Morison: Operations in Northafrican Waters.
Oct. 1942—June 1943.

Battle Report. The atlantic War. (Cdr. W. Karig, UNSR).

Gilbert Cant: America's Navy in World War II.

A. Vagts: Landing Operations.

Forskellige Artikler i »Tidskrift i Sjøvæsendet« og »Militær Orientering«.

Bilag 1.

Taktisk Inddeling af »Western Naval Task Force«.

Chef: Kontreadmiral K. H. Hewitt — (Flagskib »Augusta«).

Chef for »Western Task Force«: Generalmajor G. S. Patton.

Dækningsgruppe (Kontreadmiral R. C. Giffen).

Slagskib »Massachusetts«

Svær Krydser »Wichita«

» » »Tuscaloosa«

4 Destroyere,

1 Tankskib.

Nordl. Angrebsgruppe (Kontreadmiral Monroe Kelly).

Nordl. Ildunderstøttelsesgruppe:

Slagskib »Texas«

Let Krydser »Savannah«

Nordl. Transportgruppe:

8 Transportskibe,

5 Destroyere (Dækning)

Nordl. Luftgruppe:

Hjælpehangarskib »Sangamon« (30 Luftfartøjer)

» »Chenango« (76 Armè-Luftfartøjer til Baserings i Casablanca).

2 Destroyere,

Special Fartøjer:

2 Destroyere,

1 Tankskib,

2 Minestrygere,

2 Ubaade,

1 Luftdepotskib (stødte til Styrken den 6. Nov.).

Indskibet heri: Nordl. Landgangsgruppe paa 9099 Mand og med 65 lette Tanks under Brigadegeneral L. K. Truscott.

Centrale Angrebsgruppe (Captain R. R. M. Emmet).

Centr. Ildunderstøttelsesgruppe:

Svær Krydser »Augusta«,

Let » »Brooklyn«,

4 Destroyere.

Centr. Transportgruppe:

15 Transportskibe,

6 Destroyere,

4 Minestrygere,

2 Mineskibe.

Centr. Luftgruppe:

Hangarskib »Ranger« (72 Luftfartøjer),

Hjælpehangarskib »Suwannee« (38 Luftfartøjer),
Let Krydser »Cleveland«,
5 Destroyere.

Specialfartøjer:

2 Ubaade,
1 Tankskib.

Indskibet heri: Centrale Landgangsgruppe paa 18.783
Mand og med 79 lette Tanks under
Generalmajor J. W. Andersson.

Sydlige Angrebsgruppe (Kontreadmiral L. A. Davidson).

Sydl. Ildunderstøttelsesgruppe:

Slagskib »New York«,
Let Krydser »Philadelphia«,
3 Destroyere.

Sydl. Transportgruppe:

6 Transportskibe,
3 Destroyere.

Sydl. Luftgruppe:

Hjælpehangarskib »Santoo« (31 Luftfartøjer),
2 Destroyere.

Specialfartøjer:

2 Destroyere (bestemt til Forcering af Safi Havn),
1 Ubaad,
1 Mineskib,
2 Minestrygere,
2 Tankskibe,
1 Bugserbaad.

Indskibet heri: Sydl. Landgangsgruppe paa 6423 Mand
og med 54 lette og 54 mellemsvære
Tanks under Generalmajor E. N. Har-
mon.

*Allierede Skibstab
under Operation Torch 7.—16. November 1942.*

Tabte Enheder	Aarsag			
	Ar- tilleri	U- baad	Luft- fartøj	Anden Aarsag
Krydsere (Luftværn-)	—	—	1	—
Eskorte Hangarskibe	—	1	—	—
Destroyere	1	2	—	—
Lettere Orlogsfartøjer	2	1	1	1
Transport- og Forsynings- skibe	—	12	6	—

*Tab af Landsætningsbaade (i %) indenfor de
3 »Naval Task Forces«.*

- »Eastern Naval Task Force«: 94.2 % (= 98 af ialt 104)
 »Center Naval Task Force«: 20.0 %
 »Western Naval Task Force«: 34.3 %.

Antarctica.

Ved Orlogskaptajn K. H. Seehusen.

I det amerikanske tidsskrift *Navigation*, der udgives af Institute of Navigation har lederen af Hydrographic Office's nautiske afdeling skrevet en artikel om USA's sydpolarexpedition. Da der i denne artikel forekommer adskillige ting, der kan interessere os herhjemme, hvor såvel sejlads som flyvning paa Grønland indtager en relativt stor plads paa dagsordenen, har jeg tilladt mig at indsende følgende oversættelse til Tidsskrift for Søværnen.

Enkelte oplysninger om forskelligt grej, der er omtalt i artiklen, men hvis navne måske ikke er alle tidsskriftets læsere bekendt, skal jeg indledningsvis meddele:

Northwind er en coast-guard isbryder af samme type, som anvendes af amerikanerne i de grønlandske farvande, og som mange danske søofficerer vil kunne huske deroppe fra.

Et *Astrokompass* er et balancerende pejlinstrument med indstillelige bredde-, timevinkel- og deklinationskalaer. Når dioptrret rettes mod et himmellegeme, hvis koordinater er indstillede paa skalaerne tilligemed påværende bredde, vil dioptrrets index paa en grundskala vise himmellegemets retvisende pejling.

Et *Fluxgate-Kompass* er et gyrostabiliseret magnetkompass, der nærmest svarer til det kendte engelske DR-Kompass (»distant-reading«). Kompasset er konstrueret

til brug i luftfartøjer, og installeres i disses haleparti, hvorfra det kan drive adskillige datterkompasser. DR-kompasset maa efter *Aries*-flyvningerne anses for at være det bedste af de to beskægtede typer.

Gridnavigation forgår i et polar-stereografisk kort og er et af hovedpunkterne i polar-navigationen. Principielt består den deri, at alle retninger angives ved deres vinkel med greenwich-meridianen (regnet fra polen) i stedet for ved vinklen med stedets egen meridian. Der opnås bl. a. herved den store fordel, at et himmellegemes azimut bliver lig med dets timevinkel i Greenwich, der direkte kan udtages af nautiske almanakker.

GCA = ground control approach, altsaa et hjælpemiddel til at lede luftfartøjer hjem til baserne.

Ball recording sextant er en sextant med indbygget kunstig horisont, der — såvidt vides — anvender en faldende kugle i stedet for en boble til frembringelse af målelinie. Sextanten synes ikke at have næst nogen særlig grad af popularitet. Se iøvrigt slutbemærkningerne vedrørende højdemålinger uden kiming.

Sonar er den amerikanske udgave af asdic og principielt kun forskelligt fra dette anlæg deri, at svingningerne udelukkende fremskaffes ved magnetostriction.

IFF er et identifikationsanlæg, der bevirker, at egne luftfartøjer paa radarskærmen viser et særligt billede, således at de kan skelnes fra fremmede.

Iøvrigt skal der fremsættes enkelte oplysninger om danske erfaringer efter oversættelsen af den amerikanske artikel.

Artiklens forfatter, der som nævnt er afdelingschef for HO's nautiske afdeling, hedder Alton B. Moody, og sidder i ledelsen af Institute of Navigation.



Tre-flojet udforskning af Antarcitien.

Operation Highjump.

Interessen for og spekulationerne i Antarctica forøgedes betydeligt sidste år, da adskillige nationer offentliggjorde deres planer om at sende expeditioner til iskontinentet omkring sydpolen. Den største af disse expeditioner var den amerikanske flådes Operation Highjump, idet der i denne deltog ca. 4000 personer.

Skønt expeditionens navigationsarbejde hemmedes af, at man ikke havde kort af den sædvanlige nøjagtighed, så er den forbavsende kendsgerning dog ikke sparsomheden af tilgængelige oplysninger, men tværtimod righoldigheden af disse, især når man tager områdets beliggenhed i betragtning: Antarctica er adskilt fra verdenscivilisationen og fra verdenshandelens hovedruter ved et af jordens mest stormfulde have; ca. 90 % af jordens befolkning lever på den

nordlige halvkugle. De eneste storcirkelruter af nogen kommerciel betydning, der krydser Antarctica, er ruterne fra Sydamerikas østkyst til Australien, som for eksempel fra Buenos Ayres og Rio de Janeiro — og de hører visselig ikke til verdens mest trafikerede ruter.

Alligevel giver HO 138 — den antarctiske sejlhåndbog — hele 312 sider sammentrængte oplysninger, som Operation Highjump fandt pålidelige. $2\frac{1}{2}$ side giver titlerne paa kildekrifter.

Antarcticas Historie.

Der findes mange beskrivelser af landgange, der blev gjort af tidligere tiders sømænd, som blev drevet sydover af voldsomme storme, men de fleste af disse landgange fandt sted paa øer i Sub-Antarctica. Beretningerne går tilbage til i det mindste 1599, da skibet *Good News* blev drevet ud af kurs under sejlads rundt Kap Horn og fandt et højt sneklædt land mellem 61° og 64° sydlig bredde. Man ved ikke, om det observerede land var en ø eller et fastland. Captain Cook besøgte området i 1772 og 1773.

Amerikanske sælfangere opererede i mange år før det nittende århundrede i nærheden af de forskellige øer, der ligger uden om Palmerhalvøen, men de var ret tilbageholdende med oplysninger vedrørende deres opdagelser, fordi de ikke ønskede konkurrence i deres blomstrende sælfangst. Disse søfolk beretter at have sejlet indenfor en afstand af 20° fra sydpolen ved visse lejligheder. At deres frygt for konkurrence var berettiget, ses af den kendsgerning, at fangsten i årene mellem 1820 og 1828 blev så omfattende, at pelsælernerne udryddedes.

En krise i den arctiske hvalfangst førte i 1904 til oprettelsen af det første selskab for antarctisk hval-

fangst. Foretagendet blev hurtigt omfattende, og i 1931 kom næsten 98 % af verdens hvalolie fra de antarktiske farvande.

Antarctica blev hyppigt besøgt i løbet af det sidste halvandet hundrede år. Udbredelsen af interessen for dette kontinent, der er dobbelt så stort som USA, åbenbares ved at kaste et blik paa et moderne kort over området og bemærke de mange navne på mange forskellige sprog. USA har ydet sin del; flådens interesse begyndte ikke med Operation Highjump. For mere end hundrede år siden sendtes en opdagelses-expedition sydpå under ledelse af løjtnant (senere kontreadmiral) Charles Wilkes. Til denne expeditions fortjenester må det henregnes, at den fastslog de kontinentale dimensioner af det land, der omgiver sydpolen, idet to af dens skibe fulgte kystlinien i mere end 1400 miles.

Det første besøg på sydpolen har Amundsen æren af, idet han pr. slæde og ski nåede den fra Hvalbugten den 14. december 1911.

Der er en iøjnefaldende kontrast mellem de fysiske forhold i de nordlige polære regioner og i Antarctica. Pakisen i det nordlige polarbassin bevæger sig over eller rundt i et relativt åbent hav, der er begrænset af land undtagen ved forskellige stræder, der får isen til at klumpe sig sammen. Den arktiske is kan man derfor rejse nogenlunde sikkert på, og det rigelige liv, der findes i dette område, sætter den rejsende i stand til at opretholde livet gennem længere tid. I Antarctica er forholdene ganske anderledes. Antarctica er verdens højeste kontinent, idet det når en gennemsnitlig højde paa ca. 6000 ft. Paa de fleste steder består kysten af høje isklipper, der rejser sig stejlt op af havet. Polarplateauet, som er et udstrakt område med sne og is, er henimod 10.000 ft højt. Vældige bjergkæder med

tinder på over 13.000 ft's højde ligger på forskellige steder på kontinentet. Der er kun få gode havne og sikre ankerpladser. Den fysiske karakter af pakisen og af de antarctiske isfjelde samt af de elementer, der bestemmer deres bevægelse, er anderledes end mod nord. De antarctiske isfjeldes dimensioner måles hyppigt i miles, og der er rapporteret isfjelde på mere end 100 miles i såvel længde som bredde. Pakisen driver rundt om og ud fra centrale landmasser, der er omgivet af have, berygtede for deres stormfuldhed.

Navigationen i disse områder var før Operation Highjump den sædvanlige. Ganske vist var de navigatoriske hjælpemidler mangelfulde, og kortene var unøjagtige eller manglede ganske, således at man måtte lægge mere vægt på bestikregning og på astronomiske observationer, såfremt sådanne kunne fremskaffes. Imidlertid blev det samme »værktøj«, der blev anvendt på lavere bredder, også benyttet i Antaretica. Da Admiral Byrd først besøgte Antaretica medbragte han fra HO stedliniekort i merkatorprojektion indtil $89^{\circ}45'$ bredde.

Operation Highjump er bemærkelsesværdig ikke alene på grund af sit omfang, men også fordi det har været den eneste store expedition, efter at moderne navigationsudstyr er blevet tilgængeligt. Styrken bestod af fire grupper:

1. Centralgruppen var sammensat af *Mount Olympus* som flagskib, isbryderne *Burton Island* og *Northwind*, undervandsbåden *Sennet* samt af to hjælpeskibe. Luftstyrken bestod af flere forskellige typer til lokalflyvninger og af seks R4D transportmaskiner til distanceflyvninger. R4D'erne og tre

- mindre luftfartøjer var baserede ved Little America.
2. Vestgruppen bestod af et moderskib for søluftfartøjer, en destroyer og en olietankbåd. Luftstyrken var tre PBM5'er til temmelig lange foto- og kortlægningsflyvninger.
 3. Østgruppen var som vestgruppen.
 4. Støttegruppen bestod af aircraft-carrier'en *Philippine Sea*, som bl. a. transporterede R4D'erne til deres antarctiske baser.

Luftnavigation.

Centralgruppen opererede fra en landbase ved Little America sydpå over Ross-Barrieren (Ross Ice Shelf) og videre over polarplateauet så langt som til sydpolen. Deres navigation var derfor strengt polar og foregik hovedsagelig i kystområder. Den sydlige magnetpol var området for den vestlige gruppe. Den maximale bredde, som fløjgrupperne nåede, svarede nærmest til centralgruppens minimumsbredde. Da fløjgrupperne foretog de fleste af deres flyvninger mellem 65° og 75° bredde, må deres navigation nærmere betragtes som værende subpolar end polar i dette ords egentlige betydning. Dette må erindres, når deres forskellige metoder sammenlignes.

Navigationen var hovedsagelig bestikregning, fordi kortene var unøjagtige og manglede detaljer, almindelige navigationshjælpemidler ikke eksisterede, og fordi vejret hyppigt var ugunstigt, ligesom expeditionens andre opgaver lagde pres på arbejdet. Det krævede sædvanligvis navigatørens hele arbejdskraft at holde regnskab med bestikket og bestemme afdriften. Som regel assi-



B4D'er under landing ved Little America.

steredes han af anden-piloten, der passede astrokompasset.

Hovedvanskeligheden ved at føre et nøjagtigt bestik bestod på grund af manglende kendepunkter, undtagen ved kysten, samt hyppige og store vinddrejninger, i at bestemme afdriften. Inde i landet dækkede sneen fuldstændigt og tilslørede terrænujævnheder, som kunne have været benyttet til objekter ved afdriftsbestemmelsen. Denne virkning forøgedes ved de større absolute højder. Sommetider var skygger de eneste antydninger af terrænets ujævnheder.

Kursen holdtes ved hjælp af en elektrisk styregyro, som gav udmærkede resultater. I de to fløjgrupper var maximumspræcessionen kun 3° pr. time; i centralgruppen var den kun ubetydeligt større. Gyroen blev med hyppige mellemrum korrigeret ved hjælp af et astrokompas. Østgruppen fandt det praktisk at ind-

rette et specielt astrokompasbeslag paa instrumentbrættet. Beslaget var formet som en gennembrudt arm, således at kompasset kunne bevæges frem og tilbage og drejes til alle sider. Denne anbringelse gjorde, at anden-piloten ikke behøvede at gå hen til observationsstandpladsen ved hver observation; men den kunne ikke bruges, når himmellegemet var agten for tværs. Østgruppen, der opererede i en betydelig afstand fra den magnetiske pol, anvendte tillige fluxgatekompass og magnetkompass til gyrokorrigering. Disse instrumenter arbejdede tåleligt godt, men kunne dog ikke bruges som primære hjælpemidler på grund af usikkerheden i misvisning. Imidlertid viste det sig, at kortenes isogoner i det store og hele var rigtige indenfor en eller to grader.

På grund af mangel på oplysninger i kortene og unøjagtigheden af de kortlagte landstrækninger, benyttedes kortene mere som stedliniekort end som egentlige navigationskort. Således blev, da østgruppen en gang foretog en flyvning, der gik ud over kortets rammer, meridianerne blot forsynet med andre tal, og isogonerne skitseredes over fra et kort i en anden projektion og en anden målestok, hvorefter flyvningen blev gennemført efter programmet.

Valget af kort viste en besynderlig forskel i anskuelser. Østgruppen foretrak HO's V30 kort i merkatorprojektion. AAF's konforme oversigtskort anvendtes til at kontrollere beliggenheden af referencepunkter, men brugtes ikke til navigationsformål.

Vestgruppen foretrak lamberts konforme projektion af samme grund, som østgruppen foretrak merkatorprojektion: Afsætningen var simplere! Hærens oversigtskort anvendtes, men viste sig ikke ganske tilfredsstillende, hovedsagelig fordi målestoksforholdet var for lille: Ca. 45 miles på en inch. Ligeledes havde

trykket en tendens til at blive slidt af, og gradinddelingerne paa længde- og breddeskalaerne var ikke helt saa gode, som de burde være.

Centralgruppen, der arbejdede indenfor en afstand af 12° fra sydpolen anvendte HO's syd-polare kort i den omvendte merkatorprojektion. Grunden hertil? Det var lettere at afsætte! Disse kort er konstruerede efter merkatorprincippet, men jordoverfladen overføres til en cylinder, der har meridianerne 90° øst og vest som røringssirkel. Fra denne fiktive »Ækvator« tegnes et system af fiktive »meridianer« og »breddeparallel-ler«, der indtrykkes i kortet som et grønt overtryk. En ret linie i dette kort er en fiktiv »kompaslinie«, der ligner storcirkellinien ligeså meget, som en rigtig kompaslinie ligner storcirkellinien ved ækvator paa et almindeligt merkatorkort. Anvendes gridnavigation findes kurs og distance ganske som paa et almindeligt merkatorkort.

Gridnavigation i sydpolarområdet er ganske det samme som gridnavigation i det nordlige polarområde, blot skal alle fortegn vendes om, når man omsætter en gridretning til en retvisende retning.

Astronomiske observationer beregnedes ved hjælp af HO 214 og HO 218. Over 80° bredde anvendtes sydpolen som gisset plads. Stedlinier, der fandtes paa denne måde, korrigeredes ved hjælp af tabellerne i Weems' stjernehøjdediagrammer dækkende fra 70° til 90° nordlig bredde. Selvom disse korrektioner er beregnede til en polar-stereografisk projektion, medfører deres anvendelse i et »omvendt« merkatorkort ingen følelig fejl.

Landbaserede radiohjælpemidler til navigationen, Loran, radarbåker, radiobåker o. s. v., fandtes ikke. Radar i luftfartøjerne var kun til liden nytte paa grund af mangelen paa objekter, der kunne identificeres. Selv

kystlinien var vanskelig at skelne på grund af ligheden mellem ekkoerne fra sneen og isen på land og på havet. Radar i luftfartøjerne var ikke engang til ret stor nytte, når man skulde retournere til skibet, da mangfoldige isfjelde i nærheden ofte gav samme billede på skærmen, som skibet, undtagen på ganske korte afstande. Skibenes radaranlæg var dog nyttige til at kontrollere luftfartøjernes bestik ved under en flyvnings første del og ved tilbagekomsten til skibene. Luftfartøjer kunne identificeres på skærmen i en maximal afstand på 30 til 90 miles, hovedsagelig afhængig af deres flyvehøjde. Radiopejlinger var ved hjemkomsten ligeledes effektive ud til en afstand af ca. 120 miles. GCA-installation fandtes ved Little America, men skønt 27 øvelseslandinger udførtes, fandt ingen virkelig hårdtvejrslanding sted, da vejret var gunstigt under flyvningerne. Fint pudderagtigt sne trængte ind i den tæt tillukkede bevægelige del, da en snestorm opstod under demonteringen af anlægget, hvilket viser, at en bedre pakning er nødvendig for at forhindre sådan udrustning i at blive sat ud af funktion, når den er allermost nødvendig.

Skibenes navigation.

Til søs var ligesom i luften bestikregning den vigtigste metode til navigation, men lige så vanskelig at gennemføre. Pilotlogge kunne ikke anvendes med held på grund af de meget små farter og de lange perioder, hvor man lå stoppet; de blev også hyppigt sat ud af funktion ved tilfrysning eller mekanisk havari fra isen, hvorfor det var nødvendigt at bestemme farten på en anden måde. I klart vand var omdrejningerne gode, men de var til liden nytte i pakisen. Den bedste metode anvendtes i isbryderen *Burton Island*, efter at det blev klart, at gis altid var for



Centralgruppens skibe i Ross Havet.

små. Den bestod i at få fat i et stort isfjeld i radaren og bestemme sin fart ved plotning. Den sejlede fart blev således bestemt nøjagtigt, og isfjelde var der altid til rådighed!

Den beholdne fart var vanskeligere at finde på grund af de sparsomme oplysninger, der stod til rådighed om strømmen. Olie-tankskibet *Cacapon* lod man en gang drive i tre døgn som et forsøg på at bestemme strømmens sætning og fart. Skønt skibet drev henved 60 miles i løbet af dette tidsrum, var det umuligt at adskille strømvirkningen fra virkningen af den ret stærke vind, og forsøget blev ikke gentaget. Moderskibet *Pine Island* forsøgte en lignende metode og fik som resultat en tabel over afdrift, der viste sig ganske nøjagtig for skibe af denne klasse.

Kurser blev fastlagt ved hjælp af gyrokompasser. Disse instrumenter virkede tilfredsstillende indtil 78°

28' sydlig bredde, men over 65—70° var fejlene dog større og mere uberegnelige end paa lavere bredder. Magnetkompasser virkede normalt indtil 60—67° sydlig bredde, men sønden herfor skiftede deviationen temmeligt forvirrende paa de forskellige kurser. I Ross-havet var magnetkompasser i stål-styrehuse ubrugelige. Det må erindres, at området, i hvilket magnetkompasserne viste sig. at være upålidelige, lå i umiddelbar nærhed af den sydlige magnetpol. Aircraft-carrier'en *Philippine Sea* havde et luftfartøjskompas af fluxgate typen, som virkede bedre end det almindelige magnetkompas.

Søkortene var ikke meget mere nøjagtige end de kort, der anvendtes til luftnavigationen. En fastlæggelse af det antarctiske kontinents kystlinie fik man ikke, men der observeredes adskillige urigtigheder i øers position på søkortet. To skibe sejlede henover den kortlagte plads for de berømte Nimrod-øer og brugte et helt døgn til at undersøge deres antagne position, men intet observeredes, skønt sigtbarheden var god. Den rapporterede plads for Swain's Island passeredes ligeledes, uden så meget som eet unormalt lodskud fandtes.

Hvalbugten forefandtes på den kortlagte plads, men var skrumpet ind til en fjerdedel af sin tidligere størrelse. Dette viser vanskelighederne ved at kortlægge kystlinien langs en isbarriere, som hele tiden skifter.

Virkelig pladsbestemmelse foretoges af alle skibe i stedliniekort efter merkatorprojektion. Skønt der er betydelig fortrækning i disse kort, ansås denne gøne for at være mere end opvejet af den lethed, hvormed stedlinier kan indlægges i denne kortprojektion.

Hovedvanskeligheden ved den astronomiske navigation var mangelen på observationer. Eftersom det var dagslyst under det meste af den periode, der tilbragtes

i de antarctiske farvande, var det hovedsagelig solen, der kunne anvendes til observationer, men der blev dog lejlighedsvis observeret til Månen og venus. Vejret udgjorde hovedhindringen for hyppigere observationer. Det fandtes praktisk at holde en navigatør på vagt alle døgnets fireogtyve timer for at få en solhøjde, når det var muligt, for skydækket og tågen klarede af med bemærkelsesværdig hast, men ofte kun for et kort øjeblik, der til tider kunne måles i sekunder. Når der hverken var skyer eller lav tåge til at forhindre observationer, havde man tit at gøre med falsk kiming. I pakisen med den stærkt bakkede overflade var det ofte vanskeligt at bestemme den virkelige kiming. Et enkelt skib anvendte en boblesextant med gode resultater, da der kun er ringe bevægelse i skibet, når det er i pakisen. Navigatøren på en af destroyerne foretog omfattende prøver med en ball recording sextant, men med skuffende resultater. Observationerne beregnedes ved hjælp af HO 214.

Radaren viste sig uvurderlig. De paalidelige kontaktafstande med isfjelde var fra 15 til 30 miles, en enkelt gang dog 84.000 yards (ca. 37 miles). Pakisen fik man fat i på ca. 10.000 yards. Isskodser var hovedvanskeligheden. Disse kunde være store nok til at beskadige et skib, men for små til at blive skelnet fra ekkøet fra søen. Sonar var et værdifuldt supplement til radaren. Middelaafstanden for den første kontakt med sonar lå mellem 1000 og 2500 yards for isskodser, mellem 3000 og 2500 yards for isfjelde, med en maximalafstand paa 7000 meter eller mere. Isstumper så små som på tre feet i diameter blev sommetider fanget i sonaren! Undervandsbåden *Sennel* fandt ud af, at den kunde gøre ca. 5 knob, når den lod sonoren afsøge en sektor paa 15° på hver side af stævnen og plottede alle kontakter. Det var endog

muligt at sejle neddykket ved at udstrække sektorerne til 40° på hver side af stævnen. Den kendsgerning, at sonar var mere effektiv i isen end radar, er ikke forbavsende, når man erindrer, at en relativt lille del af isen er over havets overflade.

Radar var naturligtvis nyttig til at fastlægge pladsen, når man var indenfor Rækkevidde af opstillede båker e. l.

Til etableringen af rendez-vous'er under perioder med nedsat sigtbarhed var radiopejlingerne særdeles nyttige. Den første gang, de anvendtes til dette formaal, var, da isbryderen *Northwind* skulle mødes med *Mount Olympus*, *Yancey* og *Merrick* efter at have slæbt *Sennet* nordpå klar af pakisen. *Northwind* havde ikke været i stand til at kontrollere sin plads i adskillige dage. Det var vigtigt, at den nåede tilbage til de andre skibe så hurtigt som muligt, da de stod i fare for at blive skruet ned af isen. Til at sætte den rette Kurs anvendtes radiopejlinger. Disse viste sig nøjagtige og uvurderlige. Mødet fandt sted i en tæt sne-storm, og *Northwind* var i stand til at slæbe de andre skibe i sikkerhed.

Ved en anden lejlighed forsøgte to andre skibe, som ikke havde kunnet tage pladsbestemmelser i tre—fire dage at mødes, men intet andet end åbent vand fandtes på det formodede mødested. Da intet af skibene havde radiopejler, improviserede et af dem et sådant ved at vinde ca. 25 omgange tynd ledning rundt om en papæske. Denne monteredes på en lille bom, forbandtes med et galvanometer og drejedes med hånden, medens radiosignaler udsendtes af det andet skib. Imidlertid havde det andet skib rigget et lignende anlæg op, og ved hjælp af disse to pejler etableredes rendez-vous'et uden yderligere forsinkelse.

»Hvorfor anvendtes radar ikke«? kan man spørge.

Svaret er ligetil. Ved begyndelsen af sejladsen til mødestedet var skibene sædvanligvis ude af indbyrdes radarrækkevidde, og efterhånden som afstanden aftog, var det vanskeligt ved hjælp af radar alene at bestemme, om man mødtes med et skib eller et isfjeld. Denne omstændighed kunne rettes ved hjælp af I. F. F.

Og således er et nyt kapitel i Antarcitas historie skrevet. Erfaringerne fra Operation Highjump fastslår, at de hovedproblemer, der må løses, før navigation i antarctiske farvande kan blive simpel og pålidelig er 1) Problemet med at fastlægge en retning, 2) Vanskeligheden ved at pladsbestemme sig og 3) Nødvendigheden af at have nøjagtige kort.

Sluttelig skal jeg meddele enkelte danske iagttagelser og foretagender i tilslutning til de amerikanske antarctiske.

Med hensyn til artiklens oplysninger om radiopejlinger kan det nævnes, at *Heimdal* sidste sommer iværksatte to rendez-vous'er pr. radiopejling og radar. Et med *Thetis* i Atlanterhavet ca. to døgn fra Kap Farvel og et med *Maagen* i den særdeles vanskeligt navigable skærgård w for Kangatsiak (i Egedesmindeområdet); det sidste rendez-vous gennemførtes i en sigtbarhed, der var mindre end 50 m.

Erfaringerne fra *Heimdal's* radaranlæg i isen er de samme som de amerikanske antarctiske, altså at man sejler ret trygt, vel at mærke når man har tilstrækkelig træning i at tyde sit skærbillede. Det kan i denne forbindelse påpeges, at en omhyggelig og sta-

dig træning i radarsejlads er nødvendig, og at denne træning skal foregå i klart vejr, når man er i stand til at sammenligne skærbilledet med såvel det naturlige billede som med kortet. Ekkoet fra søen («sea-clutter») bevirker, at vanskelighederne og faren ligger i vindøjet, hvor radarbilledet bliver utydeligst, hvorfor man må indskærpe sine udkigge netop at passe godt på i denne retning, der ellers af let forståelige grunde står i fare for at blive negligeret. Det er derfor af overordentlig stor betydning, at vore styrehuse forsynes med roterende ruder paa forkant; de f. ex. i *Heimdal* anbragte vinduesvidskere er uden nogensomhelst værdi.

Af hensyn til dette omtalte sea-clutter kunne det synes, at man sejlede tryggest i stille vand, men erfaringerne fra *Heimdal* viser tillige, at en påpasselig og veltrænet radarmand i sø 3—4 vil kunne observere bråd på undervandshindringer, skær o. l. med mindre vand end ca. 5—6 meter i adskillige hundrede meters afstand. Da nu vore grønlandsskibe ikke er forsynet med hverken asdic eller sonar, må det være rigtigst at konkludere, at sejladsen i ikke eller kun pauvert kortlagte farvande pr. radar foregår tryggest i nogen sø, og at man i stille vand, skal være ganske overordentlig forsigtig.

Til sammenligning med artiklens bemærkninger vedrørende kuglesexanten (ball recording sextant) skal anføres, at der i mindre format af *Heimdal's* søløjtnanter blev foretaget en række forsøgsmålinger med en tysk integrerende gyrosexant, der giver middelhøjden i en observationstid paa 1,2 eller 3 minutter. Resultatet viste, at målingerne var lettere at foretage end med en boblesexant, og nøjagtigheden ved måling fra fast standplads var ca. 3—4' for 2-minutters

observationer, hvilket givet er bedre end boblesextantens formåen. Den kendte navigatør fra US Navy, Miss Mary Hunt, har offentliggjort en række observationer med denne tyske sextant, i hvilke der er en gennemsnitlig fejl på 3,2'; observationerne er på 1 minut hver. Sextanten synes derfor absolut anbefalelsesværdig om natten og i tåge, eller iøvrigt hvor kiming ikke kan fremskaffes. Den »armeres« ved hjælp af en almindelig cyclepumpe.

Meddelelser fra Udlandet.

Ved Orlogskaptajn P. Zigler og Søløjtnant I H. M. Petersen.

England.

Joint Services Staff College.

Joint Services Staff College (J. S. S. G.) aabnedes 20. Januar 1947. Administrativt er J. S. S. G. underlagt War Office, men er i alle andre Forhold ledet af Chiefs of Staff Committee. Formaålet er at uddanne Officerer, der allerede er stabsuddannede inden for deres eget Vaaben, til at kunne forrette Tjeneste i Fællesstabe og derigennem forbedre deres Kvalifikationer for højere Stabstjeneste i deres eget Vaaben, at udvikle gensidig Forstaaelse og fælles Anskuelse de 3 Vaaben imellem og endelig at udvikle et ensartet System for Stabsarbejde.

Kursusplan.

Det 6 Maaneders Kursus ligger paa et temmelig højt Niveau, og det er Principper og den højere Stabstjeneste snarere end Detailler, der lægger Beslag paa Deltagernes Opmærksomhed.

Følgende Emner behandles:

1. De tre Vaabens Organisation og Styrke samt deres Forbindelse indbyrdes og med andre Regeringsdepartementer.
2. Planlægning og Udførelse af alle Typer af kombinerede Operationer.
3. Kombinerede Operationer set fra et administrativt Synspunkt.
4. Imperiestrategi, indbefattet Regeringens centrale Krigsledelse, Krigsmagts øverste Ledelse samt Samarbejdet med Dominions.
5. Krigsproduktion, Produktionsmetoder, Økonomi og Arbejdskraft samt deres Forbindelse med Krigsmagten.
6. Indflydelsen af videnskabelige og tekniske Fremskridt paa Strategi og Taktik.

I et fuldt besat Kursus deltager følgende:

Royal Navy (indbefattet Royal Marines).....	20
Army	30
RAF	30
Civiltjenesten.....	12
Dominions	12

De fleste af Deltagerne har Rang af Commander, Lieutenant-Colonel eller Wing-Commander. Kursusledelsen bestaar af Chefen (besættes efter Tur af de 3 Vaaben), 3 Senior Directing Staff Officers (1 for hvert Vaaben med Rang af Captain RN eller tilsvarende) og 15 Officerer (5 fra hvert Vaaben med Rang af Commander RN eller tilsvarende).

Undervisningen.

Saa vidt muligt anvendes de samme Undervisningsmetoder som ved Universiteterne. Deltagerne deles i Studiekredse, hvis Sammensætning skifter 4 Gange i Løbet af Kursuset, saaledes at de 3 Vaaben og Tjenestegrene indtænkes inden for disse blandes. Hver Studiekreds ledes af en Directing Staff Officer, der overværer alle Diskussioner og Konferencer, selv om Gangen i disse saa vidt muligt overlades til Deltagerne selv. Undervisningsmetoden omfatter Forelæsninger, Diskussioner, skriftlige Arbejder, Krigsspil og Besøg paa militære Etablissementer. Mange Specialforelæsninger holdes af Autoriteter udefra, og megen Tid anvendes til Emner af almindelig Interesse saasom Økonomi, Udenrigspolitik og Forskning.

(Flight, 27. Novbr. 1947) H. M. P.

Kina.

Tsingtao Træningscenter. Et kinesisk Træningscenter blev oprettet i December 1945 under den fælles kinesiske-amerikanske Marineadministration i Tsingtao. En amerikansk Presseudtalelse siger »det er et af de faa Eksempler paa intimt Samarbejde mellem Kinesere og Amerikanere i Dag«. 256 Officerer og 2024 Menige har gennemgaaet tekniske eller Special-Kursus.

23 sødygtige japanske Krigsskibe, hvoraf 3 er Destroyere, er tildelt Kina.

(R. U. i. S., Novbr. 47) Z.

Afsluttende Betragtninger vedr. Kampen i Køge Bugt 4. Oktober 1710.

Af Orlogskaptajn P. Holck.

I Tidsskriftets Marts-Hefte har Admiral Briand søgt at imødegaa mine forudgaaende Betragtninger om Kampen i Køge Bugt 4/10-1710, og vi er saaledes stadig uenige med Hensyn til meget væsentlige Punkter, men Spørgsmaalene er nu saa skarpt optrukne, at jeg kan gaa direkte over til at behandle disse Emner. De mindre væsentlige Punkter vil jeg forbigaa, ikke fordi jeg kan tiltræde Admiralens Argumentation, men fordi Sagen for Overskuelighedens Skyld, Læserens Taalmodighed og Tidsskriftets knebne Sideantal maa begrænses til Hovedformaalene. Dog vil jeg straks meddele, at de af Adm. Briand senest fra Sverige fremskaffede Oplysninger (S. 109) om den svenske Flaades Formation ved Vendingen under Amager er saa overbevisende, at de faar min uforbeholdne Tilslutning.*)

*) Naar jeg har berørt dette periferiske Spørgsmaal, burde jeg selvfølgelig have undersøgt Sagen til Bunds. Jeg har Afskrifter af begge de anførte Skrivelser, men enkelte Ord er udeladt som ulæselige, og jeg har gjort den Vedtegning, at dette skulde undersøges nøjere. Dette naaede jeg imidlertid ikke under et privat Studieophold i Stockholm i 1935, fordi jeg med 2 Dages Varsel telegrafisk blev kaldt til Bestyrelsesmøde i Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg, hvor jeg for første Gang skulde møde som Marinens Repræsentant, og siden har Forholdene ikke tilladt mig at genoptage Studierne i Stockholm.

Benstrups Situationstegninger.

Adm. Briand kan ikke anerkende Benstrups Situationstegninger som gyldigt Bevismateriale, fordi han hævder, at de er belastet med paaviselige Unøjagtigheder, medens jeg næstefter Skibsjournalerne tillægger dem en meget væsentlig Betydning, idet jeg mener, at deres Formaal har været at tilvejebringe illustrerende Billedmateriale til Undervisningen i Søkrigshistorie paa Søe-Cadet-Academiet, og at det er udfra dette Formaal, de maa bedømmes. Benstrup har altsaa ikke tilsigtet at give en »fotografisk« Gengivelse af de Episoder under Aktionen, der skulde belyses, men har udeladt alt det uvæsentlige, herunder Transportskibe m. m. for at tegne Situationen klart op.

Medens man nu om Dage ved Fremstilling af tilsvarende Situationstegninger (Kortskitser) vælger den lodrette Projektion med Øjepunkt i Zenith, har Benstrup valgt det dengang saa almindeligt benyttede Perspektiv med vandrende Øjepunkt, hvor han til enhver Tid befinder sig udfor den Genstand, der skal gengives. Herved opnaar han i det væsentlige at borteliminere Afstandsperspektivet med de store Forkortninger og er i Stand til at udskille de enkelte Skibe efter Ønske. Dette kombinerer han med Fugleperspektivet, saaledes at han faar den fornødne Vandflade til Raadighed.

Saadanne Tegninger giver et livfuldt og meget anskueligt Billede af Begivenhederne, men de er ikke egnede til direkte at udlede nøjagtige Retninger, Vinkler og Distancer, hvilket de har tilfælles med Datidens ofte meget lange Prospekter og de i vore Dage ret hyppigt forekommende Panoramaer over Udstillingsterain og lignende.

Jeg er saaledes fuldt ud klar over Tegningens Mang-

ler og Fordele og skal lige omtale de paastaaede Unøjagtigheder.

Som allerede meddelt er Transportskibene ikke medtegnet, fordi de vilde gøre Billedet mindre overskueligt, og fordi de ingen Indflydelse havde paa Aktionens Forløb. De fleste laa længere inde i Bugten eller under Land, men adskillige havde ligget i selve Flaaden. Paa det Tidspunkt, Situationen er gengivet med den opkommende fjendtlige Flaade paa saa nært Hold, har de vel sagtens alle søgt Ly inde i Bugten, og behøver derfor ikke at figurere paa Billedet.

De 3 Fregatter ses ikke; den ene, »Lossen«, vides at have været ved Transportflaaden inde i Bugten, muligvis sammen med de andre, i saa Fald er Billedet ikke misvisende, og man kan med lige saa stor Ret anke over, at moderne Skitser, f. Eks. Adm. Briands og min, ogsaa udelader saadanne Oplysninger, derfor bliver de dog ikke mindre paalidelige.

Pynten af Stevns ses, som Adm. Briand anfører, udenfor de sydligste Skibe, og dette mener Admiralen er ukorrekt. Jeg vil nu bede Læseren sætte sig i Benstrups Sted. Han har tegnet den opankrede danske Flaade og skal nu aflægge dels den opkommende svenske Flaade og dels Stevns Land. Disse afstandsperspektiviske Objekter kan ikke indtegnes efter det hidtil anvendte System, men maa indtegnes i Forhold til Flaaden som samlet Enhed. Benstrup har selv et Erindringsbillede, saaledes som Situationen viste sig for ham om Bord paa »Fyen«, og da »Fyen« skal med paa Tegningen, vælger han ganske naturligt sit Udgangspunkt fra en Plads et Stykke i Læ af dette Skib. Af-sætter vi nu denne Plads i Kortet ca. $\frac{1}{2}$ Sml. V. for »Beskærmeren«s Ankerplads og herfra retter Blikket mod Stevns, vil vi se, at Mandehoved paa Stevns netop

ligger fri af »Oldenborg« og ca. 1½ Sml længere til Søs, og der er saaledes intel at indvende mod Benstrups Tegning udover, at den virker noget sirligere og mere regelret, end man forestiller sig den virkelige Situation.

Paa Fase 2 ses den danske Flaade under Vending ved Kontramarch, hvor »Christianus Quintus« netop har fuldført en Vending. Hvorfor Adm. Briand netop skal gøre denne Vending til en Stagvending, kan jeg ikke se, Skibet ligger efter Vendingen mere end en Skibslængde i Læ af Linien, og der er derfor snarere Grund til at antage, at der har foreligget en Koven- ding. At tegne netop denne Situation, hvor det vendende Skib skal synes at have Højden af Linien over den anden Boug, samtidig med, at Eftermanden skal mindske Farten for at give den fornødne Plads, er i et saa lidet Bestik en saa overmaade vanskelig Opgave, at det maa tilgives Benstrup, at det muligvis kan skorte noget med Hensyn til Tydelighed.

Adm. Briand hævder, at Tegningen ikke kan svare til Tidspunktet kort efter, at »Dannebrog« sprang i Luften, fordi den svenske Flaade umuligt kan have naaet at tilbagelægge Strækningen til Dragør Rev og tilbage. Han skriver S. 98: *»Den kan umuligt med sine 21 Linieskibe, der gik for smaa Sejl, i Løbet af Tiden mellem Brandens Opstaaen i »Dannebrog« og Skibets Tilintetgørelse have tilbagelagt Strækningen paa ONO- lig Kurs til Drakø Ref, hvor den vendte og 2 af dens Skibe strandede, og tilbage igen paa SSV-lig Kurs til udfor nærlig samme Sted — en Distance paa ca. 10 Sømil — og hertil kommer Tiden, der er medgaaet til Vendingen og til efter denne at komme op paa Farten igen.«*

Adm. Briand har imidlertid forset sig paa sine Ideer

i en saadan Grad, at han bliver ganske ensidig i Valget af de Data, der skal bevise Rigtigheden af hans Paa-stande. Han arbejder med Passer og Lineal, med Kurser, Tider og Distancer for at faa det resulterende Billede til at passe paa Naal og Traad med, hvad han ønsker, men han synes ganske at glemme det vigtigste, at det ogsaa skal passe ind i Helhedsbilledet.

Regner man med, at Aktionen indlededes Kl. 2½, og »Dannebrog« kom i Brand Kl. ca. 2¾, har Wachtmeisters Flagskib passeret »Dannebrog« nærlig paa dette Tidspunkt og vil med den formodede Fart af 3 Knob (Briand: I. Huitfeldt S. 198) naa op til Vendepunktet under Dragør Rev Kl. ca. 4¾, og da Benstrups Tegning maa tidsfæstes til Kl. ca. 4, kan man umuligt se den svenske Flaade paa SV-lig Kurs tværs af »Dannebrog«s Vrag*).

Saavidt passer Adm. Briands Beregninger, men det nytter kun lidet at faa en enkelt Post til at stemme, naar Resten af Regnskabet er meningsløst forkert, og det er det.

Fra Dragør Rev skal Wachtmeister nemlig passere »Dannebrog«s Vrag paa modsat Kurs og sejle sig ned til den endelige Ankerplads, hvor den svenske Flaade ankrede Kl. ca. 5, en Distance paa nærlig 8 Sømil, dette kan ikke gøres paa et Kvarter. Selv om jeg stiller mig meget velvillig og indrømmer Admiralen ½ Time ved Revet og ½ Time ved Ankerpladsen, mangler der endnu over en Time i at faa Regnskabet til at stemme.

Heraf følger, at Wachtmeister maa være vendt ved

*) Opmærksomheden henledes paa, at Skibsjournalerne gennemgaaende behandler Episoden »Dannebrog«s Brand under eet, lige fra Skibet kom i Aktion til det springer i Luften. Hvad Journalerne dernæst bringer er derfor ikke en direkte Fortsættelse, men adskilligt maa tidsmæssigt tænkes at være sket medens »Dannebrog« endnu brændte.

Landgrunden udfor Aflandshage, og Adm. Briands Paastand om, at Vendingen foregik ved Dragør Rev, maa afvises.

Gaar vi derefter over til at se paa Kurserne, kommer vi til samme Resultat. Adm. Briand hævder, at selve Kampen maa være foregaaet ca. 1½ Sml. østligere i Køge Bugt end efter min Fremstilling, og angiver som Bevis herpaa, at en dansk og en svensk Skibsjournal (Briand: I. Huitfeldt S. 194) opgiver en Vindretning, hvorefter den svenske Flaade ikke fra Aflandshage kan lægge sin Ankerplads op. Hertil er at sige, at med det Kendskab, jeg har til Vindopgivelsernes Nøjagtighed, kan jeg ikke tage et Par isolerede Opgivelser altfor højtideligt, naar de ikke stemmer med det øvrige Billede. Jeg skal i denne Forbindelse henlede Opmærksomheden paa, at naar der ofte efter Vendinger i et Søslag synes at kunne paavises en Vinddrejning, kan dette skyldes den store Forandring i Deviationen frembragt derved, at det ene Batteri hales ud, medens det andet sættes til Borde.

Vi ved, at Wachtmeister laa haardt Bidevind SV-over, og det kan anses for absolut givet, at han ankrede op i denne Kølvandslinie, saaledes at Ankerliniens Retning netop angiver den Kurs, Flaaden styrede. Ankerlinien kendes i Hovedtrækkene fra et Par kortlagte Ankerpladser, og Adm. Briand og jeg er enige med Hensyn til Beliggenheden og Retningen, og jeg maa heraf slutte, at Wachtmeister er vendt udfor Aflandshage og herfra har sejlet sig direkte ned til Ankerpladsen paa SSV-lig Kurs, saaledes som vist paa min Skitse.

Adm. Briand mener derimod, at Wachtmeister vendte ved Dragør Rev, og han lader derfra den svenske Flaades Kurs ende blindt og overlader til Læseren selv

at regne ud, hvorledes den endelige Ankringsmanøvre er gaaet for sig, samt slutte sig til, hvorfor Wachtmeister uden paaviselig Grund opgiver ca. 1½ Sømil af den Højde, han netop har bestræbt sig for at vinde, og som vilde være saa fordelagtig ved Kampens eventuelle Genoptagelse næste Dag. Jeg forstaar ikke Adm. Briands vilkaarlige Jonglering med 1½ Sømil snart til den ene og snart til den anden Side.

Hvis man derimod lægger min Skitse til Grundlag, saavel hvad Kurser som Distancer angaar, harmonerer Helhedsbilledet i alle Enkeltheder. Wachtmeisters Flagskib passerer »Dannebrog« Kl. ca. 2¾, vender udfor Aflandshage henimod Kl. 3½, passerer »Dannebrog«s Vrag Kl. ca. 4 og er paa sin Ankerplads Kl. 5. (Den udsejlede Distance er ca. 7 Sømil og Farten 3 Knob, som angivet af Adm. Briand).

Situationen paa Benstrups Tegning svarer da nøjagtig til Forholdene omkring Kl. 4, og da min Skitse er udarbejdet uden forudgaaende Kendskab til Benstrups Tegning, ser jeg en gensidig Bekræftelse paa, at begge stemmer overens med Virkeligheden.

Som nævnt i mit forrige Indlæg ser jeg Tegningens Paalidelighed yderligere bekræftet derved, at »Dannebrog«s Vrag ses i Vandskorpen, da vel de fleste vilde tænke sig, at Vraget ved Eksplosionen var forsvundet fra Havets Overflade.

Adm. Briand vil efter de overleverede Beretninger mene, at Skibet nærlig var nedbrændt til Vandlinien, og at der derfor ikke var noget at se af det Opstaaende (S. 106), men heri tror jeg ikke, han har Ret. Selv om Forskibet er blevet omspændt af Branden, skal vi sige et Kvarter eller højt regnet en halv Time før Eksplosionen indtraf, har Ilden ikke naaet at fortære andet end Fyrretræsdækket og andet let Materiale. Den

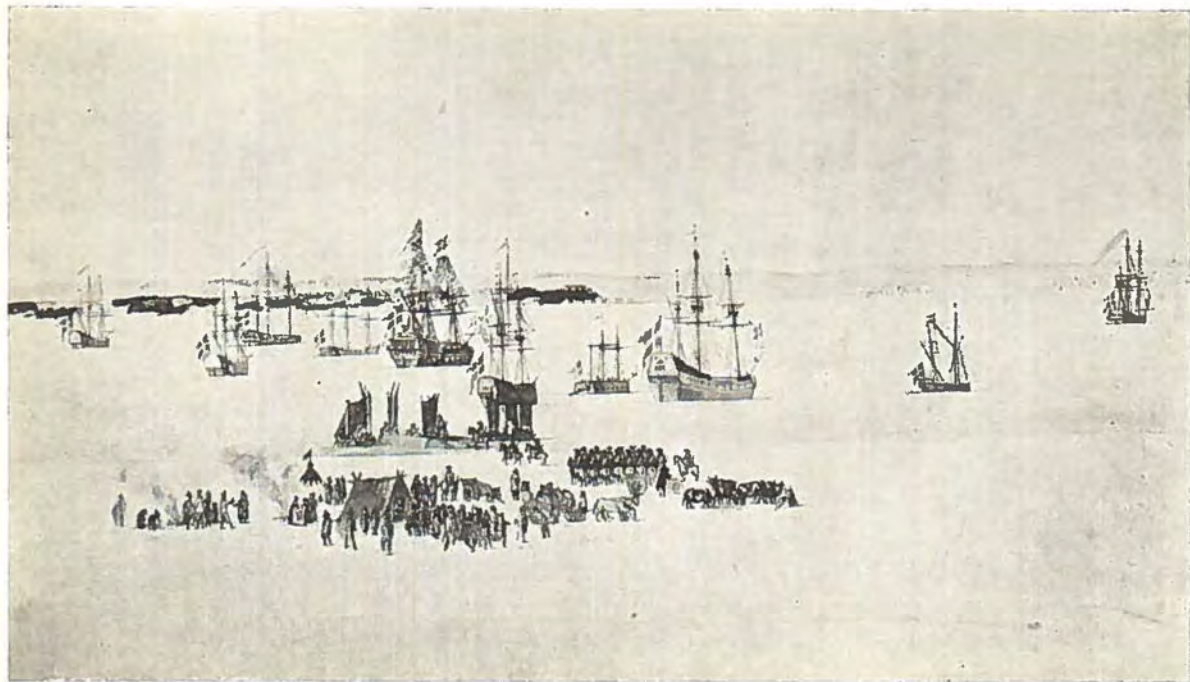
svære Spantekonstruktion af Eg kan næppe have været mere end angrebet og vilde kunne udholde Ilden i adskillige Timer.

Fra det bekendte Søslag i Sole Bay 28/5 1672, der for øvrigt har forbløffende mange Lighedspunkter med Aktionen i Køge Bugt, vides, at Flagskibet »Royal James« ved 12-Tiden blev bordet af en stor hollandsk Brander, hvorefter det kom i voldsom Brand overalt. Skibet brændte endnu meget kraftigt, da det passeredes Kl. 2 af »London«, og først ved 4-Tiden meddeler »Royal Prince«, at Vraget var nærlig nedbrændt til Vandlinien. Skibet sprang ikke i Luften, fordi Krudtbeholdningen var opbrugt under den forudgaaende Kamp.

Adm. Briand mener ikke (S. 106), at det er sandsynligt, at »Dannebrog« har placeret sig paa ret Køl paa Havets Bund. Efter min Mening maa Skibet være sunket som en Sten efter Eksplosionen; forinden laa det næppe overkrænget, da Rejsningen forlængst var gaaet over Bord, og med Skibets meget brede Flak er der ingen Grund til at tro, at det lagde sig paa Siden. Iøvrigt kan jeg ikke se, at dette skulde gøre nogen Forskel. Hvis Skibet havde lagt sig helt om paa Siden, vilde den modsatte Side rage 3—4 Fod over Vandet, paa Bælgen eller mellemliggende Punkter fra 3—10 Fod.

Inden jeg forlader dette Emne kan jeg ikke nægte mig Fornøjelsen at give Læseren nogle Beviser paa Benstrups Tegnefærdighed. Jeg har valgt et Par Tegninger fra »Ditmarsken«s Journal 2 Aar senere, fordi de tillige giver mange interessante Oplysninger om vore Orlogsskibe, som ikke kendes andetsteds fra.

En Sammenligning mellem Benstrups signerede Skitse af Landgangen ved Palmerort og Skitsen til Aktionen i Køge Bugt (reproduceret i Januar Hefte S. 9)



Den danske Eskadre under Rygen Efteranret 1712, Flagskib »Ditmarsken«.
Farvelagt Tegning af K. Benstrup, »Ditmarsken«s Journal 1712.

viser saa store Skriftlighedspunkter, at der ikke kan herske Tvivl om, at Skitserne skyldes samme Haand. Skibssignaturerne »Christian(søe)« og »Christian (Quintus)« samt »Ebenetzer« er praktisk talt identiske, ligeledes flere af de store Bogstaver, saaledes »D« i »Ditmarsken«, »Dannebrog« og »Delmenhorst«.

Hermed kan Situationstegningernes Oprindelse ikke længer drages i Tvivl, de er ikke alene udført af et Øjenvidne, men af en meget skarpsindig og omhyggelig Iagttager, der, saaledes som de foretagne Rettelser viser, har bestræbt sig for at give den mest korrekte Fremstilling, og de kan derfor tillægges den største Autoritet.

For at kunne give den sikreste og bedst dokumenterede Fremstilling af Aktionens Forløb er det nødvendigt at kende Udgangssituationen, nemlig Skibenes Ankerpladser og deres Indordning i de respektive Eskadrer. Efter min Mening giver Benstrups Tegning fyldestgørende Oplysninger herom, medens Adm. Briand bestrider dette og hævder, at den overvejende Del af Avantgarden med »Dannebrog« paa Fløjen laa opankret ikke sydligst, men nordligst i Flaaden.

Hvad har nu Sandsynligheden for sig?

Lad os først undersøge Adm. Briands Flaadeliste (I. Huitfeldt S. 162). Her opføres 26 Skibe fordelt i 3 Eskadrer.

Flaaden talte imidlertid 27 Skibe, og der mangler saaledes et, nemlig: »Prins Carl«, men dette spiller ingen nævneværdig Rolle. Et Par af Chefernes Charger er forkerte, ogsaa dette er af underordnet Betydning.

Den væsentligste Anke er imidlertid Flagskibenes Fordeling. I 1ste og 2den Eskadre opføres 3 Flagmænd i hver, i 3die Eskadre derimod kun een. Denne Skævhed kan ikke være rigtig.

Arrieregarden var vel sædvanligvis den svageste

Eskadre i en Flaadestyrke, men da den under visse Forhold skulde optræde som Avantgarde eller selvstændigt, gjorde man ikke dennes Styrke svagere end nødvendigt, og af Hensyn til Successionen til Kommando i Tilfælde af Eskadrechefens Forfald tilkom det en af de i Anciennitet efter Eskadrecheferne ældste Officerer at føre sit Kommandotegn her.

Der findes mig bekendt ikke bevaret nogen officiel Flaadeliste med Eskadreinddeling gældende for Kampdagen, og det eneste paalidelige Sammenligningsgrundlag er da den i mit Eje værende Signalbog fra Flagskibet »Fredericus Quartus«, der er ført til Dato efter d. 8/9, altsaa 3 Uger før Aktionen, Her opgives Flaadestyrken til 30 Linieskibe, idet der ikke er foretaget nogen Rettelse for de 3 Linieskibe, der umiddelbart inden Aktionen afgik til Reparation, formentlig fordi denne Afgang betragtedes som midlertidig.

Denne Afgang har medført en Remplacering, der antagelig er blevet meddelt i Krigsraadet 2/10, og som kun kan udledes ved en Sammenligning, da den maa have givet sig Udslag saavel i Adm. Briands Flaadeliste som i Benstrups Opgivelser.

For Anskuelighedens Skyld har jeg opført Divergenserne i efterfølgende Tabel, hvor Romertallene angiver, i hvilken Eskadre Skibene findes:

	Adm. Briands		Benstrups
	Liste	Signalbogen	Tegning
Justitia	I	II	III
Beskærmeren	I	I	III
Lovise	I	III	III
Neldebladet	II	II	I
Christianus Quintus	II	I	I
Ebenetzer	III	III	I
Wenden	III	II	II
Prins Carl	ikke opført	III	III

Adm. Briand har saaledes 4 Remplaceringer og Benstrup 3, men da der indbyrdes ikke er mindre end 7 Uoverensstemmelser, er det umuligt at drøfte alle Kombinationer. Disse kan imidlertid straks nedbringes væsentligt.

»Wenden« (Vice-Adm. Raben) kan ikke have kommanderet Arrieregarden (Adm. Briands Liste), fordi Raben i Skibsjournalen beklager sig over, at han 2 Gange blev generet af den, som kommanderede Arrieregarden (T. f. Søv. 1948 S. 4), og han kan jo umuligt beklage sig over sig selv. Som 4de ældste Admiral har han derimod haft Kommando i Corps de Bataille i Overensstemmelse med Signalbogen og Benstrup.

Vice-Adm. Barfod var den 3die ældste Admiral i Flaaden, hvorfor det tilkommer ham at kommandere Arrieregarden. »Lovise« har derfor ikke været placeret i 1ste Eskadre (Adm. Briands Liste), men har været Kommandoskib i Arrieregarden som anført i Signalbogen og hos Benstrup.

Heraf følger, at »Christianus Quintus«, Vice-Adm. Reedtz (5te ældste Admiral), maa placeres i Avantgarden og »Justitia«, Schoutbynacht Güntelberg (6te ældste Flagmand), i Arrieregarden.

Alle disse Skibe er altsaa indordnet forkert i Adm. Briands Liste, men rigtigt saavel i Signalbogen som hos Benstrup.

Det meget omtalte Skib »Beskærmeren«, som Adm. Briand hævder hørte til Avantgarden, er hos Benstrup henført til Arrieregarden, og Forklaringen herpaa er ganske lige til.

Beskærmeren sejlede 17/8 Fortoppen overbord, hvorved Stormasten fik en Skøre paa 9 Fod ved øverste Afsætning. Denne Skade udbedredes paa Holmen med en Vange, men under det stormfulde Togt i Østersøen inden Aktionen skørede Stormasten paany. Efter

Indkomsten til Køge Bugt fik Beskærmeren 3/10 to Vanger ombord, disse blev straks tilpassede, men først næste Morgen kunde de paaspigres, og da den svenske Flaade var under Opsejling var Storraaen endnu til Dæks (jvnf. Beskærmerens Skibsjournal).

Med en saa svær Brist paa Rejsningen kunde »Beskærmeren« selvfølgelig ikke indgaa i Avantgarden, der var Flaadens Stødtrop, og det er derfor ganske logisk, at den var forsat til Arrieregarden og i Overensstemmelse hermed ankrede nordligst i Bugten.

Tilbage bliver saaledes kun 2 Skibe. Avantgarden, der havde mistet 3 af sine 10 Skibe, nemlig »Prins Wilhelm« og »Jylland«, der var sendt til København, og »Beskærmeren« til Arrieregarden, skulde nu tælle 9 Skibe og maatte derfor øges med 2, der blev taget fra de andre Eskadrer, og dette blev altsaa »Neldebladet« og »Ebenetzer«.

Hermed har jeg gjort Rede for samtlige Skibe og har udfra de faktiske Forhold vist, at Adm. Briands Liste er belemret med samtlige Fejl, medens Benstrups Opgivelser er i fuld Overensstemmelse med de Oplysninger, det er muligt at fremskaffe.

Lad os dernæst undersøge Benstrups Tegning. Det er tidligere paavist, at 6 af de indtegnede Skibes Placering i alt væsentlig stemmer overens med de i disses Journaler angivne Ankerpladser, men der er endnu en Ankerplads fra den unavngivne Skibsjournal Nr. 10, som det kan have sin Interesse at identificere. Kommandør Bergersen og jeg er allerede for Aar tilbage uafhængigt af hinanden kommet til det Resultat, at Skibet maa være »Fredericus Quartus«, og dette kan nu dokumenteres.

I Skibsjournalen angives, at Skibet stødte til Hovedflaaden under Bornholm Torsdag d. 17. Juli. I »Elephanten«s Journal opgives, at »Fredericus Quartus«,

»Christianus Quintus«, »Prins Friderich«, »Delmenhorst« og »Raa« stødte til Flaaden. Der kan nu kun være Tale om »Fr. 4-tus« og »Chr. 5-tus« som de eneste af disse Skibe, der deltog i Aktionen. I Journal No. 10 anføres endvidere under 1/10: »Lod Generalen og vi, tilligemed Viceadmiraler og Schoutbynachten vaje blaat Flag« og angiver hermed, at Chefen havde Rang mellem General Admiralen og Viceadmiralerne, en Rækkefølge, der nævnes flere Gange i Journalen og senest 10/11: »Blev Generalens og vores og Viceadmiralens Flag nedhalet«. Skibet er altsaa et Flagskib.

Journal No. 10 er endvidere ikke identisk med »Chr. 5-tus«s Skibsjournal, der opgives saaledes forskellige Ankerpladser under Aktionen i Køge Bugt. (Den Læser, der ønsker at overbevise sig om Rigtigheden af mine Opgivelser, maa være opmærksom paa, at der i store Dele af Skibsjournal No. 10 er en Datoforskydning paa 1 Dag). Der kan derfor ikke være Tvivl om, at Skibsjournal No. 10 repræsenterer »Fredericus Quartus«, Adm. v. Støcken, og dette Skib er paa Benstrups Tegning sikkert placeret rigtigere, end den daarlige Skæring mellem Pejlingerne tillader i et Kort, særlig naar der tages Hensyn til at den opgivne Afstand til Stevns kun er 1 Mil, og det er værd at lægge Mærke til, at dette Skib, der var Kommandoskib i Avantgarden, laa opankret i den sydlige Del af Flaadelinien.

Om »Beskærmeren« skriver Adm. Briand (S. 100), at jeg har gjort mig store Anstrengelser for at passe dette Skib ind i Benstrups Tegning. Ja, det er rigtigt, men jeg har ikke gjort det ved at tilsidesætte andre Hensyn. Jeg mener, at Benstrup har Ret i, at Skibet hørte til Arrieregarden, Skibet laa vitterlig nordligst af de kortlagte Skibe, og jeg har prøvet Mulighederne for og imod som for hvert af de allerede nævnte Skibe.

»Wenden«s Journal siger, at under Opkrydsningen

var en Del af Arrieregardens Skibe i Avantgarden, og jeg ser dette bekræftet ved, at saavel »Beskærmeren« som »Svanen« nævnes i Rang med »Dannebrog« under selve Aktionen.

Vedrørende »Beskærmeren« beklager Adm. Briand sig (S. 100) over, at han ikke har kunnet faa Adgang til Benstrups Skitse, fordi jeg har undladt at opgive Ejerens Navn. Hertil er at sige, at Tegningen er reproduceret i den Størrelse, Tidsskriftets Format tillader, og at jeg maatte vise Ejeren, der har vist mig den Tilid at stille Tegningen til min Raadighed, et skyldigt Hensyn. Jeg blader i Admiralens egen Bog og finder, at samtlige Illustrationer er uden Angivelse af Hjemsted.

Det forbavser mig unægtelig, at Admiralen har den Opfattelse, at Hensigten har været at formene ham Lejlighed til at undersøge Spørgsmaalet paa lige Fod, da jeg er mig bevidst, at jeg inden for Mulighedernes Grænse aldrig har skyet Ulejlighed eller Bekostning for at yde Studiefæller al rimelig Hjælp. Admiralen har tidligere faaet Fotografier til Laans. Jeg har endvidere tilsendt Admiralen 1ste Korrekturastryk af mit Indlæg for at give ham den rummeligste Tid til at studere det, og jeg har forsynet mit Indlæg med orienterende Sidehenvisninger for at gøre det lettest tilgængeligt, uden at Admiralen har fundet det Umagen værd at vise mig tilsvarende Velvilje. Hvis Admiralen havde rettet en Anmodning til mig eller berørt det i vor seneste Samtale, vilde jeg selvfølgelig have udvirket, at han fik Originalen at se.

Admiralen forstaar (S. 100) ikke min Fremstilling om, at »Beskærmeren« efter Artillerikampen »skulde have forladt sin luv Post i Kamplinien paa et Tidspunkt, hvor hele Flaaden havde Ordre til at krydse op mod Fjenden, og være faldet af for at sætte sig i

Queuen af Arrieregarden. « Jeg skal forsøge at forklare dette nærmere.

»Beskærmeren« havde fra sin Ankerplads særdeles gode Betingelser for at krydse op mod Fjenden, den kom derved i Rang med »Dannebrog« og Skibets nok saa bekendte Chef, Kommandør Wilster, handler efter Konduite og slutter sig til Avantgarden i Henhold til Punkt 45 i General-Seigner om at slutte Ordenen efter Rangering. Efter at »Dannebrog« kom i Brand maa »Beskærmeren«, som Adm. Briand nævner (S. 99), have foretaget 2 Vendinger, som Journalen ikke omtaler, derefter staar det SV-over i nærlig 1 Time og vender NO-over henimod Kl. 4. Det er her, jeg mener, at »Beskærmeren« har sluttet sig til Queuen.

Adm. Briand mener, at dette strider mod Ordren til at krydse op mod Fjenden, men gør det nu ogsaa det? Ordren bestod af to Dele, den ene at krydse op, den anden at formere Slagorden. Paa det anførte Tidspunkt maa »Beskærmeren« have ligget ret sydligt i Bugten, Kontakten mellem Flaaderne er ophørt og kan ikke genoptages, før den svenske Flaade er vendt under Amager. Gyldenløve benytter dette Interval til at reorganisere sin Slaglinie, de spredt liggende Skibe søger saa vidt muligt at indtage deres Pladser i Formationen. General-Admiralen er nu selv paa Stedet. Linien skal under den ændrede Situation ikke længer formeres paa Têten, hvad der var en Umulighed, men paa Flaget. Dette synes mig saa indlysende, at det ikke kan betegnes som en kunstlet Rekonstruktion, da det er i Overensstemmelse med 1ste Post i Dag-Seignerne, hvorefter ethvert Skib »haver i Agt at tage, naar Generalen for at forbedre Linien holder ned til de sletteste Seylere og Læevarste.«

Efter det, jeg har udviklet her, kan jeg ikke se ret-

tere, end at Benstrups Fremstilling er rigtig, det kan muligvis diskuteres, om Skibene nu ogsaa har ligget slet saa smukt, men det er uden den ringeste Betydning for Aktionens Forløb, derimod har jeg intet fundet, der kan støtte Adm. Briands Antagelse om, at Avantgarden laa nordligst; selve Skibet »Dannebrog« vil blive omtalt senere.

Jeg skal ikke atter opholde mig ved en lang Argumentation imod, at Flaaden inden Aktionen søgte ind i Bugten og ankrede op med Avantgarden inderst, fordi man ikke ventede noget fjendtligt Angreb, men kun pege paa, at hvad enten man ventede et saadant Angreb eller ej, maatte man saa nær den fjendtlige Basis være forberedt paa Overraskelser og tage dette i Betragtning.

Ingen vil vel for Alvor paastaa, at man i det vigtige Krigsraad 2/10, hvor man drøftede den vanskelige Situation, der var opstaaet som Følge af de indtrufne Havarier, hvorved Flaaden for en Tid var afskaaret fra at genoptage sin Hovedopgave, skulde have glemt et saa væsentligt Spørgsmaal som Flaadens Sikkerhed. Schouthynacht Judichær, der havde Ansvar for Forsyningstjenesten og Skibenes Reparation, var kommet til Stede fra København og deltog i Forhandlingerne, her maa være truffet den nøjeste Aftale om Transportskibenes Placering i Køge Bugt for at alt skulde »klappe«, og ingen skal faa mig til at tro, at Flaaden derefter med Gyldenløves og hans Stabs Billigelse er søgt længere ind i Bugten for tilfældig at vælge en Plads, der maatte skønnes egnet, med den omorganiserede Avantgarde inderst i Bugten, og Arrieregarden med de havarerede Skibe paa den mest udsatte Post yderst.

Hele Aktiviteten den følgende Dag tyder paa det modsatte. Skibene fik Soldaterbesætningerne forøget, »Dannebrog« fik saaledes 50 Mand, »Prins Friderich«

slæbes til København for at fremskynde Reparationen, »Prins Carl« gøres klar til at følge efter, Havarier udbedres, Forsyninger indtages, — saavist ikke noget Billede paa, at man gav sig god Tid i Forvisning om, at Fjenden ikke kunde ventes med det første. Det, man lod sig forlede af, var, at man troede, de opsejlen- de Skibe var den ventede Transportflaade, og først paa et for sent Tidspunkt blev man klar over, at det var Fjenden.

Ej heller skal jeg inklade mig paa nogen Diskussion om, hvorvidt den ene eller den anden Ankringsorden var at foretrække, men blot konstatere, at Flaaden saavel før som efter Aktionen, nemlig 6/8 og 11/10 ankrede op paa nærlig samme Plads og i den sædvanlige Orden med Avantgarden sydligst.

Endvidere skal jeg pointere, at det var Avantgardens Fregat, der fik Ordre til at lette, da man blev klar over, at Fjenden var under Opsejling, dette afkræfter i hvert Fald ikke, at Avantgarden laa yderst, hvis Fregatten laa ved sin Eskadre, man vilde vel næppe i en saadan Situation vælge den Fregat, der laa længst i Læ og dermed havde vanskeligst ved at krydse op.

»Lossen« hørte, som jeg har oplyst, ikke til Avantgarden, det kan nu dokumenteres fra Journalen, at den hørte til Corps de Bataille. 14/9 kaldtes Chefen ombord hos Generaladmiralen under Stevns og fik Ordre til at holde sig forud for Generalen om Bagbord, 26/9 fik Fregatten Brød fra dette Flagskib, og 28/9 gik Fregatten til Ankers agten om Generaladmiralen. Naar Adm. Briand vil mene, at »Lossen« paa Aktionsdagen littede samtidigt med Avantgardens Fregat, maa jeg imødegaa dette. Fregatten laa paa kun 5—6 Favne Vand og kan selvfølgelig ikke have været $1\frac{1}{2}$ —2 Timer om at komme let.

Aktionen i Køge Bugt.

Da jeg allerede to Gange har behandlet dette Emne saa udførligt og intet nyt har at tilføje, skal jeg indskrænke mig til at behandle Adm. Briands Hovedanker.

Adm. Briand gaar mig meget stærkt paa Klingen mod den af mig opgivne Kampafstand paa ca. 3,400 Alen under Henvisning til (S. 104) den finske Søkrigshistoriker E. Hornborgs Oplysninger om Datidens Skudafstande, der er hentet fra Grundell's Artilleribog 1705.

Forinden jeg direkte besvarer dette Spørgsmaal, maa jeg lige trække Situationen op.

Det siges i »Wenden«s Journal, at den svenske Flaade til vor Forundring indledede Kampen paa saa stor Afstand, at hans Kugler ikke kunde række, og hermed har vi Indledningsafstanden. Da de modgaaende Flaaders Kurser paa Grund af Afdriften kun divergerede et Par Streger, er der kun Tale om en ringe Afstandsforandring, til Skibene var tværs af hinanden, og jeg regner, at dette nærlig skete paa den maximale Skudafstand i Overensstemmelse med »Havfruen«s Journal, hvor det anføres, »at der intet blev kanoneret fra vores Flaade uden af »Dannebrog« og »Mars« (idet de øvrige Skibe ikke kunde række). Træfningen var da ogsaa ganske ringe; paa dansk Side vides kun, at »Beskærmeren« ramtes af 2 Kugler, medens »Oldenborg«s Journal siger, at det svenske Flagskib blev truffet i Bougen.

Det gælder nu at bestemme denne Afstand, idet man med Sikkerhed kan gaa ud fra, at der blev skudt med størst mulig Elevation for at række Fjenden. Datidens Skibskanoner havde en Elevationsfrihed i Portene paa 9—10°, naar Skibet laa paa ret Køl, paa overkrænget Vandlinie øgedes eller forringedes Elevationen hen-

holdsvis paa luv og læ Batteri, i dette Tilfælde havde den danske Flaade Fordel med Hensyn til Rækningen, medens Modstanderen maatte afvente det Øjeblik, hvor Skibet tog en Overhaling til Luvart.

Jeg kender særdeles vel Grundells fortræffelige Artilleribog, Marinens Bibliotek har et Eksemplar, og jeg selv ejer en lignende Bog, som Grundell dedicerede General Admiral Wachtmeister, saa vi behøver ikke at gaa Omvejen ad andre udenlandske Forfattere for at indhente de fornødne Oplysninger. S. 154 har Grundell en Tabel for en 24 pdg. Kanon med forskellige Elevationer. Kernskuddet (1° Elevation) opgives til 1000 Alen (Skridt), ved 14° Elevation (nemlig Kanonens Elevation + Overkrængning) er Rækkevidden 3470 Alen eller noget længere, fordi Tabellen forudsætter, at Kanonen er opstillet paa Marken uden Rækning for det horizontale Skud, medens Skibskanonen er hævet ca. 6 Fod over Vandfladen. Min Opgivelse af Skudafstanden fra Fjenden til »Dannebrog«s Vrag, ca. 3,400 Alen, er saaledes ikke overdrevet, i Særdeleshed fordi der maa regnes med, at der under Aktionen er anvendt en større Krudtladning, muligvis endog dobbelt Krudtladning, for at opnaa Rækning. Grundells Tabel forudsætter en Krudtladning svarende til $\frac{1}{2}$ Kuglevægt, medens de 12 pdg. Kanoner, der fra Amager beskød de strandede svenske Linieskibe, benyttede 10 Pund Krudt pr. Skud.

Men vi behøver ej heller at gaa til svenske Kilder. Da Chr. IV i 1645 udlagde to Pramme saa tæt ved Kysten under Amager, at de stod paa Grund ved Lavvande, rakte et Kernskud fra en $\frac{1}{2}$ Kartove over Dybet. Da Fr. IV 12/7 1713 inspicerede det nyanlagte Søbatteri Prøvestenen, affyredes 9—36 pdg. skarpe Skud waterpas og fandtes, at Kuglerne gik over Kongedybet og et Stykke af Middelgrunden. Løbet er her

1250 m bredt, og Rækningen har saaledes været over 2000 Alen, men Kanonerne var placeret et Par Fod højere end underste Batteri paa et Linieskib. I 1722 opgives en 24 pdg. Kanons Rækkevidde med 1° Elevation til 1000 Skridt.

Ved Søetattens Prøveskydning paa Amager 1770 opnaaede den 36 pdg. Kanon med 1° Elevation en Rækning paa 1103 Skridt, den 24 pdg. 1015 Skridt og med 8° Elevation henholdsvis 3,400 og 3,300 Alen.

Der var saaledes ikke synderlig Forskel paa Kanonens Rækning lige siden Chr. IV's Dage, men Artilleriets Fremgang bestod i forbedret Skytskonstruktion og i Særdeleshed af kraftigere Krudt. Medens man endnu paa Chr. IV's Tid ofte brugte en Krudtladning = fuld Kuglevægt, reduceredes denne efterhaanden. Da »Dannebrog« blev bygget, anvendtes $\frac{3}{4}$ Kuglevægtsladning, og først i 1758 gik man under $\frac{1}{2}$ Kuglevægt.

Som Eksempel paa opnaael Træfsikkerhed paa større Afstande fortæller Grundell S. 57, at han i Aaret 1700 var paa den svenske Flaadestyrke, der støttede Landgangen ved Humlebæk. Da en Sejlbaad for dragende Vind passerede Eskadren paa en Afstand af ca. 2000 Alen uden at gøre sin Skyldighed, rettede han i Overværelse af flere højtstaaende Officerer en 8 pdg. Kanon mod Sejlbaaden, og skønt denne var saa langt borte, at næstendels kun Sejlet var synligt, gik Kuglen gennem Sejlet og tvang Fartøjet til at anløbe Flagskibet.

Her er vi altsaa oppe paa den nærlig 3-dobbelt Afstand af, hvad Adm. Briand anser for den sandsynlige Skudafstand, og dette med en saa ringe Kanon som en 8 pdg. og overfor et saa lidet Maal som en Sejlbaad. I Køge Bugt drejede det sig om Skibskanoner af største Kaliber og Linieskibe af første Rang, hvor de svenske, som indledede Aktionen, kunde gøre sig Haab

om, at Forbiere og Rikochetskud muligvis kunde ramme bagved liggende Skibe, og da Aktionen nærmest havde udviklet sig til en Manøvrekamp, hvor en enkelt Fuldtræffer i Modstanderens Rejsning kunde ændre hele Situationen, er det intet Under, at begge Parter søgte hurtigst muligt at opnaa en saadan Fordel uanset et betydeligt Ammunitionsforbrug.

Naar Adm. Briand (S. 104) betegner mine Afstande »*som ikke blot usandsynlige, men givet forkerte*«, er dette i aabenlys Modstrid med Kendsgerningerne, og jeg finder det i lige Grad uheldigt, at Admiralen henholder sig til en Kilde, som han ikke finder det Uma-gen værd at sætte sig nærmere ind i, som at han misbruger den anerkendte Søkrigshistoriker E. Hornborgs særdeles velfunderede Betragtninger, der gælder Dattidens Artillerikamp i Almindelighed, og som ikke umiddelbart kan overføres paa Forholdene under Aktionen i Køge Bugt.

Det er saaledes ikke mig, der staar stillet overfor de paa S. 105 anførte Alternativer, men derimod Adm. Briand selv, der maa revidere sin Skitse og øge Kampafstanden mellem Flaaderne, hvad der forrykker hele det opstillede Grundlag.

Da Adm. Briand ogsaa har citeret Hornborg (S. 110) med Hensyn til Fregatternes Sejldygtighed (stedse uden Sideangivelse), kan jeg kun sige, at en Historikers samlede Betragtninger selvfølgelig ikke kan afkræfte et positivt Udsagn fra en saa betydelig Autoritet som Fabrikmester Krabbe, der selv byggede Fregatter af meget fin Kvalitet. Intet er saa let som at benytte Citater og dermed vælte Bevisbyrden over paa Modparten frem for selv at foretage Undersøgelser, og da jeg kun vil diskutere Spørgsmaalet paa sagligt Grundlag, skal jeg forbigaa det her, idet jeg haaber senere at faa Tid til at behandle hele den besynderlige

Fremstilling af dansk Orlogsskibsbygning, som Adm. Briand har fremsat i sine seneste Bøger.

Da Adm. Briand (S. 102—03) vedrørende det sandsynlige Strandingssted for de 2 svenske Linieskibe bebrejder mig, at jeg har undladt at udtale mig om det anførte Argument, hvorefter det ifølge et Amagerkort var umuligt at bringe Felthaubitzer frem til Kysten ved Aflandshage, da Terrainet er betegnet som Eng, skal jeg først meddele, at jeg har været afskaaret herfra, fordi Admiralen ikke tidligere har oplyst, hvor Kortet forefindes. Det forholder sig rigtigt, at store Strækninger paa Amager dengang laa uopdyrket hen som Udmærk, og der kan derfor ikke forventes anlagte Veje her, men jeg ser ikke Terrainet betegnet som Eng og Hede. I Landkadet Knorr's Kort er Signaturen »Heyde oder unbebautes Feldt«, i Holsteins tilsvarende Kort »unbebautes Feldt«, og Terrainet kan næppe have været saa ufremkommeligt, at et Troppkontingent paa 980 Mand ikke skulde have formaaet at bringe hestetrukket Feltstyks frem og føre det vinkelret ud til Kysten ved Strandingsstedet, selv paa Steder, hvor Kystbræmmen var ret sumpet. Jeg har selv undersøgt Kysten fornylig, og den har vel næppe forandret sig saa meget siden dengang, den faste Grund gaar flere Steder helt ud til Vandet, hvor Strandkanten er fast og tillader at køre helt hen til Strandingsstedet.

Admiralen anker endvidere over, at jeg ikke har taget tilstrækkeligt Hensyn til de svenske Opgivelser, hvor Betegnelsen Dragør Rev nævnes. Jo, det har jeg. Det omtales S. 32 nederst, hvor jeg betegner Pladsangivelsen som ubestemt. Sagen er jo den, at Svenskerne saa udmærket vel kendte det farlige Rev og ganske naturligt benytter denne Betegnelse for at angive Strandingsstedet, naar Datidens Søkort er saa ganske

blottede for andre Stedsbetegnelser, men det er netop denne Omstændighed, der gør, at jeg lægger saa megen større Vægt paa de Opgivelser, der søger nærmere at præcisere, at Strandingen ikke fandt Sted paa selve Revet, men andetsteds paa Amagergrunden, thi hvorfor skulde disse Skibe ikke opgive det saa almen kendte Rev, hvis Strandingen var foregaaet her?

Disse Skibe er: »Castor« »paa Grund paa Drakø, Vestsiden af Revet«, »Jacob Major« »paa Grund ved Drakø eller Kasper Knæ«, altsaa ikke paa, men ved Dragør Rev, Betegnelsen Kasper Knæ er ikke fundet kortlagt, men den kan vel næppe være identisk med det saa velkendte Dragør Rev, og endelig »Wachtmeister«, der var inde paa 20 Fod udenfor Kallebohacken. Da disse Stedsbetegnelser efter min Opfattelse stemmer overens med de fra de to danske Linieskibe meddelte Pejlinger til Strandingsstedet, maa jeg være i min fulde Ret til at benytte dem for min Bevisførelse og se bort fra de Stedsbetegnelser, der af naturlige Grunde er af mere ubestemt Karakter, og som jeg ikke kan faa til at stemme med de før nævnte Pejlinger, saa meget mere, som Tiden ikke har tilladt den svenske Flaade at række Dragør Rev, inden Kursen blev sat SV-over, hvilket der allerede er blevet gjort Rede for.

Jeg anser det ligeledes for lidet sandsynligt, at den svenske Flaade til ingen paaviselig Nytte skulde have forsøgt at knibe sig op langs Amagers SO Kyst og prise en Lægerval under en Paalandsstorm, efter at flere Skibe havde lidt betydelige Havarier paa Rejsningen, og endnu mere usandsynligt, at man ikke i Tide har ladet sig advare af det Braad, der kendetegner det farlige og velkendte Rev.

Hermed er jeg naaet saa langt, at jeg kan behandle

Hovedemnet, nemlig »Dannebrog«s Ankerplads ved Aktionens Begyndelse og Flaadens Manøvrer for at rangere i Slagorden mod Fjenden.

Da Adm. Briand i sit Indlæg ikke kan anerkende mine Argumenter, anser jeg det for formaalsløst at opholde mig ved disse, men vil forsøgsvis foretage det Eksperiment at gaa ind paa Admiralens Tankegang.

Jeg forudsætter derfor (skønt jeg ikke deler Admiralens Anskuelse), at »Dannebrog« virkelig laa til Ankers nordligst i Linien i Køge Bugt og vil herudfra bedømme, hvorledes Aktionen udviklede sig. Herunder vil jeg paavise, de Hovedpunkter, hvor Admiralens Redegørelse er i Modstrid med hans egen Kortskitse, og belyse de Steder, hvor Fremstillingen gaar direkte imod de virkelige Forhold, saaledes som vi kender dem fra Skibsjournalerne.

Efter Ankertovets Kapning lægger »Dannebrog« skarpt bidevind NO-over, og Flaadens øvrige til Luvart liggende Skibe skal nu formere Kølvandslinie i »Dannebrog«s Kølvand.

Der foreligger da to Muligheder, nemlig: 1) at samtlige Skibe, efterhaanden som de kommer let, sejler sig ad Læ til nærlig til Drejningspunktet, hvor »Dannebrog« laa opankret, og derefter krydser NO-over, eller 2) at Skibene sætter Kursen nærlig mod Aflandshage under mer eller mindre rummelig Sejlads, alt eftersom de laa i den sydlige eller nordlige Del af Linien. Den tredie Mulighed, at nogle Skibe gjorde det ene, andre det andet, kan forbigaa, da Resultatet kun vil blive et Blandingsbillede.

Hvis Skibene har fulgt den første Mulighed først at sejle sig ind i Bugten for derefter at dreje op i »Dannebrog«s Kølvand (hvilket dog ikke udelukker, at de kan have skønset noget nordligere og dermed afskaar et Hjørne), maa de derefter ligesom dette krydse

haardt op, og man har hermed en rimelig Forklaring paa, at det ikke lykkedes et eneste Skib at komme paa Højde med »Dannebrog« og kun nogle ganske faa at komme i Rang med dette.

Men saa maa man spørge, hvorfor lykkedes det da ikke Skibene at rangere ind i den rette Orden? Strækket ind i Bugten var ikke nogen ringe Distance; for de luvarteste Skibe en Sejlads som fra København til Klampenborg, hvor de med rum Vind og gensidig Hensyntagen havde endog de allerbedste Betingelser for at indtage deres respektive Pladser.

Denne Mulighed maa derfor forkastes, og Adm. Briand vælger da ogsaa nærmest den anden, hvorefter Skibene fra deres Ankerpladser eller noget i Læ deraf falder af til forskellige Kurser. Han skriver (S. 91): »De af Avantgardens Skibe, der laa i den nordligste Del . . . har forsøgt at krydse sig op til Luvart . . . Centrums Skibe har i det væsentlige straks lagt sig bidevind paa ONO-lig Kurs, og Arrieregarden er faldet af for at komme ind i Linien.«

Jeg kan ikke se rettere, end at der heraf følger, at alle Skibene har haft rummere Vind end »Dannebrog«, hvilket særlig har begunstiget Skibene paa den sydlige Fløj, der endog havde særdeles føjelig Vind, som ikke nødede dem til at sejle haardt bidevind, endsige at krydse.

Men hvorledes stemmer dette med Skibsjournalerne?

»Havfruen«: »vi gjorde Slag paa Slag, men vi maatte næstendel vende for Vinden om«, »Neldebladet«: »stedse vi bouted op mod Fjenden«, »Fyen«: »var saa langt inde i Bugten, at vi ikke kunde gøre mange Slag«, »Elephanten«: »vi forcerede med Sejl at avancere op til Fjenden og vendte nogle Gange«.

Alle disse Skibe taler om Krydsning, og man faar i det hele taget det Indtryk, at den ganske Flaade i

Overensstemmelse med Gyldenløves Rapport til Kongen laa under haard Opkrydsning for at vinde op og byde Fjenden en Slaglinie.

Denne Uoverensstemmelse med Journalerne maa Adm. Briand ogsaa have været klar over, thi S. 96—97 giver han følgende Forklaring: »At »Elephanten« efter at have kappet sit Ankertov er drevet et Stykke ad Læ til, inden den har faaet Fart og kunnet lægge sig bidevind, er ganske selvfølgelig; og jeg har da ogsaa i min Skitse vist den danske Flaades Manøvreplads omtrent 3 Sml. i Læ af »Elephantens« Ankerplads, forøvrigt nogenlunde i Overensstemmelse med Orlogskaptajn Holcks Skitse« . . . »Lige saa selvfølgelig er det, at de sydligere Skibe, der jo laa længere til Lavart, er faldet noget af for derved at komme ind i Linien, hvorved de er kommet mere i Læ af deres Ankerplads end »Elephanten«.

Men hvorfor bruge saa forsigtige og vage Udtryk som »drevet ad Læ til« og »faldet noget af«, det drejede sig jo om betydelige Distancer, for »Elephantens« Vedkommende over 4 Sml. og det sydligste Skib ca. 6 Sml. (opmaalt i Adm. Briands Skitse og svarende til min Redegørelse). Driften og Affaldet er vel næppe foretaget med smaa Sejl, naar det i »Chr. 5-tus« Journal anføres, at »Svensken kom ansættendes, ligesom han vilde os levende opsluge«.

Adm. Briand og jeg er altsaa udfra forskellige Forudsætninger kommet til det samme Resultat, at Flaaden som Helhed betragtet har »bevæget« sig et betydeligt Stykke ind i Bugten, inden den krydsede op. Vi er saaledes paa dette meget vigtige Punkt fuldstændig enige, Forskellen er, at Adm. Briand har tilsløret Billedet ved de valgte Udtryk, medens jeg, i Overensstemmelse med, at Fjenden »for en dragende Vind flux nærmede sig, som om han vilde os levende op-

sluge«, og at Havet ifølge Trosner »*flød tykt med Ska-be, Senge, Klæder, Svinestier med Svin og Faar, Hønhuse med Høns, Gæs og Ænder, Køjer, Kister, Chalouper og Joller*« hævder, at Skibene i største Uorden, »*som var Huldert og Bulder*« og i næsten panikagtig Flugt maatte holde ind i Bugten for at frigøre sig for Fjendens Pres og lægge NO-over.

Der er nemlig et Skib, som man i denne Forbindelse ikke kan komme udenom, og det er »Oldenborg«, der laa opankret længst til Luvart (stadig under Forudsætning af, at »Dannebrog« laa nordligst), og som derfor var mest udsat for Fjendens Angreb.

I Journalen hedder det: »*Blev derfor udi en Hast klargjort hannem at beegne, Anker kappet over hele Flaaden og under Sejl gaaende imod hannem oplaveret at rage ud af Bugten, hannem udi rette Linie at nermere lagde ded ONO over desbedre at komme udi Orde.*«

Heraf fremgaar, at »Oldenborg« krydsede op sammen med Flaaden og lagde ONO over. Regnes der nu med en meget velvillig Afdrift paa 2 Streger, skønt »Oldenborg« var et særdeles skarptsejlende Skib, bliver Generalkursen NO, og afsættes denne fra Ankerpladsen, viser det sig, at »Oldenborg« paa Adm. Briands Skitse har sat 2½ Sml. til af sin meget attraaværdige Højde under Sejladsen til Kamppladsen.

Det ses saaledes, at »Oldenborg«, der i Medfør af den luv Position kunde sejle sig 4 Streger rumt ned til Kamppladsen, har sejlet sig yderligere ad Læ til, thi den var senere nødt til at krydse op, og dette Forhold, der gjaldt et betydeligt Antal Skibe, tilsløres ganske i Admiralens Fremstilling.

Hvorledes stemmer da Adm. Briands Redegørelse med hans Kortskitse? Skønt alle Skibe fra Syd til Nord kun er »*drevet noget*« eller »*faldet noget af*«, ender de alle i et skraveret Felt i Læ af »Dannebrogs«

Sejlrute, ca. $4\frac{1}{2}$ — $5\frac{1}{2}$ Sml. i Læ af Ankerpladsen for det sydligste Skib »Oldenborg«, hvorledes de er kommet der, er efter Tekstens Ordlyd en Gaade.

Sagen er imidlertid den, at det er umuligt at foretage en Rekonstruktion af Aktionens Forløb, med mindre Skibene først sejler sig de nævnte Distancer ad Læ til. Ogsaa Adm. Briand har maattet bøje sig for dette Faktum, men hvorfor i Teksten holde denne Kendsgerning skjult for Læseren, det nytter kun lidet at fortælle, at dette saa nogenlunde er i Overensstemmelse med min Skitse, naar det ikke harmonerer med den øvrige Redegørelse.

I denne Forbindelse maa jeg paapege den Mangel paa Logik, hvormed Admiralen S. 100 bebrejder mig, at jeg, efter at Ildkampen er endt, og Flaaderne fjerner sig fra hinanden, lader »Beskærmeren« falde af for at indtage sin Post i Linien, idet Adm. Briand hævder, at »Beskærmeren« dermed handlede imod den givne Ordre til at krydse op mod Fjenden, naar Admiralen uden Skrupler lader 26 Linieskibe, der har nøjagtig den samme Ordre, falde af, heraf adskillige over en meget betydelig Distance, paa et Tidspunkt, hvor det for enhver Pris gjaldt om at søge Fjenden.

Tilbage bliver nu kun at skaffe Klarhed over, hvorvidt Avantgarden med »Dannebrog« laa til Ankers nordligst eller sydligst i Linien. Admiralen hævder, at den laa nordligst ud fra den Betragtning, at denne Eskadre paa ONO-lig Kurs ellers vilde sejle sig rakt ind i den svenske Linie. Nøjagtig det samme vilde have været Tilfældet med »Oldenborg« og de sydligste Skibe, men Admiralen giver den særdeles indlysende Forklaring (S. 97), at disse Skibe faldt af. Denne Udvej havde Avantgarden altsaa ogsaa haft, hvis den havde ligget sydligst, saaledes som Benstrup og jeg er enige om.

Men Adm. Briand har ogsaa et indirekte Bevis. Han skriver S. 86: »*paa den anden Pennetegning er »Oldenborg« derimod vist som Nr. 7, altsaa sidst i Avantgarden. »Oldenborg«, der laa til Luvart paa Ankerpladsen, vil iøvrigt ogsaa have haft lettere ved at naa den øvrige Del af Avantgarden med denne placeret nordligst, end »Beskærmeren«, der laa i Læ, vilde have haft det, om den øvrige Del af Avantgarden havde ligget sydligst.*«

Dette lyder meget bestikkende og tilforladeligt, men er desværre kun egnet til at forvirre Begreberne. Tekststykket er nemlig et Kuriosum, hvor Admiralen uforvarende beviser noget helt andet, end han ønsker.

Det, det drejer sig om, er at klarlægge, om det sydlige eller det nordlige Skib havde lettest ved at naa et bestemt Punkt i Nærheden af »Dannebrog«s Vrag, hvor Avantgarden befandt sig i det givne Øjeblik. Dette er kun afhængig af de respektive Distancer fra Ankerpladserne, Vindens Retning og Tidsintervallet mellem de to Skibes Letning, det er ganske uafhængigt af, hvorvidt den øvrige Avantgarde oprindelig laa opankret sydligst eller nordligst eller et hvilket som helst andet Sted.

Havde »Oldenborg« saaledes bedre Betingelser for at naa op end »Beskærmeren«, hvad den vitterlig havde, vilde »Dannebrog« have haft det i endnu højere Grad, hvis den havde ligget til Ankers sydligst, saaledes som jeg mener, og som det vises paa Benstrups Tegning, og dette gælder hele Avantgarden, om den havde ligget paa denne Plads.

Men hvorfor i Alverden gjorde den da ikke det? Hvis det havde været Gyldenløves Mening, saaledes som Adm. Briand paapeger S. 88, at Avantgarden ogsaa skulde placeres med Henblik paa at sikre Flaaden fra at blive afskaaret fra sin Basis, hvad den ikke

evnede fra den nordlige Ankerplads, hvorfor ligger den da ikke sydligst, hvorfra den bedst kan lægge Drogden op? Det kan vel næppe have været Gyldenløves Mening, at Avantgarden fortrinsvis skulde have Fordel af de fremherskende vestlige Vinde, der udelukkede et overraskende fjendtligt Angreb og gav den danske Flaade Fordelen af Luven.

Admiralen har endnu et Sandsynlighedsbevis for, at »Dannebrog« laa nordligst. Han skriver S. 91: »*Paa Grund af den høje Sø og de forskellige Distancer er Cheferne (da Fjenden var under Opsejling) kommet om Bord og har kunnet give Ordre til Klargøring til Letning paa meget forskellige Tidspunkter, sidst er sikkert Cheferne for de sydligste Skibe kommet om Bord, saaledes at disse maa formodes at være blevet sidst færdig med Forberedelserne . . . De af Avantgardens Skibe, der laa i den nordlige Del og her iblandt »Dannebrog«, er først kommet let.*

Mener Admiralen virkelig for Alvor, at Forberedelserne til Letning skulde vente, til Chefen kom om Bord og gav Ordre dertil? Dette maa uforvarende være faldet i Admiralsens Pen. Forberedelserne blev selvfølgelig paabegyndt straks efter den Kommanderendes Signalordre var afgivet, og de blev under de foreliggende Omstændigheder, hvor alle var klar over den overhængende Fare, fremskyndet mest muligt. Jeg har selv omtalt Vanskelighederne ved at ro op til Luvart, Spørgsmaalet er, hvorvidt Cheferne for de sydligste Skibe kunde naa de ca. 3 Sml. op, inden Ordren for Kapning blev givet, og det mener jeg har været muligt, der var som bekendt ingen Skibschef, der blev agterudsejlet.

Der er imidlertid et andet Forhold, som netop tyder paa, at »Dannebrog« laa sydligst, thi Admiral Raben skriver i Wendens Journal, at de fleste Officerer, som

havde Post under Dækket paa »Dannebrog«, var fra Borde. Den nærliggende Forklaring herpaa er, at disse Officerer var med Baadene ved Transportflaaden for at indtage Forsyninger; herfra har det ikke været muligt med lastede og tungt roende Arbejdsfartøjer at ro op imod Søen saa hurtigt som et velbemandet og lettere roende Chefsfartøj.

Det har været mig ganske umuligt at finde et eneste sandsynligt Holdepunkt for, at »Dannebrog« skulde have ligget nordligst, og da Adm. Briand nu selv har understreget den ubestridelige Kendsgerning, at de sydligst liggende Skibe havde de bedste Muligheder for at række Kampomraadet, og der ikke er den ringeste Sandsynlighed for, at Gyldenløve og hans Stab i en saa alvorlig Situation skulde have formeret Slagordenen paa Flaadens lægste Skib og dermed bortødslet et saa vigtigt Aktiv som Højden, forkaster jeg hermed Adm. Briands Teori om, at »Dannebrog« og dermed Avantgarden skulde have ligget nordligst.

Adm. Briand imødegaar S. 95 min Redegørelse for, at »Elephanten« efter Kapningen sejlede sig 6 Sml. ad Læ til, og mener at Citatet hos Riegels er en Fejlskrift, og derefter skriver Admiralen S. 96: *»Hvis »Elephanten« har drevet ca. 6 Sml. af fra sin Ankerplads, vilde den iøvrigt ogsaa være kommet helt ind Vesten for Juels Grund, og det stemmer i alle Tilfælde ikke med Orlogskøbtajn Holcks Skitse«.*

Admiralen mener her at tage et billigt Stik hjem, men bekender ikke Kulør, thi han tillægger mig noget, jeg aldrig har skrevet. Jeg taler ikke om, at Skibet »drev«, men at det »sejlede« sig ca. 6 Sml. ad Læ til, og viser tydeligt paa Skitsen, at Skibene holdt klar af Juels Grund.

Derefter skriver Admiralen: *»Jeg maa fastholde, at »Elephanten«s Journal er det officielle Dokument,*

og af denne kan man ikke udlede noget om, hvor langt »Elephanten« er kommet i Læ af sin Ankerplads; og dermed falder (et dokumentariske Bevis for den il-somme Flugt.»

Det undrer mig, at Admiralen ikke kan se, at der i Virkeligheden siges det samme i »Elephanten«s Journal som hos Riegels. Jeg synes ellers, at jeg havde trukket det saa klart op, hvor jeg S. 42—43 gør Rede for, hvor den svenske Flaade lagde NO-over, men nu skal jeg forklare det saa tydeligt, som jeg formaar.

I »Havfruen«s Journal staar: *»vi faldt NO-over med en Del af vore Skibe, og vi gjorde vores Bedste for at luvere op imod ham. Den svenske Flaade var un-gefær ½ Mil fra os til Luvart.»* Der siges med andre Ord, at »Havfruen« og en Del af Flaaden faldt NO-over, men hvad gjorde de øvrige Skibe? De kan næppe være faldet SV-over ind mod Stevns og har altsaa ingen anden Mulighed end at sejle sig ind i Bugten. Hvilke Skibe kan der nu være Tale om? Næppe de Skibe, som laa i Læ af »Havfruen«, thi hvorfor skulde netop de sejle sig ad Læ til, naar de ikke direkte var truede af Fjenden og var dækkede af »Havfruen« med flere Skibe.

Er det da ikke rimeligt at antage, at det er Flag-skibet »Elephanten« og den Del af Corps de Bataille, som Fjenden styrtede sig over, som om den vilde dem levendes opsluge? Jeg synes ikke, der kan være Tale om andre Skibe.

Efter min Mening tegner Billedet sig saaledes som vist paa min Skitse. Den svenske Flaade kommer op-sejlende for en dragende Vind og støder ned mod den overrumplede danske Flaade. Avantgarden kommer hastigt under Sejl, hvilket var en Nødvendighed, og viger N-over, Wachtmeister fører Stødet videre mod Gyldenløve selv og Centrum, der maa undvige ind i

Bugten, og saa tvinges Wachtmeister til at dreje til Vinden for at afskære Avantgarden, der imidlertid har lagt sig skarpt bidevind NO-over. Dette forklarer ogsaa, at »Dannebrog« kunde naa at række over Bugten og efter Vendingen holde op mod den svenske Flaades Centrum.

Men hvorledes forholder det sig nu med de opgivne Afstande til Fjenden?

»Havfruen«, der meget hurtigt lagde NO-over, var ca. 2 Sml. i Læ af Fjenden paa parallel Kurs, »Elephanten« siger derimod, at Fjenden var ca. 6 Sml. til Luvart, da Wachtmeister drejede NO-over.

Da »Elephanten« oprindeligen laa ca. 1 Sml. til Luvart af »Havfruen« og nu er ca. 4 Sml. i Læ af dette Skib, eftersom »Havfruen« var 2 Sml. fra Fjenden, maa »Elephanten« have sejlet sig mindst 5 Sml. ad Læ til, saaledes som det siges hos Riegels, og som jeg har hævdet det fra Begyndelsen af og nedlagt det i min Skitse.

Jeg kan ikke med min bedste Vilje se, at der er noget, der halter. Læser man Journalerne med Eftertanke, føjer alt det væsentlige sig ind i denne Fremstilling, medens Adm. Briands Fremstilling Gang paa Gang kommer i Konflikt med saavel Journaler som egne Forklaringer.

Adm. Briand slutter sit Indlæg med: *»Ved Huitfeldts Indsats og Ry er der imidlertid ikke blevet røkket.«*

Det er ikke just det Indtryk, jeg faar af Admiralens Fremstilling. Herefter laa Iver Huitfeldt længst mod Nord, og »Dannebrog« var det Skib, der var mindst truet af den opsejlende Fjende. Iver Huitfeldt kapper og holder haardt bidevind NO-over mod Aflandshage, vender da han ser en Mulighed for at engagere Fjenden, kommer i Ildkamp og rager i Brand. Herefter

lader han sig drive $1\frac{1}{2}$ Sml. ind i Bugten og udenfor Skudvidde. Da »Dannebrog« er afmastet og næsten helt omspændt af Flamme, ankrer han op for ikke at stikke de i Læ værende danske Skibe i Brand og giver sit Liv for at redde disse Skibe.

Efter min personlige Mening er Iver Huitfeldts Indsats langt større. »Dannebrog« laa længst til Luvart og var det mest truede Skib i Flaaden. Til Trods for at have adskillige Skibe tæt i Læ lykkedes det ham at komme meget hurtigt under Sejl, han holder nordover for at ryste Fjenden af sig og drejer saa hurtigt, det kan lade sig gøre til Vinden. Fulgt af flere af Avantgardens Skibe tvinger han dermed Wachtmeister til ogsaa at lægge NO-over og opgive det overrumplende Anfald paa den i Uorden værende danske Flaade. Da han ser Muligheden for at engagere Fjenden, stagnerer han, er forrest i Ildkampen, rager i Brand og beskydes af sidste Halvdel af den svenske Flaade. I Stedet for at holde af, ankrer han straks op og fortsætter Kampen fra det brændende Skib og tvinger dermed Fjenden til at fortsætte NO-over i Stedet for at udnytte den Forvirring og Usikkerhed, et drivende, brændende Skib til Luvart vilde foraarsage for den danske Flaade, og samtidig giver han Gyldenløve Pusterum til at bringe hele Flaaden i regulær Kampformation, der kan tage en eventuel fortsat Kamp op med Fjenden. Og paa denne Post sætter han Livet til.

Hermed faar denne Aktion, som Adm. Briand kalder betydningsløs, et langt videre Perspektiv. Det var intet mindre end den danske Flaades Eksistens, der stod paa Spil, ikke fordi et eller flere Skibe var truet af »Dannebrog«s Brand, men fordi hele Hovedflaaden i en fortvivlet Situation stod overfor total Udsejelse, hvis Wachtmeister havde været i Stand til at gennemføre sit Overrumplingsforsøg.

Vi ser Wachtmeister energisk og beslutsom udnytte den gunstige Situation. Uden Tøven staar han for fulde Sejl ned mod den under Letning værende danske Flaade, han ænser ikke den danske Avantgarde, der kommer under Sejl og undviger Nord paa, Stødet skal rettes videre mod Flaadens Hjerte, Corps de Bataille, men ogsaa denne kommer let, omend i yderste Øjeblik. Ude af Stand til straks at optage Kampen kan Gyldenløve ikke som de allerede passerede Skibe holde Nord paa, men maa ryste Angriberen af sig ved ildsom Flugt ind i Bugten i Læ af de Skibe, der efter at være kommet under Sejl kan bemande deres Batterier.

Det første Overrumplingsforsøg er afværget, men Flaaden ligger i Uorden og kan ikke byde Fjenden en organiseret Modstand. Situationen er fremdeles yderst alvorlig, men ændrer nu Karakter derved, at »Dannebrog« med en Del af Avantgarden i Formation lægger NO-over og gør Wachtmeister Rangen af Luven stridig.

Fra nu af er det ikke længere en Dyst mellem Wachtmeister og Gyldenløve, men mellem Wachtmeister og Iver Huitfeldt, der beslutsomt arbejder sig op for at forpurre det svenske Anslag. Det er mod denne Forspids, at Wachtmeister sætter hele sin Kampkraft ind, og »Dannebrog« beskydes successivt af 12 svenske Linieskibe. Det bliver ganske vist en Passagekamp paa lang Afstand, ikke fordi Wachtmeister ikke tør engagere paa nært Hold, men fordi han ikke paa dette Tidspunkt ønsker at opgive Luven og holde ind i Bugten, hvor han paa den NO-lige Kurs kun har et kort Stræk og den farlige Landgrund i Læ. Hovedkampen skal staa paa modsat Kurs med Stræk over hele Bugten, hvor Wachtmeister kan sætte alle sine Skibe ind og har tilstrækkelig Manørefrihed.

Ogsaa dette kan Iver Huitfeldt se. Derfor bliver han paa sin Post, efter at den opstaaede Brand har berøvet ham den aktive Handlekraft. Han ved, hvorefter det gælder, og trods Udsigten til en grufuld Død vedbliver han at være Wachtmeisters bitreste Modstander, indtil »Dannebrog« fløj i Luften.

Lige saa sikkert det er, at Wachtmeister var fast besluttet paa at tilføje den danske Flaade et knusende Nederlag, og havde al mulig Udsigt til at ruinere den, lige saa sikkert er det, at Iver Huitfeldt og hans Sekundanter udmanøvrerede Wachtmeister og forpurrede denne Plan, men det blev Iver Huitfeldts Daad, at han udnyttede den Ulykke, at hans Skib kom i Brand, til at forhindre Wachtmeister i at drage Fordel af den luv Position til at angribe og ødelægge Dele af den danske Flaade, der vanskelig kunde understøttes.

Hvad Tabet af den danske Hovedflaade eller en større Del deraf vilde have betydet for Danmarks Skæbne, kan sidestilles med den kritiske Situation, Landet befandt sig i efter Pros Munds Nederlag i 1644 og de tunge Besættelsesaar under Svenskekrigen 1657—60 med de ydmygende Fredsbetingelser. Det er med denne Maalestok, Iver Huitfeldts Indsats skal bedømmes, og saa bliver Aktionen ikke betydningsløs, men tvært imod afgørende, i Ordets egentligste Forstand.

Bog anmeldelse.

Liddell Hart: Revolutionen i Krigsførelsen.

Atlantic Forlag, København 1948. 104 Sider.

Paa Dansk ved Axel Mortensen.

Forfatteren analyserer i Bogens første Afsnit Krigsførelsens Teknik og fremdrager herunder mange Eksempler paa, hvorledes nye eller forbedrede Vaaben efter hans Mening er blevet forkert udnyttet. Gennem en Række Eksempler fra den nyere Krigsførelse søger han at dokumentere, at en offensiv Anvendelse af Defensiven er Angrebet overlegent, og paaviser, hvorledes dette kun i ringe Grad er blevet forstaaet.

I næste Afsnit behandles Maaden at føre Krig paa. Her kommer Forfatteren ind paa Udviklingen mod den totale Krig, der efter hans Opfattelse for en stor Del er fremkommet som Følge af misforstaaet Fortolkning af militære Teorier. Som Modsætning til den totale Krig sættes det Maadehold i Krigsførelsen, som f. Eks. var karakteristisk for det 18. Aarhundrede. Dette Maadehold skyldtes Erkendelsen af, at man ikke skal slaa med Sten, naar man selv bor i et Glashus. Forfatteren hævder, at den moderne Krigs omfattende Ødelæggelser ikke i første Række skyldes Angribestationer, der oftest er interesseret i en begrænset Krigsførelse, men derimod de angrebne, der i Selvforsvar er de mest hensynsløse. Som Eksempel benyttes bl. a. de allieredes Luftkrig mod Tyskland.

I sine Konklusioner hævder Forfatteren, at man

paa Basis af Historiens Lære bør søge at faa Krigsførelsen begrænset, saafremt Bestræbelserne for at afskaffe Krigen skulde glippe. Med den Udvikling, som har fundet Sted paa de tekniske Omraader, er dette en Nødvendighed, ellers vil Menneskeheden gaa sin Undergang i Møde.

Som Grundlag for sine Synspunkter anvender Forfatteren for Størstedelen Eksempler fra Landkrigen, i nogen Grad ogsaa fra Luftkrigen, medens Søkrigen praktisk talt ikke omtales. Dog slaar Forfatteren til Lyd for en Afskaffelse af Slagskibe med den Motivering, at disse Uhyrers formindskede Betydning allerede var blevet aabenbar længe før Atombombens Fremkomst. Selv om det vil være vanskeligt at overse, hvad Fremtiden kan bringe for Slagskibets Vedkommende, synes det dog at være en lidt for kort Proces, dette her udsættes for i et Værk, hvor Søkrigen iøvrigt knap nok er omtalt — især da Erfaringerne fra Stillehavskrigen viste Slagskibets Uundværlighed som Støtte for Hangarskibene.

Bogen giver paa de relativt faa Sider meget Stof til Eftertanke og Diskussion og kan derfor anbefales.

S. Thostrup.

Soe-Lieutenant-Selskabets Virksomhed 1947—48.

Det 163. Forsamlingsaar.

28. Oktober 1947: 1. I Henhold til Lovenes § 27.
2. Meddelelse fra Formanden.
3. Evt. Valg af Bestyrelse (jfr. Formandens Skrivelse til Medlemmerne af 10. Oktober d. A.)
11. November 1947: Viceadmiral A. H. Vedel: »Søværnet i det forløbne og det kommende Aar«.
18. November 1947: Orlogskaptajn I. V. Tegner: »Nogle Oplysninger om Grønlandske Marinekommando«.
2. December 1947: Kaptajnløjtnant I. B. Rodholm: »Nogle Betragtninger vedrørende Forbindelsestjenesten«.
9. December 1947: Direktør N. K. Nielsen: »Kritik af nogle Synspunkter vedrørende Orlogsværftet og Materielinspektionen«.
16. December 1947: 1. Forelæggelse af Prisspørgsmaal for 1948.
2. Kaptajnløjtnant E. V. Jørgensen: »Om Bekæmpelse af Undervandsbaade«.
13. Januar 1948: 1. Meddelelse fra Formanden vedr. »Søløjtnant Gregers Bojesens Mindelegat«.
2. Afstemning om det den 16. December 1947 fremsatte Forslag til Prisspørgsmaal for 1948.
3. Valg af Udvalg til Bedømmelse af Prisspørgsmaal for 1948.
4. Direktør H. G. Garde og Kommandørkaptajn A. Schmidt: »Pladsbestemmelse ved Hjælp af Decca-Systemet«.

20. Januar 1948: Generalmajor E. C. V. Møller: »Hærens Problemer siden den 5. Maj 1945«.
27. Januar 1948: Kontreadmiral K. Lundsteen: »Forsvarets Overledelsesorganisation«.
3. Februar 1948: Dr. Ing. A. Gerber: »Problemen der modernen Fliegerabwehr«.
10. Februar 1948: Kaptajnløjtnant M. Bredsdorff: »Nogle Betragtninger vedrørende Søværnets nuværende og fremtidige Stilling«.
24. Februar 1948: Kommandørkaptajn C. H. Falkman: »Nogle Oplysninger om den svenske Marine, dens Ledelse og Organisation«.
2. Marts 1948: Orlogskaptajn E. J. Saabye: »Undervisningsproblemer i Søværnet«.
16. Marts 1948: 1. Meddelelser fra Formanden.
2. Overlæge M. Winge: »Militærmedicinens Fremskridt«.
23. Marts 1948: Kommandør H. E. Foss: »Vort Søtransportvæsen«. (En 100-Aars Mærkedag).
30. Marts 1948: 1. Forslag til Ændring af Lovenes § 2.
2. Valg af Udvalg til Affattelse af Prisspørgsmaal for 1947.
3. Valg af Udvalg til Planlæggelse af Søkrigsspil for næste Forsamlingsaar.
4. Valg af Bestyrelse.
5. Kaptajnløjtnant Jack Nielsen: »Skibsartilleriets taktiske og tekniske Problemer i Dag«.

Til Forsamlingsaarets 2., 3., 5., 7., 8., 9., 10., 12., 14. og 15. Møde var der indbudt Gæster.

Paa Aarets første Møde valgtes til:

Revisorer: Kommandørerne E. M. Dahl og K. Ackermann.

Revisorsuppleant: Kommandørkaptajn Dinesen.

Redaktør af »Tidsskrift for Søvæsen«: Orlogskaptajn E. J. Saabye.

Redaktørsuppleant: Kommandørkaptajn Steensen.

Medlemmer af Redaktionsudvalget: Kommandørkaptajn Steensen, Orlogskaptajnerne U. Hertz, J. Valentiner, H. Louis-Jensen og P. Zigler.

Medlemmer af Voldgiftsraadet for »T. f. S.«: Kommandørerne Grandjean og Ipsen.

Følgende Udvalg er nedsat i Forsamlingsaaret:

Udvalg til Bedømmelse af Prisspørgsmaal for 1948: Kommandørkaptajn Kaalund, Formand, Orlogskaptajn Hoppe og Kaptajnløjtnant Jack Nielsen.

Som Suppleanter: Kommandørkaptajn Greve, Orlogskaptajn Zigler og Kaptajnløjtnant A. Clausen.

Udvalg til Affattelse af Prisspørgsmaal for 1949: Kommandørkaptajn J. H. J. Jegstrup, Formand, Orlogskaptajnerne A. Helms og K. von Wylich-Muxoll, Søløjtnant A. C. Struckmann.

Udvalg til Planlæggelse af Søkrigsspil for næste Forsamlingsaar: Kommandørkaptajn S. E. Pontoppidan, Orlogskaptajn H. Louis-Jensen, Kaptajnløjtnant S. S. Thostrup.

Til Bestyrelse genvalgte:

Kaptajnløjtnant H. L. Prause, Formand,

Kaptajnløjtnant U. H. Gad,

Søløjtnant H. M. Petersen og

Kaptajnløjtnant N. F. Lange, Suppleant.

Søs-Lieutenant-Selskabet i April 1948.

H. L. Prause,
Formand.

Meddelelser fra Udlandet.

Ved Orlogskaptajn P. Zigler og Søløjtnant I H. M. Petersen.

England.

Efter Forsvarsministerens Udtalelser den 23. Oktober 1947 i Underhuset vil Royal Navy's Personelstyrke den 31. Marts 1948 være 147.000.

Heraf vil 114.000 være »regulars« og 22.000 »National service«. Resten er W.R.N.S. og lokalt antaget Personel.

U-Baadstjenesten. U-Baadsvaabnet er ikke blevet ramt af den Indskrænkning, der er sket med Royal Navy's sejlene Materiel. 36 U-Baade er under Kommando og 29 i Reserve.

Mineskolen H.M.S. »Lochinvar« vil nu, da Minestrygningen udfor den engelske Kyst er afsluttet, blive reduceret, og Mineskolen overført til Portsmouth.

Tjenestegren for Stenografer. I Følge en A.F.O. bliven er saadan nu oprettet. Personel vil tjene 5 Aar aktivt og derefter 7 Aar i Royal Fleet Reserve.

Forsøg med Maalskibe. Admiralty afholder omfattende Forsøg med Maalskibe med det Formaal at undersøge Virkningerne paa Skibsskroget af forskellige eksplosive Ladninger, der bringes til Detonation paa forskellige Afstande fra Skroget for at virke som Forbiere (near miss) o.l. Til disse Forsøg er anvendt 1 Krydser, 3 Destroyere, 1 ex-tysk Destroyer foruden flere mindre Skibe. Hensigten er at studere, hvorledes forskellige Vaaben, Bomber, Torpedoer og Miner paavirker Skibets Konstruktion. Under nogle af Forsøgene, der allerede har fundet Sted nær Portsmouth, har Skibe ogsaa været udsat for direkte »Træffere«.

Admiralty Research Establishment. Den 1. Januar forandrede den største af Admiralty's Forsøgsstationer, kendt under Navnet

»Admiralty Signal Establishment«, sit Navn til »Admiralty Signal and Radar Establishment«. Dets Arbejdsomraade omfatter alle Afskygninger af Elektroteknikken, der har Indflydelse paa Marinens Forbindelsestjeneste, Flyvevaaben og Vaaben af forskellige Typer.

W.R.N.S. Yderligere 1000 W.R.N.S. skal erstatte værnepligtige. De skal virke som Kokke, Messegæster, Skrivere, Depotassistenter, Chauffører og eventuelt i Forbindelsestjenesten.

W.R.N.R. (Women's Royal Naval Reserve). Admiralty har besluttet for første Gang at danne en W.R.N.R. Dette vil betyde, at Tusinder W.R.N.S. fra Krigen, baade Officerer og Menige, der nu er demobiliseret kan forny deres tidligere Forbindelse med Marinen. Reserven vil staa aaben for Kvinder, der har over 12 Maaneders tidligere Tjeneste, og hvis Bedømmelser var tilfredsstillende, og som er beredt til at blive indkaldt, saafremt det bliver nødvendigt. Der vil ikke blive nogen tvungen Træning, men det er under Overvejelse at arrangere frivillig Træning for visse Kategorier.

R.A.F. Marine Branch. Der er oprettet en Marineafdeling til at bemane de maritime Enheder indenfor R.A.F. Disse omfatter et Flyvebaadsdepotskib, to Hjælpe-skibe, der tjener som Radar- og Torpedomaal, Hurtigbaade til Maalsæbning og adskillige mindre Baadtyper, der anvendes ved Bombemaalbaner og Flyvebaadsstationer.

(R.U.S.I. Marts 1948) Z.

Sovjet-Unionen.

En ny russisk Torpedobaadstype, konstrueret og bygget i den russiske Zone i Tyskland efter Krigen, har foretaget sin første Prøvetur i Ostørsøen forrige Uge.

I Slutningen af forrige Aar var to Fartøjer af denne Type færdigbygget i Rosslau udenfor Dessau ved Elben. Skroget er forsynet med 2 Pontoner, paa hvilke Baaden flyder frem, naar den gaar højeste Fart.

Den Baad, der har været paa Prøvetur, er bygget paa et Værft i Rostock og skal forsynes med to Torpedoror, der endnu ikke er monteret. Takket være Pontonen kan Baaden opnaa en overordentlig høj Fart i roligt Farvand, men egner sig ikke, hvis der er noget videre Sø.

(Svenska Dagbladet 24. April 1948) H. M. P.

Sverige.

Den svenske Flaade faar for Tiden leveret en ny Fartøjstype, idet Oscarshamns Værft netop har afleveret 3 Landgangsfartøjer. Baadene svarer nærmest til de »Landing Craft Mechanised« (LCM), som de allierede anvendte ved deres forskellige Landgangsforetagender under Krigen, ikke mindst i Normandiet.

De er 17,6 m lange og har faldbar Stævn til Brug ved Landstigningerne.

Flere Fartøjer af denne Type skal i Løbet af Sommeren leveres fra Norrköpings Værft.

Flaadens har til Hensigt i Samvirke med de øvrige Forsvarsgrene at afholde Øvelser i Forsvar mod Landgangsforsøg, samt iøvrigt finde ud af, hvorledes Fartøjerne kan finde Anvendelse indenfor den svenske Forsvarsmagt.

Baadene underlægges umiddelbart Marindistrikterne.

(Svenska Dagbladet 23. April 1948) H. M. P.

U. S. A.

»Scientific Research«. Der anvendes Millionbeløb paa videnskabelige Undersøgelser med Henblik paa Krig i Stratosfæren, Farter over Lydens Hastighed og Forholdene i de arktiske Egne — i Følge en Rapport fra U. S. Scientific Research Board. I Regnskabsaaret, der ender 30. Juni 1948, er foreløbig bevilget til Marinen 262, til Hæren og Flyvevaabenet 237 og til Maritime Commission 87 Millioner \$. Der omtales ogsaa en Konstruktion af en 75 mm Kanon i dobbelt Affutage med Radarkontrol, der automatisk finder det fjendtlige Luftfartøj eller lignende, beregner de nødvendige Data og aabner Ilden paa en effektiv Rækkevidde.

I *United States Naval Institute Proceedings* for December 1947 offentliggøres et Fotografi, hvor en V-2 Raket affyres i Søen fra Hangarskibet »Midway«, og et andet Fotografi, der viser dette Vaaben opstillet paa Flyvedækket.

Færdigbygningen af den 4. Krydser af »Des Moines«-Klassen (17.000 ts) er blevet opgivet.

Naval Reserves. Den 1. September 1945 talte Naval Reserve 277.808 Officerer og 578.875 andet Personal. Dette var 73 % af den planlagte Styrke.

(R.U.S.I. Marts 1948) Z.

80 amerikanske U-Baade udstyres nu med »Schnorekel«. Endvidere bygges en Del Baade om for at opnaa større Fart og Manøvreevne, hovedsagelig efter tyske Erfaringer og egne Forsøg. U-Baadene »Trigger« og »Tang« udstyres som de tyske U-Baade af Type XXVI med »Schnorekel«, og saavidt man kan se, med Maskineri paa Linie med Waltermaskineri. (Med Waltermaskineri skulde en U-Baad af Type XXVI kunde opnaa en Undervandsfart paa 24 Knob i 6 Timer; Omkostningerne med Brændslet, Brint-overilte, til det særlige 7500 HK Turbinemaskineri var selv Amerikanerne for store, idet de beløb sig til 100.000 \$. Overfladefarten var kun 11 Knob).

2 andre U-Baade, »Requin« og »Spinax« er ombygget til Radar-Picket-U-Baade og har faaet Betegnelsen SSR. Endvidere er 2 U-Baade ombygget til Transportopgaver (SSP), medens endnu 2 er udstyret til Krigsføring med Fjernvaaben (guided missiles) og derfor betegnet SSG.

2 Jagerer er udstyret til Bekæmpelse af særlig hurtige U-Baade, Jagerne kaldes »Hunter-Killer-Destroyers« (DDK »Carpenter«, Nr. 825, og »Robert A. Owens«, Nr. 827).

Den amerikanske Flaade har taget helautomatiske 6- og 8-Tommer Kanontaarne i Brug, bygget paa Basis af Boforskonstruktionen, der bl. a. benyttes i de 2 svenske lette Krydsere, »Tre Kronor« og »Göta Lejon«. Gennemsnitstallet for Salver med 6-Tommer Kanonerne under længere Tids Skydning opgives fra svensk Side til ca. 10 pr. Minut.

Endvidere er en særlig hurtigskydende helautomatisk 3 Tommer Kanon taget i Brug. Den har ogsaa vist sig meget lovende og skal muligvis erstatte 40 mm som mellemsvært AL-Skyts.

(N.T.f.S. Marts 1948) *H. M. P.*

Kan der reddes flere?

Af Orlogskaptajn E. J. Saabye

Den 11. Juni før Daggry ramtes dansk Skibsfart af en Katastrofe, idet D.F.D.S.s Passagerdamper »Kjøbenhavn« minesprængtes, og et betydeligt Antal af de ombordværende omkom.

Fra alle Sider er man enige om, at Redningsarbejdet gennemførtes med Opofrelse, Mod og Dygtighed, og hertil kom den usædvanlig heldige Omstændighed, at et andet af Selskabets Skibe ved et mærkeligt Tilfælde netop befandt sig i en Position, hvorfra det kunde yde øjeblikkelig og effektiv Hjælp.

Denne sidste Omstændighed var utvivlsomt Aarsag til, at Ulykken ikke krævede endnu langt flere Menneskeliv.

Enkelte Røster har hævet sig til Kritik af visse Redningsmidlers Tilstand, men om denne Kritik har været berettiget, er endnu ikke fastslaaet.

Forfatteren af dette Indlæg kom tilfældigvis i Medfør af sin Tjeneste paa nært Hold af Begivenhederne denne Morgen og er derved uvilkaarligt kommet ind paa forskellige Overvejelser vedrørende de forskellige Redningsmidlers Effektivitet.

To Spørgsmaal meldte sig hurtigt:

Kunde der have været reddet flere?

og:

Kan der gøres noget for at redde flere næste Gang?

Det første Spørgsmaal maa sikkert besvares benægtende, thi alt tyder paa, at Redningsaktionen er hævet over enhver Kritik.

Overvejelser

Derimod har det andet Spørgsmaal givet mig Ideen til nogle ret enkle Forbedringer, som skønnes at kunne indføres for smaa økonomiske Ofre, og som jeg derfor mener bør gøres til Genstand for Overvejelse og Behandling paa ansvarligt Sted.

Et af de ældste og stadig vigtigste Redningsmidler paa Søen er *Redningsbaaden*. Denne er i vore Dage konstrueret, bygget og udrustet efter bestemte lovmæssige Forskrifter. Disse Forskrifter tager imidlertid saa godt som udelukkende Sigte paa den *normale* Situation, nemlig at Baaden efter at være udsat fra Skibet *flyder paa ret Køl*.

Søulykkernes lange og tragiske Historie kan desværre opvise utallige Eksempler paa, at en eller flere Redningsbaade er kængret under Udsætningen, eller — som det skete ved »Kjøbenhavn«s Forlis — Baadene er blevet slynget i Havet med Bunden i Vejret.

En Redningsbaad, der flyder med Bunden i Vejret, har nærlig samme Opdrift eller Bæreevne som den vandfyldte Baad paa ret Køl, men denne Bæreevne kan kun vanskeligt udnyttes af de skibbrudne, da den vaade, glatte og runde Bund af den omvendte Baad kun vil være tilgængelig for den, der er en stærk og dygtig Svømmer og det endda kun, naar Søen er nogenlunde rolig.

Med andre Ord: en betydelig Bæreevne udnyttes ikke — de nødstedte svømmende vil sandsynligvis opbruge deres Kræfter i forgæves Forsøg paa at komme op paa den kængrede Baad men maa give op og gaa til Bunds i den tilsyneladnede Rednings umiddelbare Nærhed.

Et andet kollektivt Redningsmiddel er de forskellige *Redningsflaader* af Kork, Træ, Luftkasser o. l., som enten kastes over Bord, inden Skibet synker, eller

flyder op, naar Skibet gaar ned. Flaaderne er kun beregnet til at bære et vist Antal Personer oppe, indtil Hjælp ankommer og er derfor ikke udstyret med tilsvarende Hjælpemidler som Baadene.

Endelig findes som individuelt Redningsmiddel forskellige Typer af Bjærgemærs og Redningsveste.

Et Par Forslag til Forbedringer

Med det Formaal at forvandle den kængtrede Redningsbaad fra et dødt Vrag til et effektivt Redningsmiddel foreslaas indført følgende Foranstaltninger:

Redningsbaaden forsynes paa hver Side med en Slags »Slingrekøl«* (Fig. 1) saaledes anbragt, at den,

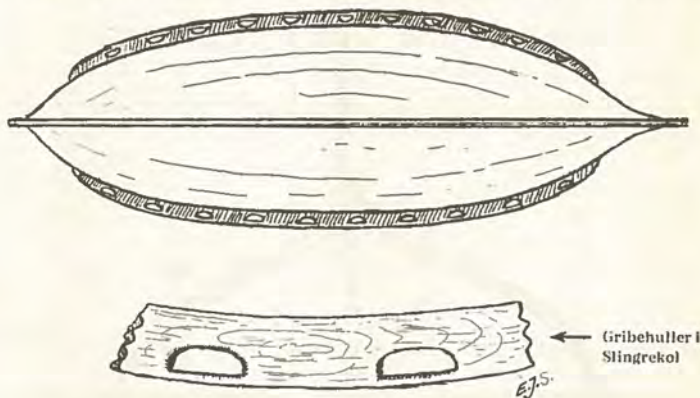


Fig. 1.

naar Baaden er kængtret, nærlig befinder sig i Vandlinien. Slingrekølen skal med korte Mellemlum være forsynet med »Gribehuller«, hvori en Haand med Lethed kan fatte om et Greb af passende Tykkelse.

Endvidere skal der i selve Baadens Køl med $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$

*) Paa Redningsbaade i britiske Skibe, f. Eks. S/S »Gothland«, der anløber Kristiansgade, kan ses et Par smalle Gribelister paa Bunden, men disse skønnes ikke at være tilstrækkelig effektive.

Meters Mellemrum være boret et Hul, hvorigennem anbringes et Knudetov af samme Art og Førlighed som de saakaldte »Dreng«. Tovet, hvis Midte er fastgjort i Hullet, skal have en Længde af 1—1½ Meter paa hver Side af Kølen. Disse Tove vil, naar Baaden flyder paa ret Køl, hænge frit ned i Vandet. Naar Baaden er kængret, vil Tovene hænge ned langs Bunden og vil kunne naas af den, der har fat i en Slingrekøls »Gribehul«.

Endelig bør der findes følgende Anordning: I Kølen findes med passende Mellemrum anbragt Bolte, hvorom et $\frac{3}{4}$ —1 Meter langt Scepter kan dreje sig. I »daglig Orden« ligger Sceptrene langs Kølen fastholdt af

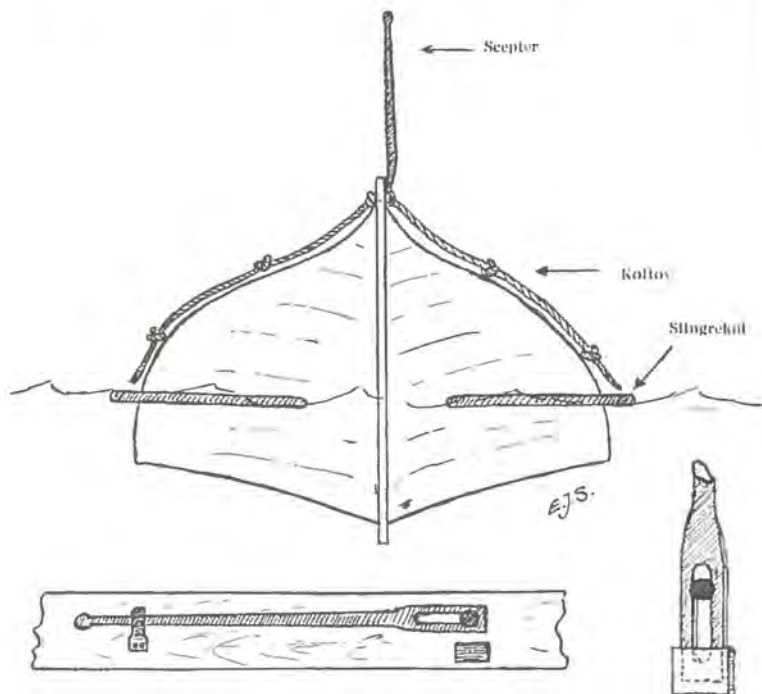


Fig 2

en eller anden Form for »Bekneb«. Ved Anvendelse af en ringe Kraft kan Sceptret drejes til lodret Stilling og derefter fastholdes i denne Stilling (f. Eks. som vist i Fig. 2).

Fremgangsmaaden for den skibbrudne bliver da (Fig. 3 og 4):

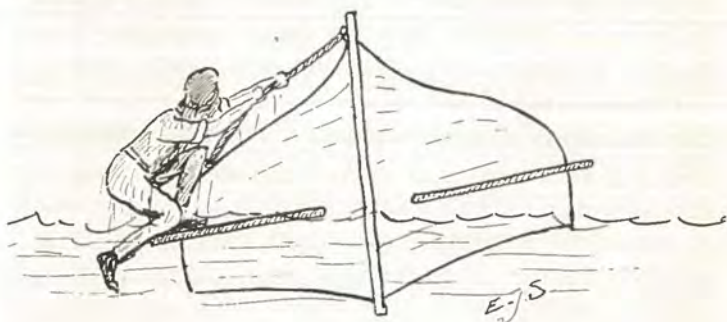


Fig. 3 og 4.

Han tager fast Greb i et Gribehul med den ene Haand og søger med den anden at faa Hold i et Kølto; kan han ikke umiddelbart naa et saadant, maa han »Haand over Haand« bevæge sig langs Slingrekølen, indtil han faar Tag i et Kølto. Naar han med begge Hænder har fat i Tovet, kan han faa et Knæ

op paa Slingrekølen og derpaa Fødderne, hvorefter han kan faa nogenlunde sikker Plads paa Baadens Bund. Ved at rejse et eller flere Sceptre, kan han faa Støtte til at indtage oprejst Stilling og vinke eller signalere og derved paakalde Opmærksomhed. Endvidere vil han siddende med Hold i Scepter eller Køltoiv med god Udnyttelse af sine Kræfter kunne hjælpe andre op paa Baadens Bund og derved muliggøre Redning af Personer, som ellers uvægerlig vilde drukne.

I Passagerbaade bør findes et vist Antal Korkflaader (Cardeys) anbragt ligesom i moderne Krydsere eller Jagere, saaledes at de ved et enkelt Haandgreb kan udløses og styrte i Søen. Dette sker normalt ved, at Flaaderne anbringes paa stejlt skraanende, indsænkede Partier af Skibssiden eller Overbygningen, saaledes at Flaaderne ikke volder Gene ved Tillægning til Kaj.

En saadan Anbringelse af enkelte Flaader bør gøres obligatorisk ved Nybygninger til Passagerfart samt ved større Ombygninger af ældre Skibe.

Af Redningsveste findes mange forskellige Typer og Modeller, men det vil sikkert være hensigtsmæssigt at undersøge, hvilke Typer, der i den sidste Krig er blevet udviklet i de krigsførende Lande og da efterhaanden overgaa til een bestemt, let haandterlig Type og gøre denne obligatorisk i alle Skibe.

Med Hensyn til de ovenfor beskrevne Foranstaltninger i Redningsbaade foreslaas det, at disse forsøgsvis udføres i een enkelt Redningsbaad, og at denne tillige med en normalt udstyret Baad kængres, hvorefter Svømmere forsøger at komme op paa de to Baade. Man vil da umiddelbart kunne bedømme Værdien af Foranstaltningerne og paa Basis heraf tage Stilling til Spørgsmaalet om deres obligatoriske Indførelse.

Det skulde synes en Opgave for Orlogsværftet at udruste en af Flaadens Redningsbaade med de foreslaaede Slingrekøle, Køltove og Sceptre, og det vil derefter være en let Sag for et af Søværnets Skoleskibe at gennemføre de nødvendige praktiske Forsøg.

Saafermt disse simple og billige Foranstaltninger kan bidrage til Redning af blot eet eneste Menneskeliv, bør de indføres snarest — men selv om de skulde vise sig mindre hensigtsmæssige, vil maaske Arbejdet og Forsøgene dermed fremkalde nye Ideer og derved virke til Fremme for det, der i Virkeligheden er Hovedsagen: at give Fremtidens Skibbrudne en større Chance i Kampen mod Druknedøden, thi eet er sikkert, Sejladsen maa gaa sin Gang, og saa længe der sejles, vil der af og til indtræffe Ulykker.

Personelordning i Søværnet.

Af Kaptajnlojtnant H. H. Wesche.

Under Overskriften »Søværnets Personel og Hjemmeværnet« har Orlogskaptajn Teisen i dette Tidsskrifts April-Hefte skrevet en Artikel, der efter Forfatterens Udtalelse har til Hensigt i den 11te Time at slaa til Lyd for en helt ny Personelordning i Søværnet, for at denne kunde komme med i den forestaaende nye Søværnsordning.

Da det vel maa formodes, at den nye Søværnsordnings Planer for Personellets Uddannelse og Anvendelse vil tage Hensyn til den siddende Skolekommissions Forslag, og da Søværnet har en Personelordning, der i det store og hele tilfredsstillter Personellet, synes der ikke at være meget Grundlag for at ændre Personelordningens Hovedlinier, saa meget mere som denne Ordning ikke endnu har været fuldt udbygget og derfor retfærdigvis ikke kan bedømmes.

De nuværende Personelrammer, der er fastlagt ved Søværnsloven af 1937 og udvidet ved Bemyndigelseslove siden 1945, hygger i store Træk paa den Nyordning af Personellet, der fandt Sted i 1932, idet dog de dengang opstillede Rammer var ganske utilstrækkelige.

Under Beredskabsperioden 1939—1940 med dennes store Krav til Personellet kunde en rationel Uddannelse ikke finde Sted, mange Math-Elever kom alt for tidligt ud paa Tjenestestederne, og Skolernes Arbejde

hæmmedes af Mangel paa militære Lærerkrafter, samtidig med at endelige Uddannelsesplaner endnu ikke forelaa.

I første Del af Besættelsestiden 1940—1943 skortede det i høj Grad paa Muligheder for sømandsmæssig Uddannelse, og i Tiden fra 29. August 1943 til 5. Maj 1945 blev der slaaet et Hul i den naturlige Personeltilgang, der vil kunne mærkes mange Aar ud i Fremtiden, dels fordi 2 Aargange nye Math-Elever helt mistedes, dels fordi mange af de yngre søgte bort fra Søværnet, og endelig fordi Disciplinen led betydeligt under Personellets Lediggang eller civile Beskæftigelse.

I 1945, da en ny Opbygningsperiode skulde indledes, blev der stillet saadanne Krav til Søværnets Personel, at en Genindkaldelse af hjemsendt Personel, hovedsageligt hjemsendt efter eget Ønske, blev nødvendig. Samtidig med, at denne tvungne Tjeneste virkede i høj Grad nedbrydende paa Disciplinen, medførte Manglen paa Materiel, at Uddannelsen af Elever kun blev saa som saa.

Med disse Forhold in mente er det let at forstaa, at de Resultater, der er kommet ud af disse Vanskeligheder, i Dag, 3 Aar efter Befrielsen, ikke alle kan være tilfredsstillende.

Imidlertid kan der fremhæves adskillige Lyspunkter: Paa Underkvartermesterskolen og Kvartermesterskolen er der trods forcerede Uddannelsesplaner opnaaet smukke Resultater paa Grund af Elevernes Flid og Interesse; Tilgangen af Fagelever, der i 1947 var yderst ringe, har i Aar vist en betydelig Stigning, og sidst, men ikke mindst, har det været muligt at afpasse Udrustningsplanen saaledes, at de sidste genindkaldte Mather og Underkvartermestre har kunnet hjemsendes.

Samtidig med Vedtagelsen af en ny Søværnsordning staar Marinen med en under vanskelige Forhold prøvet Personelordning, der har givet gode Resultater paa de sidste Kvartermesterskoler, og det synes derfor hensigtsløst at kaste sig ud i Eksperimenter med en forlænget Math-Tid, der vil kræve meget lang Tid for at kunne komme til at gavne, samtidig med at den i flere Aar vil stoppe Tilgangen til den Personelkategori, hvor Manglen i Dag er føleligst, Underkvartermestergruppen.

Iøvrigt synes Erfaringen at vise, at det ikke saa meget er Mathernes Lønninger som deres eventuelle Avancementsmuligheder, der har den største Interesse, hvorfor en nærmere Redegørelse for Orlogskaptajnens Tanker om Regler for Overgang fra Underkvartermester- eller Kvartermesterstilling til So-officersstillinger vilde have været af Interesse.

Hvorvidt det overhovedet vil være muligt at opnaa de forhøjede Lønninger for Mather, skal ikke diskuteres her, men det maa paapeges, at indenfor et begrænset Budget, og et saadant maa der vel ogsaa i Fremtiden regnes med, er det ikke forsvarligt at disponere alle Pengene til Lønninger, og med den foreslaaede stærke Anvendelse af særligt Personel (til Kabys- og Messetjeneste, til Tjeneste i Opmaalings-skibe, Kongeskib o. s. v.) ses det ikke, at Forøgelsen vil kunne holdes indenfor de 150,000 Kr., Orlogskaptajnen nævner, selvom der kan spares noget ved at indkalde færre værnepligtige.

Hvad disse angaar, er det helt rigtigt, at Grunduddannelsen maa være en saadan, at det relativt store Kontingent af Søværnets værnepligtige, der ikke ved Mobilisering skal anvendes i Marinen, kan glide naturligt ind i Hjemmeværnet, og dette maa opnaas ved

en Indsats baade paa Eksercerskolen og af de Tjenestesteder, hvortil de værnepligtige senere fordeles.

For at give og vedligeholde denne Uddannelse i Tjenestetiden er det nødvendigt at have Befalingsmænd, hvorfor Uddannelse af Underkvartermestre maa fremmes mest muligt, som ovenfor fremhævet.

Den herved opkommende Mangel paa Mather maa dækkes ved en udvidet Specialuddannelse af værnepligtige, d. v. s. en øget Anvendelse af Konstabler. Denne Specialuddannelse af værnepligtige tjener samtidig det Formaal, at Søværnets værnepligtige i højere Grad faar Indtryk af, at der virkelig er Brug for deres Tjeneste, hvad der er af den største Betydning for at styrke Værneviljen i Befolkningen.

Naar Orlogskaptajnen kun vil indkalde Befarne og Maskinister, synes det iøvrigt at være ulogisk at give en udvidet Uddannelse med Henblik paa Anvendelse i Hjemmeværnet, da det ikke ses, hvorledes dette i det civile Liv sejlende Personel vil kunne komme til at gøre Tjeneste i Hjemmeværnet, ligesom det synes irrationelt kun at indkalde og uddanne Personel, om hvilket det erkendes, at det ikke vil kunne paaregnes at møde ved Mobilisering. Alle Erfaringer herhjemme fra og fra Udlandet synes at tale imod den af Orlogskaptajnen foreslaaede nedsatte Tjenestetid, ligesom en saadan Nedsættelse vil virke fordyrende paa den foreslaaede Ordning.

At Tjeneste i Hjemmeværnet skal være tvungen ogsaa i Fredstid synes uheldigt, da der i saa Fald vil fremkomme langt stærkere Krav fra Hjemmeværnet om uddannede Befalingsmænd, end Hær eller Søværn foreløbig vil kunne honorere. Med den fornødne Statsstøtte i økonomisk og materiel Henseende og tilstrækkelig offentlig Tillid maatte den nuværende gode Stem-

ning overfor Hjemmeværnslanken kunne sikre Hjemmeværnet en tilstrækkelig tryk Eksistens paa Frivillighedens Basis.

At man ved Anvendelse af civil Arbejdskraft til Rengøring og lign. og eventuel Indsats af frivillige kvindelige Hjælpestyrker bør stræbe efter at frigøre saa mange værnepligtige som muligt til egentlig Mobiliseringsuddannelse og Beredskabstjeneste, er med den til Raadighed værende og foreløbig aftagende Værnepligtsmasse uomgængeligt nødvendigt.

Det maa haabes, at den nye Søværnsordning vil indeholde elastiske Personelbestemmelser, der indenfor den bestaaende Ordnings Rammer giver Plads for Udvikling i den her skitserede Retning eller andre Retninger, som af kompetente Instanser bedømmes som værende de rette, saaledes at Personelordningen i Søværnet fremover maa være præget af Evolution, ikke af Revolution.

Det haster saa stærkt med Genopbygning af en krigsbrugelig Flaade, at der ikke maa ofres Tid og Kræfter paa Eksperimenter med det vigtigste i enhver Flaade, Personellet.

«Ships do not fight, but men do».

Moderne Invasionsfartøjer*).

Af Kaptajnløjtnant S. Thostrup.

Overskibning af Tropper og Landsætning af disse paa fjendtlig Kyst har gennem Tiderne øvet stor og ofte afgørende Indflydelse paa Krigsførelsen, hvad enten der i Henhold til den traditionelle Strategis Terminologi har været Tale om Krig med ubegrænset eller begrænset Maal.

Med Rette har man regnet og maa stadig regne Foretagender af denne Art som hørende til Søkrigens vanskeligste Operationer, og Vanskelighederne er store og mange. Thi bortset fra selve den strategiske Vurdering med Hensyn til Invasionsforetagendes Betimelighed i politisk og militær Henseende, Valg af Tid og Sted, Bedømmelse af Omfang o. s. v. skal adskillige ofte indviklede taktiske Problemer løses. Blandt disse kan nævnes: Koordinering til en fælles Optræden af Krigsmagtens forskellige Grene, Tilvejebringelse af Transporttonnage, Organisation af Indskibning og Overførelse, Beskyttelse af Transporten undervejs, Nedkæmpelse af Strandforsvar, Landsætning af Tropper og Ildstøtte til disse, Tilførsel af Forsyninger m. m. m.

Stort set har alle disse Problemer eksisteret gennem Tiderne, men Maaden, hvorpaa de skulde løses, har naturligvis været paavirket af den tekniske Udvikling.

Næppe i nogen tidligere Krig har der været udført saa mange Overskibnings- eller Amfibieoperationer som

*) Vedr. Forkortelser se Bilag III.

under anden Verdenskrig, og aldrig før har disse naaet saadanne Dimensioner som under denne.

Sammenligningen mellem nogle af Historiens kendteste Foretagender i Bilag I vil give et Begreb om Udviklingen i Størrelsesorden og vil samtidig antyde Omfanget af de Vanskeligheder, der maatte løses.

Blandt en Amfibieoperations forskellige Faser har selve Landsætningen normalt været den mest kritiske. Indtil anden Verdenskrig udførtes denne i Reglen efter den saakaldte »ship to shore«-Metode d. v. s., at Tropskerne og Materiel overskibedes i større Transportskibe, hvorefter Omladning i Skibenes Fartøjer maatte finde Sted tæt udfør den fjendtlige Kyst. Derfor har Spørgsmaalet om hurtig Fremskaffelse og Udnyttelse af egnet Havn paa denne hørt til et af de vigtigste ved Valg af Landsætningssted, og det har i mange Tilfælde øvet stor Indflydelse paa hele Operationens Karakter.

Naturligvis har en direkte Adgang til Havn altid været betragtet som det ideelle. Men ofte har man i første Fase maattet foretage Udskibning paa aaben Kyst. Den tekniske Udvikling medførte tungere Materiel, og man stod derfor efterhaanden overfor Nødvendigheden af at indføre særlige Fartøjer til Transporten fra Skib til Kyst. Saaledes anvendte Tyskerne under Øseloperationen i første Verdenskrig særlige, lavtstikkende Pramme — de fleste med Stævnrampe — til Transport af Heste, Feltskyts o. l. I samme Krig anvendte Engleskmændene under Dardanelleroperationen et begrænset Antal specielt konstruerede Landsætningsskibe, ligesom de eksperimenterede med særlige Landsætningspontoner til Brug ved en eventuel Landgang paa Flanderns Kyst.

Efter første Verdenskrig underkastede Engleskmændene hele Landsætningsproblemet et nøjere Studie ved

det saakaldte »Combined Development Center«, der var oprettet i Portsmouth i 1936. Man naaede her frem til en Landsætningsbaad, som kunde medføres om Bord i Transportskibe og udsættes fra disse. Den havde egen Maskine, var i nogen Grad beskyttet mod Haandvaabenbeskydning, stak godt 0,2 m for og kunde transportere 36 Mand + Besætning.

Ogsaa i U. S. A. arbejdede man med Problemet. Her afholdtes en Række Landsætningsøvelser i Aarene 1936—39, hvilke bl. a. resulterede i Konstruktion af mindre Landsætningsbaade, der ligesom de engelske alle var beregnede til at medføres om Bord i Transportskibe. Nærmere Data for disse Baade findes i Bilag II.

Saa vel i England som i U. S. A. havde man stadig arbejdet med »ship to shore«-Metoden som Grundlag og havde koncentreret sig om at udvikle ovennævnte Typer, der havde saa ringe Dybgaaende, at de kunde sættes direkte paa Land.

Man indsaa imidlertid under anden Verdenskrigs første Aar, at disse Typer ikke alene var tilfredsstillende. Allerede umiddelbart efter Dunkerque begyndte man i England at planlægge Konstruktion af større og bedre Typer, idet man ansaa saadanne nødvendige, saafremt det skulde være muligt atter at føre Krigen over paa Kontinentet.

Under Planlægningsarbejderne kom man ind paa »shore to shore«-Principet, d. v. s. Anvendelse af Fartøjer eller Skibe, som i egen Basis kunde tage Last om Bord, overføre denne og løbe direkte op paa Kysten for Udskibning. Der stilledes saaledes Forslag om Bygning af Invasions-skibe med egen Maskinkraft, sødygtige saa de kunde operere paa Oceanerne, og lavtstikkende saa de kunde løbe op paa Strandbred samt trække sig bort derfra igen.

I Slutningen af 1941 paabegyndtes Arbejdet med Konstruktionstegninger saavel i England som i U. S. A., hvor Engleskmændene placerede en Lend-Lease Ordre paa 200 Stk.

Naturligvis søgte man at godtgøre sig alle tilgængelige Erfaringer bl. a. ogsaa saadanne, som kunde udtrages af Modstandernes tidligere Operationer. Tyskerne havde saaledes i ret stor Udstrækning anvendt de saakaldte Siebel Færger bl. a. i Middelhavet og Sortehavet. Det var Fartøjer, som var udviklet med de paa Kontinentet anvendte Flodfærger som Forbilleder. De var dieseldrevne og havde en Fart paa 9 Knob. Længden var ca. 24,5 m, Bredden ca. 15,0 m og de havde ganske ringe Dybgaende. De kunde medføre ca. 300 Tons Last eller 250 Mand Tropper og havde en ganske kraftig AL-Armering. Ogsaa Japanerne havde Landsætningsfartøjer, som dog var ret primitive.

De engelske og amerikanske Konstruktører fandt ikke mange nyttige Impulser hos Modstanderne, men udviklede i Fællesskab de forskellige Typer, som nedenfor nærmere beskrives, og som passede de allieredes specielle Krav. I Begyndelsen af 1942 var de første Konstruktionsarbejder færdige, saaledes at Masseproduktion kunde paabegyndes saavel i U. S. A., England som Kanada. Navnlig antog Produktionen stort Omfang i U. S. A., hvor Tilvirkningen fandt Sted enten paa nye Værfter ved de store Floder eller sektionvis paa Fabrikker inde i Landet, hvorfra Sektionerne transporteredes til nærmeste Værft for Samling. Fra Midsommer 1942 gav »Joint chiefs of staff« i Washington disse Fartøjer Prioritet fremfor alle andre i U. S. A.s Byggeprogram.

I November 1942, da Invasionen i Nordafrika gennemførtes, havde man endnu ikke faaet disse nye, søgaaende Landsætningsfartøjer færdige. Denne Opera-

tion gennemførtes derfor i alt væsentligt efter »ship to shore«-Metoden. Kun paa engelsk Side var man paa dette Tidspunkt i Besiddelse af enkelte Enheder, idet man havde ombygget en Del mindre Skibe af egnede Typer. Blandt disse kan nævnes de saakaldte »Maracaibo«s, der var tidligere Olie-tankskibe, og som oprindeligt specielt var bygget til Sejlads paa Maracaibo Søen i Venezuela. Indrettede til Transport af Tanks viste de sig vel anvendelige og blev Prototype for det senere bekendte LST.

Tidligt paa Aaret 1943 begyndte de første Flotiller Landsætnings-skibe at afgaa fra U. S. A. til Middelhavet, og ved Invasionen af Sicilien den 10. Juli 1943 kom de for første Gang til Anvendelse i større Omfang.

Ved Begyndelsen af 1944 var det amerikanske Byggeprogram med Hensyn til Landsætnings-skibe og -baade steget til at omfatte 65000 Stk., hvoraf ca. 20000 paa samme Tidspunkt var færdigbyggede. Til førstnævnte Tal kan føjes ca. 15000 mindre Fartøjer saasom Gummibaade, Flaader o. l. Til Gennemførelse af dette Program blev der bevilget 5 Milliarder Dollars (excl. Inventar).

Man koncentrerede sig saaledes ikke udelukkende om Bygning af de større Landsætnings-skibe, da dette for stærkt vilde begrænse Valget af Landsætningsplads, ligesom man ogsaa stadig regnede med at anvende almindelige Transport-skibe.

Det viste sig, at Bygningstiden — ikke mindst paa Grund af Landsætningsfartøjernes enkle Linier og Former — blev kortere end beregnet, samt at Tabene, der af Forsigtighedsgrunde beregnedes efter den Størrelsesorden, som forekom i Nordafrika, blev relativt beskedne. Det blev derfor muligt i August 1944 at annullere en Del Kontrakter og overføre Bygnings-prioriteten til andet vigtigt Materiel.

I det følgende gives en kort Beskrivelse af Hovedtyperne af de under anden Verdenskrig udviklede Landsætningsskibe og -baade, hvoraf der ved Midten af 1944 fandtes ca. 60 forskellige Varianter. (Se Bilag II).

For alle Typer er der visse fælles Træk. Næsten alle har Stævnrampe, der skal lette Udskibningen. Undervandsformen er konstrueret og Skruer og Ror placeret saaledes, at Fartøjet er egnet til at løbe op paa en Strandbred. Med faa Undtagelser er alle dieseldrevne, har to Skruer, og deres Fart varierer mellem 8 og 16 Knob. De Fartøjer, der er over ca. 60 m (200 ft.) lange, klassificeres som Landsætningsskibe (LS-), de øvrige som Landsætningsbaade (LC-). De, der er mere end ca. 30 m (100 ft.) lange, har Hækanker, som kastes før Strandbredden naas for at lette Manøvren til Søs igen. Af samme Grund er de fleste trimmet paa Hælen.

LST (Landing Ship Tank) er et Fartøj paa 1650 Tons Displacement (første Type ca. 1500 Tons), og det har en Lasteevne paa ca. 2100 Tons. Det er forsynet med Bundballasttanke, som fyldes og derved forøger Dybgangen, naar det skal operere i rum Sø; før det skal løbe op paa Stranden, blæses Tankene ud. Fartøjet er forsynet med Heldæk og har i Stævnen Bøvporte og Landsætningsrampe.

Dimensioner: Længde 100 m, Bredde 15 m, og Dybgaaende med fulde Bundtanke 2,9 m for og 4,3 m agter samt med tomme Bundtanke 0,9 m for og 2,5 m agter.

Fartøjet kan foruden Lasten medføre 4—6 LCVP hængende i Davider samt 1 LCT staaende paa Ruller paa Dækket. Udsætningen af sidstnævnte foregaar paa den simple Maade, at der gives *LST* saa megen Slag-

side ved Fyldning af visse Bundtanke, at dets LCT glider udenbords.

LSM (Landing Ship Medium) er et middelstort, heldækket Landsætningsskib, der er udviklet efter samme Princip som *LST*. Det er godt 60 m langt og har uden Last et Deplacement paa ca. 500 Tons. Det anvendes hovedsageligt sammen med den nedenfor beskrevne *LCI* for Landsætning af Tanks samtidig med eller umiddelbart efter Tropperne.

LCT (Landing Craft Tank) er et Fartøj paa ca. 125 Tons Deplacement uden Last. Den har en Længde paa ca. 36 m og kan transportere 3 Stk. 50 Tons Tanks eller 5 Stk. 30 Tons Tanks eller 150 Tons anden Last. Den er ikke forsynet med Heldæk og er kun beregnet til Operationer over kortere Distancer. Den kan transporteres om Bord i et almindeligt Lastskib adskilt i tre vandtætte Dele, som efter Transporten til Bestemmelsestedet svejses sammen, eller den kan som tidligere nævnt medføres paa Dækket af et *LST*.

LCM (Landing Craft Mechanized) er paa ca. 20 Tons Deplacement og er hovedsagelig beregnet til Transport af større Køretøjer eller lettere Tanks ved Landsætninger efter »ship to shore«-Metoden. Dens Lasteevne er ca. 16 Tons.

Under Betegnelsen *LSV* (Landing Ship Vehicle) findes et Antal Skibe beregnede til Transport af Køretøjer. De har et Deplacement paa ca. 5600 Tons og følgende Dimensioner: Længde ca. 130 m, Bredde ca. 18 m og Dybgaende ca. 4.0 m. Armeringen omfatter 2 Stk. 12,7 cm ALK og 8 Stk. 40 mm RK. Farten er ca. 18 Knob. Oprindeligt byggedes de som Mine- og Netudlæggere, men ombyggedes til ovennævnte Formaal.

LSI (Landing Ship Infantry) hører trods Betegnelsen egentlig ikke hjemme i denne Kategori af Fartøjer,

men er et regulært Troppetransportskib. Det har almindelige Skrogformer og findes i varierende Størrelser — i Reglen med et Deplacement mellem 3000 og 4000 Tons. Det kan medføre ca. 1000 Mand Tropper og 6—8 LCVP e. l. samt gøre en Fart paa 18—25 Knob.

LCI (Landing Craft Infantry) findes i to Størrelser, hvilke henholdsvis har Vedtegningen *L* (Large) og *S* (Small). Førstnævnte har et Deplacement paa ca. 250 Tons uden Last og er ca. 50 m lang samt ca. 7 m bred. Det er en sødygtig Baad med Heldæk, og den kan transportere 205 Mand Tropper samt 32 Tons Last. Den har almindelig Stævnfacon med Landgangsbroer paa hver Side. Lastet har den et Dygaaende paa 1,1 m for og 1,7 m agter. *LCI(S)* er ca. 30 m lang, og den kan tages om Bord i *LST* eller almindelige Lastskibe.

Hertil kommer de før Krigen udviklede smaa Landsætningsbaade saasom *LCVP* (Landing Craft Vehicle & Personel), *LCV* (Landing Craft Vehicle), *LCP* (Landing Craft Personel) og *LCA* (Landing Craft Assault). Disse har en Vægt paa 5—8 Tons og er alle beregnet til »ship to shore«-Landsætning.

Alle disse Landsætningsfartøjer er til Selvforsvar armerede med Luftværnsskyts, hvis Antal og Kaliber afhænger af Fartøjstørrelsen. Adskillige forsynedes med Raketskyts og fik i saa Fald Vedtegningen *R* (Rocket).

Desuden udvikledes en Række Fartøjstyper, hvis Opgave var at give Landsætningsfartøjerne Ildstøtte. Saaledes kan nævnes: *LCS(L)* (Landing Craft Support, Large) — eller *LCG* (Landing Craft Gunnery) — paa ca. 300 Tons med et à to Stk. 10 eller 12 cm Kanoner samt Automatskyts og *LCS(S)* (Landing Craft

Support, Small) paa ca. 8 Tons hovedsagelig med Automatskyts. For Fartøjer af denne Kategori, som udelukkende førte Luftværnsskyts, forekom ogsaa Betegnelsen LCF (Landing Craft Flak). En stor Del af disse Ildunderstøttelsesfartøjer var udrustede med Raketskyts.

Jævnside med Landsætningsfartøjerne udvikledes de saakaldte Amfibiekøretøjer. Der fremkom to Hovedtyper, nemlig de vejgaaende, som paa Land anvendte Hjul og i Vandet Skrue, samt de terrængaaende, der anvendte henholdsvis Larvefødder og Skovlhjul. Farten i Vandet var almindeligvis ca. 5 Knob, medens den paa Land varierede mellem 30 og 60 km/t. Størrelsesordenen angives bedst ved Vægten, der varierede mellem 2 og 16 Tons. De fleste var armerede med Automatskyts og mange udrustede med Raketskyts.

En særlig Type, som ikke er noget egentlig Landsætningsfartøj, men som ofte anvendtes i Forbindelse med Landsætningsoperationer, er LSD (Landing Ship Dock). Som Navnet angiver er det en Flydedok med eget Fremdrivningsmaskineri. Den har et Displacement paa 4500 Tons, er 140 m lang, 22 m bred, kan gøre en Fart paa 15 Knob og kan eksempelvis rumme 2 Stk. LCT. Anvendt som Troppetransportfartøj, hvad den ofte blev, har den en Kapacitet paa 1500 Tons. I mange Tilfælde gjorde den særlig Nytte ved Transport af et Antal fuldlastede Landsætningsbaade, som udfor Bestemmelsesstedet bragtes til at flyde i Dokken og derefter sejlede ud af denne, hvorved Tid og Arbejde med Omlastning udfor fjendtlig Kyst sparede.

Fra allieret Side udtales, at Amfibieoperationer i moderne Forstand vilde have været uigennemførlige uden Brug af Landsætningskibe og -baade. Moderne Havne ansaas for at være for vanskelige at erobre ved

direkte Angreb, men den moderne Krigsteknik kræver hurtig Udskibning af store Troppestykker og store Materielmængder allerede i de første Vendinger, hvis en Landsætningsoperation overhovedet skal lykkes. Man har mødt den Paastand, at de moderne Landsætningsmetoder i Forbindelse med Udnyttelsen af kunstige Havne har gjort en Angriber uafhængig af eksisterende egentlige Havneanlæg. Denne Paastand maa dog i Almindelighed — og især hvor det drejer sig om større Foretagender — betegnet som forhastet og for vidtgaende. Erfaringerne fra de forskellige større Landsætningsforetagender — og ikke mindst fra Invasionen i Frankrig — viser, at de eksisterende Havne hørte til de landsatte Troppers første Angrebsmaal, og at de spillede en enorm Rolle for de fortsatte Operationer.

Ogsaa i Kystsøfart viste de moderne Landsætningsfartøjer sig nyttige. Bl. a. blev man — ved at lade Landsætningsfartøjer laste og losse ved de saakaldte »hards« d. v. s. Cementbaner, der fra Vejnettet i Land løb ud til Kysten og ned i Vandet — i Stand til at supplere den eksisterende Havnekapacitet, hvilket f. Eks. fik Betydning i England under Forberedelsen til Invasionen i Frankrig. Med Anvendelsen af denne Metode kan man ligeledes tænke sig, at Betydningen af Skader paa Havneanlæg foraarsaget ved fjendtlig Virksomhed kan mindskes.

For vort Vedkommende har moderne Landsætningsfartøjer en særlig Interesse med saavel en negativ som en positiv Side. Den negative omfatter en Angribers Udnyttelse af saadanne Fartøjer til Kystinvasion mod vort Land. Paa de fleste af vore Kyststrækninger kan Landsætning af Tropper og Materiel hurtigt udføres ved Hjælp af disse. Det stiller os overfor Problemet at skabe saa effektive Modmidler som muligt. Den

positive Side omfatter vor egen Udnyttelse af moderne Landsætningsfartøjer. Set fra et militært Synspunkt vil de i høj Grad kunde forbedre vore Muligheder for at udnytte Farvandene som Transportveje. Men da det Antal, som evt. kan tænkes at indgaa i Flaadens Tal, maa forventes at blive ret begrænset, vil det sikkert være værd at undersøge, om saadanne Fartøjer ikke ogsaa vil vise sig anvendelige i civil Kystfart som eventuelle Afløsere for de nuværende Smaaskibstyper. Deres gode Lasteevne, relativt gode Sødygtighed og ringe Dybgaende synes at love et bekræftende Svar.

Bilag I.

*Historisk Oversigt
over kendte Landsætningsforetagender.*

Operation	Aar	Antal Mand	Materiel	Skibe	Anmærkning
erne ved Ma- on	490 fK.	50000	.....	600 3-radede Rofartøjer	
r i England Landgang —	55 fK. 54 fK.	10000 ca. 25000 + 2000 Ryt.	..... .....	80 800	
elm Erobreren	1066	3—4000 Ryt. 8—9000 Inf.	.....	696?	Nogle Opgivelser nævner mere end 60000 Mand
tske Armada	1588	30000	.....	160	
aparte i Ægyp-	1798	35000	bl. a. 1230 Heste	.....
rede paa Krim 13. September	1854	51000 Inf. 1000 Ryt.	128 Kanoner og mere end 1000 Heste	150	Ialt udskibedes paa Krim ca. 400000 allierede Tropper

Operation	Aar	Antal Mand	Materiel	Skibe	Anmærke
Dardanellerne, oprindelige Styrke	1915	ca. 80000	ca. 175 Kanoner	18 Slagskibe, 13 Krydsere 31 Jagere, 12 Ubaade + lette Enheder og mere end 200 Transportfartøjer af forskellig Størrelse	Ialt udskibet over 20000 25. April ubedes 1200 og 2 Batter ved Gaba T paa godt 8
Tyskerne paa Osel	1917	24000	54 Kanoner, 12 Skyttegravsmorterer, 1400 Körtøjer, Forsyninger for 30 Dage	10 Slagskibe, 1 Slagkr. 10 Krydsere, 60 Jagere + Minestrygere o. l. samt 6 Ubaade. 21 Transport-Dampere paa ialt 155000 Tons Deplacement	Kanonernes liber gik op 21 cm. 6 Luftskibe 75 Luftfartø indgik i Sty
Nordafrika	1942	107000	.....	7 Slagskibe, 1 Monitor, 12 Hangarskibe, 15 Krydsere, 6 større Hjelpekrigsskibe, 81 Jagere og 47 mindre Enheder samt 107 større Transportskibe	
Sicilien, første Styrke	1943	160000	1800 Kanoner, 600 Tanks og 14000 Körtøjer	Over 2000 af forskellige Typer	I Lobet af 1 48 Timer ubedes 8000 700 Kanoner Tanks og 70 Körtøjer. 1 Operationer tog over 30 Mand og sa menl. benyt 3266 Skibe Fartøjer af skellige Typ

Under Landgangen ved Salerno 9. September 1943 fordredes der til Transport af en enkelt Division: 9 store Transportskibe, 4 Fragtskibe, 30 LST, 24 LCT, 39 LCI og talrige Landsætningsbaade. Under Operationens første 18 Dage udskibedes bl. a. 189000 Mand, 30000 Motorkøretøjer og 108000 Tons Forsyninger.

Ved Invasionen af Frankrig (Normandiet) udskibedes den første Dag nærlig 100000 Mand. Efter 28 Dages Forløb var der udskibet 1000000 Mand, 183000 Køretøjer og 650000 Tons Forsyninger.

Følgende Antal Orlogsskibe og -fartøjer deltog i Operationen: 6 Slagskibe, 2 Monitorer, 22 Krydsere, 119 Jagere, 113 Fregatter, Korvetter og Kanonbaade, 80 Patrouillefartøjer og Trawlere. 360 Motorlaunches, Motortorpedobaade og Motorkanonbaade samt 25 Minestrygningsflotiller.

Foruden større Transportskibe indgik ca. 4200 Landsætningsskibe og -baade i Transportflaaden paa D-Dagen.

Man regnede med, at hver Division behøvede tilført 3—400 Tons Forsyninger pr. Dag. Under den første Uge ankom daglig 25 Liberty Skibe, 38 mindre Fragtskibe, 9 LSI, 40 LST, 75 LCT og 20 LCI(L) med Forsyninger og Forstærkninger til Brohovedet.

Bilag II.

*Oversigt over
Landsætningskibe og -baade (Hovedtyperne).*

Type	Depl. (Ts)	Ldg. × Br. (m)	Fart (Kn)/ Aktions- rad.	Lasteevne	Armering**)	Besætning	Anr
LCP*)	8	12×3	10/75	36 Mand el. 4 Tons	2—4 RG el. RK	3 Mand (1 Off. pr. 3 Baade)	LCA = sv. bt
LCVP*)	4,5	11×3,3	9/105	—do.— el. 1 Jeep el. 1 10,5 cm K	2 RG	do.	
LCS*)	8	10×3	12/75	.....	RG el. RK	6 Md. + 1 Off.	
LCM*)	18	13,5×4	11/140	60 Mand el. 16 Tons el. 1 Tank	RG el. RK	4 Mand (1 Off. pr. 3 Baade)	
LCG	300	60×10	14/1500	.....	2 12,7 cm + RK	30—75 afh. af Anv.	Betegn- saa so LCS)
LCI	250 (tom)	50×7,5	12/4000 15/500	205 Mand m. tunge Vaaben	Alm.-vis 20 mm RK	24 Mand + 3 Off.	Max. Fa 16 Kn. m
LCT	125(?)	35×9,6	7/700	450 Mand el. 5—30 ts. el. 4—40 ts. el. 3—50 ts. Tanks el. 150 Tons	2 à 3 20 mm RK	12 Mand + 1 Off.	Dybg. < 1
LCT	200— 250	35×10	12/1200	600 Mand el. 6 Tanks	2 40 mm + 2 20 mm RK	do.	Nogle C velser af Depl. t. 2
LCF	?	?	18?/?	.....	4 40 mm + 8 20 mm RK	?	
LSM	740	62×10	13/?	4 Tanks + 15 Amfibie- vogne	1 12,7 cm 7 20 mm RK ell. et Antal 40 mm RK	59 Mand	Fuldla ca. 1090 Dep

*) Fremkom før anden Verdenskrigs Udbrud.

**) Armeringen kan være suppleret med eller delvis erstattet af Raketskyts. Almindeligste Raketkaliber = 12 cm.

Depl. (Ts)	Ldg. × Br. (m)	Fart (Kn) / Aktionsrad.	Lasteevne	Armering	Besætning	Anm.
1600—1900	100 × 15	12/1500 9/2400	20—30 Tanks + 6 LCVP + 1 LCT	RK + evt. 12,7 cm	7 Off. + 204 Mand	4000 Tons Depl. fuldtla- stet. 2350 Ts. trimmet for Udskibning
3000—4000	?	18-25/?	1000 Mand + 6—8 LCVP	do.	?	
4500	140 × 22	15/?	1500 Tons el. 2 LCT el. 14 LCVP	1 12,7 cm + 12 40 mm	?	Ofte anvendt som Moder- skib for LC-

Bilag III.

*Samlet Fortegnelse over
amerikanske Betegnelser paa Landsætningsfartøjer.*

Betegnelser	Betydning	Anmærkning
SD	Landing Ship, Dock	
SM	» » , Medium	
SM(R)	» » , » (Rocket)	
ST	» » , Tank	
SV	» » , Veihele	
CFF	Landing Craft, Flotilla Flagship	
CI(L)	» » , Infantry (Large)	
CI(G)	» » , » (Gunboat)	
CI(R)	» » , » (Rocket)	
CI(M)	» » , » (Mortar)	
CS(L)	» » , Support (Large)	
CS(S)	» » , » (Small)	
LCT	» » , Tank	
CM	» » , Mechanized	
CC	» » , Control	
LCVP	» » , Vehicle & Personel	
CP(L)	» » , Personel (Large)	
CP(N)	» » , » (Nested)	
CP(R)	» » , » (Ramp)	
CV	» » , Vehicle	
CR(L)	» » , Rubber (Large)	Gummiflaade
CR(S)	» » , » (Small)	»
LVT	Landing Vehicle, Tracked	Amfibiekøretøj
LVT(A)	» » , » (Armored)	»
LWV	» » , Wheeled	»

*Samlet Forlegnelse over
engelske Betegnelser paa Landsætningsfartøjer.*

Betegnelse	Betydning	Anmærkning
LSFDT	Landing Ship, Fire Direction Tender	
LSI(L)	» » , Infantry (Large)	
LSI(S)	» » , » (Small)	
LST	» » , Tank	
RCC	Raiding Craft Carrier	
LCA	Landing Craft, Assault	
LCER	» » , Emergency Repair	
LCF	» » , Flak	3 Varianter
LCG(M)	» » , Gun (Medium)	
LCG(L)	» » , » (Large)	2 »
LCHQ	» » , Headquarters	
LCI(L)	» » , Infantry (Large)	
LCI(S)	» » , » (Small)	
LCM	» » , Mechanized	2 »
LCP	» » , Personnel	6 »
LCS(M)	» » , Support (Medium)	3 »
LCS(L)	» » , » (Large)	2 »
LCT	» » , Tank	7 »
LCV	» » , Vehicle	
LCVP	» » , » & Personnel	
LB	» Barges	Findes i en halv Sn forskellige Typer

(Ordet »Landsætningsfartøjer« er anvendt som Fællesbetegnelse for Landsætningskibe og -baade).

Anm. Fotografier af Landsætningsfartøjer findes — foruden i diverse Flaadecalendere — i »Battle Report. The atlantic War« af Cdr. W. King, USNR, og i »Operations in Northafrican Waters, Oct. 1942—June 1943« of S. E. Morison.

Slutord vedr. Kampen i Køge Bugt 4. Oktober 1710.

Af E. Briand de Crèvecoeur.

I mit Indlæg i Tidsskriftets Martshæfte i Anledning af Orlogskaptajn Holcks »Nye Bidrag og Betragtninger vedr. Kampen i Køge Bugt 4. Oktober 1710« sluttede jeg med at sige, at jeg herefter vilde overlade til andre at granske videre m. H. t. Gyldenløves og Wachtmeisters formale Taktik i denne uafgjorte og iøvrigt ret betydningsløse Kamp, med mindre der fremkom nye paalidelige Oplysninger, som kunde rokke ved det allerede fremkomne og gennemdiskuterede Stof.

De af Orlogskaptajnen opbyggede Hypoteser anser jeg for mindre sandsynlige end de af mig fremførte, og hans Konklusioners Rigtighed bliver ikke mere overbevisende ved den Maade, paa hvilken de er fremsat.

Baade Orlogskaptajnen og jeg har bestræbt os paa ved indgaaende Studier af det utilstrækkelige og upaalidelige Kildemateriale at søge frem til det efter vor Mening sandsynligste Billede af Kampens Episoder. Det forekommer mig, at Orlogskaptajnen ved at tillægge en hel Del ubetydelige Detailler alt for stor Beviskraft, dels kommer til at modsige sig selv og dels fjerner sig for langt fra det, som en sømandsmæssig Bedømmelse synes, der er overvejende Sandsynlighed for.

De af Orlogskaptajnen fremførte Argumenter har i alt Fald ikke virket overbevisende paa mig, og jeg anser det for formaalsløst at fortsætte Diskussionen, saa meget mere som denne næppe kan paaregnes fortsat at have Flertallet af Tidsskriftets Læseres Interesse.

Den væsentligste Lære, der kan drages af denne lidet betydningsfulde Søkamp er, at den danske Flaade paa Grund af manglende Eklarerung lod sig overraske paa en udsat Ankerplads, men takket være flere Chefers — og deriblandt særlig Ivar Huitfeldts Daadkraft og Initiativ, hurtigt kom under Sejl for paa bedst mulig Maade at tage Kampen op under vanskelige Forhold med en Modstander, der efter alt at dømme ikke synes med tilstrækkelig Kraft at have udnyttet den Chance, som Overraskelsesmomentet og den fordelagtige taktiske Position frembød.

Den omfangsrige Diskussion vedrørende Kampen i Køge Bugt 4. Oktober 1710 er indtil videre bragt til Afslutning, og Tidsskriftet bringer herved en Tak til de to Marinehistorikere for det Indblik i deres Studium, som gennem de forskellige Indlæg er blevet givet Læserne.

Hvad angaar selve de Slutninger, hvortil de to Parter er kommet, og som paa væsentlige Punkter divergerer stærkt, kan Tidsskriftet selvfølgelig ikke optræde som Dommer, men maaske vil senere Forskning bringe mere Klarhed over de forskellige taktiske Beslutninger, som stadigvæk kun kan bedømmes hypotetisk.

Redaktionen anser det for en af Tidsskriftets vigtigste Opgaver at offentliggøre Bidrag til Flaadens Historie, og selv om maaske yngre Læsere hellere havde ønsket andre Emner behandlet, maa det ikke glemmes, at »Tidsskrift for Søvæsen« i snart 150 Aar har været betragtet som et marinehistorisk Kildeskrift af Værdi, og at det ogsaa fremtidig bør være rette Forum for en Diskussion som den, der nu er afsluttet.

Admiral Briand de Crèvecoeur og Orlogskaptajn Holck er begge saa samvittighedsfulde og kyndige Historikere, at en fremtidig Behandling af Affæren 4. Oktober 1710 ikke vil kunne foregaa uden et nøje Studium af denne Diskussion — og naar dette kan fastslaas, har Tidsskriftet ydet et Bidrag til Løsning af den før nævnte Opgave: at indsamle værdifuldt Stof til Belysning af vor Flaades Historie.

Red.

Meddelelser fra Udlandet.

Ved Orlogskaptajn P. Zigler og Solojtnant I. H. M. Petersen.

England.

Af en Underhusdebat den 8. Marts fremgik det, at der til December 1948 vil være følgende Antal Skibe under Kommando:

4 Slagskibe, 3 Fleet Hangarskibe, 5 Light fleet Hangarskibe, 17 Krydsere, 3 Fregatter (Hunt Klassen), 38 andre Fregatter, 52 Destroyere, 34 U-Baade og 17 Fleet Minestrygere.

12 Hangarskibe var under Bygning, og der arbejdedes paa 8 af dem. Man forventede at fuldende en »fleet carrier« i 1949 og søsætte yderligere et Hangarskib i Aar. Den sidste Type Hangarskib »Ark Royal« vil have et Displacement paa 38.000 ts. sammenlignet med »Illustrious«-Klassens 23.000 ts.

Vedrørende U-Baade vil stort set de senest fuldendte være under Kommando. Det vil sige næsten alle de hurtige ocean-gaaende Baade af A-Klassen med et Overflade-Displacement paa 1385 ts. Endvidere T-Klassen (1321 ts.) og S-Klassen (814 ts.). De U-Baade, der er i Reserve, vil være lidt ældre Udgaver af S- og T-Klassen. Det fremgaar, at de krigshyggede U- og V-Klasser opgives.

(Aeroplane 18. Marts og Fighting Forces Febr. 1948) Z.

I Løbet af Krigen udlagdes ca. 74.000 Miner i fjendtlige Farvande, heraf blev;

54.000 eller 72 % udlagt fra Luftfartøj,

11.000 eller 15 % udlagt fra hurtige Mineudlæggere eller Destroyere,

6.000 eller 9 % udlagt fra Kystfartøjer og

3.000 eller 4 % udlagt fra U-Baade.

Omtrent 500 Luftfartøjer gik tabt i Løbet af 21.000 Starter, og i 370 forskellige Operationer mistedes en hurtig Mineudlægger, 2 Destroyere, 4 U-Baade og 4 Kystfartøjer. Yderligere mistedes 2 hurtige Mineudlæggere og 1 Mineudlægnings-U-Baad, medens de var beskæftigede med Troppetransport eller Transport af Forsyninger.

(R. U. S. I. Febr. 1948) Z.

Synspunkter vedrørende Forsvarets øverste Ledelse.

Af Kaptajnløjtnant S. Thostrup.

Nedenstaaende Synspunkter vedrørende Forsvarets øverste Ledelse blev oprindelig udarbejdet i Koncept i November 1947, men derefter henlagt ufuldført paa Grund af andet Arbejde.

I Det krigsvidenskabelige Selskab har Kaptajn M. Amtrup den 8/3 1948 om samme Emne holdt et Foredrag, som i Uddrag er optaget i Militært Tidsskrifts Juli Nummer 1948.

Foranlediget heraf har jeg à jour-ført mine Synspunkter og anmodet Tidsskrift for Søvæsen om at optage disse som et Bidrag til Belysning af de Problemer, Kaptajn Amtrup har behandlet.

Desuden tillader jeg mig at tilføje et Afsnit med Kommentarer til Kaptajnens Betragtninger.

Synspunkter vedrørende Forsvarets øverste Ledelse.

En af de vigtigste Erfaringer fra den anden Verdenskrig er utvivlsomt Kravet om intimt Samarbejde mellem Forsvarsgrenene saavel taktisk som strategisk.

Det er dog ingenlunde noget Nyt, som hermed er afsløret. Man har naturligvis ogsaa tidligere været klar over Samarbejdets Betydning, og Krigshistorien kan opvise mange Eksempler herpaa — med Resultater af saavel godt som daarligt Samarbejde.

I ældre Tider var det dog navnlig paa det taktiske

Omraade, Betydningen traadte klart frem. Men den nyere Tids Udvikling mod den totale Krig — kulminerende med den anden Verdenskrig — har vist ikke blot Betydningen, men den absolutte Nødvendighed af Samarbejde ogsaa paa det strategiske Omraade. Dette gælder ikke alene mellem Forsvarsgrene indbyrdes, men ogsaa mellem disse og den saakaldte Hjemmefront.

Det siger sig selv, at en væsentlig Betingelse for et intimt Samarbejde er, at der findes en højt kvalificeret Ledelse, som kan planlægge Samarbejdet, koordinere de deltagende Leds Optræden, opretholde disses Ydeevne, holde Samarbejdet i Gang trods ydre Tryk, ændre eller tilpasse Planer efter nye Situationer o. s. v.

Overfor Genopbygningen af vort Forsvar kan det være naturligt at undersøge, hvorvidt vor hidtidige Organisation af de militære Styrkers øverste Ledelse tilfredsstillende Tidens Krav. Som bekendt er det en Opgave, Forsvarskommissionen bl. a. skal beskæftige sig med; men dette bør vel næppe udelukke, at interesserede udenfor denne forsøger at belyse Problemet.

Det vil da være paa sin Plads at resumere, paa hvilke Omraader Samarbejdet mellem Forsvarets forskellige Led maa finde Sted, og saaledes bl. a. se, hvad Begrebet «Forsvarets øverste Ledelse» indebærer.

I og med, at Krigen er blevet total, omfatter Forsvaret (Krigsførelsen) jo ikke blot Indsatsen af militære Styrker. Den totale Krig griber — som Navnet afslører — ind paa praktisk taget alle Samfundets Omraader, hvoraf eksempelvis kan nævnes: Finansvæsen, Industri, Handel, Søfart og øvrigt Næringsliv, Forsyningsvæsen, Retsvæsen, Kommunikationsvæsen, Presse og Oplysningsvirksomhed m. m. Al

Virksomhed indenfor disse Omraader maa derfor indrettes paa i paakommende Tilfælde at medvirke ved Løsning af Forsvarsopgaven — det totale Forsvar, der saaledes kun delvis paahviler de egentlige militære Styrker.

Forberedelsen, Organisationen og Udførelsen af det totale Forsvar er derfor en Sag, som angaar hele Nationen, og Ledelsen heraf kan kun paahvile Landets Regering. Hver Minister har da Ansvaret for Virksomheden indenfor sit Felt, og Statsministeren har Ansvaret for alle Kræfters Koordination.

Regeringen udgør saaledes i videste Forstand Forsvarets øverste Ledelse. Imidlertid er det almindeligt, at man i daglig Tale med dette Udtryk mener Ledelsen af de samlede militære Styrker, og det er taget i denne snævrere Betydning, der her skal fremsættes nogle Synspunkter.

Først skal kort rekapituleres, hvad Formaalet med de militære Styrker er.

Som bekendt defineres Krigens som et Middel i Statsledelsens Haand til Opnaelse af et politisk Maal, der ikke har kunnet opnaas paa anden Maade som f. Eks. ved Forhandling, Voldgift, Retorsion eller Reppressalier.

Formaalet med de militære Forsvarsstyrker er derfor, at disse skal være et Magtmiddel, der sikrer Regeringen selvstændig Handlefrihed og Stillingtagen i udenrigspolitiske Spørgsmaal.

Det bliver saaledes Regeringens Udenrigspolitik, der bestemmer de militære Opgaver, hvilket kræver et intimt Samarbejde mellem Udenrigspolitik og Forsvar, og dette formidles naturligvis gennem de respektive Ministre.

Indtræder Krigstilstand, maa Forsvarets Indsats

indrettes paa under Anspændelse af alle Kræfter at naa det af Regeringen angivne politiske Maal, bl. a. ved Hjælp af militære Operationer.

Det maa imidlertid fastslaas, at disse ikke derefter sætter Udenrigspolitikken ud af Spillet. Der vil stadig være politiske Opgaver at løse. Thi det gælder om at hverve Allierede, Hensyn maa tages til saadanne og til neutrale eller ikke-krigsførende Magter, Forsøg maa gøres paa at slaa en Breche i en evt. fjendtlig Koalition o. s. v. Dette kan meget vel øve Indflydelse paa den rent militære Krigsførelse, hvorfor det snævre Samarbejde mellem Ledelsen af denne og af Udenrigspolitikken stadig maa bestaa.

Karakteren af det Samarbejde, der kan forekomme mellem Forsvarsgrenene under militære Operationer, kan være af dels strategisk og dels taktisk Art.

Eksempler paa strategisk Samarbejde har man bl. a. fra Krigen i Stillehavet, hvor Luft- og Søstridskræfter angreb og erobrede Baser, som derefter overtoges af Land- og Luftstridskræfter. Der kan ogsaa nævnes forberedende Luftoperationer forud for en Invasion, Sø- og Luftstridskræfters Sikring af Landstridskræfters Forsyning over Søen o. s. v.

Eksemplerne paa taktisk Samarbejde er de mest iøjnefaldende. Der kan saaledes nævnes Invasionsforetagender (samt Evakuerings-) i større eller mindre Maalestok, hvor Landstridskræfter udskibes (indskibes) under direkte Støtte fra Sø- og Luftstridskræfter (Nord-Afrika, Normandiet, Sicilien, Commando-raids samt de talrige Operationer i Stillehavet). Ligesaa Søstridskræfters Støtte af Landstridskræfters Flanke, hvor begge de nævnte Forsvarsgrene samtidig støttedes af Luftstridskræfter (Felttogene i Libyen og Italien).

Det er værd at lægge Mærke til, at direkte Samvirken mellem Søstridskræfter og Landstridskræfter har faaet forøget Betydning, og at Samvirken med og Støtte fra Luftstridskræfter praktisk taget altid er nødvendig ved de andre Forsvarsgrenes Operationer.

Men samtidig maa fastslaas, at der stadig i stor Udstrækning bliver Tale om rene Sø-, Luft- eller Land-operationer. For Søstridskræfternes Vedkommende kan nævnes: Fremstød af forskellig Art, særlig om Natten, Ubaadsoperationer samt de kontinuerte Routineoperationer saasom Bevogtning, Eskortering og Ministrygning. Dog forudsætter saadanne almindeligvis forudgaaende Rekognoscering fra Luften, altsaa en Art strategisk Samarbejde med Luftstyrker.

Der kan saaledes konstateres en — i Forhold til tidligere Tider — betydelig øget Samvirken mellem Forsvarsgrenene, og man kan reelt sige, at disse nu mere end nogensinde supplerer hverandre. Især er dette traadt tydeligt frem i Vestmagternes Krigsførelse.

Imidlertid har Nutidens Krigsførelse ogsaa klart vist, at de militære Styrkers Virksomhed kun er mulig, saafremt deres Kraft opretholdes, d. v. s. at der til Stadighed tilgaar Forsyninger og Erstatninger i stor Maalestok. Hermed fremtræder Betydningen af de mange forskellige Virksomheder, som indgaar i Fællesbetegnelsen Hjemmefronten.

Herefter kan man opridse de Egenskaber, den øverste Ledelse af de militære Forsvarsstyrker maa være i Besiddelse af.

Den maa først og fremmest kunne samarbejde med Udenrigsledelsen og med Ledelsen af Hjemmefrontens forskellige Grene. Dernæst maa den kunne koordinere de forskellige Forsvarsgrenes Virksomhed, saaledes at

disse kan optræde i Vekselvirken, i direkte Samvirken eller paa egen Haand afhængig af de forekommende Situationer.

Erfaringerne fra de sejrende Parters Side synes klart at vise, at det største Resultat naas, naar Forsvarsgrenene udvikles jævnbyrdigt, og at jævnbyrdig Sagkundskab staar til Raadighed for den politiske Ledelse ved de nødvendige Planlægningsarbejder.

Betragtes vor nuværende Organisation skematisk, skulde den rent teoretisk kunne opfylde Kravene. Den ansvarlige politiske Ledelse repræsenteres af Forsvarsministeren, der som Sagkundskab har de ligestillede Chefer for Værnene direkte under sig.

Naar man alligevel under Indtryk dels af Erfaringer fra Sikringsstyrken 1939—40 og dels af Oplysninger fra 2. Verdenskrig i Almindelighed finder, at Ordningen i Praksis ikke er helt tilfredsstillende, skyldes det utvivlsomt bl. a. den Omstændighed, at der mangler et væsentligt Led, nemlig et fælles planlæggende og koordinerende Organ.

Vil man prøve at afhjælpe denne Mangel, er det naturligt, at man søger at nyttiggøre Erfaringerne fra Udlandet paa en saadan Maade, at de let kan tilpasses de særlige danske Forhold.

Det skal dog her bemærkes, at Spørgsmaalet ikke er af ny Dato i Diskussion om eller Behandling af dansk Forsvars Organisation. Saa langt tilbage som til 1866—67 finder man Sagen berørt. Ligesaa har Problemet været behandlet af Forsvarskommissionen af 1902, der stillede Forslag om Oprettelse af en fælles Overledelse, og siden har det til og med Aar 1938 været drøftet gentagne Gange.

Uden at gaa i Detailler vedrørende forskellige udenlandske Organisationsformer, som i øvrigt nu kan

forudsættes nogenlunde kendte, skal der her blot fremdrages nogle Hovedtræk.

Under den anden Verdenskrig fandtes der blandt de krigsførende stort set to forskellige Former for Organisationen af den øverste Krigsledelse.

Den ene Form bygger paa Princippet: En fælles Øverstkommanderende, der ved Hjælp af en Overkommando, Forsvarsstab e. l. planlægger og leder samtlige militære Operationer i store Træk. Denne Form anvendtes hovedsagelig af Diktaturlandede, særlig Tyskland, og viste sig i Praksis behæftet med alvorlige Brister.

Den anden Form finder man blandt de demokratiske Lande — store som smaa —, hvis Organisationer har udviklet sig paa Basis af Krigserfaringerne. Som fælles Træk finder man her, at Forsvarsgrenene i alle Ledelsens højere Instanser havde Mulighed for lige-stillet Repræsentation i Form af Raad, Komitéer eller Kommissioner og paa lige Fod kunde fremlægge Synspunkter til saglig Diskussion. I den rent militære Overledelse indgaar Forsvarsgrenscheferne ligeledes paa lige Fod, og dette Princip synes at have fungeret vel. Man har derved opnaaet Sikkerhed mod de Fejltagelser, som kan begaas af en enkelt Mand, ligesom man har undgaaet, at en Forsvarsgren kommer til at dominere Ledelsen, saaledes at denne bliver skæv og ensidig.

Den amerikanske Flaadechef, Admiral King, fremsætter i sin afsluttende Rapport om 2. Verdenskrig følgende Udtalelse, som er værd at bemærke:

»Samvirke og Enhed karakteriserede alle Krigens Amfibieoperationer . . . Kommandoforholdene bestemtes hovedsageligt ved Anvendelse af Princippet om »største Indsats«. En Søofficer havde Overkomman-

doen over en Amfibieoperation, saalænge Tropperne var om Bord i Fartøjerne og indtil de var kommet i Land og var i sikker Besiddelse af deres første Hovedmaal paa Kysten. Herfra overtog en Officer af Landstyrkerne Kommandoen og dirigerede den Assistance fra Marinen, som maatte anses for nødvendig.

Enhedskommando paa det højeste Trin, i Washington, forsøgtes aldrig udført og blev end ikke alvorligt overvejet. Det kan udtales, at Krigens strategiske Ledelse, saaledes som den varetoges af Stabscheferne*) i Fællesskab, var i lige saa høj Grad en Sukces som Ledelsen af Operationerne. Samvirket mellem Stabscheferne viste sig at være et System, der virkede som det skulde.

Der findes ingen generel »største Indsats«, naar Talen er om Stabscheferne, som kan foranledige, at en af dem hæves til Stillingen som militær Befalingshavende over alle de væbnede Styrker, og efter min Mening findes der heller ikke noget kendt System eller nogen paa Erfaring hvilende Metode, som kan anvendes til at fremskaffe en Mand, egnet til en saadan Post. Denne Krig har ikke frembragt en saadan Mand, — thi de Resultater, som blev opnaaet af de forenede Stabschefer, viser, at intet enkelt Medlems Forslag eller Opfattelse var saa sund eller i samme Grad lovende som alle Medlemmernes samlede Bedømmelse og fælles Beslutning man maa gøre sig klart, at der ikke kan være nogen absolut Regel for Kommandoforholdenes Ordning i Felten Det var lykkeligt, at Krigsministeriet og Marineministeriet ved fælles Arbejde gennem mange Aar havde fastlagt ikke stive Regler, men en Række Principper for Samvirke i Felten, som viste sig tilstræk-

*) De højstkommanderende for Hær og Flaade.

keligt smidige til at tilpasses efter Krigens skiftende Forhold.

Vi har nu Krigens vigtigste Erfaringer for os. Det er min faste Overbevisning, at hvad man end har lært med Hensyn til Forbindelsen mellem Land-, Sø- og Luftstyrker, saa er det den sikreste og vigtigste Erfaring, at et Forsøg paa at indføre Enhedskommando i Washington er en slet underbygget Ide, som i Praxis vilde vise sig uigennemførlig.«

Blandt de førstnævnte Organisationer med een fælles Øverstkommanderende tilstræbte man Enhed, men opnaaede i Reglen Ensidighed. I Stedet for at diskutere var der ofte Tale om at dekretere. Demokratierne tilstræbte og opnaaede Alsidighed — og de vandt Krigen!

Kort efter Krigens Slutning fremkom der i U. S. A. et Forslag fra Hærledelsens Side gaaende ud paa, at War og Navy Departments skulde slaas sammen til et fælles Forsvarsministerium, og at der skulde være tre sideordnede Forsvarsgrene, over hvilke der skulde være en fælles Øverstkommanderende. Tanken var øjensynlig en Følge af, at den Enhed i Kommando, der anvendtes paa de forskellige Krigsskuepladser, havde haft Sukces. Men den blev kraftigt imødegaaet af en Række fremstaaende Mænd — saasom Admiral King, General Marshall, Admiral Halsey, Chefen for Marineinfanteriet General Vandegrift, Chefen for Atlanterhavsflaaden Admiral Ingram m. fl., hvoriblandt ogsaa civile. Forslaget gennemførtes da heller ikke, men der fremkom en Kompromisordning, hvor »Joint Chiefs of Staff«-Systemet bibeholdtes.

Det kan maaske være paa sin Plads her at citere en Udtalelse om den øverste Ledelses Organisation, som fremsattes i en britisk Hvidbog fra 1946. Det hedder heri:

»Vor egen Erfaring og et indgaaende Studium af tagne tyske Arkiver, som anskueliggør Arbejdet indenfor »Oberkommando der Wehrmacht«, viser tilsammen, at dette System ikke blot er vort »Joint Staff«-System underlegent, men ogsaa behæftet med Fejl, der i Praksis har vist sig at være ødelæggende.

Det tyske System klikkede, fordi de planlæggende Afdelinger i O. K. W. ikke var sammensat af Personel fra de tre Forsvarsgrenes Hovedkvarterer. De Planer, som udarbejdedes, skulde senere overgives til disse Hovedkvarterer for Udførelse og fandtes ofte at være urealisable. Kløften mellem Planlægning og Udførelse fremkaldte en farlig Antagonisme og tilintetgjorde fuldstændig alle teoretiske Fordele i det tyske System.«

Fra mange Sider har man i Diskussioner herhjemme udtalt sig til Fordel for Systemet med en fælles Øverstkommanderende, og især har man fremholdt den svenske Ordning som Forbillede.

Det kan formentlig derfor være af Interesse lidt nærmere at belyse denne, der er udviklet i Aarene nærmest før samt under Krigen. Det skal dog straks fastslaaes, at den paa ingen Maade er lig f. Eks. den tyske Ordning, der findes tværtimod ret store Forskelle.

I den svenske Ordning findes en fælles Øverstkommanderende — ÖB — (Överbefällhavaren) samt en Forsvarsstab, hvori de tre Forsvarsgrene er repræsenteret. Endvidere har disse hver sin Ledelse, henholdsvis Marin-, Flyg- og Arméledningen.

ÖB's væsentligste Funktioner er under Kongen at udøve den øverste militære Ledelse af og Tilsynet med Krigsmagten. Han er saaledes ansvar-

lig for, at denne til enhver Tid er krigsduelig, og at militære Operationer planlægges og ledes i Overensstemmelse med de Retningslinier, der angives af Kongen. Desuden paahviler der ÖB en Række andre Pligter, som nærmere angives i »Kungl. Majestäts Instruktion för Överbefälhavaren«.

Forsvarsstabens Opgave er at planlægge det samlede Forsvars Virksomhed under Krig samt desuden at lede Hærens Operationer (Marinens og Flygvapnets Operationer planlægges og ledes i henholdsvis Marin- og Flygstaben). Derudover paahviler der Forsvarsstaben en Række andre Opgaver, saasom Efterretningstjeneste, Oplysningsvirksomhed m. m.

Forud for Oprettelsen af den svenske Forsvarsstab førtes mange Diskussioner om dennes Sammensætning. Nogle foretrak en lille Stab, der kun skulde beskæftige sig med det fælles Planlægningsarbejde, medens alle Spørgsmaal, der kun angik en enkelt Forsvarsgren, skulde varetages af denne Stab. Andre foretrak det af en Forsvarskommission i 1936 fremsatte Forslag om en stor Stab, hvilket vedtoges af Rigsdagen samme Aar. Overfor Rigsdagens Forsvarsudvalg af 1936 udtalte Admiral Otto Lybeck:

»Der tales meget om Enhed, men Ordet misbruges ogsaa meget ofte. Søkrigsførelse og Landkrigsførelse har, ligesom Luftkrigsførelse, et og samme Maal, Rigets Forsvar, men er i Grunden saa væsensforskellige, at en kunstig Sammenpresning til en Enhed, som gaar langt ud over, hvad der kræves, udgør en Voldføring paa den langt vigtigere Enhed indenfor Forsvarsgrene selv.«

I 1942 ændredes Organisationen noget, men Omfanget bibeholdtes. Bemærkelsesværdigt er det, at nuværende ÖB, General Jung, dengang udtalte sig for en lille, planlæggende Forsvarsstab med nogenlunde

ligelig Repræsentation for de tre Forsvarsgrene, samt for at den operative Planlægning og Ledelse indenfor de enkelte Forsvarsgrene skulde paahvile disses Chefer.

At der i 1942 ikke foretoges større Ændringer i Organisation, skyldtes Krigen. Rigsdagen følte sig imidlertid ikke overbevist om, at den bedste Løsning var fundet, hvilket fremgaar af et Brev, der i samme Anledning sendtes til Kongen. Det hedder heri bl. a.:

« Rigsdagen vil imidlertid paapege, at denne Løsning ikke bør anses som endelig. Tværtimod finder Rigsdagen det paakrævet at betone, at Spørgsmaalet om den mest passende Ordning af Forsvarsvæsenets øverste Ledelse ikke bør tages af Dagsordenen, men at dette Spørgsmaal, naar mere normale Forhold er indtraadt, bør gøres til Genstand for yderligere Overvejelser fra Kongl. Majestäts Side.»

Efter 1942-Ordningen omfatter Forsvarsstabens Fredsorganisation 2 Sektioner og en Del Afdelinger. (I Sverige er Sektion mere end Afdeling).

I Sektion I indgaar: Arméafdeling, Luftforsvarsafdeling, Signaltjenesteafdeling, Kvartermesterafdeling (Forsyninger), Kommunikationsafdeling og Fotoanstalt, altsaa praktisk taget udelukkende Sager vedr. Hæren.

Sektion II varetager den samlede Efterretningstjeneste.

Blandt Afdelingerne udenfor Sektionerne mærkes: Marineafdeling, Luftafdeling, Presse- og Filmsafdeling, Personelforsorgsafdeling, Krigsarkiv og Radioanstalt.

Chefen for Forsvarsstaben er ikke direkte at betragte som Stabschef for ÖB, men har en ret selvstændig Stilling. ÖB har derfor en lille, personlig Stab.

I Tilfælde af Krig er det Tanken, at Forsvarsstaben

skal danne Stammen i Högkvarteret, hvori bl. a. Chefen for Marinen og Chefen for Flygvapnet samt Marinestaben og Flygstaben — i hvert Fald delvis — skal indgaa.

Efter Krigen har en saakaldt Högkvarteretskomité behandlet Forsvarsstabens Organisation paa Basis af Erfaringer fra Beredskabstiden. Komitéen foreslog bl. a., at Marine- og Luftafdelingerne skulde indgaa i Sektion I, samt at der skulde oprettes en Sektion III af Hovedparten af de øvrige — hidtil udenfor Sektionerne værende — Afdelinger.

Dette Forslag gennemførtes med uvæsentlige Ændringer administrativt (ved Kungl. Brev) gældende indtil videre.

I Tilslutning hertil skal bemærkes, at Chefen for Marinen opponerede mod Marineafdelingens Indlemmelse i Sektion I, hvor den blev underlagt en Sektionschef, medens den tidligere havde været direkte underlagt Chefen for Forsvarsstaben.

I sin foreliggende Skikkelse er den svenske Forsvarsstab en meget stor Stab med — man kan næsten sige en enorm — Arméovervægt, bl. a. som Følge af, at Arméens operative Krigsforberedelsesarbejde foretages her, medens Arméledningen kun beskæftiger sig med Uddannelse og Administration. I 1946 tjenstgjorde saaledes 109 Officerer fra Arméen, 23 fra Marinen og 6 fra Flygvapnet i Forsvarsstaben. Desuden kan nævnes, at Stillingerne som ÖB, Chef for Forsvarsstaben og Chef for Sektion I for Tiden er besat med Officerer fra Arméen. (Som Organisationen er, maa dette altid være Tilfældet for de to sidstnævntes Vedkommende). At der herved gives Forsvarsstaben en vis Slagside, siger sig selv.

Den svenske Forsvarskommission af 1945, som afgav sin Betænkning i Slutningen af 1947, har ikke

fundet Anledning til at foreslaa større Ændringer i den øverste Ledelses Organisation. Dette betyder dog ikke, at der ikke har været nogen Opposition mod den gældende Ordning. I Kommissionen indtog bl. a. Admiral Ericson Særstandpunkt og hævdede Nødvendigheden af en mindre ensidig Sammensætning. Chefen for Flygvapnet, General Nordskjöld, udtalte, at »Erfaringerne hidtil havde vist, at Arméen havde domineret i Forsvarsstaben mere end gavnligt for Rigsforsvaret i sin Helhed.« — Paa Rigsdagen fremsatte et Mindretal i Andetkammeret Forslag om fordomsfri og alsidig Undersøgelse af Problemet; Forslaget nedstemtes, men Stemmetallene var 97 mod 78. Det vil saaledes næppe være korrekt at sige, at der stort set hersker almindelig Tilfredshed med den gældende Ordning. Bemærkelsesværdig er dog Forsvarsministerens Forslag om Oprettelse af en Forsvarsledelse bestaaende af ÖB og Forsvarsgrensheferne, hvorved der skulde sikres et større Samarbejde samt en forøget Indflydelse paa Ledelsen af det samlede Forsvar for de sidstnævntes Vedkommende, — dog saaledes at ÖB's Befalingsret ikke derved indskrænkes. Forslaget er vedtaget af Rigsdagen, og der er fastsat særlige Regler for Forsvarsledelsens Virksomhed.

Iøvrigt fandt Forsvarskommissionen det ønskeligt, at de tre Forsvarsgrene skulde besætte hver sin af Posterne som ÖB, Chef for Forsvarsstaben og Chef for Forsvarsstabens Sektion I. Da sidstnævnte Post imidlertid, som Organisationen er, maa være besat med en Officer fra Arméen, betyder Forslaget, at Arméen aldrig vil kunne besætte de to øvrige, hvorfor det næppe gennemføres.

Om selve ÖB-Institutionen har der i Tidens Løb ogsaa været ført mange Diskussioner. Disse drejede sig dog væsentligst om, hvorvidt der burde findes en

ÖB i Fred eller ej, hvorimod der syntes almindelig Enighed om, at han burde findes i Krig.

Med Nedsættelsen af Forsvarskommissionen af 1945 blussede Diskussionerne op igen, og et Referat af, hvad der offentligt er sagt for og imod ÖB-Institutionen i Fred, kan formentlig være af Interesse.

Forinden skal bemærkes, at der efter 1936-Ordnningen ikke skulde være en ÖB i Fred, hvorimod 1942-Ordnningen bestemte, at han skulde findes saavel i Fred som i Krig. Videre kan anføres, at ingen af Parterne efter svensk Opfattelse i Almindelighed er fremkommet med saadanne Argumenter, at Modstanderen blev overbevist. Paastand staar saaledes stadig mod Paastand.

Argumenter fremført i den politiske og militære Diskussion:

for en ÖB i Fred.

1. Større Enhed i den militære Ledelse.

2. Fordelagtigt med en Øverstkommanderende ud fra Krigsberedskabssynspunkt.

3. Størst mulig militærorganisatorisk Overensstemmelse mellem Krigs- og Fredsorganisationerne, hurtig Overgang til Krigsfod ogsaa nødvendig for de højeste militære Organer.

4. En autoritativ Myndighed (Chef) maa findes for at sikre fornøden Ensartethed i det operative Krigsforberedelsesarbejde.

5. Af største Betydning, at den, der bærer Ansvar som ÖB i Krig, udpeges i Fred og faar Lejlighed til at forberede sig til sin Krigsopgave.

mod en ÖB i Fred

1. Tilstrækkeligt med Forsvarsgrenschefer, Forsvarsstab, (Forsvarsraad) og Forsvarsminister.

2. Som 1.

3. Som 1.

(Refererende til 2. og 3. slaas desuden til Lyd for Oprettelse af et Forsvarsraad).

4. »Ensartetheden« kan blive til Skade. Det er dog Forsvarsgrenscheferne, som repræsenterer den virkelige Sagkundskab.

5. Ikke sikkert, at den til ÖB-Stillingen i Krig bedst egnede Person er den, som (kan) udpeges i Fred.

6. Nødvendigt ogsaa i Fred at have en Myndighed over Forsvarscheferne, som kan afgøre Prioritetsretten for en vis Sag eller en vis Forsvarsgren med Hensyn til Udnyttelse af Industrien.

7. Udøvelse af militær Undersøgelsesmyndighed over Forsvarsgrenenes Budgetforslag.

8. Der bør findes en militær Sagkyndig, som repræsenterer Forsvarets fælles Interesser.

9. Oprettelse af en (stor) Forsvarsstab i Fred til Behandling af fælles Problemer kræver uundgaaeligt en ÖB. Thi ellers vil enten den fornødne Autoritet hos den samordnende Myndighed savnes, eller ogsaa bliver Chefen for Forsvarsstaben en maskeret ÖB med Magt uden Ansvar.

10. Tilkomsten af en ÖB som Talsmand for Forsvaret burde kunne gøre en Ende paa Stridighederne mellem Forsvarsgrenene.

6. Bør afgøres af Kongen (Regeringen). — Svært at finde en Person med en saadan Autoritet, at han kan sammenføre de forskellige Interesser.

7. Kan enten føre til, at den frie Behandlingsret, som tilkommer Regering og Rigsdag, foregribes, eller at der rokkes ved ÖB's Autoritet ved at hans Indstilling ikke tages til Følge.

8. Den øverste Forsvarsledelse i Fred udøves af Forsvarsministeren — altsaa i Hænderne paa een Person. D. v. s. der foreslaas ÖB paa ÖB. Hvorledes vil det gaa hvis Forsvarsministeren var militær?

9. Bedre med organiseret Samarbejde. »Ensartetheden« kan føre til Ensidighed, til Hæmning af Forsvarsgrenschefernes Initiativ og til Tilsidesættelse af Sagskundskaben.

10. Fare for Arméovervægt og dermed en Opblussen af Stridighederne mellem en Forsvarsgren paa den ene Side og ÖB samt Forsvarsstab paa den anden. Derved kan Magtmidler komme til Anvendelse i en Udstrækning, som ikke er forenelig med demokratisk Tankegang.

Det har endvidere været anført som nærliggende, at en Indehaver af ÖB-Stillingen, som var i Besiddelse af fremtrædende personlige Egenskaber, kunde komme til at indtage en stærkere Stilling, end der tilkommer en Person uden det konstitutionelle Ansvar, som maa ligge hos Forsvarsministeren.

Værre vilde det blive, hvis ÖB — omend dygtigt — var en svag Personlighed. Thi saa kunde hans store Befalingsmyndighed udnyttes af hans nærmest undergivne, uden at disse havde tilsvarende Ansvar.

Betragter man som udenforstaaende den svenske Ordning af Forsvarets øverste Ledelse — specielt med Henblik paa herfra at hente Impulser og Erfaringer til Overførelse paa egne Forhold — og samtidig drager Sammenligning med det øvrige Udland, stilles man saaledes især overfor to Spørgsmaal:

1. Forsvarsstabens Størrelse og Sammensætning og
2. Nødvendigheden af en fælles Øverstkommanderende.

Ad 1. En stor Forsvarsstab over eller ved Siden af Forsvarsgrenenes Stabe vil medføre Fare for Dobbelarbejde (for meget Detailarbejde) og Overorganisation, hvorved Forsvarsstabens primære Opgave: at planlægge den militære Krigsførelse i Hovedtræk og at koordinere Forsvarsgrenenes Optræden, let kan kompromitteres. Forsvarsstaben bør hovedsagelig give Direktiver, medens andre Organer bør udarbejde Detailler, som derefter endelig kan koordineres i Forsvarsstaben om nødvendigt.

Er Forsvarsstaben sammensat med Hovedvægt paa en af Forsvarsgrenene, bliver der Fare for Ensidighed paa de andres Bekostning samt derved for Modsæt-

ningsforhold til disse. En lille, homogen sammensat Forsvarsstab synes at være at foretrække.

Ad 2. Det kan paa ingen Maade siges, at der er ført et uigendriveligt Bevis for Nødvendigheden af en fælles Øverstkommanderende, i Særdeleshed ikke under Fredsforhold. Tværtimod synes Vanskelighederne ved at finde en Person, som under alle Forhold og overfor alle Muligheder vil kunne opfylde de Krav, en saadan Stilling fordrer, at være saa store, at de taler tilstrækkeligt vægtigt imod. I denne Forbindelse kan der atter henvises til Admiral King's foran citerede Udtalelse vedr. » . . . de Resultater, som blev opnaaet af de for- enede Stabschefer . . . »

Der peges ofte paa, at de Allierede havde en militær Øverstkommanderende paa hver Krigsskueplads, og med Henvisning hertil hævdes, at Danmark udgør et væsentligt mindre Omraade end mange af disse Krigsskuepladser, og at det derfor skulde være berettiget at have en dansk Øverstkommanderende.

At dette var Forholdet paa allieret Side, er jo en Kendsgerning; men det er ogsaa en Kendsgerning, at disse Krigsskuepladschefer, hvis Opgave var operativ Ledelse af de underlagte Styrker, over sig havde en øverste Ledelse, i hvilken politisk og militær Sagkundskab var repræsenteret, og hvor de strategiske Beslutninger blev truffet. Krigsskuepladscheferne var saaledes indenfor Krigsorganisationen nærmest at betragte som Omraades- eller Distriktschefer.

Trods vort Lands Lidenhed synes dets Beliggenhed og Omraadets delte Karakter dels at muliggøre en vis Form for Dybdeforsvar — om vi forstaar at udnytte de hermed forbundne Fordele fremfor at fortabe os i Betragtninger over Ulemperne — og dels at pege paa det hensigtsmæssige i landmilitært at foretage en Opdeling i Forsvarszoner. I visse taktiske Situationer kan

det vise sig formaalstjenligt i saadanne Zoner at ind-sætte en fælles operativ Chef, direkte under den øverste Ledelse i operativ Henseende. Hvilken Forsvarsgren, saadanne operative Chefer skal tilhøre, maa naturligvis afhænge af bl. a. paagældende Zones Karakter. Men det maa her stadig erindres, at Sø- og Luftstridskræfterne som Helhed i Følge hele deres Natur maa udgøre særlige operative Enheder ligeledes direkte under den øverste Ledelse.

Holder man fast ved Kravet om sagkyndig Alsidighed og dermed strategisk Kvalifikation i den øverste Ledelse, synes en Organisation, der tillempes efter et Princip lignende »Joints Chiefs of Staff«-Systemet, at burde foretrækkes. Hvad angaar Spørgsmaalet om Organisation af en evt. fælles operativ Kommando i visse Tilfælde indenfor de enkelte Forsvarsomraader, bør dette gøres til Genstand for særlige Undersøgelser — ikke mindst gennem kombinerede Krigsspil — før en endelig Løsning vælges. Det skal i denne Forbindelse blot paapeges, at det efter al Sandsynlighed ikke vil være praktisk at binde sig til nogen fast og stiv Organisation, men at det derimod maa forekomme rigtigt at basere sig paa Direktiver, der tillader fornøden Smidighed.

Paa Basis af de foregaaende Betragtninger skal der til Slut skitseres en mulig Udformning af den øverste Ledelses Organisation for vort Vedkommende.

Idet der forudsættes oprettet et selvstændigt Luftvaaben med egen Ledelse, tænkes der over de tre Forsvarsgrene oprettet en Forsvarsledelse og en Forsvarsstab.

Forsvarsledelsen tænkes sammensat af Forsvarsministeren (Formand), de tre Chefer for Forsvarsgrene og Chefen for Forsvarsstaben.

Det kan maaske synes unødvendigt at foreslaa en Fællesbetegnelse paa Myndigheder, som i Forvejen eksisterer. Men det maa dog skønnes praktisk at faa Institutionen lovfæstet, da der herved kan fastsættes en fælles Instruks, som foreskriver Mødepligt og faste Regler for Samarbejdet m. v.

Naar det foreslaas, at Forsvarsministeren skal indgaa direkte i Forsvarsledelsen, er det fordi det umiddelbart forekommer at være en logisk Løsning, da Forsvarsministeren har kommandomæssigt Ansvar i højeste Plan.

Forsvarsledelsens Opgave skal i Hovedsagen være at fastsætte Direktiver for det samlede militære Forsvars Indsats og for Forsvarsgrenenes Samvirken i Overensstemmelse med de Retningslinier, Regeringen angiver. Indenfor en saadan Organisation skulde det være muligt sagligt og alsidigt at behandle de forskellige Alternativer, der maatte forekomme, og det maa derefter i sidste Instans paahvile Forsvarsministeren at fastsætte og tage Ansvaret for hvilket eller hvilke, man skal vælge.

Forsvarsstaben tænkes organiseret som et relativt lille, planlæggende og koordinerende Arbejdsorgan for Forsvarsledelsen. Dens Virksomhed skal derfor i det væsentlige omfatte Udarbejdelsen af Planer i Hovedtræk, medens Detaillerne overlades til de enkelte Forsvarsgrenes Stabe. Disses Arbejde indgives derefter til Forsvarsledelsens Godkendelse efter evt. endelig Koordination i Forsvarsstaben.

Som Chef for Forsvarsstaben tænkes ansat en Officer fra en af Forsvarsgrenene. Den kan iøvrigt passende tænkes delt i 3 Sektioner, nemlig:

Planlægningssektionen, der sammensættes af en nogenlunde ligelig Repræsentation for de tre Forsvarsgrene.

Efterretningssektionen, som jo allerede eksisterer, og

Koordineringssektionen, der sammensættes af kvalificeret militært og civilt Personel, og hvis væsentlige Opgave skal være at koordinere administrative og tekniske Problemer saavel mellem Forsvarsgrenene som mellem disse og civile Foretagender, herunder ogsaa Samarbejde med videnskabelig Forskning.

Dette System bygger saaledes paa »Joint Chiefs of staff«-Princippet, det stod sin Prøve under anden Verdenskrig. Man har formentlig Lov til at forvente, at Systemet — som den smidige Organisation, det betegner — vil være velegnet for vort Vedkommende i Forbindelse med Forsvarets Genopbygning, hvorunder yderligere Erfaringer med Henblik paa specielle danske Forhold kan vindes. I hvert Fald synes det at være en bedre Løsning end straks at binde sig til Systemet med en fælles militær Øverstkommanderende; thi som nævnt foran findes der ikke fra Udlandet saa vægtige Argumenter for dette, at man straks føler sig overbevist — snarere tværtimod. Med det skitserede System — og med de rette Personer paa de ledende Poster — skulde det være muligt at udvikle et Forsvarsvæsen, hvis forskellige Led vil være i Stand til at samarbejde effektivt under alle Forhold.

Ledelsen af de enkelte Forsvarsgrene tænkes i Princippet organiseret nogenlunde som nu. Det maa imidlertid erindres, at der for Tiden er Forskel paa Organisation af Søværnets og Hærens Ledelser. Ønsker man fremtidig at gøre Forsvarsgrenenes Ledelser ensartede, synes den af Søværnet gennemprøvede Form med Enhed i dettes øverste Ledelse at være den mest tiltalende, idet Løsningen af taktiske, tekniske og administrative Spørgsmaal indenfor Værnet herved knyttes sammen paa gavnlig

Maade. Dermed ikke sagt, at der ikke kan rettes visse Anker mod den nuværende Arbejdsform; men dette skyldes hovedsagelig Personelmangel og har saaledes intet at gøre med Organisationsprincippet.

Et fælles Ministerium for visse administrative Sager synes ikke at være nogen heldig Løsning; thi hver Forsvarsgren har sine Særpræg, hvis Fordringer et specielt sagkyndigt Organ bedst kan tilgodese. Saaledes synes man f. Eks. ogsaa i U. S. A. at have naaet til det Standpunkt, at en sideordnet, men dog fri Udvikling inden for de givne Rammer giver det bedste Resultat.

Den operative Ledelse af de væbnede Styrker bør, som foran antydet, landmilitært basere sig paa en Inddeling af Landet i Forsvarszoner, medens Luftstyrker og Søstyrker maa optræde som frie operative Enheder, der — takket være deres strategiske Bevægelighed og taktiske Egenskaber — kan indsættes, hvor Forholdene gør det paakrævet.

De forskellige operative Styrkechefer maa disponere over de underlagte Enheder i Henhold til Direktiver fra Forsvarsledelsen, og deres Stabe maa være saaledes opbyggede, at der kan etableres det snævrere mulige taktiske Samarbejde mellem de forskellige Forsvarsgrene.

Det vil være nødvendigt for Opnaaelse af et saadant Samarbejde, at Personellet i Almindelighed trænes gennem hyppige Øvelser, samt at det højere Stabspersonel skoles gennem en fælles Stabsuddannelse. Oprettelse af et fælles højere Stabskursus er derfor en Sag af største Betydning.

Slutbemærkninger.

Med Oprettelsen af den saakaldte »Midlertidige Forsvarsstab« er der paabegyndt en Udvikling, som kan fortsættes efter de ovenfor optrukne Linier efterhæ-

den som Personelforholdene tillader det. Ligeledes er Oprettelsen af »Forsvarets Fabrikstyrelse« et Skridt i samme Retning. De Opgaver, der er tillagt dette Organ, er, saavidt det kan ses, for en stor Del de samme, som ovenfor tænkes henlagt til Forsvarsstabens Sektion III. Hvorvidt det til sin Tid bør indgaa i Forsvarsstaben eller bibeholdes som en selvstændig Institution, skal ikke berøres her — Hovedsagen er, at det eksisterer.

Udviklingen er saaledes i Gang. Findes der Samarbejdsvilje og Blik for Realiteter, har man Lov at vente Sukces.

Kommentar til Kaptajn Amtrup's Artikel i Militært Tidsskrift Nr. 7 1948.

I de fleste Henseender er jeg enig med Kaptajnen i de fremsatte Synspunkter, hvilket ogsaa vil fremgaa af, hvad jeg foran har udviklet.

Imidlertid føler jeg mig ikke overbevist om det nødvendige eller hensigtsmæssige i at have en fælles militær Øverstkommanderende.

Kaptajnen hævder, at »Een Mand maa have det fornødne Overblik over den samlede Situation og have Ansvaret for, hvor der skal kæmpes afgørende, og hvor der skal kæmpes henholdende, og han maa have Ansvaret for Kræfternes Fordeling i Overensstemmelse hermed.«

Dette er efter min Opfattelse en strategisk Afgørelse i Regeringsniveau, hvorfor Ansvaret rettelig paahviler Forsvarsministeren. Til Raadighed for denne til Belysning af Problemets rent militære Side findes den militære Sagkundskab, som bedst og mest homogent repræsenteres af de tre Forsvarsgrenschefer.

Det synes mig derfor unødvendigt at indskyde et Led mellem disse og Ministeren.

Naar jeg har ladet Chefen for Forsvarsstaben ind-

gaa i den skitserede Forsvarsledelse, er det ikke Tanken, at han skal være en »camoufleret« Øverstkommanderende; jeg tænker mig hans Funktion i denne Forbindelse mere sekretærbetonet.

Koordinationen af Krigsforberedelsesarbejdet paa hviler Forsvarsstaben, som arbejder efter Forsvarsledelsens Direktiv; hertil behøves ingen militær Øverstkommanderende.

Hvad den operative Ledelse af de forskellige Styrker angaar, hævder Kaptajnen, at Landsdelens Jordforsvar maa hvile i sig selv i Henhold til udstedte Direktiver, da der ikke kan paaregnes Tid til Flytning af Hærstyrker. I denne Forbindelse synes saaledes en militær Øverstkommanderende overflødig. De Styrker, der disponeres over til at lægge Tyngde i Forsvaret, bliver Flaaden og Luftvaabnet, og det vil være naturligt, at det bliver de paagældende Forsvarsgrenschefer, der — efter Omstændighederne ved Ordre gennem Forsvarsstaben eller Forsvarsgrensstaben — indsætter disse i Overensstemmelse med Forsvarsledelsens Opfattelse af den samlede Situation.

Foreligger der særlige Krav om en samlet taktisk Ledelse af en given Operation, synes en Forsvarsledelse som skitseret bedst egnet til at tage Bestemmelse herom og indsætte en saadan.

Kaptajnen anvender bl. a. den svenske Ordning som Forbillede og bemærker, at der stort set hersker Tilfredshed med denne. Dette er ikke i Overensstemmelse med den Opfattelse, jeg har faaet gennem et nøjere Studium af samme, hvilket jeg har søgt at vise foran.

Derfor tror jeg, det vil være klogest at basere sig paa det gennemprøvede »Joint chiefs of staff«-System i den øverste Ledelse og herigennem søge Erfaringer med Henblik paa vore specielle Forhold.

Artilleriarmeringen i Jager og større Torpedofartøjer.

Af Kommandørkaptajn R. Steen Steensen.

Udviklingen af de større Torpedofartøjer har efterhaanden — langsomt men sikkert — bragt Artilleriet i disse Krigsskibstyper frem fra at være et sekundært Vaaben til nu i den moderne Jager at være Hovedvaabenet — eller i hvert Fald at være fuldt ligestillet med Torpedoen.

Torpedoens Betydning i Jageren skal her ikke diskuteres og end mindre drages i Tvivl. Men selv om den er denne Skibstypes eneste Vaaben overfor svære Enheder, vil den dog i Forhold til Kanonen kun mere eller mindre være et Chancevaaben. I enkelte moderne Jagertyper (Luftværns- og Eskortejagere) er Torpedovaabenet endda som bekendt i adskillige Tilfælde helt ofret og reduceret til Nul til Fordel for Artilleriet (Luftskyts).

Hele dette Forhold staar selvsagt i nøje Forbindelse med den gennem Tiderne efterhaanden ændrede Anvendelse af Jageren.

Jagerens oprindelige Hovedopgaver var klart afstukket: Bekæmpelse af fjendtlige Torpedobaade og artilleristisk Støtte for egne Torpedobaade samt Torpedoangreb paa Fjendens større Enheder. Udviklingen medførte imidlertid, at Jageren, der var en handig og hurtig og efterhaanden ogsaa sødygtig Skibstype, nu

— netop takket være disse Egenskaber — yderligere fik talrige andre Opgaver at løse. Dels kunde Jageren, i hvert Fald under gunstige Vejrforhold, aflaste Krydseren og ofte paatage sig flere af denne større Skibstypes Opgaver, saaledes bl. a. Nærrekognoscering og Patrouilletjeneste — og dels fandt den god Anvendelse til Ubaadsjagt baade paa egen Haand og som Dækning for marcherende Flaadestyrker og Konvojer. Da Luftvaabenet efterhaanden var blevet en Realitet, fik Jageren ogsaa her en ny Opgave, som endda førte til Udviklingen af en Specialtype (Luftværnsjageren), der sammen med Luftværnskrydseren skulde dække egen Hovedstyrke eller en Konvoj mod Luftangreb — og da ikke mindst mod Angreb af Torpedoplaner.

Alt dette medførte et stadig øget Krav om Artilleri i Jageren, der saaledes efterhaanden i højere og højere Grad blev et let Artillerifartøj. Medvirkende hertil har naturligvis ogsaa været det Forhold, at Antallet af Krydsere — ligesom af Slagskibe — stadig har været nedadgaaende, medens til Gengæld den enkelte Enheds Størrelse og Kraft er blevet forøget. Derved opstod der et Tomrum og et naturligt Ønske om Udfyldning af dette Tomrum med et let og hurtiggaaende Artillerifartøj, der samtidig var forholdsvis billigt, saaledes at man kunde raade over et større Antal Enheder. Det var Problemet Kvantitet contra Kvalitet. Medens Krydseren i denne Forbindelse var et Udtryk for Kvaliteten, opfyldte Jageren Kravet om Kvantitet.

Da Jageren saaledes, som der her indledningsvis er gjort Rede for, efterhaanden er blevet mere og mere artilleribetonet, vil det formentlig være af Interesse lidt nærmere at undersøge Udviklingen af Jageren og dens Artilleri, dets Antal og Kalibre og dets Op-

stilling, gennem det godt halve Aarhundrede, hvori denne Krigsskibstype har eksisteret. Samtidig er der dog, hvor det skønnes at være af Interesse og Betydning for Fremstillingens Helhed, tillige givet Oplysninger om Jagernes Størrelse, Torpedoarmering og Fart m. v., saaledes at nærværende Afhandling i store Træk kan siges at være et Forsøg paa at give en samlet historisk Udredning af Jagernes og de større Torpedofartøjers Udvikling.

I. Torpedokanonbaaden.

Da Torpedoen i Slutningen af 70'erne og Begyndelsen af 80'erne var blevet anerkendt som et brugbart Søkrigsvaaben, opstod som bekendt en helt ny Krigsskibstype, Torpedobaaden, der havde Torpedoen som Hovedvaaben — i visse af de ældste Enheder endda som eneste Vaaben. Samtidig hermed udrustede man tillige Panserskibene og Krydserne med Torpedoer. I enkelte Mariner gik man endog saa vidt, at man prøvede paa at skabe endnu en ny Skibstype, Torpedoskibet, der var udrustet med en særlig kraftig Torpedoarmering — som Regel dog i Forbindelse med en Vædder (engelsk »Polyphemus«) eller en enkelt svær Kanon (dansk »Tordenskjold«). Disse Torpedoskibe viste sig imidlertid hurtigt at være en Misforstaaelse, og siden da har Torpedoen i større Skibe kun været et Chancevaaben.

Efter Dampens Indførelse har man i Tidens Løb til Kategorien Kanonbaade henregnet mange forskellige fra hinanden temmelig afvigende Typer som f. Eks. Avisoer, Skrueskonnerter (*Sloops*), Inspektionsskibe, Stationsskibe o. s. v. foruden de *egentlige* Kanonbaadstyper med enten een svær eller een eller to mellem-

svære Kanoner. Torpedoen føjede endnu en Specialtype hertil — nemlig Torpedokanonbaaden.

Denne nye Skibstype fremkom i Begyndelsen af 80'erne og holdt sig lige til Slutningen af 90'erne. Den var et Forsøg paa, paa et beskedent Displacement, at skabe et let og forholdsvis hurtigt Artillerifartøj, som maaske tillige i en gunstig Situation skulde kunne anvendes til Torpedoangreb. Armeringen bestod ofte af et Par Stk. 12 cm — eller helt op til 5 Stk. 10 cm — foruden lettere Kalibre (57 mm) samt indtil 6 Torpedoapparater. Torpedokanonbaadene fandtes især i England (*Torpedo-Gunboats, Torpedoboatcatchers*), i Frankrig (*Avisos Torpilleurs*) og Italien. Displacementet varierede fra ca. 400 til ca. 800 Tons, og Farten laa mellem 17 og 21 Knob. Ogsaa i Sverige byggede man saadanne Torpedokanonbaade — omend de her fik den lidt finere Klassificering *Torpedkrydsare*. Af de oprindelig fem svenske Enheder gør de to (»Ørnen« og »Jacob Bagge« fra 1896—98) endnu Tjeneste som Skoleskibe.

Rigtige Torpedokrydsere blev dog ogsaa bygget i denne Periode. De havde som Regel noget kraftigere Artilleri, men svagere Torpedoarmering end Torpedokanonbaadene og var lidt større end disse (indtil ca. 1500 Tons), hvilket efter Datidens Rangforordning i Almindelighed svarede til 3. Klasses Krydsere. Farten gik dog sjældent over 18 Knob. De fandtes især i Italien og Frankrig (*Croiseurs Torpilleurs*) og mindede iøvrigt en Del om vore egne datidige Krydsere »Hekla«, »Gejser« og »Hejmdal«. De havde som Regel som disse et let Dækspanser, men ikke det pansrede Kommandotaarn.

Torpedokrydserne og Torpedokanonbaadene fra denne Periode viser, at der allerede tidligt har været

Trang til at skabe et let og forholdsvis hurtigt Artillerifartøj. Med den datidige Teknik var det imidlertid ikke muligt at løse Opgaven paa denne Maade. Disse Skibe var for tunge og for store til regulære Torpedoangreb, og de havde altfor ringe Maskinkraft. Især gik Torpedokanonbaadene meget hurtigt ned i Fart i Sø og kunde saaledes blive et let Bytte for de større Krydsere, der bedre kunde holde deres Fart i Sø. Paa den anden Side var Torpedobaadenes Fart efterhaanden kommet op paa 22—23 Knob, saaledes at Torpedokanonbaadene under gode Vejrforhold nu ikke mere havde Chance for at kunne indhente Torpedobaadene.

Det er dog ikke uden Interesse at se, at allerede for mere end 50 Aar siden var der en Tendens til at søge Torpedofartøjet kombineret saavel med Kanonbaaden som med Krydseren — en Tendens som ogsaa er til Stede i Dag. Og med den mere fremskredne Teknik, man nu raader over, synes disse Kombinationer at have betydelig bedre Udsigt til at skulle lykkes i vore Dage end tidligere.

Helt forsvandt Torpedokanonbaadene og Torpedokrydserne dog ikke. I de mindre Mariner, hvor man ofte søger at kombinere flere Typer i et enkelt Skib — fordi det er billigere end flere Skibe af forskellige Typer, og fordi man maaske haaber, at et saadant Bastardskib i en given Situation skal kunne løse en Opgave lige saa godt som et Specialskib — i saadanne mindre Mariner dukkede der i Tidens Løb af og til Torpedokanonbaade og Torpedokrydsere op. Her kan saaledes bl. a. nævnes to tyrkiske Torpedokanonbaade fra 1906 og Uruguays lille Torpedokrydser »Uruguay« (1910) — det eneste virkelige Krigsskib, som Uruguays Marine har haft. Disse tre Enheder findes iøvrigt stadig i Flaadelisterne.

II. Jageren opstaar.

Den første egentlige Jager var det spanske Torpedofartøj »Destructor«, der blev bygget i England i 1886 efter den spanske Kaptajn Villamil's Planer*).

»Destructor«s Data var 380 Tons, 22.5 Knob, 1 Stk. 90 mm forude paa Bakken og 4 Stk. 57 og 2 Stk. 37 mm hurtigskydende Kanoner samt 3 Dæks-torpedorør. Skibet var delt i 39 vandtætte Rum, og Skoddet foran for Kedlerne var et 37 mm Panserskod (svarende til Panserdækkets Tykkelse i Datidens Krydsere).

I sin Konstruktion var »Destructor«, som naturligt var, afledet af Torpedokanonbaadene — men dens højere Fart og den stærke Stævnarmering samt ikke mindst dens mindre Silhouet viser afgjort hen mod Jageren. »Destructor« var nemlig ikke alene beregnet til Bekæmpelse af Torpedobaade, men ogsaa til selv at foretage Torpedoangreb.

»Destructor«, som senere skulde give Navn til denne nye Skibstype (spansk *Destructores*, engelsk *Destroyers*), fik i Begyndelsen ikke ret mange Efterfølgere. I Østrig, Frankrig og Italien samt Rusland byggedes dog i Aarene 1887—95 enkelte Torpedofartøjer af lignende Type.

I Tyskland byggedes i Tiaaret 1888—98 ti større Torpedobaade (300—350 Tons) — de saakaldte Divisionsbaade — der skulde være Førerbaade for de mindre Torpedobaade. De var dog kun armerede med 3 Stk. 50 mm Kanoner, hvorfor de ikke kan betegnes som Jagerne, hvilket Tyskerne iøvrigt heller ikke gjorde.

*) Kaptajn Villamil, der i Firserne og Halvfemserne var Sjælen i det spanske Torpedovæsen, førte senere under Admiral Cervera de spanske Jagerne i Krigen 1898 og faldt her under det haabløse Udbrud fra Santiago. Hans Minde hædredes ved Opkaldelse af en Jager (1913).

I Begyndelsen af Halvfemserne var de franske Torpedobaade naaet op paa 27—28 Knobs Fart. For Jagere af »Destructor«s Type og endnu mindre for Torpedokanonbaadene var det saaledes nu ikke længere muligt effektivt at bekæmpe Torpedobaadene.

Ønsket om at skabe et all round Torpedofartøj, der ikke alene kunde bekæmpe Modstanderens Torpedobaade virksomt, men som ogsaa selv kunde optræde som Torpedobaad overfor hans større Enheder, førte da til Fremkomsten af den engelske Torpedobaadsjager. I 1892 tiltraadte den senere Lord Fisher Stillingen som 3. Sealord og fik derved Ansvar for Bygningen af den engelske Flaades Skibe. For at imødegaa Truslen fra de franske Torpedobaade havde den kendte Konstruktør Yarrow indleveret et Forslag til Bygning af en »Super Torpedoboat«, og samtidig havde den engelske Marines Chefkonstruktør, Sir William White, udarbejdet et Projekt til en stor Torpedobaad, der skulde være Førerbaad for Torpedobaadene. Dette sidste Projekt var hovedsagelig inspireret af de tyske Divisionsbaade. Admiral Fisher lod de to Projekter sammenarbejde til et nyt — og derved opstod den engelske Torpedobaadsjager. I 1894 var over 40 Enheder af denne nye Type under Bygning. Til en vis Grad havde »Destructor« været Forbilledet — men man reducerede Displacementet og Artilleriet noget og opgav helt Beskyttelsen for til Gengæld at øge Farten, der i de første Serier var 27, i de senere 30 Knob.

Medens »Destructor« rent skibsbygningsmæssigt set endnu var af en solid og ret tung Konstruktion (jfr. Panserskod og vandtæt Inddeling), gik man i den nye engelske Jagertype over til helt at anvende den lette »Torpedobaadskonstruktion« med ringe Pladetykkelser, tyndt Staaldæk o. s. v.

Af denne Type, som iøvrigt i Begyndelsen klassificeredes som *Torpedobootcatchers* og *Torpedobootchasers* (heraf vor Betegnelse: *Jagere*) og som først noget senere benævntes *Torpedobootdestroyers* — byggedes i Aarene 1893—1901 ca. 110 Enheder*).

I Begyndelsen var de to Opgaver: Bekæmpelsen af Fjendens Torpedobaade og Torpedobaadsangreb paa hans større Enheder kun til Dels koordinerede i den enkelte Enhed. Ligesom vi nu — især i Hangarskibe — har Luftfartøjer, der med varierende Udrustning kan anvendes til Løsning af forskellige Opgaver og som i Overensstemmelse hermed enten kan armeres med Bomber eller Torpedoer eller eventuelt til Rekognoscering medføre en ekstra Brændstofbeholdning, havde de første engelske Jagere (indtil ca. 1898) to forskellige Armeringer, som afvekslende kunde gives om Bord alt eftersom de forskellige Enheder enten skulde anvendes til Bekæmpelse af fjendtlige Torpedobaade eller til Torpedoangreb. Ogsaa i Frankrig, som hurtigt fulgte med i Jagerkapløbet, anvendtes denne vekslende Armering i Begyndelsen. Som Eksempel kan nævnes Jageren »Durandal« fra 1896. Udrustet som Torpedobaad havde den 3 Torpedorør (6 Torpedoer ialt) og 2 Stk. 47 mm, medens den som *Contretorpilleur* var armeret med 1 Stk. 65 mm og 6 Stk. 47 mm samt et enkelt Torpedorør (ialt 3 Torpedoer).

Omkring Aarhundredeskiftet indførtes Dampturbiner i Stedet for Stempelmaskiner, og den vekslende Armering blev ret hurtigt afløst af en fast, der bestod af 1 Stk. 76 mm Kanon, som var placeret i Forkant af Broen eller paa et Fremspring foran for

*) Ogsaa herhjemme prøvede man i sin Tid — især i Pressen — at lancere Typebetegnelsen *Torpedobaadsødelæggere* (jfr. tysk *Zerstörer*). Men denne lange upraktiske Betegnelse slog heldigvis ikke an.

denne, og 3—5 Stk. 47 eller 57 mm Kanoner. Torpedoarmeringen omfattede nu blot to Dæksapparater. Til hvert Rør hørte een Reservetorpedo. Med øvede Besætninger kunde Tiden fra et Torpedoskud til Reservetorpedoen var ført ind og klar til Skud nedbringes til $1\frac{1}{2}$ Minut. Denne Type — varierende fra oprindeligt 275 til senere ca. 500 Tons og som oftest med 4 Skorstene — blev Forbilledet for et meget stort Antal Jagere i U. S. A. Rusland, Japan, Østrig, Holland, Sverige o. s. v. Det var saaledes i Hovedsagen denne Type, der anvendtes i den russisk-japanske Krig saa vel af Russerne som af Japanerne. Det skal dog bemærkes, at Japanerne umiddelbart inden Krigen 1904—05 omarmede de fleste af deres Jagere, saa de fik 2 Stk. 76 mm Kanoner — een for og een agter — hvorved de blev de russiske Jagere betydeligt overlegne.

De sidste svenske Enheder af denne Type (»Ragnar«, »Sigurd«, »Hugin« o. s. v. — 1908—10) blev slidt op saa sent som under den anden Verdenskrig, hvor de p. Gr. af deres kulfyrede Kedler og billigere Drift i udstrakt Grad anvendtes til Patrouilletjeneste og Konvojering, medens man sparede paa de nyere og større, oliefyrede Enheder.

I Aarene 1905—08 udvikledes denne Type yderligere i England. Deplacementet steg helt op til 800 Tons og, idet de lavere Kalibre faldt bort, øgedes Antallet af 76 mm Kanoner til 5 à 6 (bl. a. i den første engelske *Tribal*-Klasse, 1907). Antallet af Torpedorør var dog stadig kun 2 Stk. 45 cm — med 2 Reservetorpedoer*).

*) I Aarene 1907—09 byggede England to *Tribal*-Klasser. Den første var paa ca. 800, den senere paa ca. 1000 Tons (ikke at forveksle med den nuværende *Tribal*-Klasse).

III. Jagernes Dreadnought.

Det er almindelig kendt, hvorledes den engelske Marine i Aaret 1906 paa Lord Fishers Initiativ revolutionerede Slagskibsbygningen ved Fremkomsten af »Dreadnought«. Mindre kendt, men af lignende Betydning var det — omend Virkningen lod vente noget



Den engelske Jager »Swift« (1907).

paa sig — at man i England Aaret efter ogsaa søgte nye Veje for Jagerbygningen — ligeledes paa Lord Fishers Initiativ. I 1907 søsattes den store Jager »Swift«. Det var en Forsøgsbaad, bygget af Laird, Birkenhead, med et Deplacement paa godt 2200 Tons (antagelig 1800 Tons Standard) og beregnet til 36 Knobs Fart. Paa Prøvefarten løb den 39. Armeringen bestod af en »Enhedsarmering« paa 4 Stk. 10,2 cm Kanoner og 2 Stk. 45 cm Torpedorør. Artilleriet var opstillet efter Formlen $\frac{1}{1} + \frac{1}{1}$, d. v. s. to Kanoner i Enkeltopstilling ved Siden af hinanden paa Bakken og to ditto agter*).

*) De i denne Artikel anvendte Formler kan bedst anskueliggøre Artilleriets (og Torpedoarmeringens) Opstilling ved at de op-

For at man ret kan forstaa det revolutionerende ved »Swift« kan anføres, at de engelske Jagere indtil 1907 højst naaede op paa 600 Tons. Samtidig med og senere end »Swift« kom den første *Tribal*-Klasse paa ca. 800 Tons. »Swift« var saaledes næsten fire Gange saa stor som den almindelige engelske Jager og mere end dobbelt saa stor som den efter Datidens Forhold store *Tribal*-Jager. Ogsaa *Tribal*-Klassen blev bygget paa Lord Fishers Initiativ.

Omtrent samtidig havde man i England — foruden større Krydsertyper — bygget nogle smaa, meget let beskyttede Krydsere, de saakaldte *Scouts*. En Sammenligning mellem disse *Scouts* og »Swift« er ikke uden Interesse. Krydsernes Deplacement var ca. 2800 Tons — de var altsaa væsentligt større end »Swift« — men deres Fart var kun 25 à 26 Knob, og deres Artilleri bestod blot af 10 Stk. 76 mm Kanoner. Krydserens Kanonkaliber var saaledes her pludselig gaaet betydeligt ned under Jagerens. Ligesom »Swift« havde Scoutkrydserne 2 Stk. 45 cm Torpedorør. I Virkeligheden maa man vel sige, at disse Krydsere var et nyt, men mislykket Forsøg paa at løse Problemet *Torpedokrydseren*. Scoutkrydserne blev ikke alene i Overensstemmelse med deres Typebenævnelse anvendt til Eclairering, men ogsaa som en Slags Flotilleledere eller Kommandoskibe for Jagerne. Prisen for en *Scout* og for »Swift« var praktisk talt den samme — ca. 5 Mill. Kr. (£ 280.000) pr. Enhed. Scoutkrydserne viste sig dog meget hurtigt at være underarmede saa vel til Eclaireringstjeneste som til Støtte for Jagerne, og alle-

fattes som en Slags skematiske »Dæksplaner« af de paagældende Skibe (med Stævnen til venstre). Skarpe Parenteser [] angiver, at de heri indklammede Kanoner *kun* kan anvendes i Bredsidens. Torpedorør kendetegnes ved Romertal (III = Triple-, IV = Quadruplerør o. s. v.).

rede inden 1914 var de alle blevet ombestykkede med 10.2 cm Kanoner i Stedet for 76 mm. Og som det senere vil blive omtalt, gik man nu over til at anvende en noget større Jagertype som Flotilleledere i Stedet for at benytte Krydsere som Kommandoskibe.

Men ogsaa de almindelige engelske Jagere fra Perioden inden den første Verdenskrig (bl. a. den første *Tribal*-Klasse) var — ligesom de samtidige tyske Torpedobaade — kendeligt underarmede. Medens Tyskerne først opdagede deres Fejlagelse et godt Stykke inde i Krigen, begyndte Englænderne straks efter Krigen Udbrud at udskifte 1 à 2 Stk. 76 mm med 10.2 cm. i alle deres større Jagere (Stævn- og evt. Hæk- armering).

Ligesom »Destructor« var adskillige Aar forud for sin Tid og først nogle Aar senere satte Spor i Udviklingen, var ogsaa »Swift« langt forud for sin Tid. Man ansaa den for at være for kostbar og altfor stor og uhandig til Jagertjeneste. Først 30 Aar senere fik England Jagere, der var større end »Swift«.

Under Krigen 1914—18 svarede »Swift« fuldt ud til de Forventninger, der i sin Tid var blevet stillet til den. Man kan ikke helt frigøre sig for den Tanke, at det ved Bedømmelsen af »Swift« var de ydre Omstændigheder, der i nogen Grad havde spillet ind. Da »Swift« blev bygget og gjorde sin Prøvefart, var Alverdens Opmærksomhed henledt paa Dreadnoughterne og den begyndende engelsk-tyske Kaprustning paa dette Felt. Jagernes Dreadnought voksede saa at sige op i Skyggen af den rigtige »Dreadnought«.

Men Vejen for en større og kraftigere Jagertype var banet, og nogle Aar senere er Udviklingen i fuld Gang — selv om det nu var andre Mariner end den engelske, der førte an her.

IV. De russiske *Nowiks*.

Det næste Skridt i Jagernes Udvikling tages af den russiske Marine, der til forskellige Tider — foruden at have et veludviklet Minevæsen — har været kendt for sin høje Jagerstandard.

Efter Krigen mod Japan, hvor de russiske Jagere i Overensstemmelse med Datidens Skik og Brug kun havde haft 1 Stk. 76 mm og 3 à 5 Stk. 47 mm som Artilleriarmering, indsaa man i Rusland klart denne Armerings Utilstrækkelighed, og allerede i 1905 gik man derfor over til at anvende det 10 cm Kaliber i Nybygninger. Kanonantallet var dog indtil videre kun to: 1 + 1. Af disse Jagere byggedes i de første Aar efter Krigen cirka en Snes Enheder. I en enkelt Klasse i Sortehavet (4 Enheder fra 1906, 615 Tons) anvendtes blandet Armering bestaaende af 1 Stk. 12 cm plus 5 Stk. 75 mm.

Men omkring 1910 tog man fat igen. Putilovværftet i St. Petersborg satte for egen Regning — som en Slags Spekulationsbygning — en stor Jager paa Stabelen. Den var paa ca. 1100 Tons, skulde løbe 37 Knob og have en Armering paa 4 Stk. 10.5 cm Kanoner og 8 Torpedoapparater. Den blev søsat 1911, fik Navnet »*Nowik*« (den nye) til Erindring om Krydseren af samme Navn fra den russisk-japanske Krig, og blev straks købt og overtaget af den russiske Marine, som derefter bestilte 36 Enheder af samme eller noget større Deplacement til Østersøflaaden og godt en halv Snes Enheder en Ubetydelighed mindre til Sortehavsflaaden. Skønt »*Nowik*« og dens Efterfølgere blev bygget paa russiske Værfter, var Tegningerne dog baseret paa saavel franske som tyske Udkast (Normand og Vulcan), og Maskinerierne leveredes hovedsagelig fra Tyskland.

Disse nye, store Jagere fik i Rusland Typebetegnelsen *Nowiks* — ligesom »Monitor«, »Destructor« og »Dreadnought« m. fl. hver til sin Tid har givet Navn til nye Krigsskibstyper. »Nowik« selv havde fire Skorstene og følgende Formel: $1 + [1 + 1] + 1$. Efterfølgerne, af hvilke adskillige var paa 1600 Tons, havde 3 Skorstene og 4 à 5 Stk. 10.5 cm samt 9 à 12 Stk. 45 cm Torpedorør (Triple). Med 5 Stk. 10.5 cm var Formlen: $(1 + [1]) + [1] + ([1] + 1)$. Paa Bakken stod saaledes to Kanoner i Diametralplanet lige efter hinanden (men *ikke* i Etageopstilling) — een stod i Diametralplanet foran for Stormasten — og agter stod de sidste to ligeledes i Diametralplanet og i samme Højde foran og agten for hinanden. Kanonerne var fuldstændig ubeskyttede.

Mange af disse *Nowiks* overlevede Revolutionen — en Del blev dog først færdigbyggede i Midten af 20'erne — og efter Modernisering og Omarmning deltog de i den anden Verdenskrig. Enkelte af dem findes endnu i den russiske Flaadeliste.

To Enheder, som i 1920 overtoges af Estland, blev i 1933 solgt videre til Peru. Iøvrigt byggede Tyskland ogsaa i 1914—18 nogle enkelte Enheder af lignende Type som »Nowik«. Rusland havde som tidligere nævnt før 1914 bestilt adskillige Maskinerier til sine *Nowik*-Nybygninger i Tyskland — og for under Krigen at faa anvendt de Maskinerier, der ikke var blevet afleveret, byggede Tyskerne de bekendte store 3-skorstenede *Torpedobaade* B 97—98, V 99—100 og B 109—112.

V. De tyske Torpedobaade.

Som bekendt klassificerede Tyskerne i sin Tid deres Torpedofartøjer som *Torpedoboote* og ikke som *Zerstörer*, skønt de efter internationale Regler var af

Jagerstørrelse. Den tyske Taktik gik ud paa at anvende dem som Torpedobaade og ikke som Jagere — og som Følge heraf var deres Armering kun Torpedobaadsarmering.

Helt op til 1906 bestod Artilleriet saaledes kun af 3 à 4 Stk. 50 eller 52 mm Kanoner. Efter en kort Overgang med blandet Armering (1 Stk. 88 mm og 3 Stk. 52 mm) fortsattes fra 1908 med 2 Stk. 88 mm lige til 1915—16. Opstillingsformlen var her i al sin Simpelhed: 1 + 1. Ligesom i England gik man i 1909 bort fra det 45 cm Torpedokaliber, men nøjedes dog med 50 cm i Stedet for 53.3 cm. Antallet af Torpedorør forøgedes samtidig fra 3 til 4.

Deplacementerne for de tyske Torpedobaade laa indtil 1916 et Par Hundrede Tons under Deplacementerne for de tilsvarende samtidige engelske Jagere. Farterne var meget nær de samme, 30—33 Knob — bortset fra den engelske »Depressionsperiode« (1909—12, se senere).

VI. Sydamerikanske Jagere.

Allerede omkring 1908 havde Brasilien indført 10 cm Kaliberet i ti engelskbyggede Jagere paa 650 Tons (»Alagoas«-Klassen). Kanonantallet var her dog kun 2 (blandet Armering med 4 Stk. 47 mm).

I 1911 fulgte Argentina efter og armerede fire i Tyskland byggede Jagere hver med 4 Stk. 10.2 cm. Formel: 1 + [1] + [1] + 1.

Den Rivalisering, der altid har været de tre sydamerikanske ABC-Staters Flaader imellem, medførte, at Chile som den sidste, der kom med i Jager-Kapløbet naaede frem til ikke alene at kunne overbyde baade Brasilien og Argentina — men tillige at bygge Verdens stærkeste datidige Jagere (»Almirante Lynch«-Klassen).

Med »Swift« som Forbillede vovede den chilenske Marine Springet op til en Enhedsarmering bestaaende af 6 Stk. 10.2 cm. Seks Jagere af denne Type blev i 1911 sat i Bygge paa engelske Værfter. Deplacementet var 1700 Standardtons — altsaa meget nær som »Swift« — og Farten 32 Knob. To af disse Jagere naaede at blive overtaget af Chile inden Krigens Udbrud i 1914. De sidste fire blev derimod beslaglagt og indlemmet i den engelske Flaade, hvor de gjorde fortrinlig Tjeneste under Krigen (jfr. »Tipperary«, der sank i Nordsøslaget, og »Broke«). Opstillingsformel $(1 + \frac{1}{1}) + (\frac{1}{1} + 1)$ — d. v. s. een Kanon for og een agter, to i Borde paa Bakken paa hver sin Side af Broen lidt agten for denne, og to i Borde paa Laaringerne, foran for den agterste. I de tre resterende engelske Enheder ændredes Armeringen i 1918 til 2 Stk. 12 cm plus 2 Stk. 10.2 cm. Formel: $(12 \text{ cm} + \frac{10.2 \text{ cm}}{10.2}) + 12 \text{ cm}$. Disse tre Enheder blev i 1920 overdraget til Chile.

»Almirante Lynch«-Klassen repræsenterede i 1914 den kraftigste Jagertype, omend den m. H. t. Fart stod lidt tilbage for »Swift«. Uden at man naaede op paa det samme Deplacement og den samme Armering dannede den Forbillede for de senere engelske Flo-tilleledere.

VII. Engelske Jagere ved Krigsudbruddet 1914.

Det var som om den Kraftpræstation, der i 1907—09 havde frembragt »Swift« og den senere *Tribal*-Klasse (2 Stk. 10.2 cm, 35 Knob), gav Tilbageslag i de nærmest følgende Aar. De næste Jagerklasser indtil 1912 var mindre og ofte svagere armeret — nogle havde kun en blandet Armering bestaaende af 1 Stk. 10.2 cm plus 3 Stk. 76 mm — og Farterne sank helt ned til 27 Knob. Skønt Oliefyling allerede var indført i

1907, gik man endda i en enkelt Klasse (»Basilisk«, 16 Enheder, 1909—10) tilbage til Kulfyring. Torpedokaliberet var som nævnt i 1908 blevet øget fra 45 til 53.3 cm, men Antallet af Apparater var stadig kun 2.

Efter denne Depressionsperiode for de engelske Jagere tog Udviklingen atter Fart i 1912. I L- og M-Klasserne, der til Dels var færdige og til Dels endnu under Bygning i August 1914, var Deplacementerne henholdsvis 950 og 1200 Tons og Farterne 32 og 34 Knob. Armeringen, 3 Stk. 10.2 cm, var opstillet efter Formlen: 1 + [1] + 1. Den midterste 10.2 cm stod i Diametralplanet mellem Skorstenene — evt. agten for den agterste af disse — og kunde kun anvendes i Bredsiden. Denne Opstilling bibeholdtes i de følgende Klasser (indtil R-, S- og T-Klasserne inclusive), som byggedes lige til Krigens Slutning*).

Samtidig indførtes de første gearede Turbiner. I Begyndelsen voldte de dog adskillige Vanskeligheder, hvorfor de direkte virkende ikke straks blev fortrængt, men holdt sig i enkelte Serier af de forskellige Klasser lige til 1918.

I Juni 1914 — altsaa før Krigens Udbrud — havde man — inspireret af den chilenske »Almirante Lynch«-Klasse — paabegyndt Bygningen af nogle større Jagere, de saakaldte Flotilleledere. »Lightfoot« skulde saaledes være Førerbaad for L-Jagerne, »Marksman« for M-Jagerne o. s. v. De var noget større end de

*) Officielt eksisterede der ikke nogen T-Klasse, idet de fleste Baade med T-Navne regnedes som hørende til S-Klassen, nogle enkelte til M- og R-Klassen. I Lobet af Krigen kom der saaledes fuldstændig »Uorden« i Navnegivningen, idet M-Klassen ikke alene omfattede Enheder med M-Navne, men ogsaa adskillige Navne begyndende med N, O og P — ja, endda enkelte med R, S og T. I R-Klasserne var der en Del R-Navne — men flere med S og enkelte med T og U. I S-Klasserne var de to Trediedele S-Navne, Resten T-Navne. Inden for alle tre Klasser fandtes der nogle Serier med 2, andre med 3 Skorstenene.

»menige« Jagere og havde een Kanon (10.2 cm) mere.
Formel: $1 + [1] + [1] + 1$.

Ogsaa den store Jager »Swift« blev klassificeret og anvendt som Flotilleleder kort efter Krigens Udbrud.

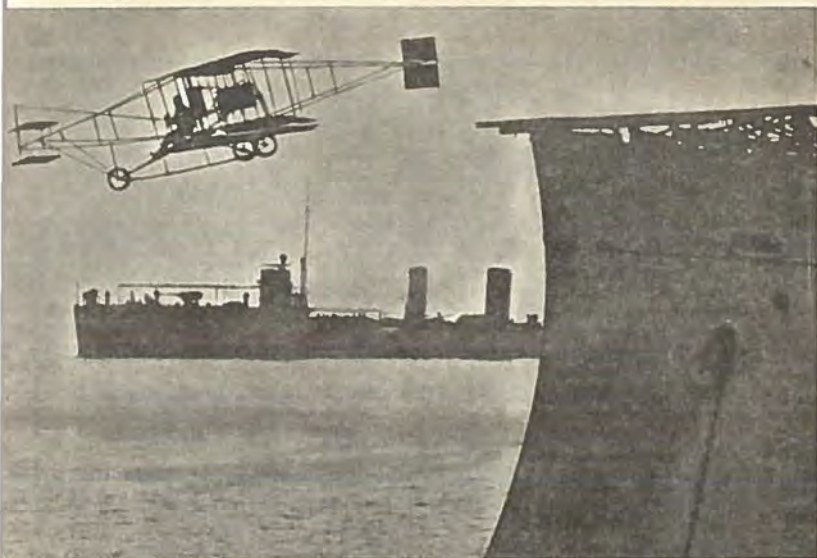
Foruden de under Bygning værende 4 chilenske Jagere beslaglagde England i August 1914 bl. a. 4 Jagere, der var under Bygning til Tyrkiet, og andre 4 under Bygning til Grækenland*).

VIII. Oversigt over de øvrige Mariners Jagerbygning indtil 1914.

I U. S. A. havde man ikke interesseret sig synderligt for Jagerbygningen i Aarene inden 1909, hvor der kun fandtes 16 mindre Enheder. Fra 1909 til 1914 byggedes 40. Indtil 1912 bestod Hovedarmeringen kun af 76 mm Kanoner — og lige til 1914 var Torpedokaliberet 45 cm. I 1912 indførtes 10.2 cm Kanonen. Antallet var 4 og Opstillingsformlen: $(1 + \frac{1}{2}) + 1$, d. v. s. een paa Bakken og een agter og to paa Dækket — een i hver Side — ude i Borde lige agten for Broen. Bakken var afskønset paa Siderne, saa tre Kanoner kunde bære som Stævnild.

I Japan var Jagernes Hovedarmering 76 mm Kanoner til 1910. Man sprang her over 10 cm Kaliberet og gik straks op til 12 cm — idet der anvendtes blandet Armering. I de større Jagere (1. Klasse): 2 Stk. 12 cm plus 5 Stk. 76 mm — i de mindre (2. Klasse): 1 Stk. 12 cm plus 4 Stk. 76 mm. Torpedokaliberet øgedes fra 45 til 53.3 cm i 1913. Bemærkelsesværdig for Japanernes Hang til Overarmering er Armeringen af de kun ca. 500 Tons (Standard) 2. Klasses Jagere fra 1912: 1 Stk. 12 cm, 4 Stk. 76 mm

*) 4 græske Jagere, (1000 Tons), bygget i England 1911, havde 4 Stk. 10.2 cm med samme Opstilling som i de engelske Flotilleledere.



Den første Start af et Luftfartøj fra et Skib fandt Sted, da Amerikaneren Ely den 14. Nov. 1910 startede fra en Platform paa Bakken af den amerikanske Krydser »Birmingham«. I Baggrunden ses en samtidig amerikansk Jager (3 Skorstene, hvoraf den midterste er tykkest, den tredje Skorsten skjult). Denne Jagertype med Bak var Forløberen for de senere saa bekendte *Flush Deckers*.

og 4 Stk. 45 cm Torpedorør — og hertil en Fart paa 33 Knob.

I Frankrig var Jagernes Armering indtil 1909: 1 Stk. 65 mm plus 6 Stk. 47 mm. Derefter 6 Stk. 65 mm indtil 1912, hvor der atter indførtes blandet Armering — 2 Stk. 10 cm plus 4 Stk. 65 mm. Torpedokaliberet var 45 cm lige til 1914.

I Italien holdt 76 mm Kaliberet sig som Hovedarmering i Jagerne til 1912. Man gik derefter ligesom i Japan over til en blandet Armering bestaaende af 1 Stk. 12 cm og 4 Stk. 76 mm. Ogsaa i Italien bibeholdtes det 45 cm Torpedokaliber til 1914 — eller i hvert Fald til 1913.

Endelig kan nævnes at den østrigske Marine havde 70 mm (Skoda) som Hovedkaliber for sine Jagere til 1912, hvor der indførtes blandet Armering: 2 Stk. 10 cm plus 6 Stk. 70 mm.

For Fuldstændigheds Skyld skal anføres, at den første Marine, der indførte 10 cm Kaliberet i Jagere — bortset fra Torpedokanonbaade — var den portugisiske. Jageren »Tejo« fra 1901 (350 Tons, 25 Knob) havde saaledes: 1 Stk. 10 cm, 1 Stk. 65 mm og 4 Stk. 47 mm samt 2 Torpedorør.

— — —

Saafrømt man — hvad der vil være nærliggende — sammenligner vore egne Torpedobaade (»Søridderen«- og »Tumleren«-Klasserne) fra 1911 med de samtidige tyske Torpedobaade, var de naturligvis disse meget underlegne m. H. t. Deplacement og Fart. M. H. t. Artilleriarmeringen var Forskellen dog ikke saa syndelig stor: 2 Stk. 75 mm mod 2 Stk. 88 mm — eller kun samme Forskel som senere mellem »Dragen«- og »Glenten«-Klasserne.

IX. Status ved Udbruddet af den første Verdenskrig.

Det Standpunkt, de forskellige Mariner var naaet til ved den første Verdenskrigs Udbrud m. H. t. Jagerne, kan kort resumeres som følger:

Kaliberet:

12 cm (blandet Armering): Japan, Italien.

10 cm (Enhedsarmering): England, U. S. A., Rusland, Argentina, Chile, Grækenland.

10 cm (blandet Armering): Frankrig, Østrig, Brasilien.

88 mm (Torpb.sarmering): Tyskland.

Kanonantal (kun ved Enhedsarmering):

6: Chile.

5: Rusland.

4: England (Flotilleledere), U. S. A., Rusland, Argentina, Grækenland.

3: England.

2: Tyskland.

Beskyttelse: Forsøgsvis ses indført lette Halvskjolde, som var fastgjort til Kanonen og fulgte denne under Elevationen.

Affutering: Altid Enkeltaffutage.

Opstilling: De mere bemærkelsesværdige Formler:

$(1 + \frac{2}{1}) + (\frac{1}{1} + 1)$: Chile.

$(1 + [1]) + [1] + ([1] + 1)$: Rusland.

$(1 + \frac{1}{1}) + 1$: U. S. A.

$1 + [1] + [1] + 1$: England (Flotilleledere), Rusland, Argentina, Grækenland.

$1 + [1] + 1$: England.

(Fortsættes).

Meddelelser fra Udlandet.

Ved Orlogskaptajn P. Zigler og Søløjtnant I. H. M. Petersen.

Norge.

Forsvarskommissionen forcerer Arbejdet. Formanden for Forsvarskommissionen, Bratelli, har givet nogle Oplysninger om Kommissionens hidtidige Arbejde. Man paaregner at blive færdig med det væsentligste Arbejde til Sommer, saaledes at man kan slutte af i indeværende Aar.

Paa Grund af Arbejdsprogrammets store Omfang var det nødvendigt at nedsætte en Række Underudvalg til Specialbehandling af de forskellige Spørgsmaal, samtidig med at de militære Myndigheder gik i Gang med Undersøgelserne. Disse Underudvalg har nu udarbejdet deres Forslag til Kommissionen. Disse Forslag omhandler Ordningen af Civilforsvaret, de samfundsøkonomiske Problemer, den militære Produktion, de psykologiske Problemer, forberedende militær Uddannelse, frivillige Organisationer i Forsvarets Tjeneste, Sikring af Handelsflaaden i Krig, Øvelsestidens Længde, Udnyttelsen af den civile Luftfart og den militære Administration. I nær Fremtid vil yderligere foreligge tilsvarende Indstillinger om Ordning af Forsvarets øverste Ledelse og Hovedspørgsmaal i Forbindelse med Befalingsmandsordningen.

Før Jul har de militære Myndigheder indgivet Forslag i Hovedtræk til Ordningen af det militære Forsvar indenfor de 2 Budgetrammer, som Kommissionen rent forsøgsvis har opstillet, nemlig 200 Mill. Kr. og 300 Mill. Kr. aarlig i en 6 Aars Periode fra 1949 til 1950.

En Række af de Spørgsmaal, som foreligger, rejser vanskelige og store Problemer, og Behandlingen af dem har maattet tage lang Tid. Ved Udarbejdelsen af sin Hovedindstilling vil Kommissionen lægge Vægt paa, at denne skal kunne give Materiale til en offentlig Debat om hele Forsvarsspørgsmaalet.

(Norsk Aftenposten 31. Januar 1948) H. M. P.

Rusland.

I Følge Admiral Denfeld (Chief of Staff U. S. Navy) har Rusland mellem 260 og 300 U-Baade sammenlignet med U. S. N. 175.

Han tilføjede, at de russiske U-Baade hovedsagelig er af den almindelige Type, men der findes 4 »Schnorckel« Baade og yderligere bygges 14 paa tyske Værfter.

(A. N. J. 17. April 48) Z.

U. S. A.

Marinen modtager nu Ansøgninger fra Søløjtnanter, Kaptajn-løjtnanter og Orlogskaptajner af Linien (baade fra den sejlene og den flyvende Del) til Deltagelse i et 37 Ugers »Guided missiles«-Kursus fælles med Hæren.

For at kunne optages maa Officererne have en teknisk (engineering degree) eller tilsvarende Uddannelse foruden Kendskab til Fysik, Integral- og Differential Regning. Kendskab til Radar, Radio eller Elektroteknik er ønskeligt, men ikke krævet.

(A. N. J. 17. April 48) Z.

Budgettet for 1948-49 for Flyvevaabenet og Flaadens Flyvevaaben, der var paa 1.251 Mill. \$ er blevet forøget med yderligere 725 Mill. \$, hvoraf Flyvevaabenet faar de 450 Mill. og Flaadens Flyvevaaben Resten.

Under Behandlingen af denne Budgetforøgelse udtalte Luftministeren, at Rusland bygger 12 Gange saa mange Luftfartøjer som U. S. A.

Amerikas Interesse i visse Søruiter belystes fornylig af Admiral Denfeld, der udtalte, at i 1946 var Middelhavet Hovedvejen, ad hvilken 73 % af alt Gummi, 49 % af Tin, 21 % af Mangan og 19 % af Chrom bragtes til U. S. A.

Under Forsvarsdiskussionen i Amerika resumerede Forsvarsministeren overfor »the House Armed Services Committee« U. S. Forsvarsprogram i følgende 3 Punkter:

1. Et Flyvevaaben, der var i Stand til at foretage vedholdende Angreb langt udover de periferiske Baser, der holdes i Øjeblikket, samt i Stand til Luftforsvar af Hjemlandet og dets

- beskyttende Baser og desuden være i Stand til at finde og ødelægge en Fjende, der vil paatvinge Krig.
2. Jordstyrker, der er i Stand til at beskytte Luftbaserne mod fjendtlige Angreb og til at indtage og holde fremskudte Baser, saaledes at Krigen kan føres frem til Fjenden.
 3. En Flaade, der er i Stand til at forsvare de nødvendige Sø-ruter mod U-Baadsangreb, samt kan udvikle Anti-U-Baadsvaabenet og være til Hjælp baade ved Angreb og Forsvar gennem Luft-Sømagt og ved Amfibieoperationer.

Skibsbygningsprogram.

Navy Department har anmodet Kongressen om Tilladelse til at standse Arbejdet paa 13 Skibe nu under Bygning for at give Plads til Bygningen af nye »prototype« Skibe.

Standsningsen omfatter Slagskibet »Kentucky« og Krydseren »Hawaii«, der var udset til »guided missiles« Skibe, foruden 7 Destroyere, 2 Eskorte-Destroyere og 2 U-Baade.

De paatænkte »prototype« Skibe vil omfatte en ny Klasse Hangarskibe omkring 80.000 ts., hvorfra Bombeluftfartøjer større end nogen Type kendt i Dag vil kunne starte. Af andre Skibstyper nævntes 4 nye U-Baade af »the high-submerging speed« Typen, et nyt »killer« Skib af Anti-U-Baads Destroyertypen, men større, samt et Antal Forandringer.

(A. N. J. 17. April 1948) Z.

Dværg-U-Baadenes Angreb paa »Tirpitz« den 22. September 1943.

Af Orlogskaptajn Zigler.

Den 22. September 1943 blev »Tirpitz«, mens den laa til Ankers paa sin beskyttede Ankerplads i en norsk Fjord, angrebet og stærkt beskadiget af engelske Dværg-U-Baade.

Det var første Gang, man hørte om disse særligt konstruerede U-Baade, der var det praktiske Resultat af de Studier, man i England havde gjort sig angaaende Muligheden for at angribe Fjendens største Flaadeenheder indenfor deres stærkt beskyttede og utilgængelige Ankerpladser, naar det var umuligt at bringe dem til Kamp i aabent Farvand.

Afslutningen af de første heldige Forsøg med X. 3, en U-Baad af denne Type almindeligvis kaldet »X-craft«, fandt Sted mere end et Aar før selve Angrebet mod »Tirpitz«, nemlig i Foraaret 1942.

Paa Grundlag af disse Forsøg bestilte Admiralty hos Vickers-Armstrong i Maj 1942 6 U-Baade af denne Type (X. 5—X. 10), der skulde anvendes operativt. De to Prototyper X. 3 og X. 4 blev anvendt ved den særlige og risikable Træning, der gik forud for Angrebet, udført med frivillige Besætninger.

Leveringen af X. 5—X. 10 fandt Sted i Begyndelsen af Januar 1943, og samtidig gik man i Gang med de foreløbige Planer og den særlige Træning med Hensigt paa at angribe de store, tyske Flaadeenheder i

norske Farvande i Løbet af Foraaret 1943, førend de mørke Timer blev for faa. Den 9. Marts 1943 var sat som sidste Frist.

Flere Aarsager medførte imidlertid, at denne Frist ikke kunde overholdes, og i Februar 1943 saa Admiral (S) (Submarines), der havde Ansvaret for Operationen, sig nødsaget til at underrette Admiralty om, at Operationen maatte udsættes til Efteraaret.

Der var adskillige Vanskeligheder med de leverede U-Baade, Vanskeligheder som man maatte forvente i et saadant nykonstrueret Vaaben, men som man alligevel for optimistisk havde regnet med ikke vilde opstaa. Et andet vigtigt Spørgsmaal, der heller ikke var løst, var, hvorledes man bedst skulde bringe Dværg-U-Baadene indenfor Angrebsafstand af deres Maal. Adskillige Metoder blev forsøgt, førend man var klar over, at den bedste Maade var den at lade dem bugseres frem, slæbt af almindelige U-Baade.

Det viste sig ogsaa, at den Tid, der stod til Raadighed til Træningen af de Besætninger, der skulde udføre Angrebet, ikke var tilstrækkelig, idet det siger sig selv, at en Operation af denne Art krævede, at Besætningerne var i den bedst tænkelige Træning. Det senere gennemførte Angreb viste til fulde Rigtigheden i den foretagne Udsættelse.

I April 1943 formeredes den 12. U-Baadsflotille med det Formaal at tage sig af visse særlige U-Baadsvaaben og lede Træningen for Personellet til disse Vaaben. Herunder indgik de omtalte »X-craft« og de saakaldte »human torpedoes«. De sidstnævnte havde 2 Mands Besætning, der sad ovenpaa selve Torpedoen. H. M. S. »Bonaventure« blev udset til Moderskib.

Efter at indledende Forsøg og Træning var afsluttet, stødte X. 5—X. 10 til H. M. S. »Bonaventure«, hvor den sidste Træning skulde foregaa. Denne Træning foregik

i Loch Cairnbawn lige nord for Loch Ewe i Skotland (Port HHZ) mod Slagskibe fra Home Fleet beskyttet af Net o. l. fra Begyndelsen af Juli, og indtil Operationen startede.

Planlægningen.

Det besluttedes, at Angrebet skulde finde Sted saa tidligt, som de mørke Timer tillod, saaledes at Operationen blev fuldført, førend Vejrforholdene forværredes. Det var ogsaa ønskeligt, at Maanen var fremme en Del af Tiden, saaledes at Dværg-U-Baadene fik nogen Hjælp under deres Sejlads opad Fjordene. Tidsrummet fra den 20.—25. September med Maanen i sidste Kvarter valgtes derfor, og Dagen, da Dværg-U-Baadene skulde forlade deres bugserende U-Baade for selv at fortsætte mod Maalet, blev derfor foreløbigt fastsat til den 20. September.

For at Angrebet skulde kunne udføres mod enhver af de beskyttede Ankerpladser, Tyskerne havde i Norge til deres store Flaadeenheder, var det nødvendigt at have Operationsordrer for Angreb mod Alten Fjord, Narvik Omraadet og Trondhjem, og »Operation Source« var derfor inddelt i 3 Underoperationer som følger:

Angreb nord for 70° N	Kodeord »Funnel«
» mellem 67 og 69° N	» »Empire«
» » 63 og 65° N	» »Forced«

Det var saaledes muligt at angribe Fjenden uanset hvilket Omraade, han blev opdaget i.

Foto-Rekognosceringen.

Man ansaa, at Foto-Rekognosering af Ankerpladserne med særligt Henblik paa Netspærringerne var absolut nødvendige for Angrebets heldige Gennemførelse, lige-

som det var betydningsfuldt at have Rekognoscering til sidste Øjeblik, saaledes at man kunde bestemme Maalfordelingen.

Dette skabte nogen Vanskelighed for Alten Omraa-
dets Vedkommende, fordi dette Omraade laa udenfor
Rækkevidden af de i England baserede Foto-Rekgnos-
ceringsluftfartøjer. Foranlediget af denne Rekognosce-
ringsopgaves Betydning blev det foreslaaet, at det nød-
vendige britiske Personel saavel Flyvere som Foto-
grafer skulde sendes til Nord-Rusland for at løse den
foreliggende Opgave derfra.

Efter at en Overenskomst var opnaaet med Russerne,
besluttedes det at sende en Foto-Afdeling til Murmansk
i en Destroyer og at starte de foreløbige Rekognosce-
ringer med Mosquito Luftfartøjer, der fløj frem og
tilbage mellem Murmansk og England. Endvidere be-
sluttede man at basere Spitfire's i Vænga for at kunne
foretage Rekognosceringer til sidste Øjeblik samt yder-
ligere at have nogle Catalinaluftfartøjer, der kunde
bringe Fotografierne til England.

Den 18. August var de endelige Aftaler med Russerne
i Orden, og den 27. afsejlede H. M. S. »Musketer« og
»Mahratta« fra Færøerne med Fotopersonel m.m. fra
R. A. F. til Rusland, (Kola) hvortil de ankom den 31.

Paa Grund af Vejrforholdene blev de indledende
Rekognosceringer, der som planlagt skulde udføres af
Mosquito Luftfartøjet, ikke udført. De 3 Spitfires an-
kom imidlertid til Vænga den 3. September, nøjagtig
8 Dage førend Operation »Source« var planlagt til at
starte fra Port HHZ. Den første Foto-Rekognoscering
fandt Sted den 7. September.

De følgende Rekognosceringer, der fandt Sted, var
af uvurderlig Betydning for Angrebets Gennemførelse.
Alle Detailler vedrørende Flaadeenhedernes nøjagtige
Positioner, Netspærringerne o. s. v. blev telegraferet fra

Rusland og meddelt alt det Personel, der skulde tage Del i Angrebet. Til trods for alle Anstrengelser lykkedes det dog ikke før Afsejlingen at fremskaffe de originale Fotografier i Tide, saaledes at Personellet kunne blive instrueret efter dem, idet de første Fotografier ankom til England faa Timer efter, at Dværg-U-Baadene var afgaaet. Dette havde dog ingen Betydning, da alle Oplysninger, som før nævnt, var sendt telegrafisk.

Af Sikkerhedshensyn var det besluttet, at Operationen skulde starte fra Port HHZ. U-Baadene »Thrasher«, »Truculent«, »Stubborn«, »Syrtis«, »Sceptre« og »Seanyymph«, der alle havde faaet installeret særligt Bugserudstyr, ankom derfor til Havnen den 31. August og 1. September. U-Baadene »Satyr« og »Seadog«, der ogsaa var udrustet til Bugsering, holdtes som Reserver paa 24 Timers Varsel i Scapa Flow. Bugserprøver og Prøver med at skifte Besætninger mellem den slæbende U-Baad og Dværg-UBaaden til Søs fandt Sted mellem den 1. og 5. September, og efter at Kompasserne var svajet, blev alle Dværg-UBaadene hejst indenbords i »Bonaventure« for at faa deres 2 Bundminer fastgjort paa Siderne. Samtidigt fik det deltagende Personel de sidste Instruktioner.

Sikkerhedsforanstaltninger.

Særlige Sikkerhedsforanstaltninger blev iagttaget i Port HHZ fra den 1. September. Al Orlov standsedes, og kun faa særligt udvalgte Officerer og Menige fik Tilladelse til at forlade Omraadet, og alle Skibe, der var til Stede, blev tilbageholdt, indtil Angrebet var gennemført.

Afrejsen.

I Følge en russisk Rekognoscering den 3. September var »Tirpitz«, »Scharnhorst« og »Lützow« i Alten

Omraadet, og det saa derfor ud til, at det skulde blive Operation »Funnel«, der skulde anvendes.

En Rekognoscering den 7. viste, at kun »Lützow« var til Stede, medens »Tirpitz« og »Scharnhorst« senere blev rapporteret udfør Spitzbergen. For at Dværg-U-Baadene kunne være i deres Operationsomraade den 20. September, saafremt Operation »Funnel« skulde træde i Kraft, var det nødvendigt, at de forlod Port HHZ den 11.—12. September. Af Hensyn til den aftagende Maane var det ikke ønskeligt at udsætte dette Afgangstidspunkt mere end 2—3 Dage. Det var derfor af afgørende Betydning at vide de tyske Enheders Positioner saa hurtigt som muligt.

Imidlertid bekræftede en almindelig Rekognoscering den 10. Kl. 1000, at »Tirpitz« og »Scharnhorst« var vendt tilbage til Altenfjord, og man modtog Telegram fra S. B. N. O. (Senior British Naval Officer), der gav Skibenes nøjagtige Positioner i Kaa Fjord. »Lützow« var ikke blevet observeret.

Det blev derfor bestemt, at Operationerne »Source« og »Funnel« skulde træde i Kraft med Ankomst til Operationsomraadet den 20. September. Mellem den 11. September Kl. 1600 og den 12. September Kl. 1300 afsejlede derfor de 6 U-Baade med X 5.—X 10. paa Slæb.

De Besætninger, der skulde være ombord i Dværg-U-Baadene under Angrebet, gik ombord i de bugserende U-Baade, og særlige Besætninger var ombord i Dværg-U-Baadene under Bugseringen.

Overfarten.

Under Overfarten skete intet mellem den 11. og den 14. Vejret var godt, og alle U-Baadene gjorde god Fart med deres neddykkede Dværg-U-Baade paa Slæb.

Dværg-U-Baadene gik i Overfladen en 3—4 Gange hver 24 Timer for i ca. 15 Minutter at ventilere

Baaden. Herunder reduceredes Slæbefarten. Gennemsnitsslæbefarten var i denne Periode omtrentlig for

»T« Klassen 10 Knob, og for

»S« Klassen $8\frac{1}{2}$ Knob.

Da de originale Fotografier fra Rekognosceringen ankom fra Rusland til England med et Cartalinaluftfartøj, blev de underkastet en detailleret Undersøgelse, og den 15. September telegraferedes Resultatet til de bugserende U-Baade.

Den 14. blev »Lützow« ved Foto-Rekognoscering pladsbestemt i Lange-Fjord og »Tirpitz« og »Scharnhorst« i Kaa Fjord.

Paa Grundlag heraf bestemtes det, at »Maal Plan Nr. 4« skulde anvendes. I Følge denne tildeltes X. 5, X. 6 og X. 7 »Tirpitz«, X. 9 og X. 10 »Scharnhorst« og X. 8 »Lützow« som Maal.

15. September.

Kl. 0400, medens X. 8 blev slæbt af »Seanymph«, med 8 Knobs Fart, brast Bugsertrossen. X. 8, som paa dette Tidspunkt var neddykket, dykkede ud 5 Minutter senere, men trods det, at Sigbarheden var skønnet til 5 Sømil, saas intet Spor af »Seanymph«. 0430 fortsatte X. 8 paa sin egen Hovedmotor med 3 Knobs Fart.

»Seanymph« bemærkede ikke, at Bugsertrossen var sprængt før 0600, da X. 8 efter Planen skulde dykke ud for at ventilere. Den vendte derefter om paa modsat Kurs for at søge efter X. 8.

1630 fik X. 8 Kontakt med »Stubborn«, der kort forinden havde haft samme Uheld med X. 7. »Stubborn« fortsatte nu i Selskab med X. 8 og med X. 7 paa Slæb for at finde »Seanymph«. Der opnaades ingen Kontakt med »Seanymph«, og 1945 rapporterede »Stubborn« det passerede til Admiral (S), der igen underrettede »Seanymph« 2151. X. 8 fulgte stadig med »Stubborn«, men ved Midnat mistedes Kontakten.

16. September.

0315 fik »Stubborn« Kontakt med »Seanymph« og gav den de Oplysninger, den havde. Det viste sig, at man i X. 8 paa Grund af en Hørefejl havde styret 146° i Stedet for 46°.

1700 lykkedes det atter »Seanymph« at faa Kontakt med X. 8, og 2005 var den atter paa Slæb.

Med X. 9, der blev bugseret af »Syrteis«, skete der ogsaa Brud paa Bugsertrossen. Omkring Midnat dykkede X. 9 — efter at have ventileret Baaden — og Bugserfarten øgedes gradvis til 8½ Knob. »Syrteis« besluttede ikke at bringe X. 9 til Overfladen Kl. 0300 p. Gr. a. det korte Tidsrum siden Midnat, men fortsatte til 0855, da Farten reduceredes til 5 Knob. 0907 aflyrede »Syrteis« tre Undervandssignaler for at faa X. 9 til at dykke ud, men der skete intet, og 0920 blev Bugsertrossen halet indenbords i »Syrteis«, og man fandt da, at den var sprængt. »Syrteis« drejede til modsat Kurs, og paa Basis af Notater i Journalerne i »Syrteis« (Brændstofforbrug) skønnede man, at Bruddet var sket mellem 0145 og 0300.

Det lykkedes ikke »Syrteis« at faa Kontakt med X. 9, men 1545 observeredes fra »Syrteis« et tydeligt Olie-spor, som man skønnede kunde slamme fra en Dværg-U-Baad, der havde gaaet paa en Kurs omkring 88—90°, hvilket var den direkte Kurs til Startstedet 200 Sømil væk.

17. September.

Man fandt intet Spor af X. 9, og Tabet blev ikke kendt af Admiral (S) før nogle Dage senere, fordi »Syrteis« paa dette Tidspunkt befandt sig i et Omraade, hvor der var Radiotavshed.

X. 8. I Løbet af Dagen fik X. 8 voksende Vanskeligheder med at holde sit Trim, og hen paa Eftermid-

dagen besluttede Chefen at kaste sin Stb's Bundmine, der var blevet sat paa »Sikker«, men ikke desto mindre detonerede ca. 900 m agten for X. 8 og »Seanymphe« paa 180 Favne Vand, medens begge Baade var neddykkede.

Vanskelighederne blev stadigvæk ikke overvundet i X. 8, og Chefen besluttede da ogsaa at kaste Bb's Bundmine, og da han ikke havde Tiltro til »Sikker« Indstillingen, blev Bundminen indstillet til Detonation med 2 Timers Forsinkelse.

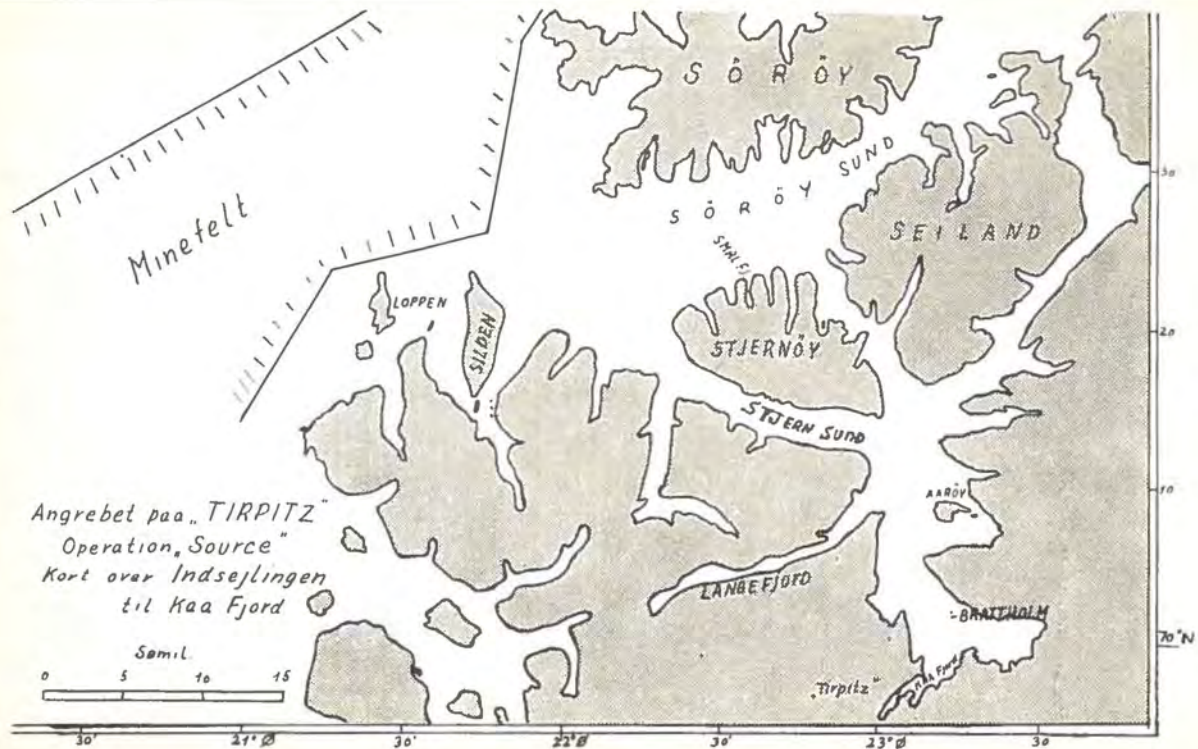
Skønt den første Detonation ingen Skade havde forvoldt paa X. 8 trods det, at den skete paa relativ kort Afstand fra den, saa havde den anden Detonation, der efter »Seanymphe«s Bestik skete $3\frac{1}{2}$ Sømil derfra, en voldsom Indvirkning. Den foraarsagede bl. a., at X. 8's Udslusningsrum blev læk, og at Dørene til dette Rum ødelagdes, ligesom Rør o. l. knækkede eller beskadigedes med det Resultat, at X. 8 ikke længere kunde dykke.

Da X. 8 saaledes ikke mere kunde tjene noget nyttigt Formaal med Henblik paa det forestaaende Angreb og eventuelt kunde kompromittere Operationen, saafremt den blev observeret i Overfladen, besluttedes det at sænke X. 8. Dette skete den 18. 0345.

18. og 19. September.

Saasnart X. 8 var sænket, stod »Seanymphe« Nord paa for at komme Nord for 73° N, hvorfra den kunde rapportere Sænkningen til Admiral (S). »Syrtis«, der 0555 havde rapporteret Tabet af X. 9, satte Kurs mod sit Patrouillieomraade. »Syrtis« Telegram blev ikke modtaget, og Admiral (S) erfarede derfor ikke, at X. 9 var gaaet tabt førend den 3. Oktober.

Admiral (S) besluttede ikke at meddele de andre



U-Baade, at X. 8 var gaaet tabt for ikke at paavirke Besætningerne, men det betød, da Maal-Fordelingen ikke blev forandret, at »Lützow« ikke vilde blive angrebet.

20. September.

Situationen den 20. var derfor, at 4 Dværg-U-Baade med deres Angrebsbesætninger ombord var naaet til deres Startpladser, og U-Baadene var i deres Patrouille-sektorer.

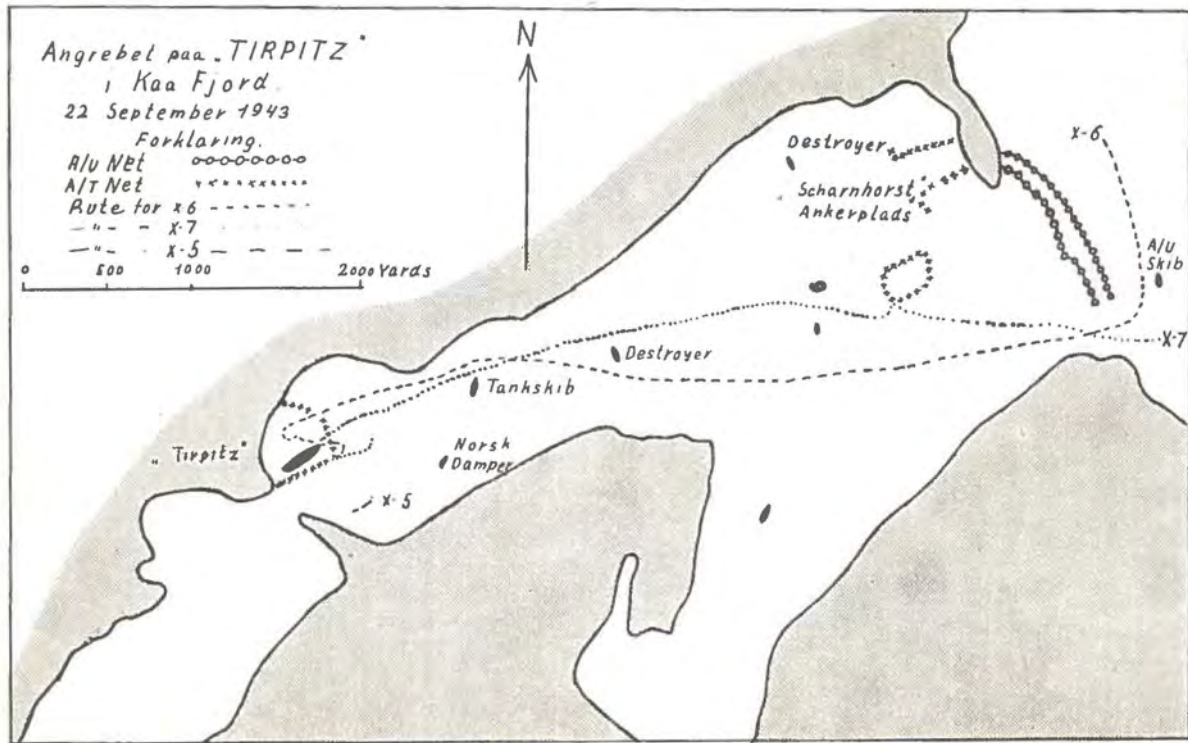
0300 observerede »Syrtsis« en fjendtlig U-Baad, der passerede paa 1500 Yards Afstand, men Ordren lød paa, at intet mindre end Slagskibe maatte angribes i Patrouilleomraaderne udfor Alten, saa Chefen havde intet andet at gøre end at lade denne sikre Gevinst passere forbi.

Angrebet.

For at give alle Dværg-U-Baadene god Tid til at naa deres Maal og for at sikre sig imod, at OVERRASKELSESMOMENTET skulde gaa tabt, ved at en enkelt U-Baad angreb, inden Resten kunde komme frem, var det forbudt at angribe førend 0100 den 22. September, men der var frit Spil efter dette Klokkeslet.

Alle Cheferne var imidlertid indbyrdes blevet enige om ikke at indstille Bundminerne til at gaa mellem 0400—0500, saaledes at man regnede med at Angrebet vilde finde Sted i Tidsrummet mellem 0500—0800 og med Bundminerne indstillet til at gaa omkring 0830, paa hvilket Tidspunkt man forventede, at U-Baadene vilde have været i Stand til at trække sig væk fra Omraadet.

X. 10. Efter at X. 10 havde forladt »Sceptre«, der havde bugseret den frem, fortsatte den den 20. Kl. 2000 i Overfladen tværs over det udlagte Minefelt



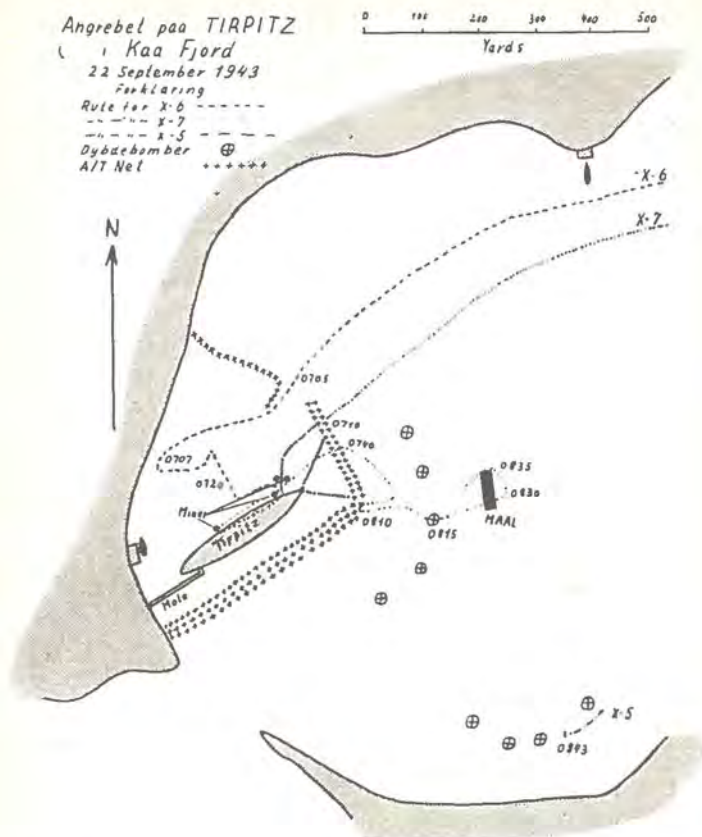
udfor Stjern Sund. Kl. 0205 den 21., da X. 10 befandt sig 5 Sømil Vest for Stjernøy, dykkede den. Som tidligere nævnt skulde X. 10 efter Maalplanen angribe »Scharnhorst«.

Efter Dykningen opstod Vanskeligheder med Baadens Trim og Periskopmotoren, ligesom ogsaa Gyrokompasset svigtede. Chefen besluttede derfor at søge disse Mangler udbedret ved at søge Tilflugt i en af de smaa Fjorde, Smalfjord, paa Nordsiden af Stjernøy.

Det lykkedes i Løbet af Dagen at udbedre Manglerne uden dog at fjerne dem helt, og X. 10 forlod derfor Smalfjord og stod ind i Stjernesund 2035. Det eneste, der observeredes, var et enkelt Fiskeskib.

2320 naaedes Altenfjord. For at være saa nær som muligt ved Kaa Fjord ved Daggry den 22. fortsattes sydover i den østlige Side af Fjorden.

0110 den 22. var man i X. 10 klar over, at Gyrokompasset vandrede. 0140 dykkede X. 10 for ikke at blive observeret af et Fartøj, der var under Gang. Magnetkompasset kunde heller ikke anvendes, da Lyset ikke virkede, og man havde derfor ingen Kompasser, der kunde bruges. Da X. 10 Kl. 0150 gik op i Periskophøjde, udbrød der Ild i Periskopmotoren, hvorved der udvikledes saa meget Røg i Baaden, at det var nødvendigt at dykke ud og ventilere. Det var nu nær ved Daggry, og X. 10 var indenfor Synsvidde af Kaa Fjord, men i den Tilstand Baaden befandt sig uden Kompasser og uden Mulighed for at hæve eller sænke Periskopet, fandt Chefen, at han ingen Mulighed havde for at udføre sit Angreb. Han besluttede sig derfor til at lægge sig paa Bunden før Daggry og 0215 den 22. skete dette paa 195 Fod Vand $4\frac{1}{2}$ Sømil fra Indløbet til Kaa Fjor, samtidig med at han gik i Gang med at udbedre sine Havarier. Liggende paa Bunden hørte han om Morgenen to voldsomme Detonationer efter-



fulgt af 9 andre kraftige Detonationer med uregelmæssige Mellemrum.

Efter at have tilbragt Dagen paa Bunden uden at være i Stand til at udbedre Havarierne besluttede Chefen sig tøvende til at forlade Angrebsomraadet og se at slippe væk.

Det vides i Dag, at »Scharnhorst« den 22. om Morgen var paa Vej til sin Ankerplads i Kaalfjord efter at have haft Kanonbetjening i Alten Fjord, da den

modtog Telegram om, at »Tirpitz« var blevet torpederet. Den gik derfor til Langfjord, saa selvom X. 10 havde været klar til Angreb vilde den ikke have fundet »Scharnhorst« paa sin beskyttede Ankerplads.

X. 10 dykkede ud 1800 den 22., og efter at have kastet sine Bundminer stod den ud af Alten Fjord og Stjern Sund og ind i Smalfjord, hvor den fortøjede langs Kysten ved Hjælp af Ankeret. Mulighederne for at blive opdaget skønnedes kun at være ringe, da baade Kysten og Fartøjet blev dækket af de hyppige Snebyger, og Fjorden var øde og forladt. Efter at Manglerne var nogenlunde udbedret, fortsatte X. 10 ud af Fjorden for at søge Kontakt med U-Baadene, der ventede udenfor paa aftalte Steder, men først den 28. September 0100 fik X. 10 Kontakt med »Stubborn«, der tog den paa Slæb. Grundet paa Vanskeligheder under Bugseringen med Hensyn til Slæbetrossen og daarlige Vejrforhold besluttedes det at sænke X. 10. Dette skete den 3. Oktober 2045.

X. 5, X. 6 og X. 7 forlod deres U-Baade mellem 1845 og 2000 den 20. X. 6, hvis Stb's Bundmine havde været læk siden den 11. September, havde Vanskeligheder med Trimmet, men ved at flytte Forsyninger, Reservedele og andre Vægte havde det vist sig, at man kunde trimme Baaden, saafremt Fjordvandet var saltholdigt nok.

X. 6 og X. 7 dykkede omkring 0200, og begge havde Vanskeligheder med at trimme Baadene. X. 6 fik ogsaa begyndende Vanskeligheder med Periskopet, hvilket senere viste sig at blive en alvorlig Ulempe.

Begge Baade naaede det aftalte Sted i Alten Fjord, tæt ved Brattholm, uden større Oplevelser. Her forsøgte de at udbedre deres forskellige Mangler, for X. 6's Vedkommende især Periskopet.

For X. 7's Vedkommende bestod Udbedringen ogsaa

i at installere et Reserveudstødsrør, der ikke passede, som det skulde. Denne Installation skete bl. a. ved Hjælp af Bændel, Sejldug og Tyggegummi. Kort efter Midnat den 22. begyndte begge Baade at trænge ind i Kaa Fjord. X. 7 kom først igennem Indløbet til Kaa Fjord 0400, men maatte gaa dybt p. Gr. a. en Motorbaad, der var for udgaaende. Dette foraarsagede at X. 7 løb fast i nogle A/T Net, der havde været anvendt til at beskytte »Lützow«, men nu var tomme.

X. 6 kom igennem Løbet 0505 efter at have undgaaet en mindre Færge og et Anti-U-Baadsfartøj. Vanskelighederne med Periskopet blev stadig større.

Livet i Kaa Fjord gik sin vante Gang med normalt A/L Forsvar og Sabotage Vagter i Land. Indsejlingsløbet gennem A/T Nettet til »Tirpitz« blev aabnet for Fartøjstrafikken, og Hydrofonlytlevagten ophørte 0500. X. 6, hvis Periskop lækkede, gik ned i 60 Fods Dybde for at udhedre Skaden, idet den fortsatte efter Bestikket mod den vestlige Ende af Fjorden.

Da X. 6 atter gik op i Periskophøjde, fandt den, at den var saa tæt ved »Nordmark«, at den maatte forandre Kurs for at undgaa at ramme dens Fortøjningsbøje. For yderligere at øge Vanskelighederne duggede Periskopet, og Periskopmotoren brændte sammen, saaledes at Periskopet maatte betjenes med Haandkraft, naar det skulde op eller ned.

0705 var X. 6 kommet igennem Indløbet til »Tirpitz« A/T Net.

X. 7 tilbragte 1 Time med at komme løs af de Net, den sad fast i. Herved blev Gyrokompasset uanvendeligt, og Trimpumpen havererede med det Resultat, at X. 7 kom i Overfladen uden dog at blive opdaget. 0710 forsøgte X. 7 at gaa under A/T Nettene, der omgav »Tirpitz«, men den bev hængende fast i Nettet i 75 Fods Dybde.

Indtil nu var der ingen i »Tirpitz«, der havde fattet Mistanke. Efter at X. 6 var kommet igennem Indløbet, løb den paa Grund indenfor Afspærringen paa Nord-siden og kom derved i Overfladen. Dette blev obser-veret fra »Tirpitz«, men endskønt man ombord rap-porterede »en lang, sort undervandsbaadslignende Genstand«, gik der 5 Minutter, førend denne Observa-tion naaede de højere Myndigheder ombord, idet man troede, at det kun drejede sig om en Delfin.

5 Minutter senere, medens X. 6 manøvrerede for at komme klar af Grunden og faa Kurs mod »Tirpitz«, kom den igen i Overfladen omtrent 80 Yards tværs ud for denne og blev nu observeret og rigtigt iden-tificeret. Paa dette Tidspunkt havde X. 6 intet anvende-ligt Gyrokompas, og Periskopet var næsten helt vand-fyldt. Den blev derfor styret i en Retning, hvor Maalet formodedes at være, idet man haabede paa at kunne fastslaa »Tirpitz« Position gennem dens Skygge.

Lidt senere blev X. 6 imidlertid hængende i en For-hindring, som formodedes at være A/T Nettet om Stb. for »Tirpitz«, men som sandsynligvis har været et eller andet, der har hængt ned fra »Tirpitz« eller fra et af Fartøjerne langs Siden.

Søløjtnant (R) Cameron, der var Chef for X. 6 manøvrerede klar af Forhindringen, men kom herved i Overfladen tæt om Bb. for »Tirpitz«, hvor han blev mødt af en kraftig Ild fra Haandvaaben og Haand-granater. X. 6 var dog for nær ved »Tirpitz« til, at noget af det svære Artilleri kunde bringes til at bære mod den. Cameron var klar over, at det var haab-løst at forsøge at undslippe, hvorfor han tilintetgjorde det mest fortrolige af sit Udstyr og bakkede sit Fartøj, indtil det kurede langs »Tirpitz« Skrog til udfor »B« Taarnet. Her udløste han sine Bundminer ogsænkede X. 6.

X. 6 begyndte at synke, samtidig med, at en Motor-

baad fra »Tirpitz« kom langs Siden og tog Besætningen, 4 Mand, ombord. Motorbaaden forsøgte forgæves at tage X. 6 paa Slæb, men den sank umiddelbart efter, at Bundminerne var udløst.

Allerede Dagen før havde X. 6 indstillet Bundminerne til at gaa med en Times Forsinkelse fra Kasteøjeblikket.

Ombord i »Tirpitz« og i Kaa Fjor var der nu blevet slaaet Alarm, men det fremgaar af Skibsjournalen, at Overraskelsen var fuldstændig. Skønt den første Observation af X. 6 var sket 0707, blev der ikke lukket vandtætte Døre førend 0720. Motorbaaden, der tog Besætningen fra X. 6 ombord, forlod »Tirpitz« omkring 0715 bemanded med een Officer og udstyret med nogle Haandgranater, der blev anvendt uden Virkning mod X. 6.

Saavidt det kan ses, blev der ikke blæst »Klart Skib« før 0736, samtidig med at de vandtætte Døre rapporteredes lukkede. Dampen blev sat op, og man gjorde »Tirpitz« søklar. Dykkere blev beordret ned for at undersøge Skroget for Klæbeminer. Det synes dog, som om man ogsaa forventede en eller anden Form for Sprængladninger udlagt under »Tirpitz«, idet det af Skibsjournalen fremgaar, at man gjorde søklar »for at forlade Netspærringen om muligt, inden de tidsindstillede Miner detonerer«.

Destroyere i Fjorden satte ogsaa Dampen op og anmodede om at faa Dybd bomber udleveret.

Medens »Tirpitz« overvejede, hvordan den skulde klare Situationen, prøvede X. 7, der sad fast i Nettet foran for »Tirpitz«, at komme løs. Indtil nu var den ikke observeret. 0710 indstilledes Bundminerne, til at gaa med en Times Forsinkelse fra Kasteøjeblikket, og X. 7, der befandt sig i 75 Fods Dybde, prøvede at komme løs, hvilket lykkedes. Den kom helt op i Overfladen og paa en Kurs parallel med A/T Nettet, mens den bakkede i en nordlig Retning. Baaden dyk-

kede øjeblikkelig, men det var nødvendigt at gaa frem, for at Agterstævnen (Skruerne) ikke skulde gaa fast i Nettet, og X. 7 løb derfor fast igen med Stævnen i 95 Fods Dybde. Efter 5 Minutters Vriden og Blæsen med Fartøjet begyndte X. 7 at stige. Kompasset var ikke til at stole paa efter den Behandling, det havde været udsat for, og Chefen var ikke klar over, hvor tæt han var ved Kysten, saa X. 7 fik Lov til at komme helt op i Overfladen med Motoren stoppet og meget ringe Fart fremover.

Paa en eller anden heldig Maade var X. 7 kommet ind i Bassinet enten under eller ogsaa igennem A/T Nettet, for »Tirpitz« laa ret forude ikke mere end 30 Yards væk.

Chefen gav Ordre til 40 Fods Dybde og med fuld Fart ramte X. 7 »Tirpitz« 20 Fod fra Stævnen omtrent udfor »B« Taarnet og gled derved roligt under Kølen, hvor dens Stbs's Bundmine blev udløst, medens den befandt sig helt i »Tirpitz« Skygge. Medens X. 7 gik langsomt bak, udløstes dens anden Bundmine 150—200 Fod længere agter skønsmæssigt udfor »X« Taarnet.

Saasart denne Mine var kastet, prøvede X. 7 at gaa ned i 100 Fods Dybde og paa en gisset Kurs, der skulde tage den igennem Netspærringen, hvor den var kommet ind. I 60 Fod gik den imidlertid fast i Nettet igen, og uden Kompas havde Chefen ingen nøjagtig Ide om, hvor han var. Situationen var alt andet end behagelig for X. 7, thi der var Vanskeligheder med at trimme Baaden, Luftflaskerne var næsten tomme, dens egne Bundminer vilde detonere om en Time, og eventuelle andre Bundminer kunde forventes at detonere naar som helst efter 0800.

Paa dette Tidspunkt havde X. 7 udviklet en ny Teknik i at komme ud af Nettene, nemlig ved at gaa fuld Kraft frem og samtidig blæse Tankene økonomisk og

saa fuld Kraft bak i den Hensigt at faa saa meget Drøn paa Fartøjet, som Slækket i Nettet tillod.

I Løbet af de næste 45 Minutter var X. 7 igennem adskillige Net, mens den sidste Luftflaske var ved at være tom. 0740 kom X. 7 fri i 40 Fod, mens den gik frem, og den gled over Nettet mellem Bøjerne paa Overfladen. Adskillige Maskingeværprojektiler ramte under dette X. 7. Saasnart den var over Nettet, fyldte den Hovedballasttankene og lagde sig paa Bunden i 120 Fod. Lidt senere prøvede den at komme op i Periskophøjde for at fjerne sig saa meget som muligt fra den kommende Eksplosion.

Den gik imidlertid fast igen i et andet Net i 60 Fods Dybde.

Kort efter indtraf en voldsom Eksplosion, der efter al Sandsynlighed slyngede X. 7 ud af Nettet, og da den kom i Overfladen, saa den stadig »Tirpitz« flydende, hvorfor Chefen var uvis, hvorvidt det drejede sig om Bundminerne eller Dybdebomber, saa X. 7 blev bragt til Bunden igen. Her blev Fartøjet undersøgt. Baadens Konstruktion havde tilsyneladende kun lidt ringe Skade, men den var umulig at styre og kom i Overfladen adskillige Gange, og hver Gang blev den taget under Beskydning med Haandgranater og 20 og 37 mm Kanoner fra »Tirpitz«, og Skroget beskadigedes.

Det blev derfor besluttet at forlade X. 7, mens den var i Overfladen — fremfor at anvende Davis Iltredningsveste — af Hensyn til Dybdebomberne. X. 7 kom i Overfladen tæt ved et udlagt Maal, hvorpaa Chefen lige kunde gaa over, medens det ikke lykkedes for Resten af Besætningen at undslippe, før X. 7 sank 0835. En Søløjtnant II slusede sig dog ud fra X. 7 ved Hjælp af sin Davis Vest Kl. 1135, medens Resten af Besætningen, 2 Mand omkom.

Det var først 0740, at det gik op for »Tirpitz«, at

der var mere end een Dværg-U-Baad i Angrebet, nemlig da X. 7 observeredes udenfor A/T Nettet efter at have kastet sine Bundminer.

Da man i »Tirpitz« ikke vidste hvormange Dværg-U-Baade, der var udenfor Afspærringen, bestemte man sig til ikke at tage »Tirpitz« ud, hvorfor Netspærringen blev lukket, og man forsøgte at forhale »Tirpitz« saa langt fra det Sted, hvor X. 6 var sunket som muligt, ved at hive paa den Stb's Ankerkæde og slække paa dens Bb's.

Herved flyttedes Stævnen bort fra begge X. 6 Bundminer og den første af X. 7's, men lod stadig den anden Bundmine fra X. 7 forblive under Maskinrummet.

X. 5. Vedrørende X. 5 ved man intet udover, at X. 7 saa den den 20. September og derefter, at en tredie Dværg-U-Baad 0843 observeredes fra »Tirpitz« ca. 500 Yards udenfor Nettet, men efter at være taget under Beskydning sank den. Ydermere blev der ogsaa kastet Dybdebomber omkring den Position, hvor denne U-Baad forsvandt.

De reddede blev taget ombord i »Tirpitz«, hvor de blev godt behandlet og budt varm Kaffe og Snaps, og alle ombord udtrykte Beundring for det udviste Mod.

X. 7 blev hævet den 1. Oktober af Tyskerne i stærkt beskadiget Stand og de to manglende Besætningsmedlemmer fundet.

Skaden paa »Tirpitz«.

I Følge Skibsjournalen indtraf 0812 to kraftige Eksplosioner med ca. 1/10 Sekunds Mellemrum. Skibet rystedes voldsomt i det lodrette Plan og duvede let mellem Ankrene. Den første Eksplosion skete udfor Sektion VII (»X« Taarn) omtrent 6—8 Yards fra Skibet, den anden 50—60 Yards udfor Stævnen. Vægten af

de enkelte Miner blev i »Tirpitz« anslaaet til 900 lbs, men i Virkeligheden vejede de hver især 2 Tons. Den første Haverirapport lød:

Bagbords Fremdrivnings Installation ude af Virksomhed, et Generatorrum læk og ved at fyldes og Skade paa underste Platformdæk i Sektion VIII (Maskinrummet).

Næsten al Belysning og elektrisk Udstyr, saavel som Radium, Hydrofonrum og 2 Luftfartøjer udenfor deres Hangarer beskadiget.

0833 var der 300 Tons Vand i Skibet, og 0942 var dette forøget til 500 Tons. Kl. 0900, 50 Minutter efter Eksplosionen, Lænsning af midtskibs og bagbords Turbinerum afsluttet. Hydrofonrummet igen i Orden, men der var Lækage i Brændolietankene og Generatorrum Nr. 2, og Dynamo Kontrolrummet var stadig fyldt med Olie og Vand.

Kl. 1045 fremkom følgende Rapport vedrørende »Tirpitz« Tilstand:

Skibssikkerhedstjenesten.

Ca. 800 Tons Vand i Skibet. Sandsynligvis Træffer i Bb's Side Sektion VIII. Lækagerne under Kontrol. Skibet udenfor Fare.

Fremdrivningsmidler.

I Øjeblikket er alle 3 Hovedmaskiner ude af Drift. Skade paa Bb's Kondensatorinstallation. En Kedel tændt.

Elektriske Installationer.

Generatorrum Nr. 2 vandfyldt og i Dynamokontrolrummet $2\frac{1}{2}$ m Vand. Ingen Strøm. Forreste Turbo-Generator ved at blive sat i Gang.

Artilleriet.

Taarn »A« og »C«, der har løftet sig p. Gr. a. Eksplosionen, kan i Øjeblikket ikke anvendes. A/L Kontrolstederne kan ikke benyttes. Betydelig Skade paa Afstandsmaalergrej indbefattet Drejekupler for og agter.

Forbindelsestjenesten.

Der er etableret Forbindelse med Radiorum C (W/T). Havari paa adskillige Sendere, Modtagere, Radarsæt og Asdic Udstyr.

Styregrej.

Styrerum Nr. 2 er vandfyldt. Bb's Rorinstallation virker ikke og kan ikke undersøges i Øjeblikket. I alle Afdelinger er der Havarier (sandsynligvis kun midlertidige) af Apparater og elektrisk Udstyr p.Gr.a. Mangel paa Strøm, ligesom Skruerne har taget Skade.

Der var 1 dræbt og 40 saarede, heriblandt Næstkommanderende, der havde faaet lettere Kvæstelser.

Resultatet af Angrebet.

Det var den tyske Marinestabs Beslutning, at »Tirpitz« skulde repareres i en af de nordlige Havne. Man var dog klar over, at Skibet maaske aldrig mere blev fuldt kampdygtigt.

Der blev foretaget adskillige Forberedelser til at udføre Reparationerne, baade hvad angik Overførsel af Personel og Hjælpemateriel til Alten Omraadet, ligesom der blev bundet meget Personel og Materiel ved Udbedringen af Ankerpladsen i Kaa Fjord.

Som nævnt i en tidligere Artikel »Sænkningen af Tirpitz« (T. f. S. Februar 1947), fortsatte Angrebene mod »Tirpitz«, og den naaede ikke mere til Søs

i operationsduelig Stand, men blev sluttelig sænket af R. A. F. i Nærheden af Tromsø, hvortil den var sejlet fra Kaa Fjorden.

Paa Basis af de Oplysninger, Admiral (S) var i Besiddelse af, fremsendte han i November 1943 en Rapport vedrørende Angrebet til Admiralty.

I denne Rapport fremhævede han i Slutningen Besætningerne, i Særdeleshed de to Chefer, fremragende Indsats for at gennemføre Angrebet.

Efter Krigen da Besætningerne vendte hjem fra tysk Krigsfangeskab, og de to Chefer afgav Rapporter, viste det sig, at selv de dristigste Formodninger, man havde gjort sig i Forbindelse med Angrebet, blev gjort til Skamme af Virkeligheden.

De to Chefer blev begge dekoreret med Englands højeste Krigsdekoration »Victoria Cross«, medens de resterende 4 overlevende fra selve Angrebet modtog den næsthøjeste Tapperhedsdekoration.

Nogle enkelte Oplysninger vedrørende Dværg-U-Baaden.

Fartøjet er paa ca. 30 Tons og har en Længde af ca. 12 m. Periskopdybden er 9 Fod, og Maximumdykkedybde er 300 Fod. Aktionsradius 1000 Sømil. Baaden er delt i 4 Rum. 1: Batterirum med to Sovepladser. 2: Sluserum. 3: Kommandorum. 4: Motorrum. Diesel- og Elektromotor. Besætning 4 Mand. Kan forsynes med 1 Mine à 2 tons paa hver Side fastgjort udvendigt. Klæbeminer kan ogsaa anvendes. Saafremt disse sidste anvendes, har Baaden paa Dækket tre mandshøje Støtter, der kan rejses, saaledes at U-Baaden holdes i en bestemt Afstand fra det Fartøj,



En Dværg-U-Baad i Overfladen

den ønsker at angribe, naar den er bragt helt hen under dette. Herefter kan Besætningsmedlemmer sluse sig ud, medens Paasætning af Klæbeminer sker, hvorefter U-Baaden fjerner sig igen.

Kilde: The London Gazette 10. Februar 1948.

Artilleriarmeringen i Jagere og større Torpedofartøjer.

Af Kommandørkaptajn R. Steen Steensen.

(Fortsat).

X: Engelske Jagere 1914—18.



Under Krigen fortsattes Bygningen af Jagere i stærkt forceret Tempo. Det var i Begyndelsen de samme Typer som ved Krigens Udbrud, (Bogstavklasser fra L til T inclusive) — d. v. s. almindelige Jagere og Flotilleledere med 3 og 4 Stk. 10.2 cm og Formler $1 + [1] + 1$ og $1 + [1] + [1] + 1$. Torpedoarmeringen øgedes dog nu fra 2 til 4 Stk. 53.3 cm (2 Dobbelt-apparater).

Af særlig Interesse er de fire Jagere, der i 1914 var under Bygning for Tyrkiet, og som i August blev overtaget af den engelske Flaade. De var paa 1100 Tons, løb 32 Knob og var armeret med 5 Stk. 10.2 cm opstillet efter Formlen: $\frac{1}{1} + [1] + \frac{1}{1}$ — d. v. s. samme Opstilling som i »Swift« med Tilkomst af en femte Kanon mellem Skorstenene. Disse Jagere — af hvilke »Turbulent« sænkedes i Nordsøslaget — var bygget af Hawthorne-Leslie og viste sig at være saa vellykkede, at det engelske Admiralitet efter at have foretaget forskellige Forbedringer anvendte dem som



Engelsk Jager »Whitshed« (1919). Man bemærker Halvskjoldene og de ulige høje og ulige tykke Skorstene.

Model for de senere saa bekendte V- og W-Klasser, der betød et væsentligt Fremskridt i Jagerbygningen,

I V- og W-Klasserne, der ogsaa var paa 1100 Tons, og som i Begyndelsen havde 4 Stk. 10.2 cm, anvendtes for første Gang Etageopstilling.*) Formlen var: $(2 \times 1) + (2 \times 1)$. Ogsaa de til disse Jagere svarende Flotilleledere havde een Kanon mere, saa Formlen her blev: $(2 \times 1) + [1] + (2 \times 1)$.

Torpedoarmeringen — saa vel i Flotillelederne som i de almindelige Jagere var oprindeligt to Dobbeltapparater, der dog senere udskiftedes med to Tripleapparater. En enkelt Serie havde dog kun 5 Rør — et Dobbeltapparat plus et Triple.

Samtidig begyndte man ogsaa at indføre 12 cm Kaliberet i Stedet for 10.2 cm. Det gik dog temmelig langsomt. Den første engelske Jager med 12 cm Kanoner — »Shakespeare«, Flotilleleder for V-Jagere — højste Kommando Efteraaret 1917 og ved Vaabenstilstanden et Aar senere var der ialt kun 5 Jagere med 12 cm.

*) Ogsaa i disse Klasser kom der meget hurtigt »Uorden« i Navnegivningen, idet V-Navne i talrige Tilfælde optraadte i W-Klassen — og omvendt.

Men Erfaringerne fra Krigen havde tydeligt vist ikke alene det 12 cm Kalibers store Overlegenhed over 10.2 cm Kanonen, men ogsaa Etageopstillingens Hensigtsmæssighed. Ganske vist voldte den højt anbragte Vægt ved Etageopstillingen — især paa Bakken — visse Vanskeligheder m. H. t. Stabiliteten, men denne Opstillings taktiske Fordele var saa betydelige, at alle andre Hensyn maatte vige her og alle Vanskeligheder overvindes. Mange Aar frem i Tiden — som det senere vil blive omtalt — var den engelske Jagers Standardarmering 4 Stk. 12 cm opstillet efter Formlen $(2 \times 1) + (2 \times 1)$.

Man havde ogsaa i et enkelt Tilfælde forsøgt at gaa endnu højere op med Kaliberet — men det blev ved dette enkelte Tilfælde. Det var Jageren »Swift«, der i Begyndelsen af Krigen havde faaet sine to 10.2 cm Kanoner paa Bakken ombyttet med 1 Stk. 15 cm. Det viste sig imidlertid, at Mundingsflammen her var saa kraftig, at Personellet paa Broen blev blændet under Skydning om Natten (jfr. »Swift« og »Broke«s Kamp med de tyske Jagere i Kanalen 1917).

Under Krigen anvendtes en Del Flotilleledere og Jagere som hurtige Mineudlæggere, idet Torpedoarmeringen og den agterste Kanon udtoges. For at camouflere deres Anvendelse som Minefartøjer spændtes der Sejldug ud i Borde langs Lønningen, hvorpaa der maledes Torpedoapparater og Kanon, saaledes at det paa Afstand var meget vanskeligt at identificere dem som andet end almindelige torpedoarmede Jagere.

I Doverpatrouillens og Harwichstyrkens Jagere havde man foruden den normale Torpedoarmering installeret 2 Stk. 35 cm Torpedorør — eet i hver Side under Broen — til Anvendelse under Nærkamp, især om Natten, med de tyske Jagere.

XI. Tyske Jagere 1914—18.

Dyrekøbte Erfaringer fra de første Krigsaars Kampe mellem engelske Jagere og tyske Torpedobaade (jfr. bl. a. Halvflotille Thiele) viste klart, at de tyske Torpedobaade var stærkt underarmede. Man gik derfor op med Kaliberet — ikke alene i Nybygningerne, men man omarmede tillige de ældre Enheder i den Udstrækning, det var muligt. I Stedet for 88 mm valgte man 10.5 cm som Standardkaliber, og de ældre Baade, som kun havde 52 mm Kanoner, fik da saa vidt muligt de ved de nyere Baades Omarmning frigjorte 88 mm. Skønt Tyskerne officielt bibeholdt Klassificeringen *Torpedoboote*, vil det efter Indførelsen af 10.5 cm Kaliberet kun være naturligt at kalde disse Baade Jagere. Større Enheder byggede efter 1916 — bl. a. de tidligere omtalte tyske *Nowiks* — fik 3 à 4 Stk. 10.5 cm, der var opstillet efter Formlerne $1 + [1] + 1$ og $1 + [1] + [1] + 1$, d. v. s. ligesom i de engelske Jagere indtil V- og W-Klasserne.

Det er her ikke uden Interesse at konstatere, at Kaliberet og disse Formler er akkurat de samme som i de i Tyskland i 1911 til Argentina byggede Jagere. De argentinske Marinemyndigheder — eller vel maaske snarere de tyske Værfters Ledelse — havde saaledes allerede i god Tid inden den første Verdenskrig haft Blikket aabent for Betydningen af Jagernes Artilleri og dets Opstilling i væsentlig højere Grad end den tyske Marines officielle Ledelse. Først langt ind i Kriggen og først efter meget alvorlige Tab takket være de tyske Torpedobaades Underarmning naaede den tyske Marineledelse til den samme Løsning m. H. t. Kanonantal, Kaliber og Opstilling, som deres egne civile Værfter havde fundet frem til uden Krigserfaringer — og allerede 5—6 Aar i Forvejen.

Ogsaa i Tyskland forsøgte man at gaa op med Kaliberet til 15 cm. Det skete i det sidste Krigsjaar i Jagerne S 113—115, V 116—118, G 119—121 og B 122—124. Af disse naaede dog kun »S 113« og »V 116« at blive færdigbyggede, men de var langt fra klar med deres »Værftsprøver«, da Vaahenstilstanden kom. Som et Udtryk for de tyske Erfaringer fra den første Verdenskrig m. H. t. Jagerbygning — Erfaringer som Tyskerne byggede videre paa før og under den anden Verdenskrig — er disse Baade af speciel Interesse. Deplacementet var ca. 2000 Tons (ca. 1600 Standard), Farten 38 Knob. Armeringen bestod af 4 Stk. 15 cm med høj Elevation, som til Dels skulde tillade Anvendelse som Luftskyts, og endvidere 4 Stk. 60 cm Torpedorør (to Dobbeltapparater). Dette for et saa forholdsvis let Fartøj meget svære Skyts voldte dog adskillige Vanskeligheder, og der skete Gang paa Gang Havarier ved Installationsskydningerne. Opstillingsformlen var: $1 + [1] + (2 \times 1)$. De to agterste Kanoner var saaledes anbragt i Etageopstilling. En Etageopstilling af 15 cm Kanoner paa Bakken var man af forstaaelige Grunde meget tilbage for. Disse to Jagere kom ikke til at indgaa i de under Krigen udrustede tyske Styrker. S 113 blev udleveret til Frankrig, hvor den fik Navnet »Amiral Sénès«, og V 116 gik til Italien og omdøbtes »Premuda«. Saa vel Franskmændene som Italienerne havde en Del Vanskeligheder med at faa disse to Baade under Kontrol. Skønt en Del Vægte blev udtaget — »Premuda« endte saaledes med 2 Stk. 45 cm Torpedorør i Stedet for 4 Stk. 60 cm — kom Farten ikke over 34 Knob. Det synes heller ikke, som om man naaede til at anvende de 15 cm som Luftskyts. Begge Enheder udgik af Flaadelisterne kort før den anden Verdenskrig (henholdsvis 1936 og 1939).

XII. Amerikanske Jagere.

Bygningen af de i 1912 paabegyndte Jagertyper med 4 Stk. 10.2 cm opstillet efter Formlen $(1 + \frac{1}{1}) + 1$ fortsattes til 1916, da de afløstes af den kendte 4-skorstenede *Flush-Decker-Type*, af hvilken der ialt blev



Amerikansk *Flush-Decker* (1917).

bygget ca. 280 Enheder. Deplacement ca. 1100 Tons, Fart: 33—35 Knob og Armering: 4 Stk. 10.2 cm og 1 à 2 Stk. 76 mm Luftskyts samt 12 Stk. 53 cm Torpedorør (4 Tripleapp. — to i hver Side). Opstillingsformlen var her forbedret til: $1 + \frac{1}{1} + 1$, d. v. s. een for og een agter og to i Borde i hver sin Side udfor



Amerikanske *Flush-Decker-Jagere* udlægger Rogslor.

Skorstenene paa en Overbygning, saaledes at saa vel Stævn- som Hæk- og Bredsideild var paa 3 Stk. 10.2 cm.

Nogle enkelte *Flush-Deckers* havde faaet otte Stk. 10.2 cm i fire Dobbeltaffutager: $2 + \frac{2}{2} + 2$, — og forsøgsvis havde man ogsaa armeret nogle faa Enheder med 4 Stk. 12.7 cm i Stedet for 10.2 cm. Opstillingen var dog den samme.

Kanonerne, der i de første Enheder stod helt ubeskyttede, fik efterhaanden Halvskjolde.

XIII. Italienske Jagere 1914—18.

Før Krigen havde man som nævnt indført den blandede Armering: 1 Stk. 12 cm plus nogle 76 mm, men denne Løsning tilfredsstillede ikke, og i de følgende Aar eksperimenterede man sig derfor frem, idet man dels gik ned til 10 cm og op til 15 cm, indtil man tilsidst i de større Jagere endte med 12 cm som Enhedskaliber.

I de mindre Jagere, hvor Kaliberet var 10 cm, varierede Kanonantallet fra 4 til 7. Som Eksempler paa Opstillingsformler kan her anføres:

$$\frac{1}{1} + [1] + 1 \text{ (»G. la Masa«-Kl.)}$$

$$1 + [\frac{1}{1}] + \frac{1-0}{0+1} \text{ (»Abba«-Kl. De agterste to 10 cm stod i Borde, forskudt langskibs i Forhold til hinanden, saa de til Dels begge to kunde anvendes i begge Bredsider.)}$$

$$\frac{1}{1} + [\frac{1}{1}] + \frac{0+1}{1+0} \text{ (»Sirtori«-Kl. De to agterste 10 cm forskudt paa lignende Maade som i »Abba«-Kl.)}$$

$$\frac{1}{1} + [\frac{1}{1} + 1] + \frac{1}{1} \text{ (»Audace«); senere}$$

$$1 + [\frac{1}{1} + 1 + \frac{1}{1}] + 1.$$

Disse ejendommelige Formler vidner mere om en vis Kombinationsevne og Lyst til udviklede og mærkelige Variationer end egentlig om Hensyntagen til de praktiske Forhold. Problemer som Ildledning og Am-

muntionstilførsel syntes her at være vanskeliggjort mere end godt var. Jo simplere en Opstillingsformel er, desto lettere vil ogsaa hele Anvendelsen af Artilleriet være.

I de større italienske Jagere, de saakaldte *Esploratori*, anvendtes 15 cm. »Mirabello«-Klassen havde saaledes 1 Stk. 15 cm og 7 Stk. 10 cm opstillet efter Formlen: $(A + \frac{1}{1}) + [\frac{1}{1}] + (\frac{1}{1} + 1)$, hvor $A = 15$ cm. Fire Jagere, der var under Bygning for Rumænien, og som under Krigen overtoges af den italienske Marine (»Aquila«-Klassen), havde følgende Armering: 3 Stk. 15 cm plus 4 Stk. 76 mm. De 15 cm havde Formlen: $\frac{1}{1} + 1$.

Armeringen med 15 cm i disse *Esploratori* var mindre hensigtsmæssig og kort efter Krigen blev de ogsaa omarmerede. »Mirabello«-Klassen fik 8 Stk. 10 cm — og »Aquila« 4 Stk. 12 cm opstillet efter Formlen: $2 + 2$. Denne simple Formel med 2 Dobbeltaffutager — een for og een agter — skulde senere hen blive saa almindelig i de større italienske Jagere, at man næsten kan kalde den for den nationale italienske Jagerformel.

Derimod fik den tidligere nævnte »Prémuda« (ex tysk V 116) Lov til at beholde sin 15 cm Armering lige til den udgik i 1939.

XIV. De øvrige Mariners Jagere 1914—18.

De under den første Verdenskrig byggede japanske Jagere havde 3 à 4 Stk. 12 cm opstillet efter Formlerne: $1 + [1] + 1$ og $1 + [1 + 1] + 1$. Den agterste Kanon og Kanonerne mellem Skorstene stod som Regel paa Opbygninger eller høje Platforme, saa de havde samme Ildhøjde som den forreste paa Bakken.

Under Krigen byggede Japan 12 Jagere til Frankrig. De var af samme Type som de tidligere omtalte 2. Klasses japanske Jagere med en blandet Armering

bestaaende af 1 Stk. 12 cm plus nogle 76 mm. Iøvrigt gik Bygningen af Jagere omtrent helt i Staa i Frankrig under den første Verdenskrig.

Ogsaa i Rusland gik Bygningen af Jagere — saa vel som af andre Krigsfartøjer — i Staa.

XV. Status efter Afslutningen af den første Verdenskrig.

Resultatet af den første Verdenskrigs Erfaringer m. H. t. Jagernes Artilleri kan resumeres saaledes:

Kaliberet:

10 cm: Minimum (kun til Anvendelse i mindre Jagere).

12 cm: Optimum (England, Japan, Italien).

12,7 cm: Maximum (prøvet i U.S.A. og fundet velegnet).

15 cm: Uden gunstigt Resultat forsøgt i England, Tyskland og Italien.

Sammenblanding af Kalibre var nu en Undtagelse og anvendtes ikke i nye Enheder.

Kanonantal:

Mindst 3, helst 4 — i Flotilleledere 5, kun hvor Kaliberet var 10 cm kunde Antallet gaa over 5.

Beskyttelse:

Ofte ingen. I England og U. S. A. Halvskjolde i nye Enheder.

Affutering:

Som Regel Enkeltaffutage. I U. S. A. og Italien var Dobbeltaffutager forsøgsvis indført i enkelte Enheder.

Opstilling:

Ligesom i Krydserne var man lidt efter lidt gaaet bort fra Bredsideopstilling i Borde og benyttede som Regel efterhaanden kun Opstilling i Diametralplanet. Den vigtigste Undtagelse herfra dannede de amerikanske *Flush-Deckers*.

Etageopstilling var indført i de engelske V- og W-Klasser (for og agter) samt i de tyske Enheder S 113 og V 116 (kun agter).

Formler:

Den almindelige Formel i engelske, tyske og japan-ske Jagere var $1 + [1] + 1$, eller med fire Kanoner $1 + [1] + [1] + 1$.

Engelske V- og W-Klasser: $(2 \times 1) + (2 \times 1)$.

Engelske Flotilleledere (V- og W-Kl.): $(2 \times 1) + [1] + (2 \times 1)$.

Amerikanske *Flush-Deckers*: $1 + \frac{1}{1} + 1$.

I Italien havde man i enkelte Enheder fundet frem til den i dette Land senere saa almindelige Formel: $2 + 2$.

— — — —

Foruden Hovedartilleriet var der i Løbet af Krigen tilkommet Luftsø. Dette bestod som Regel af 1 à 2 Stk. 76 mm samt Maskinskyts (Rekylgeværer).

XVI: Problemer vedrørende Hovedartilleriets Opstilling.

Inden Udviklingens næste Fase behandles, vil det formentlig allerede her være paa sin Plads lidt nærmere at diskutere Hovedartilleriets Opstilling og de Problemer, der er knyttet hertil.

Skønt Jageren som det Artillerifartøj, den efterhaanden er blevet til, meget ofte vil faa Anvendelse for sin Bredsideild, maa Stævnilden dog vel i Almindelighed i taktisk Henseende betragtes som Jagerens vigtigste og fornemste — i hvert Fald vigtigere end Hækilden, medens denne omvendt er af størst Betydning i Torpedobaaden.

I Praksis vil der dog altid være forbundet forskellige Ulemper ved Stævnilden paa Grund af dens Anbringelse forude. I Sø vil — navnlig ved høje Farter

— Sprøjt og Sø meget ofte vanskeliggøre — ja, i visse Tilfælde endda umuliggøre Betjeningen af ubeskyttet Stævnskyts. Et betydningsfuldt Fremskridt her var Etageopstillingen, hvorved man dog under moderate Forhold i hvert Fald kan anvende den øverste Kanon, hvor Anvendelse af den underste er umulig. Ogsaa den senere Overgang til Taarne sigter nok saa meget til Beskyttelse mod Sø som mod Beskydning.

Etageopstillingen saa vel som Anvendelse af Taarne stiller imidlertid store Krav til Stabiliteten. Man maa ogsaa her erindre, at i Jagerne er Forskibet smalt, det vil sige at Opdriften og som Følge heraf Bæreevnen forude er meget ringe.

Overgangen til høj Opstilling forude — høj Bak og Etageopstilling og maaske endda i lukkede Skjolde eller Taarne — er derfor kun mulig ved en ikke uvæsentlig Forøgelse af Deplacementet. Men herved bringes man i et Dilemma m. H. t. Kvalitet contra Kvantitet.

Da Jagerens Bak er forholdsvis kort, betyder en svær Artillerivægt placeret saa langt forude, at Forskibet bliver tungt. De taktiske Krav modarbejder saaledes ogsaa her de skibsbygningsmæssige.

For Torpedobaadens Vedkommende samarbejder derimod — om man saa maa sige — de taktiske Krav langt bedre med de skibsbygningsmæssige. Hækskytset, der i disse Baade taktisk set er vigtigere end Stævnskytset staar forholdsvis lavt og nogenlunde velbeskyttet mod Sø og Sprøjt. Tillige er Agterskibet forholdsvis bredere end Forskibet og har saaledes en betydelig større Bæreevne. Allerede tidligt ser man derfor i adskillige Torpedobaade Hovedvægten lagt paa Hækskytset, medens Stævnskytset reduceredes eller helt bortfaldt. Som Eksempel paa Stævnskytsets Bortfald kan fra den omhandlede Periode nævnes vore

egne Torpedobaade af »Hvalrossen«-Klassen (fra 1913). Disse Baade var som bekendt kun armerede med 1 Stk. 75 mm, der stod agter. Stævnilden var Nul.

I det følgende skal nærmere undersøges, hvorledes man i de forskellige Mariner og til forskellige Tider har søgt at afveje disse Jagernes og Torpedobaadenes taktiske og skibsbygningsmæssige Krav mod hinanden — og de Resultater som denne Afvejning har givet, idet Luftskytsets Betydning efterhaanden stiger, saa ogsaa dette tilsidst faar Indvirkning paa Hovedarmeringens Kalibre og Opstilling.

(Fortsættes).



Torpedobaaden »Hvalrossen«.

Nekrologer.

Kaptajnløjtnant **Sigvard Henrik Oppen Franck** blev født den 28. April 1918 som Søn af Regimentssadelmager ved Jydske Dragon Regiment Sigvard Hendrik Oppen Franck.

Han blev Søkadet i 1939. Efter at være blevet Søløjtnant II 1942 og indtil den 28. August 1943 havde han forskellige Udkommandoer, dels i »Beskytteren« og »Havkatten« og dels paa Eksercerskoler.

Efter Interneringens Afslutning blev Franck Assistent hos Luftværnschefen i Randers og tog her aktivt Del i Modstandsbevægelsen, saaledes at han i Foraaret 1944 saa sig nødsaget til at flygte til Sverige, hvor han sluttede sig til den danske Flotille i Karlskrona.

Efter Befrielsen blev Franck udnævnt til Søløjtnant I og gjorde Tjeneste forskellige Steder, hvorefter han tiltraadte Tjeneste som Adjutant ved Jydske Marinekommando i 1946.

I Sommeren 1947 var han med Hejmdal til Grønland.

Blev Kaptajnløjtnant i Efteraaret 1947. I September 1947 tiltraadte han som Chef for Inspektionsfartøjet »Maagen« i grønlandske Farvande, og her fandt han en alt for tidlig Død den 1. Juni 1948.

Franck var en meget pligtopfyldende, myndig og tjenstivrig ung Søofficer, der besad mange Egenskaber, der sikkert vilde have bragt ham en smuk Karriere inden for Søværnet.

Kaptajnløjtnant Francks Baare blev fra Grønland med Korvetten »Thetis« ført hjem til Randers, hvor Begravelsen fandt Sted d. 16. Juni d. A.

N. E. M.

Premierløjtnant, Direktør for Marineministeriets Skibstilsyn, **Einar Adolph** blev født den 15. Januar 1873 som Søn af Etatsraad Frantz Thestrup Adolph og Hustru Julie Elisa, f. Schack.

Han blev Kadet i 1889 og Sekondløjtnant med Gerners Medaille i 1893. I 1893—94 var han med Skonnerten »Diana« til Vestindien. 1896—99 gennem-

gik han Hærens Officersskoles ældste Klasse, Artilleri-afdelingen. Han blev Premierløjtnant i 1898. Fra 1902—04 gennemgik han et Kursus i Skibsbygning og Skibsmaskinbygning ved den tekniske Højskole i Charlottenburg ved Berlin. I 1905 gik han uden for Nummer i Søofficerskorpset og udnævntes til Værftsingeniør. Blev i 1909 Underdirektør ved Fabrikafdelingen og samtidigt afskediget fra S. O. K. Fra 1920—25 Direktør for Skibsbygning og Maskinvæsen og Chef for Maskinkorpset. I 1925 Direktør for Skibstilsynet og fungerende Direktør for Orlogsværftet. I 1926 Direktør for Marineministeriets Skibstilsyn, blev afskediget 1937.

Adolph var i 1907—24 Formand i Bestyrelsen for Aktieselskabet Fr. Th. Adolph's Enke; Medlem af Overskibstilsynet 1923—44 og af Statens Materialprøveraad 1936—45.

I Kraft af sine særlige teoretisk-tekniske Evner udvalgte og uddannedes Adolph tidligt som designeret Afløser til Stillingen som Direktør for Skibsbygning og Maskinvæsen; men faa Aar efter hans Tiltræden gennemførtes Orlogsværftets Omdannelse og Udskillelse fra dets aarhundredgamle Samhørighed med Flaadestationen.

Samtidigt oprettedes et særligt Skibstilsyn direkte under Marineministeriet, der ved Adolph's Afgang som Chef henlagdes under Orlogsværftets Direktør.

De Aar, Adolph kom til at virke i ledende tekniske og administrative Stillinger i Søværnet, prægedes saaledes af betydelige organisatoriske Ændringer med alt hvad dermed følger af Usikkerhed og Kompetence-spørgsmaal; men disse Aar frembød ogsaa vanskelige Kaar med Afrustningstendenser og Knaphed paa Midler til Flaadens Vedligeholdelse og Opbygning. Til Trods for disse Brydninger, mangehaande Vanskeligheder og Kritik fra mange Sider bevarede Adolph dog sit ligevægtige Sind og søgte at bringe det efter hans Mening bedst mulige ud af de alt andet end lette Forhold, som han kom til at virke under.

Adolph blev i 1910 Ridder af Dannebrog, i 1919 Dannebrogsmænd, i 1925 Kommandør af 2den Grad og i 1937 Kommandør af 1ste Grad af Dannebrog.

Han blev i 1898 gift med Johanne Tetens, Datter af Kreditforeningsdirektør H. F. Tetens og Hustru Elisabeth f. Friis, Ægteskabet opløst i 1925. 2den Gang gift i 1926 med Gerda Johanne Agnes f. Stallknecht (f. 1899 død 1940).

Han døde den 19. Juli 1948 og blev begravet paa Vestre Kirkegaard i København den 22. s. M.

P. I.

Orlogskaptajn i Reserven **Lorentz Jacob Benzon** blev født den 9. August 1888 i København som Søn af Bankrevisor Lorentz Jacob Benzon og Hustru Anna Louise f. Momme.

Han blev Kadet i 1907 og Sekondløjtnant i 1911, Premierløjtnant i 1912. Han var med Skonnerten »Ingolf« til Middelhavet 1920—21, blev Kaptajn 1921 og var fra 1921—23 Næstkommanderende paa Søværnets Kaserne. I 1924 Næstkommanderende paa Inspektionsskibet »Fylla« til Island. Blev i 1932 afskediget med Ventepenge ved Reduktionen i 1932 og ansattes samme Aar som Orlogskaptajn i Flaadens Reserve. Indkaldtes i 1933 til Tjeneste ved Kystdefensionen, hvor han i en Række Aar forrettede Tjeneste som Chef paa forskellige Værker; senere var han bl. a. til Tjeneste paa Efterretningsstationen under Marinestaben.

Benzon var en pligtopfyldende Officer, der ved sit joviale Lune og sin Menneskekundskab vandt særligt de værnepligtiges Hengivenhed. Trods Modgang og Sygdom bevarede han til det sidste sit gode Humør og sin Interesse for Marinen.

Han var i en Række Aar Formand for Metropolitanersamfundet og i det sidste Aar Næstformand i Marineforeningens Københavns Afdelings Bestyrelse.

Benzon blev i 1932 Ridder af Dannebrog. Han blev i 1923 gift med Marie Schønning, Datter af Kommandør i den siamesiske Marine Knud Schønning og Hustru Johanne Henriette Marie født Ohlmann.

Benzon døde den 5. August 1948 og blev begravet paa Vestre Kirkegaard i København den 19. s. M.

P. I.

Hvorledes bør vor Søofficersuddannelse tilrettelægges i Fremtiden?

Af Kaptajnløjtnant S. Thostrup.

Det er ofte — og med Rette — hævdet, at Søofficersuddannelsen ligesom al anden Personeluddannelse hører til en af Søværnets vigtigste Fredsopgaver. Derfor var det ogsaa ganske naturligt, at denne Del af Søværnets Virksomhed efter Krigens Ophør hurtigt blev genoptaget med til Raadighed værende Midler, og at Anskaffelse af egnet Skoleskibsmateriel derefter blev foretaget, saa snart det var muligt. Ligesaa naturligt var det, at der — bl. a. i Erkendelse af den enorme Udvikling, som havde fundet Sted paa det sømilitære Omraade — blev nedsat en Skolekommission til Behandling af Uddannelsesproblemerne.

Maaske vil det derfor synes overflødigt at tage et Emne som angivet i Overskriften op til Behandling i Tidsskriftets Spalter, hvor det iøvrigt ofte har været belyst tidligere, men da Skolekommissionen i Henhold til Marineministeriets Direktiv foreløbig kun skal beskæftige sig med Grunduddannelsen (Uddannelsen af Aspiranter og Kadetter), medens det her er Tanken at fremsætte Betragtninger om Problemet som Helhed, skønnes et Indlæg dog berettiget.

Udviklingen siden 1932.

Forinden der overgaas til en nærmere Behandling af det aktuelle, vil et kort Tilbageblik være paa sin Plads.

Det vil næppe være for stærkt at hævde, at vor Søofficersuddannelse siden 1932 har været »ude af Balance«.

Indtil dette Aar laa Uddannelsen i faste Rammer og fulgte gennemprøvede Systemer. Den omfattede da:

Før Udnævnelsen til Søofficer:

Grundlæggende 4-aarig teoretisk og praktisk Uddannelse paa Kadetskolen (Søofficersskolen).

Efter Udnævnelsen til Søofficer:

Almindelig Uddannelse under praktisk Tjeneste om Bord og i Land.

Uddannelse i Vaabengrenstjeneste og forskellig Specialtjeneste samt

højere teoretisk og praktisk Uddannelse ved en Officersskole.

Ved Søværnsloven af 1932 nedlagdes Officersskolen, hvorved et væsentligt Uddannelsesorgan bortfaldt. At dette vilde blive til stor Skade for Søværnet, erkendtes fuldt ud den Gang, og Erfaringerne i de forløbne Aar har bekræftet dette. Der har da ogsaa Gang paa Gang været fremsat Ønske om Officersskolens Genoprettelse, og dette Ønske er stadig aktuelt. Et andet Resultat af nævnte Lov var, at en betydelig Del af Dæks- og Underofficerskorpsernes Personel afgik fra Tjeneste i Søværnet til stor Skade for dettes Personelorganisation. Bl. a. medførte dette en forøget Detailtjeneste for de yngre Søofficerers Vedkommende, hvortil der maatte tages Hensyn ved Tilrettelæggelsen af disses Uddannelse.

Man naaede frem til en ny Plan for Uddannelsen til Søofficer (Uddannelsesplanen 1936), hvis Varighed blev $5\frac{1}{4}$ Aar, og som dels skulde tilfredsstille Kravet om forøget Kendskab til og Rutine i Detailtjenesten

om Bord, dels i nogen Grad kompensere for den afskaffede Officersskoles teoretiske Del. Den følgende Uddannelse i Vaabentjeneste og forskellig Specialtjeneste søgtes gennemført som tidligere — dog med den væsentlige Indskrænkning, at Officersskolens praktiske Del savnedes. Højere Uddannelse blev der kun Tale om for ganske Enkeltes Vedkommende paa Kursus udenfor Søværnet.

Efter faa Aars Forløb blev det nødvendigt at afkorte Grunduddannelsen med et Aar (Uddannelsesplanen af 1938) hovedsagelig for hurtigt at udfylde de Vakancer i Søofficerskorpset, som var opstaaet dels som Følge af ringe Tilgang i Begyndelsen af Trediverne og dels som Følge af den Opnormering, der blev foretaget i 1937. Samtidig fremførtes Kravet om Genoprettelse af Officersskolen atter med Kraft, men det stod dog klart, at Opfyldelsen heraf maatte ligge i en ret fjern Fremtid paa Grund af den herskende Personelmangel. Den foretagne Afkorting af Uddannelsestiden fulgtes ikke af en tilsvarende Reduktion af Læsestof, hvilket betød en kraftig Belastning af Eleverne, og værre blev det, efterhaanden som den tekniske Udvikling stillede større og større Krav for adskillige Fags Vedkommende, idet meget Stof blev lagt paa, men kun lidt taget bort.

En Skolekommission, der nedsattes i 1940, arbejdede med en Plan, som skulde give en bedre Løsning, og som havde Genoprettelsen af Officersskolen som Forudsætning. Denne Plan naaede paa Grund af Forholdene aldrig at blive sat i Kraft, men har dog dannet Grundlaget for en midlertidig Plan (af 1947), der efter Krigen udarbejdedes ved Søofficersskolen, og som for Tiden følges.

En nærmere Behandling af det siden 1932 anvendte Uddannelsessystem (hovedsagelig Kadetuddannelsen)

og Paavisning af dets uheldige Sider samt visse Betragtninger vedrørende Fordringerne til Personellet findes i en Artikel af nuværende Kommandørkaptajn Legind i dette Tidsskrifts Juni Hefte 1944, hvortil der i denne Forbindelse skal henvises. I samme Artikel skitseres en mulig Nyordning, der forudsætter Reduktion af Stof og en mere rationel Fordeling og Udnyttelse af Tiden.

I Princippet kan jeg fuldt ud tilslutte mig de Synspunkter, der er fremsat i nævnte Artikel, kun har jeg en lidt anden Opfattelse af, hvorledes Tiden bør fordeles. Dette antydes nærmere i et følgende Afsnit.

Opgaven i Dag.

Hidtil har vi nærmest tilstræbt at give vore Søofficerer en »all round«-Uddannelse praktisk talt fra første Færd. Med det Udviklingstrin, Teknikken havde naaet indtil Aarene nærmest før den anden Verdenskrig, var dette ganske naturligt for en lille Marines Vedkommende.

Men med den rivende Udvikling, der siden da har fundet Sted paa saa at sige alle Omraader, synes dette Princip ej længere gennemførligt eller forsvarligt; thi det vil for den enkeltes Vedkommende betyde en Spredning over saa mange Omraader, at det endelige Resultat vil blive ringe.

Det maa nu anses for nødvendigt at tilstræbe en fælles Grunduddannelse efterfulgt af en Specialuddannelse indenfor en enkelt Vaabengren og suppleret med fornøden højere Uddannelse, hvilket der da ogsaa er givet Udtryk for i Marineministeriets Direktiv til den nuværende Skolekommission.

Formaalet med Søofficersuddannelsen er selvsagt at skabe dygtige Søkrigere — eller maaske rettere dygtige Søkrigsførere — d. v. s. Folk, som foruden grundigt Kendskab til det Element, hvori eller hvorpaa Søkrigen føres, er fuldt fortrolige med dennes Væsen og Metoder samt med Anvendelsen af dens forskellige Vaaben. Heraf fremgaar de væsentligste Krav til Fællesuddannelsen, som saaledes maa omfatte:

Navigation og Sømandskab,
 Kendskab til Tjenestegangen i Søværnet og
 Søkrigskunst, d. v. s. Strategi og Taktik
 samt forskellige hertil hørende Hjælpefag.

Desuden har Erfaringerne vist Nødvendigheden af en god personlig militær Uddannelse, d. v. s. god fysisk Træning og grundigt Kendskab til Brug af Haandvaaben samt Optræden under eventuelle Nærkampsituationer. Endelig maa man kræve et vist Dannelsesgrundlag samt Evne til at udøve Lærer- og Opdragervirksomhed overfor Mandskabet.

Naar der ovenfor er krævet Kendskab til Anvendelse af Søkrigens Vaaben, vil mange muligvis — og med Støtte i tidligere Praksis — hævde, at dette netop vil nødvendiggøre et indgaaende teknisk Kendskab til de forskellige Vaaben. Dette er dog en forkert Antagelse; det er ikke Vaabnenes tekniske Detailler (Skruer, Møtriker o. lign.), men deres Ydeevne og Begrænsning og dermed Anvendelsesmuligheder og -metoder, man skal kende. I Virkeligheden er dette en Del af Faget Taktik.

Imidlertid vil det naturligtvis være nødvendigt, at Søofficerer leder Tjeneste og Uddannelse indenfor adskillige Grene af den interne Tjeneste om Bord og i

Land, og hermed opstaar Kravet om Specialuddannelse indenfor en vis Vaabengren, ligesom Tjeneste i visse Skibs- og Fartøjstyper ogsaa kan kræve særlig Uddannelse.

Saadan Specialtjeneste vil i Almindelighed paahvile Søofficeren i hans yngre Aar, medens hans fulde Udnyttelse som Strateg og Taktiker hovedsagelig vil være forbundet med Tjeneste under Chefs- og Stabsudkommandoer. Desuden vil der som hidtil være Brug for et mindre Antal Søofficerer med videregaaende teknisk Uddannelse til Tjeneste ved vore tekniske Institutioner som Forbindelsesled mellem den anvendte Taktik repræsenteret ved de farende Søofficerer og Teknikken repræsenteret ved Teknikere og Videnskabsmænd.

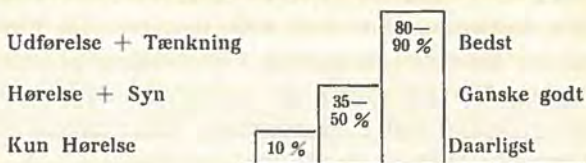
En nærmere Analyse af ovennævnte Krav vil vise, at der er Tale om en omfattende Uddannelse, som det ikke vil være hensigtsmæssigt at basere paa een afgrænset Periode, men som derimod bør fordeles over flere Uddannelsestrin — ikke mindst fordi praktisk Erfaring vil være nødvendig til Støtte for Teorien.

Ovenfor er allerede antydnet en saadan Opdeling i Uddannelsestrin: Grunduddannelse, Specialuddannelse og højere Uddannelse. Man vil se, at dette i Princippet meget minder om Ordningen før 1932, blot er den dengang anvendte »all round«-Uddannelse indenfor alle Vaabengrene tænkt erstattet af den omtalte Specialuddannelse indenfor kun een.

Det er naturligvis nødvendigt, at de forskellige Specialister kan samarbejde, og at de forstaar andre Vaabens Egenskaber og Krav. Hertil skal den højere Uddannelse bl. a. ogsaa medvirke.

Ser man paa Forholdene i Dag, finder man, at vi i Praksis er ved at komme ind paa den antydede Nyordnings Princip. Thi dels gennem Udsendelse til

A. Sansernes Modtagelighed ved Undervisning:



1. Anvend saa mange af Sanserne som muligt, men husk ovenstaaende Effektfordeling.
2. Opøv Tankevirksomhed: Spørgsmaal — Prøver — Diskussioner.
3. Kontroller Undervisningen.

B. Ofte er Fordelingen imidlertid saaledes:

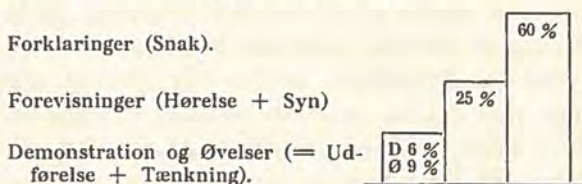


Fig. 1.

Udlandet og dels gennem Afholdelse af Specialskoler herhjemme har vi givet og giver stadig en Del yngre Søofficerer saadan Specialuddannelse, ligesom enkelte i Udlandet har gennemgaaet højere Uddannelse. Det, vi saaledes mangler, er blot en systematisk Ordning, som kan tilfredsstillende vore Krav paa længere Sigt.

Den aktuelle Opgave er altsaa at skabe en saadan Ordning, som omfatter det fornødne Antal Uddannelsestrin, mellem hvilke de forskellige Emner fordeles paa hensigtsmæssig Maade, og hvor en saa rationel Undervisningsform som muligt tilstræbes. Med

Hensyn til Rationalisering af Undervisningsmetoderne er man naaet langt i Udlandet, og paa dette Felt har vi meget at indhente, hvilket dog ikke her skal ud-
dybes nærmere. Der skal blot henvises til Figur 1, hvor der gengives en grafisk Fremstilling af rigtig og fejlagtig Uddannelsesform udtrykt ved Sansernes Modtagelighed ved Undervisning. Efter denne Fremstilling, der findes i en Artikel om Uddannelsen i den engelske Hær gengivet i det svenske »Ny Militär Tidsskrift« Nr. 6 1947, bør man være A-Menneske. Men mon der ikke er mange, som vil erkende, at vi i stor Udstrækning har anvendt B-Systemet?

Naar man paataænker at ændre sit eget System, vil det altid være nyttigt at studere de i Udlandet anvendte, for evt. derved at faa Impulser. Da Sverige vel er den eneste af de mindre Sømagter, hvor Udviklingen er forløbet nogenlunde uforstyrret, og hvor tilgængelige Erfaringer udefra har kunnet udnyttes straks, skal det nu anvendte svenske System skildres i korte Træk i det efterfølgende Afsnit. Det skal bemærkes, at der i Sverige har været det samme Problem med Overgang fra en »all round« til en specialbetonet Uddannelse, hvad Vaabenslagene angaar. (Uddannelsen i U.S.A. og Tyskland før Krigen er behandlet i Kommandørkaptajn Leginds ovennævnte Artikel.)

Det svenske Uddannelsessystem.

I. Den grundlæggende Fællesuddannelse finder Sted paa Sjökrigsskolan i Näsby og varer knapt 3½ Aar. Ligesom i Danmark fordres Studentereksamen som Betingelse for Optagelse, men foruden visse Eksamensresultater kræves endvidere, at Ansøgerne bestaar forskellige fysiske og psykotekniske Prøver.

Uddannelsen omfatter:

En 4 Maaneders Aspirantskole, der gennemgaas i Land, og hvor Undervisningen omfatter saavel teoretiske som praktiske Emner.

Et 10 Maaneders Togt med Øvelsesskib. De første ca. 5 Maaneder tilbringes paa Udenlandstogt, hvori kun Aspiranterne deltager; i de sidste ca. 5 Maaneder indgaar Øvelsesskibet i en Kadetdeling.

Teoretisk Uddannelse i Land (Kadetskolens yngste Klasse). Denne varer ialt ca. 7 Maaneder med en effektiv Uddannelsestid paa 20 Uger.

Et ca. 5 Maaneders Togt i Kadetdelingen.

Teoretisk Uddannelse i Land (ældste Klasse) med samme Varighed som yngste Klasse.

Endelig følger et ca. 5 Maaneders afsluttende Togt med Kadetdelingen.

Der opnaas ialt ca. 20 Maaneders Sejlads og ca. 56 Ugers teoretisk og praktisk Uddannelse i Land.

II. Efter Udnævnelserne til Søofficer omfatter Uddannelsen:

1. Almindelig Uddannelse, som dels bestaar af almindelig praktisk Tjeneste, dels Gennemgang af almindelige Kursus.

Disse er:

»Allmänna Kursen« ved Sjökrigshögskolan, som er obligatorisk for alle Søofficerer, og som nærmest svarer til vor tidligere Officersskoles teoretiske Del,

Kursus i Militær Pædagogik og

Kursus for ældre Søofficerer.

(Dette sidste, som nærmest er tænkt som en lejlighedsvis Orientering i den seneste Udvikling, er meget sjældent.)

2. Uddannelse i Vaabentjeneste, som omfatter:

Artilleritjeneste,
Minetjeneste,
Torpedotjeneste eller
Ubaadstjeneste.

Alle subalterne Søofficerer skal have gennemgaaet Uddannelse i en af disse Tjenestegrene før Gennemgang af »Allmänna Kursen«.

3. Uddannelse i Specialtjeneste, som omfatter:

Dykkertjeneste,
Film- og Fototjeneste,
Lufttjeneste (Observatortjeneste),
Forbindelsestjeneste,
Gasbeskyttelsestjeneste,
Gymnastik,
Haandvaabentjeneste,
Hydrofontjeneste,
Isbrydertjeneste,
Sejlfartøjstjeneste,
Opmaalingstjeneste og
Torpedobaadstjeneste (MTB).

Hertil kommer formentlig Navigations- og Kamp-
ledelsestjeneste i Fremtiden.

Uddannelse i et eller flere af disse Specialer kan gennemgaaes af Søofficerer uanset paagældendes Vaabentjenestegren.

4. Uddannelse i Stabstjeneste, som foregaar i Sjö-
krigshögskolans högre Kurs, og som omfatter saa-
vel almindelig Stabstjeneste som højere teknisk
Uddannelse indenfor følgende Grene: Artilleri,
Torpedovæsen, Minevæsen, Forbindelsesvæsen og
Navigation.

Stabsuddannelsen gennemgaaes af særligt udvalgt

Personel uden Hensyn til Vaaben- og Specialtjeneste. (Bedømmelse fra »Allmänna Kursen« afgørende). Dog er det naturligvis saaledes, at de, der er uddannet i henholdsvis Artilleri-, Mine- eller Torpedotjenestegrenene, fortsætter indenfor disse under den højere tekniske Uddannelse.

5. Øvrig Uddannelse som bestaar i lejlighedsvis Uddannelse om Bord og i Land i særlige Emner, særlig Træning o. l.

Det ovenfor beskrevne System har længe været anvendt i Sverige og er saaledes vel gennemprøvet. Det synes at give tilfredsstillende Resultater, og dets Princip kan i det store og hele anses for egnet til Overførelse paa danske Forhold, selv om mange Detailler maa udformes anderledes her.

Ved en nøjere Gennemgang kan man dog ikke undgaa at falde over een Ting, nemlig den meget lange Tid, der anvendes paa »Högre Kursen«. En stabsuddannet Officer vil saaledes have tilbragt mindst 3 Vintre paa Sjökrigshögskolan — »Allmänna Kursen« incl. — samt en Sommer med Vekseltjeneste ved forskellige Institutioner i umiddelbar Fortsættelse af selve Stabsklassen.

Saaledes har det da heller ikke været hele Tiden. Tidligere fik det Personal, som efter »Allmänna Kursen« skulde fortsætte med højere Uddannelse, enten Stabsuddannelse eller teknisk Uddannelse, hvilket umiddelbart maa forekomme mere praktisk og ikke mindst tidsbesparende.

Motiveringen for den nuværende Ordning er, at det findes ønskeligt, at det Personal, der forretter Tjeneste i Stabe, skal have tilstrækkelig teknisk Viden, og at det, der forretter Forvaltningstjeneste eller tek-

nisk Tjeneste, skal have fornødent Kendskab til Stabsarbejde. Dette synes at rumme en Fare for Spredning over for mange Felter, og man kan ikke komme bort fra, at det maa være muligt at opnaa et tilfredsstillende Resultat efter den tidligere Ordning. Man faar da ogsaa det Indtryk, at den paagældende Ordning er upopulær i mange Kredse, ikke mindst blandt de yngre.

(Fortsættes).

Personelordning i Søværnet.

Af Orlogskaptajn J. Teisen.

Der er i Tidsskriftet ikke indkommet positive Indvendinger mod det af mig til Maj-Nummeret indsendte Indlæg, hvilket maa opfattes som en stiltiende Anerkendelse af Indholdet af dette.

Kaptajnløjtnant Wesche har dog i Tidsskriftets Juli-Nummer under ovenstaaende Overskrift søgt at imødegaa enkelte Punkter.

Jeg paapegede, at den nuværende Ordnings føleligste Mangel var, at man ikke fik Personellet uddannet paa en saadan Maade, at det blev fuldt uddannet med en Mobilisering for Øje, at alle de moderne Vaaben og Hjælpemidler krævede lang og gennem Aar fremadskridende Uddannelse, samt at dette kun naas ved at have et Antal menige — Mather — der er stort nok til at kunne besætte alle vigtigere Poster.

Dette bliver overhovedet ikke imødegaaet, hvorimod Kaptajnløjtnanten fremkommer med den Paastand, at den nuværende Personelordning »i det store og hele tilfredsstillende Personellet«, Det kunde her være interessant at vide, hvad Personellet kan være saa tilfreds med.

Hvorledes Kaptajnløjtnanten af min Artikel kan forstaa, at det af mig fremsatte Forslag foreslaas indført momentant, er ligeledes en Gaade og strider mod sund Fornuft; at man først maa udfylde de nuværende Rammer, før man kan gaa til Udvidelse af disse, er indlysende; det skal her vedgaas, at den indførte Konstabelordning er en god og nødvendig

Aflastning i Dag, men langt fra ideel, naar de ovenanførte Krav stilles, og saaledes kun bør være af midlertidig Karakter.

Kaptajnløjtnanten misforstaar ligeledes mit Krav om bedre Avancementsmuligheder, som han selv principielt gaar ind for; mit Krav om flere Officersstillinger er en Udvidelse af den nuværende Ordning, og Ordet »Søofficersstillinger« er overhovedet ikke nævnt; at Kaptajnløjtnanten kun har medtaget 2 af de af mig nævnte Kategorier Værnepligtige i sit Modindlæg skal kun periferisk nævnes, men det vanskeliggør selvsagt Diskussionen.

Kaptajnløjtnanten kritiserer den eventuelle Lønforhøjelse for Mather, men da det gælder om at faa kvalificeret Personel, maa og bør der sættes ind, hvad der er nødvendigt for at fremskaffe dette; alt for sørgeligt mange af de dygtige Mather og Underbefalingsmænd søger ud, og dette kan fortrinsvis bremses ved at gøre Lønnings- og Avancementsforhold saa gode, at der er Konkurrencemulighed med de Chancer, Civillivet byder.

Den af mig paapegede Uddannelse, der maalbevidst uddanner Personellet til Maximalindsats, vil maaske ogsaa være mere tilfredsstillende end den nuværende, og de af Kaptajnløjtnanten fremhævede gode Resultater paa Kvarter- og Underkvartermesterskolen vil næppe blive ringere, hvis Personellet gennemsnitlig bliver mere udsøgt.

Personellet maa være af høj Kvalitet og dets mobiliseringsmæssige Uddannelse ligesaa, thi i vor lille Marine maa Personellets Kvalitet til en vis Grad opveje Materiellets manglende Kvantitet. Jeg vil her gøre Kaptajnløjtnantens sidste Ord til mine: »Ships do not fight, but men do«.

Artilleriarmeringen i Jagere og større Torpedofartøjer.

Af Kommandørkaptajn R. Steen Steensen.

(Fortsat).

XVII. Reaktionen efter den første Verdenskrig.

Da Vaabenstilstanden kom i November 1918, stod et meget stort Antal Jagere paa Stabelen i England og U. S. A. I England færdigbyggedes ikke alene en Del Enheder af V- og W-Klasserne, men ogsaa ikke saa helt faa af de noget mindre og betydeligt ringere R-, S- og T-Klasser, hvis Bygning var mere fremskreden. I U. S. A. gjorde man ogsaa en Del *Flush-Deckers*, der var halvgaaende og mere, færdige — men her saavel som i England blev ikke alene nye Kontrakter annullerede, men ogsaa mange Enheder, der allerede var sat paa Stabelen, blev strøget. I Amerika blev man i 1922 færdig med den sidste Enhed fra Krigstiden — i England blev den sidste Efternøler, der var søsat i 1920, først afleveret i 1925.

Men efter Krigens Kraftanstrengelse gik Bygningen af nye Jagere i England og U. S. A. nu i Staa i en længere Aarrække. Mellem 1920 og 1926 søsattes ingen engelske Jagere og fra 1920 til 1934 heller ingen amerikanske. I Stedet for interesserede man sig i den engelske og amerikanske Marine langt mere for Flaadekonferencerne og den deraf følgende Virksomhed paa Omraader som Krydserbygningen og Rekonstruktionerne af ældre Slagskibe.

I Frankrig var som tidligere nævnt Jagerbygningen

næsten helt ophørt under Krigen. Antallet af Jagere bygget fra 1914 til 1918 udgjorde kun 14—15 Stykker, hvoraf de 12 endda var bygget paa japanske Værfter. Som et yderligere talende Bevis paa denne Stilstand kan anføres, at en enkelt Jager («Enseigne Gabolde», 800 Tons), der allerede i 1913 var blevet sat paa Stabelen hos Normand i Le Havre, blev søsat i 1921 og derefter først var færdig til Aflevering saa sent som i 1924 — d. v. s. 11 Aar efter Kølstrækningen. Frankrig stod saaledes efter den første Verdenskrigs Afslutning meget svagt m. H. t. Jagere. En ringe, men langt fra tilstrækkelig Tilvækst fik man ved som Part af de Allieredes Krigsbylte at faa overladt 1 tidligere østrigsk og 8 tidligere tyske Jagere, blandt hvilke sidste den allerede omtalte »S 113« («Amiral Sénès»).

Ogsaa den italienske Marine overtog efter Krigen en Del tyske og østrigske Jagere, men i Modsætning til Frankrig havde man her holdt Jagerbygningen i Gang under hele Krigen og fortsatte hermed uden Ophold i den kommende Tid — vel ikke mindst som Følge af det politiske Systemskifte.

XVIII. De franske Torpedokrydsere.

Da den franske Flaades Bestand af Jagere som ovenfor omtalt var meget ringe saa vel kvantitativt som kvalitativt ved Afslutningen af den første Verdenskrig, var Opstillingen af et Jagerprogram og dets Udførelse en af de mest presserende Opgaver for den franske Marine i 1920'erne.

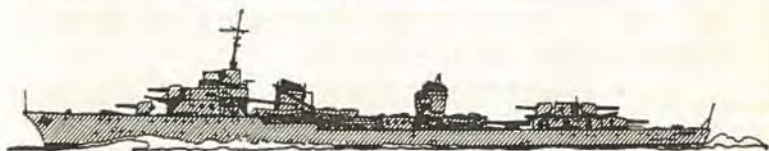
Den langvarige Liggen brak paa Jagerbygningens Omraade havde næsten virket som en Slags Kraftopsparring, der nu paa dette Felt ret hurtigt bragte den franske Marine frem i første Række — dels med Hensyn til Kvantitet, men dog navnlig med Hensyn til Kvaliteten (Torpedokrydsere).

Den første Serie Torpedokrydsere, der søsattes 1923—25 (»Jaguar-Klassen«), var 6 Enheder paa 2100 Tons, 36 Knob og med 5 Stk. 13 cm Kanoner. Man gik her straks op til det 13 cm Kaliber, der — bortset fra de, som Erfaringerne havde vist, mindre heldige 15 cm Kanoner — var det største hidtil anvendte Jagerkaliber. Endvidere gik man over til Etageopstillingen, saaledes at Formlen blev: $(2 \times 1) + [1] + (2 \times 1)$.



Fransk Torpedokrydser »Cassard« (1931).

I de følgende Serier Torpedokrydsere steg Deplacementet til 2570 Tons i 1934, og Kaliberet øgedes straks efter »Jaguar«-Klassen til 13.8 cm. Kanonantallet og Opstillingen var stadig den samme som i »Jaguar«, idet dog den midterste Kanon i de senere Klasser flyttedes fra agten for Skorstenene til Forkant af »Jagerøen«, hvorved denne Kanon fik betydelig bedre Skudfelt forefter (se Silhuetterne).



Fransk Torpedokrydser »Le Terrible« (1934).

Blandt disse fra 1925 til 1934 søsatte 24 Torpedokrydsere bemærkes »Le Terrible«, som, skønt Farten kun var beregnet til 37 Knob, paa Fuldkraftsprøven fuldt udrustet naaede en Topfart paa 45.2 Knob, hvilket — bortset fra Motortorpedobaade — endnu

til Dato er Rekord for Krigsskibe. Og dette var endda ikke en Enkeltpræstation, idet alle denne Klasses Enheder kom op over 43 Knob med 100.000 H. K. (beregnet 74.000 H. K.). Antallet af Torpedorør (Kaliber 55 cm) var i de forskellige Klasser 6, 7 og 9, idet Opstillingerne for disse henholdsvis var: [III + III], [ⁱⁱ + III] og [ⁱⁱⁱ + III].

Disse franske Torpedokrydsere, der i deres Bygning, Udseende m. v., var en videre Udvikling af Jagertypen og stod denne nærmere end Krydsertypen, naaede deres Kulmination kort før den anden Verdenskrig med »Volta« og »Mogador« paa 2900 Tons (3500 Tons Max.). Farten var her beregnet til 38 Knob og Armeringen bestod af 8 Stk. 13.8 cm. Formel: (2×2) + (2×2). Torpedoarmeringen — 10 Stk. 55 cm — var opstillet i Borde efter Formlen: [ⁱⁱⁱ + ⁱⁱ].

Før 1939 bestod Luftskytset i Torpedokrydserne højst af 4 Stk. 37 og 4 Stk. 13 mm.

XIX. Franske Jagere og Torpedobaade 1924—39.

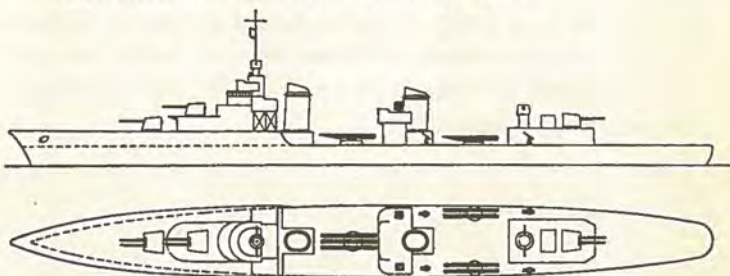
Bygningen af Torpedokrydsere gjorde dog ikke, at man helt forsømte Jagerne. Jævnside med Torpedokrydserne søsattes saaledes i Perioden 1924—30 26 almindelige Jagere (den 3-skorstenede »Simoun«-Klasse) paa 1350 Tons, 34—36 Knob og med 4 Stk 13 cm i Etageopstilling: (2×1) + (2×1).

Og for nogenlunde at udjævne den »Skævhed«, der var kommet i Forholdet Kvalitet-Kvantitet ved Bygningen af de store Torpedokrydsere, tog man i Midten



Fransk Jager »Simoun« (1924).

af 30'erne fat paa en Torpedobaadstype eller maaske rettere en Type hurtige Eskorteskibe med 34 Knobs Fart paa 610 Tons (»La Pomone«-Klassen). Armeringen bestod af 2 Stk. 10 cm Luftskyts, 1 + 1, og 6 Stk. Maskinskyts samt 2 Stk. 55 cm Torpedorør. Denne Klasse, som man iøvrigt ikke var særlig tilfreds med, skulde have været efterfulgt af en noget større Type paa 1000 Tons med 4 Stk. 10 cm — Opstilling: 1 + [1] + (2×1) — og 4 Torpedorør. Paa Grund af Krigsbegivenhederne naaede kun nogle faa Enheder af denne Klasse at blive færdigbyggede — og ingen af disse overlevede Krigen.



Det oprindelige Projekt til fransk Jager »Le Hardi«. Opstillingen ændredes dog til 2 + (2×2).

Som en Slags Mellemproportional mellem Torpedobaadene og Torpedokrydserne byggedes umiddelbart før 1939 »Le Hardi«-Klassen paa 1770 Tons med 37 Knob og 6 Stk. 13 cm. Efter det oprindelige Projekt fra 1932 skulde Opstillingen have været: (2×2) + 2, men Vanskeligheden med at skaffe tilstrækkelig Stabilitet gjorde, at man under Indtryk af »Tomudzuru«-Ulykken i Japan, som senere vil blive omtalt, ændrede Tegningerne til Etageopstilling agter, saa Formlen blev: 2 + (2×2). — Heller ingen af »Le Hardi«-Klassens 16 Enheder overlevede den anden Verdenskrig.

XX. Italienske Jagere 1920—39.

De i denne Periode byggede italienske Jagere kan deles i to Hovedgrupper — de mindre under 1000 og de større over 1000 Tons. Der var knap 60 Enheder i hver af disse Grupper*).

I Jagerne under 1000 Tons — hvoraf de fleste vel nærmest bør klassificeres som Torpedobaade — var Kaliberet 10 og 10.2 cm og Kanonantallet 4 og 3 — bortset fra nogle enkelte Eskortejagere. Opstillingsformlen for 4 Kanoner var først: $\frac{1}{4} + [1] + 1$ (ligesom i den tidligere nævnte »G. la Masa«-Klasse) — og derefter: $2 + 2$. For 3 Kanoner var Formlen først: $1 + [1] + 1$ og senere i den saakaldte »Stjerne«-Klasse: $1 + (2 \times 1)$. Af denne »Stjerne«-Klasse købte Sverige som bekendt i 1940 to Enheder, der fik Navnene: »Remus« og »Romulus«.



Italiensk Jager af *Navigatori*-Klassen. Man bemærker Opstillingen $2 + [2] + 2$ med samme Ildhøjde for alle Kanonerne.

*) »Sella«-Klassen, hvortil bl. a. de to svenske (ex-italienske) Jagere »Puke« og »Psilander« hørte, var dog kun paa 935 Tons. Paa Grund af deres Armering henregnedes denne Klasse dog til den større Type. Italien overtog i 1920 3 tidligere tyske og 7 tidligere østrigske Jagere. De ex-østrigske Enheder blev dog ret hurtigt udrangerede.



Italiensk Jager »Folgore« (1931). 2 + 2. Kanonerne i Skjoldene er koblet sammen og staar meget tæt ved hinanden.

Jagerne over 1000 Tons (indtil godt 1600 Tons) havde alle 12 cm Kaliber. Fra den ældste Klasse (»Leone«, 1923, 3 Enheder) over den mellemste (*Navigatori*-Klassen, 1928—30, 12 Enheder) til de nyeste Klasser falder Antallet af Kanoner, og Formlerne aftrappes:

»Leone«-Kl.: 8 Stk. 12 cm: 2 + [2] + [2] + 2.

Navigatori-Kl.: 6 Stk. 12 cm: 2 + [2] + 2.

Nyere Klasser: 4 Stk. 12 cm: 2 + 2.



Italiensk Jager »Sirocco« (1934). 2 + 2. Dobbeltskjoldet agter staar i samme Højde som forreste.

Formlen $2 + 2$ er anvendt i omtrent et halvt Hundrede større italienske Jagere samt i nogle enkelte mindre og nogle faa ældre Enheder («Aquila» — se tidligere) og kan saaledes med nogen Ret kaldes den nationale italienske Jagerformel.

Luftskytset i de italienske Jagere bestod af 2 à 4 Stk. 37 mm og 2 à 6 Stk. lettere Maskinskyts. Kun i de ældre Enheder fandtes 76 mm.

XXI. Japanske Jagere og Torpedobaade 1918—39.

Uden at standse op ved den første Verdenskrigs Afslutning fortsatte Japan Fuldførelsen af sit Jagerprogram.



Japansk 2. Kl. Jager »Kuri« (Kastanje) (1920). $1 + [1] + 1$.

Indtil 1923 byggedes saaledes 26 Enheder af 2. Klasse (ca. 800 Tons) med 3 Stk. 12 cm. Formlen var: $1 + [1] + 1$. Bemærkelsesværdig var Opstillingen af Torpedoapparaterne, idet en Del af disse var anbragt foran for Broen (et Dobbelt- eller Tripleapparat), ligesom i de tyske Førkrigs-Torpedobaade.

Indtil 1927 byggedes endvidere 34 Enheder af 1. Klasse (ca. 1300 Tons) med 4 Stk. 12 cm: $1 + [1] + [1] + 1$. Ogsaa i disse Jagere stod en Del af Torpedoarmeringen foran for Broen.

Fra 1927 indførtes 12.7 cm Kaliberet, og medens



Japansk Jager »Nadakaze« (Storm over oprørt Hav) (1920).
Opstilling: $1 + [1] + [1] + 1$, alle Kanoner i samme Højde.

man tidligere kun havde anvendt lette Halv- eller Hel-
skjolde, gik man nu over til en ren Taarnkonstruk-
tion. I Aarene 1927—31 byggedes 24 Jagere paa 1700
Tons med 6 Stk. 12.7 cm i lette Pansertaarne opstillet
efter Formlen: $2 + (2 \times 2)$.

I den følgende Klasse paa 16 Enheder vilde man
med den kendte japanske Hang til Overarmering an-
bringe en Armering paa 5 Stk. 12.7 cm i Taarne op-
stillet efter Formlen: $(2 \times 1) + ([1] + 2)$ paa et De-
placement paa kun 1350 Tons. De første Enheder af
denne Klasse var allerede færdige, da i 1934 den over-
armerede japanske Torpedobaad »Tomodzuru« kæn-



Japansk Jager »Mutuki« (Januar) (1925). Man bemærker Torpedo-
apparaterne foran for Broen.



Japansk Jager »Amagiri« (Dis over Himlen) (1930). 2 + (2 × 2).

trede og sank. Samme Aar sank Jageren »Miyuki« af 1700 Tons-Klassen efter Kollision, og ogsaa her havde Stabiliteten vist sig ikke at have været som den burde.

Som Følge heraf saa man sig nødsaget til at forbedre Stabiliteten i den nye 1350 Tons-Klasse i betydelig Grad. Det skete dels ved at reducere Torpedoarmeringen og dels ved at gaa bort fra Etageopstillingen forude og i Stedet for anvende et Dobbeltaarn som i 1700 Tons-Klassen. Den nye Opstilling blev saaledes: 2 + ((1) + 2). Reduktionen af Torpedoarmeringen bestod i, i de færdige Enheder, at fjerne det ene af de tre 53.3 cm Tripleapparater, medens de nærmest følgende fik to Quadrupleapparater. Da man imidlertid netop paa dette Tidspunkt gik over til det 61 cm Torpedokaliber, fik de sidste 6 Enheder af denne Klasse kun to (61 cm) Triplerør.

I de nyeste japanske Jagere, der havde Deplacemeter fra 1500 til 2000 Tons og Farter fra 34 til 36 Knob, bestod Armeringen af 6 Stk. 12.7 cm — 2 + (2 × 2) — og 8 Stk. 61 cm Torpedorør.

Luftskytset i alle japanske Jagere angaves før Krigen kun til 2 à 4 Stk. 20 eller 25 mm. Man antog derfor, at Hovedarmeringen tillige kunde anvendes som Luft-

skyts i hvert Fald til Afgivelse af Spærreild. Men efter de Oplysninger, der har været publiceret efter Japans Kapitulation, kunde det 12.7 cm japanske Jagerskyts kun eleveres til 45°, og dette var naturligvis langt fra tilstrækkeligt. De store Tab af japanske Jagere ved de amerikanske Luftangreb viste tydeligt, at Luftskytset havde været negligeret i høj Grad. Hen imod Krigens Slutning blev da ogsaa det øverste Etagetaarn agter fjernet i adskillige større Jagere, og i Stedet for anbragtes 3 Stk. 40 mm Luftskyts i Tripleaffutage. Men selv denne Forøgelse af Luftskytset var naturligvis langt fra tilstrækkelig.

I 1933 søsattes de fire Torpedobaade af »Tomodzuru«-Klassen. De var beregnede til Konvojeskortering. Armeringen bestod af 3 Stk. 12.7 cm — 1 + [1] + 1 — og 4 Stk. 53.3 cm Torpedorør. Farten var 26 Knob. Alt dette var opnaaet paa et Deplacement paa kun 527 Tons. Men denne dumdristige Overarmering endte i Marts 1934 med en Katastrofe, idet »Tomodzuru« paa Grund af for ringe Stabilitet kæntrede og sank. Baaden blev senere bjerget og ombygget og omarmeret sammen med sine tre Søsterbaade. Dels blev det 12.7 cm Kaliber ombyttet med 12 cm og dels blev det ene Dobbeltapparat fjernet. Og dog maa Slutresultatet: 3 Stk. 12 cm og 2 Stk. 53.3 cm Torpedorør i en 26 Knobs Baad paa kun 527 Tons siges at være en særdeles respektabel Armering. Senere byggedes 8 lidt større Baade af lignende Type.

XXII. De første engelske Bogstavklasser fra A til I (1926—37).

Som allerede omtalt holdt man i England en længere Pause i Jagerbygningen efter Afslutningen af den første Verdenskrig.



Engelsk Jager »Crusader« (1931) — senere canadisk »Ottawa«.

Først i 1926 søsattes to Forsøgsbaade — den 1350 Tons Thornycroftbaad »Amazon« og den 1170 Tons Yarrowbaad »Ambuscade«. Begge havde en Fart paa 37 Knob og en Armering paa 4 Stk. 12 cm, $(2 \times 1) + (2 + 1)$, og 6 Torpedorør. De var en videre Udvikling af V- og W-Klasserne, men besad i Forhold til disse følgende Fordele: højere Fribord (2.6 m mod 1.9), større Maskinkraft, bedre Beboelsesforhold — specielt for Tjeneste i varme Klimater — og større Aktionsradius. Derimod havde de samme Artilleri- og Torpedoarmering og Opstilling som i de sidste V- og W-Klasser.

Man havde valgt at bygge disse to Forsøgsbaade og indgaaende studere dem, før man bestemte sig for den Type, der skulde være Modellen for de kommende Aars Jagerbygning.

Forsøgene viste bl. a., at Yarrowbaadens Deplacement var lidt for ringe, og at Torpedoarmeringen burde øges noget paa Fartens Bekostning. Resultatet blev de bekendte 2-skorstenede, engelske Bogstavklasser fra A til I bygget i Aarene 1929—37. Deplacement 1350—1375 Tons, 35—36 Knob, 4 Stk. 12 cm med Opstilling: $(2 \times 1) + (2 \times 1)^*$. Torpedoarmeringen

*) En enkelt Enhed i H-Flotillen (»Hereward«) fik dog forsøgsvis

bestod af 8 Rør (to Quadruple) — i den sidste Flotille dog 10, [V + V]**). Med Undtagelse af C-Klassen paa 4 Enheder, der senere overgik til Canada, bestod hver Klasse af 8 Enheder plus en Flotilleleder og dannede saaledes en homogen Flotille. Flotillelederen var i visse Tilfælde kun en Ubetydelighed (5 Tons) større end de menige Jagere og havde da samme Fart og Armering som disse. I andre Tilfælde kunde Flotillelederen være op til 150 Tons større og havde da 5 Stk. 12 cm: (2×1) + [1] + (2+1). Inclusive »Amazon« og »Ambuscade« samt Flotillelederne og to til Canada specielt byggede Enheder fandtes der ved Krigen nogle beslaglagte Enheder, der var under Bygning for fremmed Regning.

Luftskytset var efter nutidige Begreber meget ringe. I de ældste Flotiller bestod det af 2 Stk. 40 mm plus 4 Stk. Maskinskyts, D-Flotillen havde 1 Stk. 76 mm plus 6 Stk. Maskinskyts og de følgende Flotiller 8 Stk. Maskinskyts i 2 Quadrupleaffutager.



Engelsk Jager »Escapade« (1934).

et Dobbelt skjold forude — 2 + (2×1) —. Det var den første engelske Jager med Dobbelt affutage.

***) Det første Forsøg med Quintuplerør blev gjort i »Glowworm« af G-Flotillen.



Engelsk Jager »Exmouth« (1934), Flotilleleder for E-Jagerne. Man bemærker den 5te Kanon mellem Skorstenene. Flotillelederne havde tidligere sort Skorstenstop som Kendetegn.

Denne engelske Jagertype anvendtes, som det senere vil blive omtalt, foruden i England tillige i adskillige mindre Mariner, der enten lod deres Enheder bygge i England eller selv byggede dem efter engelske Tegninger.

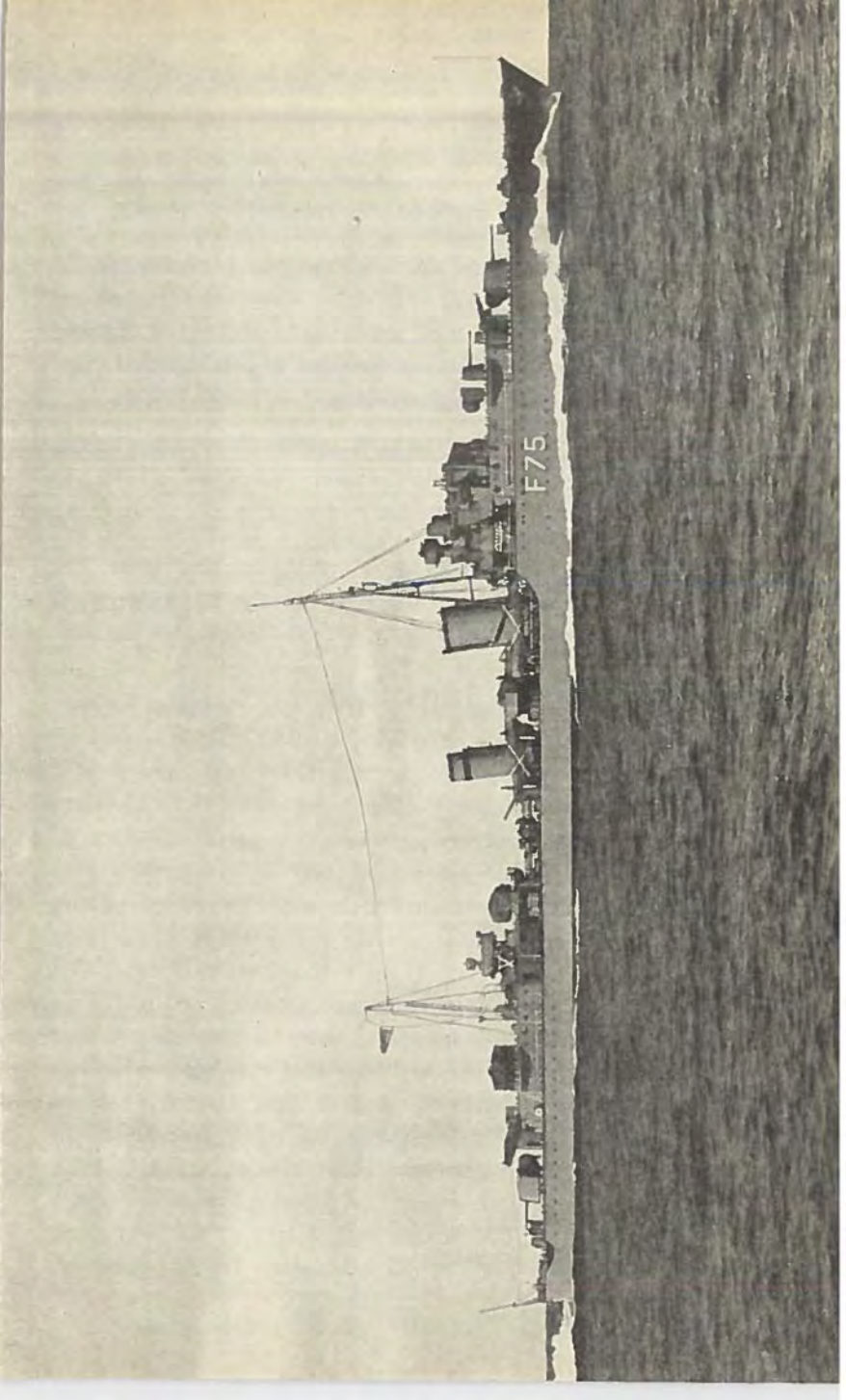
XXIII. England gaar over til kraftigere Artilleriarmering i Jagerne (*Tribal-Klassen m. v.*).

Hvis man sammenligner de omkring 1935 i de førende Mariner byggede og projekterede Jagere vil man se, at de engelske Enheder i høj Grad var artilleristisk underlegne.

Frankrig:	»Volta« (2900 Tons)	8 Stk. 13.8 cm
—	»Le Hardi« (1770 Tons)	6 - 13 -
Japan:	»Kasumi« (1500 Tons)	6 - 12.7 -
U. S. A.:	»Somers« (1850 Tons)	8 - 12.7 -
—	»Fanning« (1500 Tons)	5 - 12.7 -
Rusland:	»Leningrad« (2900 Tons)	5 - 13 -
Tyskland:	»Leberecht Maass« (1625 Tons)	5 - 12.7 -

Billedtekst til Side

Engelsk Jager »Eskimo« af *Tribal*-Klassen (1937). Næstagterste Kanon skjold, der ses drejet tværs, blev under Krigen fjernet og i Stedet anbragtes her 2 Stk. 10.2 cm Luftskjyts.



F75

England: Bogstavklasser A—I

(c. 1350 Tons) 4 Stk. 12 cm

— Flotilleledere (c. 1500 Tons) 5 - 12 -

De engelske Jagere, der i 10 Aar var blevet staaende paa samme Stade, var nu ikke alene underlegne m. H. t. Antal Kanoner, men ogsaa kalibermæssigt. Endog i enkelte mindre Mariner fandtes engelskbyggede Jagere, der var betydeligt overlegne — som f. Eks.

Polen: »Grom« (1975 Tons) 7 Stk. 12 cm

Jugoslavien: »Dubrovnik« (1880 Tons) 4 - 14 -

For ikke at komme for meget i Agterhaanden var man derfor nødt til at gøre Artilleriet kraftigere. Og da man ikke mente det hensigtsmæssigt at gaa op med Kaliberet, var der kun een Udvej: — at forøge Antallet af Kanoner.

Resultatet — eller rettere det første Resultat — blev den bekendte nye *Tribal*-Klasse i 1937. Den bestod af 16 Enheder à 1870 Tons, 36.5 Knob og med 8 Stk. 12 cm opstillet efter Formlen: $(2 \times 2) + (2 \times 2)$. Hermed indførtes Dobbeltaffutagen — paa Grundlag af Erfaringerne med denne Affutage i »Hereward« — som almindelig Opstilling i de inden Krigen byggede engelske Jagere. Luftskeytset var oprindeligt 4 Stk. 40 mm og 8 Stk. Maskinskyts — alt i Quadrupleaffutager. Til Gengæld var Torpedoarmeringen blevet reduceret til kun eet Quadrupleapparat. Disse *Tribal*-Jagere var saaledes udprægede Artillerifartøjer (*Kanon-Jagere*). Under Krigen fjernedes dog 2 Stk. 12 cm (øverste Etageskjold agter) og erstattedes af 2 Stk. 10.2 cm Luftskeyts. *Tribal*-Klassen viste sig at være ganske fortrinlige Jagere, der fandt udstrakt Anvendelse under Krigen, hvorfor det da ogsaa gik haardt ud over dem. Af de 16 Enheder gik 12 tabt. Alle 16 Enheder var

lige store, men 4 af dem var apterede som Flotilleledere, idet hver Flotille kun bestod af 4 Enheder.

De fem nærmest følgende Bogstavklasser, der begyndte med J-Flotillen, kan deles i to Hovedtyper, de lidt mindre J-, K- og N-Klasser og de noget større L- og M-Klasser. De havde praktisk talt samme Fart, 36—36.5 Knob, og samme Armering, 6 Stk. 12 cm med Opstilling: $(2 \times 2) + 2$. Den mindre Type havde



Engelsk Jager af J-, K- og N-Klasserne. Opstilling: $(2 \times 2) + 2$. L- og M-Klasserne var af nærlig samme Udseende, idet Kanonerne dog stod i Taarne i Stedet for i Skjolde.

havde 10 Torpedorør (to Quintuple) mod 8 (to Quadruple) i L- og M-Klasserne. Hver Klasse bestod af 8 ens Enheder, hvoraf een var Flotilleleder. Deplacementerne var henholdsvis ca. 1700 og 1920 Tons. Denne Forskel paa godt 200 Tons var foraarsaget af Beskyttelse — især for Artilleriet. Medens J-, K- og N-Jagerne kun havde aabne Helskjolde, indførte man lukkede, letpansrede Kanontaarne i L- og M-Jagerne. I J-, K- og N-Klasserne var højeste Elevation for Hovedarmeringen 45° . Disse Kanoner kunde derfor ikke medregnes som Luftskyts. Derimod kunde Taarnkanonerne i L- og M-Jagerne eleveres til 60° og saaledes anvendes til at lægge Spærreild. Maskineriet var som i alle moderne Jagere gearede Turbiner, men medens man tidligere havde haft 3 eller 4 mindre Kedler, gik man her over til at anvende 2 større.

Begge Typer havde kun een Skorsten og dannede saaledes med Hensyn til Udseende Forbillede for alle

de senere under Krigen byggede engelske Jagere — bortset fra nogle faa australske og canadiske Erstatningsbygninger af *Tribal*-Klassen. Ved kun at anvende een Skorsten — saa kort og tynd som mulig —, gjorde man Silhuetten mindre end *Tribal*-Jagernes. Meningen m. H. t. Torpedoarmeringen var noget delte. Man mente, at *Tribal*-Klassens 4 Rør var for ringe en Armering og for at hjælpe herpaa, gik man, som ovenfor nævnt, igen op til 8 à 10 Rør. Under Krigen viste det sig imidlertid ret hurtigt, at Luftskeytset — 4 Stk. 40 mm plus 8 Stk. Maskinskyts ligesom i *Tribal*-Klassen — var for svagt, og for at bøde herpaa og skaffe Plads og Vægt blev man nødt til at udtage det ene Quadruple- eller Quintupleapparat — hvilket iøvrigt ogsaa skete i adskillige Enheder af Bogstavklasserne A til I. — I Stedet for de ilandtagne Torpedorør kom som Regel 1 Stk. 10.2 cm og nogle 20 mm Oerlikons.

XXIV. Engelske Eskortejagere.

Samtidig med at England i de sidste Aar før den anden Verdenskrig maalbevidst tilførte sin Jagerflaade nye og moderne Enheder, blev en stor Del af de ældre Enheder af V- og W-Klasserne — Jagere saa vel som Flotilleledere — omdannede til Eskortetjeneste og til Sikring mod Luftangreb. Denne Omdannelse paabegyndtes i 1938, og ved Krigens Udbrud i 1939 fandtes der ca. 15 saadanne omdannede Enheder. Een af Ked-



Engelsk Luftværnsjager »Westminster» (1918, ombygget 1939). 2 + 2.

lerne udtoges, hvorved Farten reduceredes fra 34 til 28 Knob. Den herved indvundne Plads og Vægt anvendtes bl. a. til større Oliebeholdning, hvorved Aktionsradien forøgedes. Hele Torpedoarmeringen blev taget i Land, og Artilleriarmeringen (4 Stk. 10.2 eller 12 cm Fladbaneskyts i Enkeltaffutager og Etageopstilling) erstattedes af 4 Stk. 10.2 cm Luftskyts i to Dobbeltaffutager, Formel: 2 + 2. Nærluftværnet bestod af 8 Stk. 13 mm Maskingeværer.

Herved var der opstaaet en helt ny Krigsskibstype, Eskortejageren eller Luftværnsjageren, og man tillagde denne nye Type saa stor Betydning, at man ikke lod det blive ved Omdannelsen af ældre Jagere alene, men tillige i 1939 begyndte at bygge nye Eskortejagere, de saakaldte *Hunt*-Klasser. Disse Eskortejagere, der som oftest ikke havde nogen Torpedoarmering, klassificeredes oprindeligt sammen med de ombyggede V- og W-Jagere som *Fast Escort Vessels*, men i Marts 1940 benævntes de *Destroyers* ligesom de torpedobærende Jagere. Ved Slutningen af Krigen gik man dog over til en ny Klassificering, idet de større og nyere Jagere til Flaadebrug benævntes *Fleet Destroyers*, medens alle de øvrige, hvadenten de nu havde Torpedoarmering eller ej, kaldtes *Escort Destroyers*. Nogen helt skarp Sondring synes der imidlertid ikke at have været her, idet den enkelte Baads mere eller mindre udslidte Tilstand vel som oftest har været udslaggivende for de ældre Jageres Vedkommende. I 1945 henregnede man saaledes til *Fleet Destroyers* alle større og nye Jagere til og med *Tribal*-Klassen plus nogle faa Enheder af F- og I-Klasserne samt en enkelt Enhed af den gamle A-Klasse. Denne sidste havde vel formentlig lige haft Hovedeftersyn og havde her faaet nye Kedler. Hele Resten — Jagere og Flotilleledere, ex-amerikanske *Flush-Deckers*, nye og gamle Eskorte-

jagere imellem hverandre og med eller uden Fladbaneskyts og Torpedoarmering — benævntes nu under Eet: *Escort Destroyers*.

Den i 1939 paabegyndte nye Type Eskorte- eller Luftværnsjagere var paa godt 1000 Tons (*Hunt I*). I de to følgende Klasser — *Hunt II* og *III* — steg Displacementet til 1050 Tons, for i *Hunt IV* at ende med 1175 Tons. Farten faldt fra 28 Knob i *Hunt I* til 25 Knob i *Hunt IV*. Denne sidste Klasse, hvoraf der iøvrigt kun findes 2 Enheder, var specielt apteret for Tjeneste i de arktiske Klimater (Ishavskonvojerne).

Armeringen i *Hunt I* og *III* bestaar af 4 Stk. 10.2 cm Luftskyts (80° Elevation) i to Dobbeltaffutager for og agter, 2 + 2, — i *Hunt II* og *IV* af: 6 Stk. 10.2 cm Luftskyts, 2 + (2×2). Iøvrigt bestaar Luftskytset af 4 à 5 Stk. 40 mm og 6 à 8 Stk. 20 mm. *Hunt III* har 2 og *Hunt IV* 3 Stk. 53.3 cm Torpedorør (Dobbelt- og Tripleapparat).

Alle *Hunt*-Klasserne har een Skorsten og kan — især I og II — maaske flygtigt set minde om de een-skorstenede *Fleet Destroyers*. Ved Fjernkending er det dog let at erindre, at alle *Fleet Destroyers* har Etageopstilling forude, medens *Hunt*-Klasserne kun har et Dobbeltskjold her.

Selv om Udviklingen af Eskortejagerne strækker sig langt ind i den anden Verdenskrig og saaledes egentlig først skulde være omtalt senere, er denne Udvikling, der som nævnt begyndte allerede i 1938, her behandlet under Eet for Kontinuitetens Skyld.

XXV. Den torpedoløse Jager.

Hunt-Typen (Klasse I og II) — den torpedoløse Jager — er et interessant Stadium i Jagernes Udvikling. Der er maaske dem, der vil mene, at den slet ikke er en Jager, fordi den ikke har Torpedoarmering,

men at den blot er en hurtig *Eskorte-Kanonbaad* ligesom de tyske *Geleitboote* af F-Typen (se senere). At kalde den Torpedobaad paa Grund af den ringere Størrelse og Fart vilde imidlertid være endnu mere misvisende end Betegnelsen Jager, idet Torpedoarmeringen jo netop er Torpedobaadens vigtigste Kendetegn. Alt dette vil dog kun være en Strid om Ord og Benævnelser.

Realiteten er, at der foruden den store, torpedo-bærende Jager har været Brug for et let og billigt og forholdsvis hurtigt Artillerifartøj, hvis Hovedarmering bestod af Luftskyts. Og for at faa saa kraftigt et Artilleri som muligt, har man da helt eller delvis maattet ofre Torpedoen, der her i udpræget Grad kun vilde være et Chancevaaben. Den under Krigen i adskillige saa vel nyere som ældre engelske Jagere foretagne Fjernelse af et Quadruple- eller Quintuple-Torpedo-apparat peger *meget alvorligt* paa Betydningen af Artilleriet og da *først og fremmest af Luftskytset* i lette og hurtige Fartøjer.

Det, der i Virkeligheden skete, kan maaske bedst forklares som en Tilnærmelse mellem Jageren og Kanonbaaden. De forskellige Krav, der nu stilles til denne sidste Skibstype, har i den senere Tid uddifferentieret den i forskellige Undertyper, hvoraf der her kan nævnes Korvetter, Fregatter, Sloops og letpansrede Kanonbaade. Medens de to første er typiske Krigsprodukter, hvor Hensynet til Massefabrikation — om man tør benytte et saadant Udtryk — og Billighed, hurtig Bygning og den specielle Konvojtjeneste har spillet en afgørende Rolle, har man i *Sloop*-Typen lagt Hovedvægten paa Artilleriet — og i den senere Tid da især paa Luftskytset. I de letpansrede Kanonbaade er Hovedvægten naturligvis ogsaa lagt paa Artilleriet, men her mere paa Fladbaneskyts end Luftskyts.

Vi har allerede tidligere — i Torpedofartøjernes første Periode i 80'erne og 90'erne — set et Forsøg paa at svejse Torpedofartøjerne og Kanonbaadene sammen til en ny Krigsskibstype, Torpedokanonbaaden. Dette Forsøg faldt ikke saa heldigt ud. Disse Torpedokanonbaade besad ganske vist et efter Datidens Forhold udmærket Artilleri, men de savnede som lette Artillerifartøjer Fart — og som Torpedofartøjer var de for store og uhandige til Torpedoangreb.

Da der i Slutningen af 30'erne opstod et Ønske om et stort Antal lette og hurtige og forholdsvis billige Artillerifartøjer til Eskortetjeneste, var det nu med den mere fremskredne Teknik muligt at løse denne Opgave. Kravet om Kvantitet (saa ringe Bekostning pr. Enhed som muligt) løstes ved at gaa ned med Displacementet. Fra Jagerne tog man den lette Skibskonstruktion og til Dels Farten — og fra Kanonbaadene det forholdsvis kraftige Luftskyts.

Samhørigheden saa vel med Jageren som med Kanonbaadene fremgaar, som allerede nævnt, tillige af de vekslende Typebetegnelser. I 1937 blev alle de engelske *Sloops* omklassificerede som *Escort Vessels*, og da Eskortejagerne opstod i 1938, blev disse meget naturligt benævnt *Fast Escort Vessels*. Her er Samhørigheden med Kanonbaadene officielt fastslaaet. Disse i og for sig nok saa klare nye Typebetegnelser blev imidlertid kasserede allerede i Marts 1940, hvor Eskortejagerne ophøjedes til *Destroyers*, medens de almindelige *Escort Vessels* atter reduceredes til *Sloops*. Her var saaledes Skibenes Hastighed mere end deres Torpedoarmering bestemmende for Klassificeringen. At det imidlertid var upraktisk at have en fælles Typebetegnelse for baade almindelige Jagerne og Eskortejagere, viser den ved Krigens Slutning foretagne Sondring mellem *Fleet Destroyers* og *Escort Destroyers*.



Engelsk Sloop (*Escort Vessel*) 1938. Armering: 8 Stk. 10.2 cm Luftskyts, (2×2 + (2×2). De nyere engelske Sloops har nu Gittermast ligesom Jagerne, og da Skorstenen ofte staar tæt ved Gittermasten, er der Mulighed for Forveksling med Jageren. Ved Fjernkending erindres, at Jagerne har kort Bak, Sloops har langt Bakkdæk til godt agten for Skorstenen og ingen Jagerø eller Jagerpukkel.

Men ogsaa her er det af Interesse at se, at det *ikke* er Torpedoarmeringens Tilstedeværelse eller Ikketilstedeværelse, der er udslaggivende. Foruden *Hunt III* og *IV*-Klasserne var der tillige adskillige ældre torpedoarmede Jagere — mere eller mindre omarmede med Luftskyts — som henregnedes til den nye *Escort Destroyer-Type*.

XXVI. Amerikanske Jagere 1934—39.

I Amerika varede Jagernes Byggeferie i hele 14 Aar — fra 1920 til 1934. Paa dette sidste Tidspunkt var adskillige af de mange *Flush-Deckers* udslidte, og den ikke mindst i Østasien mere og mere tilspidsede politiske Situation krævede nu en hurtig Genoptagelse af Jagerbygningen. Dette skete da ogsaa i amerikansk Tempo og efter amerikansk Maalestok.

I 1934—36 byggedes saaledes 26 2-skorstenede Jagere (1350—1500 Tons, 36 Knob) med 5 Stk. 12.7 cm, (2×1) + [1] + (2×1). I de første Enheder stod den midterste 12.7 cm lige agten for Skorstenen — i de senere rykkedes den hen paa den agterste Overbygning (Jagerøen eller Jagerpuklen). Derefter byggedes fra 1936 til 39 34 eenskorstenede Jagere af samme



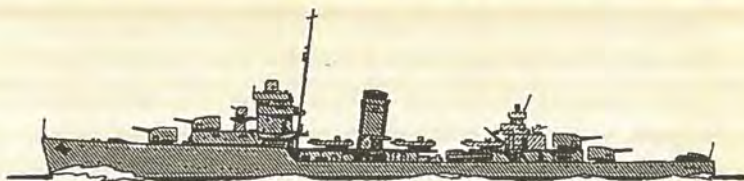
Amerikansk Jager »Aylwin« (1934). Man bemærker dels Opstillingen. $(2 \times 1) + [1] + (2 \times 1)$, og dels at de to forreste, mere »udsatte« Kanoner er dækket af Skjolde, medens de tre andre Kanoner staar helt ubeskyttet.

Størrelse — men kun med 4 Stk. 12.7 cm, $(2 \times 1) + (2 \times 1)$. I begge disse to Jagerklasser var de to forreste Kanoner i Etageopstilling dækkede af et Helskjold, medens de agterste to eller tre stod ubeskyttede. Torpedoarmeringen varierede fra 8 og helt op til 16 Stk. 53.3 cm Apparater*). Opstillinger: $[IV + IV]$, $[IV + \frac{IV}{IV}]$ og $[\frac{IV}{IV} + \frac{IV}{IV}]$.

I samme Periode byggedes 13 store Jagere paa 1850 Tons, 37 Knob, 8 Stk. 12.7 cm, $(2 \times 2) + (2 \times 2)$ — og 8 Torpedorør. De 8 første var den 2-skorstenede »Porter«-Klasse, der med to ret kraftige Trebensmaster med store Projektørmærs nærmest havde Udseende som Krydsere. De 5 sidste — »Somers«-Klassen — havde kun een Skorsten, som ragede højt og ret umotiveret til Vejrs et godt Stykke agten for Broen, hvorved disse Baade fik et mere »spinkelt« Udseende. »Porter«- og »Somers«-Klasserne benævntes *Heavy Destroyers* eller *Squadron Leaders*. Det sidste til Trods for, at de slet ikke anvendtes som Førerbaade for Jagerflotillerne.

Alt 12.7 cm Skyts i de siden 1934 byggede Jagere

*) Torpedoarmeringen paa 16 Rør blev dog senere reduceret til 8 i to Quadrupleapparater i Diametralplanet. — Det kan i denne Sammenhæng nævnes, at 16 Apparater, der er Maximum for Torpedoarmering, tillige fandtes i de engelske Krydsere »Emerald« og »Enterprise«.



Amerikansk *Heavy Destroyers* »Somers« (1937). Samme Armering og Opstilling som i »Porter«, men vidt forskelligt Udseende.

var L/38, der dog ikke var anvendeligt som egentligt Luftskyts*). Af let Luftskyts fandtes oprindelig 4 Stk. 40 mm og 8 Maskingeværer. Under Krigen ændredes baade Armeringen og Udseendet. F. Eks. fik saaledes »Porter«-Klassen de to Trebensmaster erstattet af en enkelt, let Stangmast, Hovedarmeringen reduceredes fra 8 til 5 Stk. 12.7 cm — Opstilling: 2 + (1+2) — medens Luftskytset blev forøget til 12 Stk. 40 mm plus 7 Stk. 20 mm Oerlikons.

Ialt byggedes saaledes i Aarene 1934—40 73 store amerikanske Jagere.

XXVII. Tyske Jagere og Torpedofartøjer 1924—39.

Allerede i 1924 begyndte indenfor Versaillesstraktatens Rammer Opbygningen af det tyske Torpedobaadsvaaben med Kølstrækningen af de første seks Jagere (Rovfugleklassen). De søsattes i 1926 og i 1927—28 fulgte yderligere seks af Rovdyrklassen. De var alle paa 800 Tons, løb 33—34 Knob og havde 3 Stk. 10.5 cm med Opstilling: 1 + (2×1). To Enheder (»Leopard« og »Luchs«) havde dog forsøgsvis faaet 12.7 cm Kaliber i Stedet for 10.5 cm. Opstillingen med Etage agter og kun 1 Stk. Stævnskyts var mere torpedobaadsagtig end jageragtig — og Baadene »de-

*) Elevationen for de i amerikanske Jagere opstillede 12.7 cm L/38 Kanoner er ikke oplyst. Formentlig kan de dog anvendes til Afgivelse af Spærreild.

klasseredes« da ogsaa ved Fremkomsten af den større Jagertype til Torpedobaade. Luftskytset bestod indtil 1939 kun af 2 Stk. Maskinskyts og Torpedoarmeringen var paa 6 Stk. 53.3 cm Rør (to Triple).

Efter Afslutningen af den engelsk-tyske Flaadeoverenskomst af Juni 1935, hvorved England som bekendt



Tysk Jager »Hans Lüdemann« (1937) af 1810 Tons-Klassen.

officielt anerkendte Versaillestraktatens Bortfald, fulgte de 16 store 1625 Tons Jagere Z 1—Z 16 (»Leberecht Maass«-Klassen), der søsattes 1935—38. Det er dog her ikke uden Interesse at konstatere, at disse Jagere var bevilget og til Dels sat paa Stabelen allerede i 1934 — altsaa medens Versaillestraktaten endnu var gældende. I 1936—38 fulgte de 6 1810 Tons Jagere Z 17—Z 22 (»Karl Galster« m. fl.). Farten var 36 Knob i de to Klasser, og Armeringen, der ligeledes var ens i begge Klasser, bestod af 5 Stk. 12.7 cm opstillet

efter Formlen $(2 \times 1) + [1] + (2 \times 1)$. Den mellemste 12.7 cm stod agter paa Jagerøen vendende forefter — i Z 1—16 agten for, i Z 17—22 foran for den rudimentære Stormast. Opstillingen var saaledes den samme som i adskillige af de samtidige amerikanske Jagere og i en Del franske Torpedokrydsere. Luftslytset bestod af 4 Stk. 37 mm og Torpedoarmeringen af 8 Rør (2 Quadruple).

I 1938—39 søsattes de første 8 Enheder af T-Klassen paa 600 Tons. Deplacementet her har dog — ligesom i saa mange andre tyske Krigsskibe — været betydeligt større end det officielt opgivne, helt op til over 1000 Tons. —

Artilleriarmeringen bestod kun af 1 Stk. 10.5 cm agter og 1 Stk. 37 mm Luftslyts paa Bakken, Torpedoarmeringen af 6 Stk. 53.3 cm Rør. Formlen for Hovedarmeringens Opstilling var: $(0 + 1)$, altsaa den samme som tidligere i vore Torpedobaade af »Hvalrossen«-Klassen.

Endelig kan nævnes, at Tyskland i 1935—36 byggede 10 Eskorteskibe F 1—F 10, oprindeligt klassificerede som *Flottenbegleiter*, senere som *Geleitboote*. De var paa 600 Tons og løb 28 Knob, havde 2 Stk. 10.5 cm Kanoner, $1 + 1$, men ingen Torpedoarmering. Luftslytset var i Forhold til deres Størrelse og i Forhold til de tyske Torpedofartøjer relativt kraftigt — nemlig 4 Stk. 37 mm og 2 Stk. Maskinslyts.

At medtage disse torpedoløse Eskorteskibe under Omtalen af Torpedofartøjerne kan maaske synes lidt absurd — selv om de i deres Udseende mindede om Torpedofartøjer — men da de utvivlsomt har været en Slags Prototype for de tidligere omtalte engelske *Escort Destroyers*, har de dog en Del Interesse i denne Forbindelse. De var saaledes det første Skridt hen-



Tysk Eskorteskip »F 8« (1936). En Enhed af denne Type er overtaget af Rusland.

imod hurtige og lette, moderne Artillerifartøjer. At Tyskerne ikke fik den Nytte af dem, som de havde ventet, beroede formentlig derpaa, at deres Hovedarmering bestod af Fladbaneskyts, medens Englænderne, der kunde bygge paa Tyskernes Erfaringer, gjorde Skridtet fuldtud og gjorde alt Skyts inclusive Hovedarmeringen til Luftskyts i deres *Escort Destroyers*.

(Fortsættes).



Tysk Jager »Karl Galster« (1938) af 1810 Tons-Klassen. I 1945 overtaget af Rusland.

Man bemærker Opstillingen af den 3. Kanon paa Forkant af Jagerøen og vendende forefter. Denne Kanon indgaar saaledes foruden i Bredsidearmeringen paa en Maade tillige i Stævnarmeringen. I Tilfælde, hvor Sø og Sprojt gør Anvendelsen af de to forreste Kanoner umulig, vil der dog være Skyts som — evt. under smaa Gir kan bruges til bære forefter. Som nævnt anvendtes i U. S. A. og Frankrig den samme Opstilling.

Meddelelser fra Udlandet.

Ved Orlogskaptajn P. Zigler og Søløjtnant I H. M. Petersen.

England.

Destroyeren »Scorpion« hejste Kommando i September 1947. Den tilhører en ny Klasse med flere Forbedringer. Længde 365 Fod, Bredde 38 Fod. Bevæbning: 4 Stk. 10 cm's Kanoner i dobbelt Af-futage og 6 mindre. 2 Stk. 5 Rørs Torpedoaftugter. Depl. 1980 ts. Fart 34 Knob.

Destroyeren H. M. S. »Volage«, der blev beskadiget af en Mine ved Korfu 22. Oktober 1946, er atter sejlklar, efter at Stævnen er blevet fuldstændig rekonstrueret og elektriske og andre Installationer fornyet.

Marine-Gas-Turbine. Gasturbiner til Marinebrug udvikles af Admiralty, og en Turbine af denne Slags er forsøgsvis blevet installeret i Kystfartøj M. G. B. 2009, der har 3 Skruer. Turbinen driver Midter-Akslen og erstatter en af de 3 Benzinmotorer paa 125 HK. Gassen, der anvendes til at drive Turbinen, frembringes af en Generator tilsvarende den Type, der benyttes i Jet-fremdrevne Luftfartøjer, endskønt Fartøjet ikke er Jet-fremdrevet. Admiralty har andre Typer under Udvikling bl. a. en Gasturbine med tilstrækkelig Kraft til at drive et Eskorte-Fartøj.

(R. U. S. I., Novbr. 47) Z.

Forsøg med nye Redningsflaader.

I Forbindelse med Orlogskaptajn Saabys Artikel i Juliheftet af Tidsskriftet (»Kan der reddes flere?«) kan det maaske være værd at omtale en ny Type Redningsflaader, der om kort Tid vil blive prøvet i den engelske Flaade.

Flaaden, der benævnes Type J. S., er en Videreudvikling af Luftfartøjs-Gummibaaden, Type J. Naar den er luftfyldt, ligner den en vældig Automobilring, forsynet med Gummi-»Gulv« og dækket af

en Telt dug. En luftfyldt Pude tjener til at danne Sæde, der er isoleret fra Søen. Iøvrigt findes en Beholder med Levnedsmidler og Vand, Midler til Hjælp ved Lokaliseringer, bl. a. et Radarspejl paa Toppen af en Teleskopmast, Osekar, Pagajer, og en Bælg til at puste Pudene op og supplere Luftkamre i Flaaden.

Flaaden er konstrueret til at bære 10 Mand og kan holde dette Antal oppe, selv om den kun er halvt luftfyldt.

Den staves normalt uden at været oppumpet i et Overtræk sammen med det tilhørende Udstyr. Totalvægten er 200 pounds (ca. 90,8 kg), og den fylder kun $3 \times 2 \times 1\frac{1}{3}$ ft (ca. $0.9 \times 0.6 \times 0.4$ m).

Flaaden fyldes ved at trække i en Snor, hvilket udløser Kul-dioxyd fra en Flaske. Efterhaanden som den udvider sig, sprætter den Overtrækket op og er klar i Løbet af faa Sekunder.

Det vil ved de kommende Forsøg blive undersøgt, om denne Type Flaade kræver mere Pasning end en Carley Flaade.

(U.S.R., Juli 48) *H. M. P.*

Udviklingen indenfor U-Baadsvaabnet.

For Tiden foretages Forsøg med nyt Fremdrivningsmaskineri for U-Baade. Der er ingen Tvivl om, at det drejer sig om Udviklingen af det tyske Walthermaskineri, der som bekendt anvender Brint-overilte («Ingolin») i Forbindelse med visse Katalysatorer.

Brugen af disse kemiske Stoffer menes at have været forbundet med en vis Risiko i Begyndelsen af Udviklingen, og først da man var i Stand til effektivt at beskytte Betjeningsmandskabet, gik det hurtigere fremad med Forsøgene. Alle faste og luftagtige Urenheder maa hindres i at komme i Forbindelse med Maskinerne, og Specialdragter er nødvendige for Maskinpersonellet, idet der ellers foreligger Risiko for Selvautændelse. Man paaregner ved Anvendelse af dette Fremdrivningsmaskineri at kunne opnaa en Undervandsfart paa 25 Knob. Til Sammenligning kan anføres, at de nyeste U-Baade af A-Klassen har en maksimal Undervandsfart af 8 Knob.

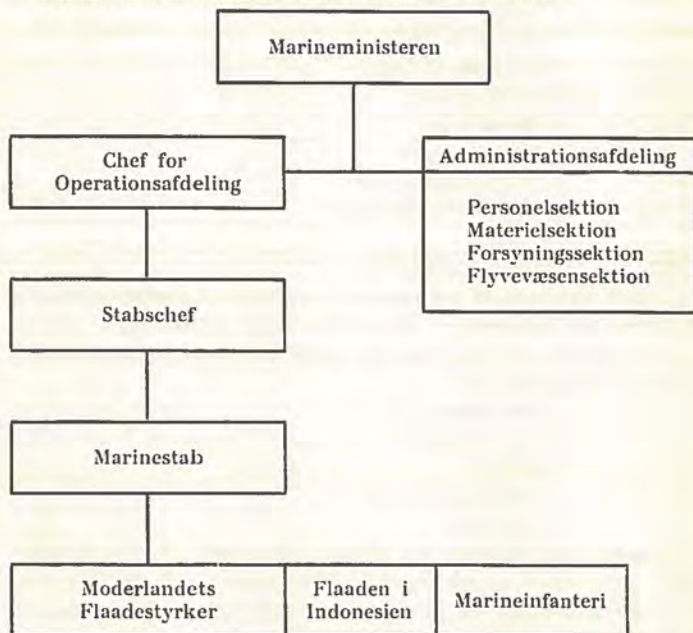
Iøvrigt kan anføres, at to U-Baade af S-Klassen, »Stoic« og »Supreme«, om kort Tid skal underkastes en vigtig Prove til Sos, idet de vil blive nedsenket til en Dybde, hvor Skroget bliver trykket sammen af Vandtrykket, hvorefter de atter bliver hævet og undersøgt. Man venter, Resultatet vil blive forskelligt for de 2 Baade, idet den ene er helsvejsset og den anden nittet. Lignende Forsøg skal senere udføres med Baade af A- og U-Klassen samt Dværg-U-Baade, saaledes at man for alle U-Baadsklasserne faar bestemt den Maksimumsdybde, til hvilke de sikkert kan gaa ned.

(Navy, Juli 48) *H. M. P.*

Holland.

Marinens Organisation og Materiel.

Organisationen fremgaar af nedenstaaende Skema:



Ministeren, Chefen for Operationsafdelingen, dennes Stabschef og Sektionscheferne i Administrationsafdelingen danner Admiralitetets øverste Raad. Marinestaben omfatter en Efterretningsafdeling, en Operationsafdeling, en Flyverafdeling, en Forbindelsesafdeling og endelig en Organisations- og Planlæggelsesafdeling.

De disponible Flaadestyrker er i Øjeblikket næsten alle sendt til Nederlandsk Indien, og de er under Kommando af en Viceadmiral. En Kommandør er Chef for de Enheder, der er stationeret i Holland, og som først og fremmest anvendes i Uddannelsesøjemed.

Personellet bestaar i Øjeblikket af ca. 2000 Officerer og 28000 af andre Grader, heri indbefattet ca. 300 Officerer og 10000 af andre Grader, der hører til Marineinfanteriet.

Set fra et materielt Synspunkt er den hollandske Flaade, der led saa svære Tab under Krigen, delvist genopbygget ved Køb eller Laan af Skibe i England, eller ved Skibe, der efter at være brugt af Tyskerne atter har kunnet istandsættes.

Flaadens Tonnage beløber sig til 58500 Tons og bestaar af følgende vigtigere Skibe: (Enkeltheder i de forskellige Flaadekalendere)

- 1 Hangarskib (laant)
- 2 lette Krydsere
- 6 Jagere (købt)
- 8 U-Baade (3 købt)
- 19 MTB og ML
- 6 Kanonbaade
- 3 Mineudlæggere
- 8 større Minestrygere
- 26 mindre Minestrygere.

Plan til Flaadens Genopbygning.

I 1944 blev den af Admiralitetet opstillede Genopbygningsplan godkendt af Parlamentet. Den gaar ud paa i Løbet af 10 Aar at kunne opstille 3 Operationsgrupper, opbygget omkring Hangarskibe, og hver bestaaende af:

- 1 let Hangarskib,
- 2 AL Krydsere,
- 8 Jagere,
- 1 Værkstedsskib og
- 1 Tankskib.

Desuden skal opstilles en Reserve, bestaaende af et 4. Hangarskib, 2 Krydsere og 12 Jagere. Iøvrigt regnes med Bygningen af 4 Undervandsbaade til Øvelsesbrug til Erstatning for de Baade, der findes i Øjeblikket, men som er udslidte.

Paa Grund af økonomiske og andre Vanskeligheder er det lidt sandsynligt, at denne Plan kan fuldføres paa den kalkulerede Tid, og man paaregner, at det vil vare 3 til 4 Aar inden den første Operationsgruppe er klar.

Marinens Flyvevæsen.

Visse hollandske Militærpersoner ønsker Dannelsen af et Enhedsluftvaaben, men støttet af Krigens Lære modsætter Marinen sig bestemt denne Løsning.

I Øjeblikket bestaar Marinens Flyvevæsen af følgende:

- 1 Flotille Fairey Firefly baseret paa »Karel-Doorman«
- 1 » » » » i Indonesien
- 1 » Hawker Sea Fairey
- 1 » Catalina-Flyvebaade i Indonesien
- 1 Gruppe Dakota-Transportmaskiner
- 1 Antal Øvelsesluftfartøjer.

10-Aarsplanen kalkulerer med 344 Luftfartøjer i Linien, nemlig:

1^o *Landbaserede Luftfartøjer:*

- 3 Eskadriller à 12 4-motorede Bombeluftfartøjer med stor Aktionsradius
- 6 » » 20 2-motorede Bombeluftfartøjer
- 3 » » 20 Jagere
- 1 Gruppe Transportmaskiner paa 20.

2^o *Skibsbaserede Luftfartøjer:*

- 3 Eskadriller à 16 Kamp- og Rekognosceringsluftfartøjer
- 3 » » 20 Jagere.

Dette svarer til Udrustning af 3 Hangarskibe.

Som man ser, tillægger Hollænderne Udviklingen af Marinens Flyvevæsen overordentlig stor Betydning.

(Revue Maritime, Aug. 47) *H. M. P.*

U. S. A.

Efter lange og indgaaende Drøftelser mellem Forsvarsministeren og Værncheferne er der tildelt de enkelte Værn nye Opgaver, efter at det selvstændige Flyvevaaben er oprettet. Nedenfor gives en kort Oversigt over disse:

1. Hvert Værn er overdraget sine egne særlige Opgaver, men har foruden disse ogsaa visse sideløbende Opgaver med de andre Værn.
2. »The Joint Chiefs of Staff« har Opgaver, der er som følger:
 - a. At forberede strategiske Planer og tilvejebringe den strategiske Ledelse af de væbnede Styrker, heri indbefattet den almindelige Ledelse af alle Operationer.
 - b. At forberede fælles Forsyningsplaner og udpege ansvarshavende for disse.
 - c. At samle de fælles Planer for Mobilisering og vurdere Ønskerne for Materiel og Arbejdskraft.
 - d. At deltage i Forberedelsen af fælles Planer med væbnede Styrker fra andre Nationer.
 - e. At overdrage Ansvar til et af Værnene for Enhedskommandoer, fælles Træning og Uddannelsesplaner.
 - f. At forberede og indsende Budgetforslag for alle Værnene.
 - g. At tilvejebringe U. S. A.s Repræsentation i De Forenede Nationers militære Stabskomite.
3. Hærens primære Opgaver er:
 - a. At organisere, uddanne og udstyre Hærstyrker til Udførelsen af Kamphandlinger til Lands.

- b. At tilvejebringe Hærstyrker til Forsvaret af De Forenede Stater og Besættelsen af Territorier udenlands.
 - c. At udvikle med Hjælp fra de andre Værn taktiske Fremgangsmaader og Udstyr til luftbaarne Operationer.
- Hærens sideløbende Opgaver indbefatter:
- d. Bekæmpelse af Fjendens Sø- og Luftmagt og Forbindelseslinier gennem Operationer paa eller fra Land.
 - e. Tilvejebringelsen af Styrker og Udstyr for og Ledelsen af kontrollerede Minefelter.
4. Flaadens primære Opgaver er:
- a. At uddanne og udstyre Flaaden og Marinestyrkerne til Udførelse af Søoperationer indbefattet søbaserede Luftfartøjer og deres landbaserede Sø- og Luftbestanddele.
 - b. At udvikle med Hjælp fra de andre Værn taktiske Amfibieoperationer.
 - c. At være ansvarlig for Flaade-Rekognoscering, Anti-U-Baadskrig, Beskyttelsen af Skibsfarten og Mineudlægning.
 - d. At tilvejebringe søbaseret Luftforsvar.
 - e. At opretholde »Marine Corps« til Forsvar af fremskudte Søbaser.
- Flaadens sideløbende Opgaver indbefatter:
- f. Bekæmpelse af Fjendens Land- og Luftmagt gennem Operationer til Søs.
 - g. Ledelsen af direkte Luftstøtte ved Landgangsoperationer.
 - h. Deltagelse i den almindelige Luftindsats som angivet af »the Joint Chiefs of Staff«.
5. Luftvaabenets primære Opgaver er:
- a. At uddanne og udstyre Luftstyrker.
 - b. At have Ansvar for den strategiske Luftkrig.
 - c. At give Hæren direkte Kampstøtte og Forsyningsstøtte.
 - d. At organisere og udstyre Luftstyrker til fælles Amfibieoperationer.
 - e. At levere Luftfotografier.
- Luftvaabenets sideløbende Opgaver er:
- f. Bekæmpelse af Fjendens Somagt gennem Luftoperationer.
 - g. Udførelsen af Anti-U-Baadskrig.
 - h. Beskyttelse af Skibsfarten.
 - i. Mineudlægningsoperationer fra Luften.
6. Hvert Værn har den sideløbende Opgave at understøtte og supplere de andre Værn i deres primære Opgaver.
- Som en primær Opgave maa de hver især sørge for Tilvejebringelsen af Efterretninger for deres egne Styrker.

Atombombens fjerde Dimension.

Af Kommandørkaptajn R. Steen Steensen.

I dette Tidsskrifts Novemberhefte 1945 har Orlogskaptajn Linde fremført nogle interessante, omend noget pessimistiske Betragtninger over »Atombomben og Genopbygningen af vort nationale Forsvar«.

I en redaktionel Efterskrift opfordredes til en Diskussion om dette Emne, og i det følgende Hefte (December 1945) belyste Kommandør Ipsen i et Indlæg forskellige af de Problemer, som Orlogskaptajnen havde behandlet, fra en noget anden Synsvinkel og advarede mod at drage forhastede og overilede Slutninger uden dog paa nogen Maade at ville underkende dette nye og revolutionerende Vaaben.

Siden da er der gaaet tre Aar, uden at vort direkte Kendskab til Atombomben er blevet væsentlig forøget — udover at det i Mellemtiden er blevet meddelt, at visse nuværende Bomber har faaet en mange Gange kraftigere Virkning.

Men ude i Verden har Atomvaabnet naturligvis været livligt diskuteret. Og da der i Orlogskaptajn Lindes Fremstilling — der jo var skrevet umiddelbart under Indtrykket af de Katastrofer, der ramte Hiroshima og Nagasaki — synes at mangle nogle for os ret væsentlige Momenter, har jeg ment det rigtigt at fremføre disse netop nu, hvor Forsvarskommissionen forhaabentlig snart er ved at afslutte sit Arbejde, og hele Forsvarsspørgsmaalet derfor atter — mere eller mindre i Atom-

bombens Tegn — kan forventes at blive taget op til fornyet Diskussion saa vel i Pressen som mellem Militære indbyrdes.

Først skal det nævnes, at der i den senere Tid i forskellige Tidsskriftsartikler er fremkommet en Del interessante Udredninger om de Indvirkninger, som en mulig fremtidig Atomkrig kan tænkes at kunne faa paa hele Krigsførelsen og paa Udviklingen af Materiellet saa vel til Lands som til Vands. Man har saaledes nu atter spaaet de store Skibes snarlige Endeligt, idet den bedste Modforholdsregel overfor Atombombens Kraftkoncentration netop vil være en Spredning af egen Styrke paa saa mange Enheder som muligt, medens Tendensen jo ellers — i fuld Overensstemmelse med de hidtil gældende strategiske og taktiske Grundsatninger — har gaaet i Retning af Koncentration af Kraft, hvilket som bekendt er resulteret i de gigantiske Slagskibe og Hangarskibe.

Man har her især fæstnet sig ved de store Muligheder, som en med de mest moderne Instrumenter og Hjælpe midler udrustet Undervandsbaad antagelig vil kunne faa, idet den ved neddykket Sejlads vil kunne unddrage sig Atombombens frygtede radioaktive Virkninger og søge bort fra Omraader, der er »inficeret«.

Undervandsbaaden synes i det hele taget at være det af alle — sømilitære saa vel som landmilitære — Vaaben, der, saafremt det ikke direkte beskadiges ved en Atombombeeksplosion, har den bedste Chance for at »overvintre« eller overleve et Angreb med Atomvaaben. Den Armering, som disse Fremtidens Undervandsbaade vil føre, bliver efter visse Forfatteres Mening helt forskellig fra den nuværende, der jo som bekendt hovedsagelig bestaar af Torpedoer. Maaske vil disse Undervandsbaade, der naturligvis er forsynet med en Luftmast (Schnorkel), faa en mindre Torpedoarmering som en

Slags sekundært Vaaben, men det forudsiges, at de som Hovedarmering vil blive udrustede med reaktionsdrevne Atombomber, hvad enten disse nu bliver fjernstyrede eller selvstyrede — eller maaske snarere en Kombination af begge disse Metoder. Starten af disse Robotvaaben skal foregaa fra en lang Rampe paa Dækket.

Ogsaa paa Landkrigsførelsen vil Atombombetruslen indvirke saa vel strategisk som taktisk og bevirke en stærk Spredning. Store Troppesamlinger — som f. Eks. ved Forberedelsen til en Invasion — vil man sikkert søge at undgaa for ikke at løbe for stor en Risiko, saafremt Modstanderen raader over Atombomber.

Selv om de smaa Nationer vel næppe foreløbig vil komme til at raade over Atomvaaben, vil det dog selvsagt være naturligt, at vi følger med i Udviklingen her, saa vidt det nu lader sig gøre, for i givet Fald at kunne undgaa Overraskelser og for at kunne træffe saadanne Modforholdsregler, som ligger indenfor Mulighedernes Grænse. I denne Forbindelse gælder det vel først og fremmest om at studere det nye Vaabens strategiske og taktiske Muligheder og lære dets Virkemaade og Anvendelse at kende. Dette gælder naturligvis ikke alene dette Vaabens Fordele, men ogsaa nok saa meget dets Mangler og da især Begrænsningen for dets Anvendelse.

Og her — i Atomvaabnets strategiske Anvendelse — er det netop, at Atombombens eller maaske rettere Atomsprængningens »fjerde Dimension«, Tiden, spiller en meget vigtig Rolle.

Atombomben er jo nemlig som bekendt ikke et Vaaben, der alene har Betydning ved sine kraftige destruktive Virkninger, men den kan tillige anvendes som et Spærremiddel, der i den moderne Krigsførelse, hvor Forsyningstjenesten spiller saa stor en Rolle, kan faa afgørende Betydning.

Som alle ved, opstaar der ved en Atombombes Eksplosion meget kraftige radioaktive Virkninger, som kan holde sig i lange Tider og gøre det paagældende Omraade helt utilgængeligt for levende Væsener og dermed uanvendeligt for Modstanderen. Om man engang vil finde Midler til hurtigt at overvinde disse Virkninger eller Beskyttelsesforanstaltninger, der vil kunne gøre det muligt for levende Væsener i større Mængder at opholde sig i og virke i Omraader, der er inficeret paa denne Maade, er vel muligt, men langtfra sikkert. I hvert Fald maa man foreløbig regne med, at Atombomben foruden den ved selve Eksplosionen forarsagede Ødelæggelse tillige efterlader Eksplosionsstedet og dets Omegn som et »dødt« Omraade gennem længere Tid.

Raader man nu over et tilstrækkeligt Antal Atombomber — og det synes jo nu i hvert Fald for en enkelt Stats Vedkommende at være Tilfældet — vil man kunne lægge dem som Perler paa en Snor, saa deres »døde Omraader« med passende Overlapning støder op til hinanden, og paa denne Maade kan man ligefrem danne et dødt og uigennemtrængeligt Bælte.

Et saadant Spærrebælte kan naturligvis udlægges foran for Modstanderen ved Retraite, men sandsynligere vil det dog være, om det lægges bag hans Front for at afskære hans Forsyninger. Den Del af Modstanderens Styrke, der befinder sig foran for Bæltet, vil da muligvis kunne tilintetgøres eller drives ind i det inficerede Omraade, inden der eventuelt kan tilføres Hjælp ved at omgaa Bæltet. I uvejsomt Terrain, i Bjerge og Sump egne vil det som Regel være tilstrækkeligt at afbryde Jernbaner og Hovedveje paa denne Maade.

Havde de Allierede allerede under Krigen i Nordafrika anvendt Atombomber vilde Udsltelsen eller blot Inficeringen af de vigtigste Havne i tysk-italiensk Besid-

delse saaledes have ført til en meget hurtig Afgørelse af Kamphandlerne her.

I en moderne Krig, hvor Troppestykkerne af Frygt for Atombomben netop maa antages at operere spredt og saaledes ikke mere er et »lønnende« Maal, vil saadanne Spærrebælter derimod kunne finde saa vel strategisk som maaske ogsaa ligefrem taktisk Anvendelse, idet man ved Spærrebælter kan dele det Omraade, hvori Modstanderen opererer, i »Lommer«, som saa derefter kan renses een ad Gangen. Det er i denne Forbindelse vigtigt, at man gør sig klart, at det slet ikke er sikkert, at alle Atombomber er lige store og kraftige. Tværtimod er det vel sandsynligst at man allerede nu har uddifferentieret dette nye Vaaben — ligesom man i sin Tid har gjort det med de gamle Vaaben — i flere af forskellige »Kalibre«, passende hvert til sit særlige Maal, saaledes at der maaske til saadanne Spærrebælter anvendes Bomber af mindre Kalibre, medens de større forbeholdes strategiske Maal som Storbyer, Industricentrer og lign.

Et saadant Spærrebælte ligner meget en Spærring af selvvirkende Miner — det er lige farligt for Ven som for Fjende.

Den strategiske Konklusion heraf vil naturligvis være den, at saafremt man ønsker at erobre og besætte et Omraade, en By eller et Støttepunkt, vil Atombomber ikke være et hensigtsmæssigt Vaaben. Det paagældende Omraade maa derimod erobres paa »gammeldags« Maade og med »gammeldags« — d. v. s. »præ-atomiske« Vaaben.

Det er derfor ogsaa meget vigtigt, at man gør sig klart, at Atombomben sandsynligvis slet ikke — som saa mange har foregøglet sig — har slaaet alle de gamle Vaaben ud og kan erstatte disse. Det vil sikkert i hvert Fald endnu en Tid være rigtigst at betragte Atombomben som et nyt Vaaben til Brug i Forbindelse med eller i Skift med de ældre.

For de mindre Nationer, som ikke ejer Atomvaaben, behøver dette nye Vaabens Tilkomst derfor ikke at betyde, at deres almindelige Rustninger er haabløse og utidssvarende. Snarere tværtimod! Thi netop nu — stillet overfor en saa infernalsk Trusel, som Atombomben er — gælder det for enhver Pris om, at Beredskabet er intakt og sørge for, at Krigen holdes borte fra eget Territorium.

Naar en Stormagt under en Krig okkuperer og besætter et lille neutralt Land, er det vel som Regel ikke paa Grund af direkte fjendtlige Følelser mod dette mindre Land eller dets Befolkning, men for at udnytte Territoriet og dets Baser (det kaldes at »beskytte« Landet) — eller maaske blot for at forhindre Modstanderen i at gøre det.

I første Omgang vil Atombomber derfor næppe blive brugt under en saadan Besættelse, thi i saa Fald afskærer man jo sig selv fra senere at udnytte Territoriet.

Hvis man derimod ikke selv ønsker at udnytte Territoriet, men kun vil forhindre Modstanderen i at gøre det, kan det meget vel tænkes, at Atombomben vil blive bragt til Anvendelse, dersom man da ikke er sikker paa, at Landets eget Forsvar er stærkt nok til at kunne afværge et Angreb fra Modstanderen.

En Stormagts Angreb paa et lille, neutralt Land vil derfor, saafremt det gælder Erobring af Landet, saa vidt man har Lov til at skønne, blive foretaget med »gammeldags« Vaaben. Er det neutrale Land derimod først besat af den ene Stormagt, maa man vel desværre regne med, at den anden vil benytte alle Midler — altsaa ogsaa Atomvaaben — for at fordrive den første. Naturligvis vil det ske med mange Forklaringer og Undskyldninger — men den har man jo ærlig talt ikke megen Glæde af i et saadant Tilfælde.

Det er netop derfor, at det nu for den almindelige

Befolkning og dens hele Eksistens burde være langt vigtigere end nogensinde, at Landet holdes udenfor Krigen ved, at det ikke faar Lov at ligge hen som et militært Tomrum. Man kan ikke sige, at Atomvaabnet har øget de smaa Landes militære Chancer — men det har paa den anden Side som vist ovenfor absolut ikke overflødiggjort de »gammeldags« Vaaben. Derfor er Spørgsmaalet om Forsvar heller ikke saa haabløst, som saa mange gerne vil gøre det til.

Problemet er blot stillet skarpere op end nogensinde før. Det drejer sig nu ikke mere om Besættelse eller Ikke-Besættelse, men det kan komme til at betyde Befolkningens Eksistens eller Ikke-Eksistens.

Hvorledes bør vor Søofficersuddannelse tilrettelægges i Fremtiden?

Af Kaptajnlojtnant S. Thøstrup.

(Fortsat).

Betragtninger vedr. en fremtidig dansk Ordning.

Et efter vore Forhold afpasset Uddannelsessystem, der hovedsagelig baserer sig paa Studentereksamen som Antagelsesgrundlag, kan tænkes at omfatte:

Før Udnævnelsen til Officer:

Grunduddannelse (Lærlinge-, Aspirant- og Kadet-skole) med en Varighed af ca. 3^{1/2} Aar.

Efter Udnævnelsen til Officer (udover praktisk Tjeneste af forskellig Art):

Grundkursus ved Søminevæsenet i 6—8 Uger og Grundkursus ved Søartilleriet i ca. 8 Uger.

Disse Grundkursus bør saavidt muligt gennemgaaes i Løbet af Tjenestetiden som Søløjtnant II.

Efter ca. 3 Aars Tjeneste som Officer:

Specialuddannelse og paafølgende praktisk Tjeneste i en af følgende Vaahengrene: Artilleri, Mine, Teleteknik, Torpedo eller Ubaad,

samt efter Omstændighederne desuden lejlighedsvis Gennemgang af et eller flere Suppleringskursus, f. Eks. Asdic, Dykkertjeneste, Forbindelsestjeneste, Militær Pædagogik, MTB-Tjeneste, Navigation, Sikkerhedstjeneste etc.

(Uddannelse i Ubaadstjeneste burde egentlig høre med til Suppleringskursus; men henset til Varig-

heden vil det formentlig være praktisk at regne den som Specialuddannelse.)

Efter 6—7 Aars Tjeneste som Officer:

Gennemgang af en Officersskole paa 6—8 Maaneders Varighed.

Dette skulde være den sidste egentlige Skoleuddannelse for Hovedparten af Søofficerernes Vedkommende. For enkelte kan der imidlertid blive Tale om yderligere, enten:

Stabsuddannelse paa et 5 à 6 Maaneders Kursus, eller

Teknisk Uddannelse med en Varighed afhængig af Omstændighederne (kan evt. falde tidligere i Stedet for eller i Fortsættelse af Specialuddannelsen).

Paa Fig. 2 angives en Oversigt over det skitserede Uddannelsessystem, som nedenfor kommenteres mere detailleret.

Grunduddannelsen: Formaålet med denne maa være at give det nødvendige Grundlag for subaltern Tjeneste som Officer og for videre Uddannelse som saadan. Større Krav bør der heller ikke stilles, da man derved som nævnt løber Risiko for at sprede sig for meget. Uddannelsestiden bør heller ikke være for lang, thi det vil være ønskeligt at faa den unge Officer ud i praktisk Tjeneste paa et saa tidligt Alderstrin som muligt ud fra den Erkendelse, at den egentlige krigsmæssige Uddannelse først begynder under Tjenesten som Officer. Hovedkravet maa derfor være grundig Uddannelse i Navigation, Sømandskab og Tjenestegangen i Søværnet i Almindelighed samt god fysisk Træning og militær Uddannelse — det sidste med Delingsførertjeneste som Maal. Hertil maa komme Kendskab i store Træk til de forskellige Søkrigsvaaben og nogen Rutine i Betjening af disse samt

Grunduddannelse, ialt $3\frac{2}{8}$ Aar.	$\frac{1}{7}$ $\frac{1}{8}$ $\frac{1}{9}$ $\frac{1}{10}$ $\frac{1}{11}$ $\frac{1}{12}$ $\frac{1}{1}$ $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{3}$ $\frac{1}{4}$ $\frac{1}{5}$ $\frac{1}{6}$ $\frac{1}{7}$ $\frac{1}{8}$ Læringseskole ----- Aspirant = Skole ----- Kadetskole, yngste Klasse ----- Kadetskole, ældste Klasse ----- Officer.	
Udd. som Officer: I Løbet af første 3 Aar	Grundkursus ved Søminevæsenet: 6—8 Uger " " Søartilleriet: ca. 8 Uger Evt. Skole ved Luftvaabnet: ca. 4 Maaneder	Evt. Suppleringskursus
Efter ca. 3 Aar	Specialuddannelse: 4—6 Maaneder	
Efter 6—7 Aar	Officersskole: 6—8 Maaneder	
Efter 8—9 Aar	Evt. Stabsskole: 5—6 Maaneder eller evt. teknisk Uddannelse	
<p> -----: Praktisk og teoretisk Udd. i Land -----: Teoretisk Udd. i Land =====: Praktisk Udd. om Bord ---.---.---: Praktisk Udd. i Land og i Kutter : Befalingsmandstjeneste </p>		

Fig. 2
Oversigt over Officersuddannelsen.

Undervisning i forskellige Bifag og almenlærende Fag.

Hvad den teoretiske Uddannelse i Navigation og

Somandskab angaar, vil det være naturligt at bibeholde Kravet om, at Skibsførereksamen skal aflægges.

Kendskab til de forskellige Søkrigsvaaben bør paa dette Uddannelsestrin hovedsagelig basere sig paa Anskuelsesundervisning, d. v. s. med Hovedvægten paa Gennemgang af enkelte Materieltyper og tilhørende Betjeningsreglementer samt Afholdelse af Betjeningsøvelser under den praktiske Uddannelse om Bord. Saavel i Land som om Bord maa moderne Undervisningsmetoder benyttes — ikke mindst Film og Modeller.

Af Fig. 2 fremgaar, at den samlede Uddannelsestid er nogenlunde ligelig delt mellem Uddannelse om Bord og i Land, samt at der opnaas to ret lange Togter, hvilket utvivlsomt vil være særdeles gavnligt med Hensyn til Opnaaelse af Rutine om Bord.

Den indledende 4 Maaneders Eksercerskole (Læringskolen), der bør være henlagt til en Uddannelseslejr med let Adgang til Søen, er tænkt delt i to Perioder. I Løbet af den første gennemgaas samme Program som gældende for Eksercerskoler for indkaldt Mandskab. I den sidste lægges Hovedvægten paa en grundig Fartøjsuddannelse omfattende Roning, Sejlad og Motorbaadstjeneste; endvidere gives der nogen teoretisk Undervisning, ligesom tidligere gennemgaaede Discipliner vedligeholdes. Der bør under denne Del af Eksercerskolen være en MR-baad eller en å to MS-baade til Raadighed, saaledes at der kan afholdes mindre Besejlingsøvelser med Lærlingene. Formaalet hermed skal være at give disse nogen praktisk Anskuelsesundervisning i Tilknytning til Undervisningen i Sømandsskab og Navigation, f. Eks. Styrring, Brug af Kompas, Pejlskive, Log, Lod og Søkort

samt Anvendelse af Kasteender og Trosser. Som nævnt skal der kun være Tale om Anskuelse til Støtte for den teoretiske Undervisning, medens Opnaaelse af Rutine naturligvis først skal tilstræbes paa et egentligt Togt.

I Fortsættelse af Lærlingskolen gennemgaaes en Periode (Aspirantskolen) med supplerende teoretisk og praktisk Undervisning, der henlægges til Søofficersskolen.

Herefter følger et 7 Maaneders Togt med Øvelses-skib, der de sidste 3 Maaneder af Togtet indgaaer i en Kadetdeling. Paa Basis af de teoretiske og praktiske Færdigheder, Aspiranterne har erhvervet sig før Togtet, skulde det være muligt i Løbet af dette at give dem en grundig og praktisk Uddannelse, under hvilken der faktisk kan blive Tale om Opnaaelse af Rutine.

Nu vil mange sikkert hævde, at der ved denne Ordning gaaer for lang Tid, inden Aspiranterne prøves paa Søen.

For den, der har haft Lejlighed til at følge den praktiske Uddannelse i Henhold til den nuværende Ordning, er der imidlertid ingen Tvivl om, at der ved den foreslaaede vil opnaas væsentlige Fordele. Thi Aspiranterne vil ved Togtets Begyndelse møde med saadanne Forkundskaber i de fleste af de Discipliner, der vedrører Tjenesten om Bord, at man her straks kan tage fat paa rationel Træning og dermed opnaa virkelig effektiv Udnyttelse af Tiden. Efter den nuværende Ordning er det nemlig iøjnefaldende, hvor megen Tid der spildes om Bord med Gentagelser fra Aar til Aar som Følge af, at der ikke har været Mulighed for Opnaaelse af Rutine i rent elementære Ting. Dette skulde derimod et relativt langt Togt efter forudgaaende, grundig Forberedelse sikre.

Rigtigheden af disse Betragtninger bekræftes iøvrigt af de gode Erfaringer, der er indhøstede paa Kystflaadens Forskoler for det Personel, der skal gøre Tjeneste til Søs. Disse Forskoler følger for værnepligtiges Vedkommende umiddelbart efter Eksercerskolen, og Princippet er altsaa det samme, som foran foreslaaet for Lærlinges og Aspiranters Vedkommende. Dette er iøvrigt i Overensstemmelse med Erfaringer og Praksis i Udlandet.

Den øvrige Del af Grunduddannelsen omfatter i kronologisk Orden som vist paa Fig. 2:

Ca. 7 Maaneders teoretisk Undervisning (Kadetskolenes yngste Klasse),

2 Maaneders praktisk Uddannelse, hvoraf ca. 3 Uger anvendes til Kuttertogt, medens Resten omfatter militær Uddannelse, Fartøjsøvelser og Signalering,

3 Maaneders Togt i Kadetdeling,

ca. 7 Maaneders teoretisk Undervisning (Kadetskolenes ældste Klasse),

2 Maaneders Tjeneste som Befalingsmand paa Eksercerskole og

7 Maaneders Togt, hvoraf de første 3 i Kadetdeling og de sidste f. Eks. med søgaaende Orlogsskib, hvilket vil give gode Muligheder for Erhvervelse af Rutine i selvstændig Vagttjeneste og i den almindelige Tjeneste til Søs.

Det vil være ønskeligt, om Kadetdelingen under en Del af Togtet afholder Øvelser sammen med Kystflaadens Fartøjer. Herved opnaas, at Kadetterne faar Lejlighed til at deltage i større taktiske Øvelser, og at Kystflaaden kommer til at disponere over en særlig Maalstyrke.

Hvad Øvelsesskibsmateriellet angaar, har Forholdet hidtil været det, at der i Reglen har været for lidt til Raadighed i Forhold til Antallet af Elever, hvilket

især har været til Skade for de ældre Klasser. I 1946 og 1947 disponeredes saaledes kun over et Øvelses-skib, skønt Antallet af Kadetter og Aspiranter beretligede til to. Thi det er selvsagt væsentligt for Gennemførelse af en rationel Uddannelse, at Antallet af Elever ikke bliver for stort i det enkelte Skib. I Aar er Forholdet noget bedre, men helt tilfredsstillende er det ikke. Det maksimale Antal Kadetter og Aspiranter i en Fregat bør ikke overstige: 8 af ældste og 12 af yngste Klasse samt 24 Aspiranter, ialt 44.

Bedst vilde det være, om Kadetter og Aspiranter kunde fordeles til to Fregatter, hvilket vilde sikre en ensartet Uddannelse i praktisk Skibstjeneste og fremme gavnlig Konkurrence paa adskillige Felter. Men herudover maatte der være mindre Enheder til Disposition i fornødent Omfang til lejlighedsvis Benyttelse. Maaske vil man hertil indvende, at Søofficersskolen ikke kan lægge Beslag paa begge Fregatterne; men der vil kun blive Tale om dette i en Periode paa 3 Maaneder under Kadetdelingen. Udenfor denne Periode skulde det være muligt at tilfredsstille saavel Kadet- som Mathelevuddannelsens Krav paa Fregatter og endda skaffe rimelig Tid til Eftersyn af disse.

I Skema I angives en Fordeling af Fag og Timetal for Undervisningen i Land. (Den praktiske Uddannelse i Land efter Kadetskolens yngste Klasse er ikke medtaget, da den tænkes tilrettelagt efter Skolechefens Skøn u. H. t. foreliggende Behov). Skemaet omfatter den tænkte totale Undervisningstid for de forskellige Fag og adskiller sig derved fra lignende Oversigter i tidligere Planer, idet der i disse ikke er medtaget Timetallene fra Lærlingeeksercerskolen. Endvidere er der i de senere Aar foruden de opgivne Tal anvendt ca. $4 \times 1\frac{1}{2}$ Time pr. Uge til Idræt o. l.

Det ugentlige Timetal, der i disse Planer angaves til 42, kom derved op paa ca. 48. Dette har vist sig at være en for stor Belastning, hvorfor der da ogsaa nu er foretaget en Reduktion heraf.

Der regnes i det her foreliggende Forslag med en total ugentlig Undervisningstid paa 45 Timer for Lærlinge- og Aspirantskolens Vedkommende, idet Hovedvægten her lægges paa det praktiske. I Kadet skolens to Klasser, hvor der maa regnes med mere teoretisk Stof, regnes med henholdsvis 42 og 39 Timer ugentlig; derved skulde der blive rimelig Tid til Forberedelse, Selvstudium og Frihed. Endvidere skulde der for ældste Klasses Vedkommende ogsaa blive Tid til Afholdelse af Elevforedrag efter Behov.

I Forbindelse med Omtalen af Undervisningstiden skal der slaas til Lyd for Indførelse af 45 Minutters Undervisningstime og 15 Minutters Frikvarter, idet dette vil sikre Mulighed for passende Afkobling mellem Forelæsningerne og give mere Ro over Tjenestegangen, uden at dette behøver at svække Kravet om Hurtighed.

For de i Skema I opførte Fag skal der iøvrigt fremsættes enkelte Kommentarer angaaende Uddannelsens Formaal m. v., idet der i denne Forbindelse kun sigtes paa den Del af Uddannelsen, der skal finde Sted paa Skoler i Land.

Artilleri og Haandvaabenlære: Almindeligt Kendskab til Søartilleri, Uddannelse som Kanonkommandør og Skytte ved Kanon med Kikkertsigte samt Uddannelse som Skytte ved 20 mm Rekyllkanon. Endvidere fuld Uddannelse* som Geværskytte, Maskinpistolsskytte, Pistolsskytte, Rekylgeværskytte og Haandgranatkaster bl. a. med Henblik paa, at Tjeneste som Delingsfører paa Eksercerskoler skal kunne bestrides.

Elektrisk Materiel: Gennemgang af de vigtigste

elektriske Apparater, der findes i Søværnet, med Hovedvægt paa Betjening og Anvendelse.

Fartøjsuddannelse: Indledende Uddannelse i Røring, Førning af Rofartøj, Sejlads med Sejlbaad, Sejlads og Manøvrer med Motorbaad som Grundlag for fortsat Uddannelse i Øvelsesskibet, hvor Hovedvægten lægges paa Opnaaelse af Rutine.

Maskinlære: Pensum, som stort set svarer til det, der kræves til Skibsførereksamen.

Meddelelsetjeneste: Praktisk Signalering med Flag, Semafor og Blinklanterne, Betjening af taktiske Radiostationer, Brug af Signalbøger samt Meddelelsetjenestens Organisation, Maal og Midler.

Militær Uddannelse: Uddannelse til Delingsfører, herunder fornøden Vejledning i Militær Pædagogik og Undervisningsteknik.

Navigation: Skibsførereksamens Pensum samt fornødent Kendskab til taktiske Navigationsproblemer.

Sanitetstjeneste: Skibsførereksamens Pensum.

Søkrigskunst: Fjernkending. Formaltaktikkens Grundregler. Hovedtræk af Krigsskibstypernes Udvikling. Gennemgang af Søkrigshistorien i Foredragsform. De vigtigste Søslag gennemgaaes hovedsagelig i Form af korte Elevforedrag.

Sømandskab: Tovværksarbejder. Teoretisk Sømandskab og Skibbygning svarende til Skibsførereksamens Pensum. Krigsskibshbygningens Problemer i Hovedtræk. Under den teoretiske Sømandskab bør Illustrationer ved Modeller og Film benyttes mest muligt. Alle de elementære Tovværksarbejder bør gennemgaaes paa Aspirantskolen; saa Tiden om Bord ikke skal spildes hermed.

Torpedo- og Søminelære: Kendskab til Torpedo- og Søminemateriellet som Grundlag for den praktiske Uddannelse om Bord.

Tjenestekendskab: Forsvarets Organisation, Tjenestegangen i Søværnet samt forskellige Love og Bestemmelser.

Sprog: Hovedsagelig Tale- og Læseøvelser. Den foran skitserede Uddannelsesordning forudsætter i Forhold til nuværende en Reduktion af Grunduddannelsens Varighed. Den heraf følgende Reduktion af Timestal for adskillige Fags Vedkommende har ogsaa ramt Sprogfagene. Det er ganske vist hævet over enhver Tvivl, at Sprogundervisningen har stor Betydning; men der er paa den anden Side Grænser for, hvor meget man kan skære ned for øvrige Fags Vedkommende. Bl. a. bindes man af Kravet om, at Skibsførereksamens Pensa skal gennemgaaes. Det erkendes, at Engelsk er uundværligt for en Søofficer; derimod vil de fleste sikkert kunne erklære, at de kun har haft lidt Brug for de øvrige Sprog, der hidtil har været doceret paa Skolen. I Forslaget er der foruden Engelsk afsat Tid til et andet Sprog, idet det er tænkt gjort helt eller delvist valgfrit for Eleverne, om de vil læse f. Eks. Fransk, Tysk, Spansk eller Russisk. En saadan Ordning svarer meget nær til, hvad der f. Eks. gælder i U.S.A. og Sverige.

Trods den paatænkte Nedsikring af Sprogundervisningen vil Søofficersuddannelsen paa dette Omraade sikkert stadig kunne staa Maal med mangan anden højere Uddannelse. Formentlig er der saaledes mange Teknikere, der drager ud i Verden med mindre For kundskaber i Sprog, men som dog klarer sig godt.

Fysik og Matematik: Det nødvendige Grundlag for Tilegnelse af de øvrige Fags Stof, samt tilstrækkelige Kundskaber til at sætte den unge Officer i Stand til at læse Artikler om tekniske Emner skrevet for Ikke-Teknikere.

Rets- og Samfundslære: Pensum svarende til Skibs-

førereksamen samt fornødent Kendskab til den militære Retspleje. Desuden et saadant Kendskab til Samfundets forskellige Funktioner, at den unge Officer sættes i Stand til at forstaa det indkaldte Mandskabs Problemer.

Kulturfag: Foredrag om aktuel Kunst, Litteratur, Historie, Politik og sociale Problemer.

I størst mulig Udstrækning bør Undervisningen tage Sigte paa at udvikle Elevernes Evner til Fremstilling af Problemer i Foredragsform med paafølgende Behandling under Diskussion. Saaledes kan Læreren f. Eks. i en Time gennemgaa et Emne i Foredragsform, maaske afsluttet med en kort indledende Diskussion. I en følgende Time giver Læreren et kort Resumé, hvorefter en Elev holder et fyldigere Foredrag om en bestemt, lidligere udpeget Del af Emnet; herunder skal han efter eget Valg have Tilladelse til at benytte ethvert tilgængeligt Anskuelsesmiddel. Efter Foredraget bør saa følge en almindelig Diskussion. En saadan Undervisningsform vil kunne gennemføres i mange Fag, og det er givet, at enhver interesseret Elev vil have mere Udbytte heraf end af den almindelige Terpen og Overhøring, ligesom Interessen antagelig vil blive større. Ansvar for Tilegnelse af Stoffet vil derved i højere Grad komme til at paahvile Eleven selv, hvorved Ansvarsfølelsen og Selvstændigheden udvikles.

Den skitserede Ordning gør ikke Krav paa at være nogen endelig Løsning; men følges Princippet, er der næppe Tvivl om, at man vil faa unge Officerer med en saadan grundlæggende Uddannelse i Teori og Praxis samt med Evne til selvstændigt Arbejde, at de kan tilfredsstille de Krav, der stilles til de yngste Officerers Tjeneste som Vagtchefer, ligesom disse vil være i Stand til hurtigt at kunne sætte sig ind i Pligter

og opnaa Færdigheder, der vil kræves paa de Klartskibsposter, hvortil de kan paaregnes udsatte.

Som et Argument mod en Afkortning af Grunduddannelsen kan man vente Paastanden om, at den saa ikke kan ligestilles med akademisk Uddannelse. Det bør imidlertid ikke være Grunduddannelsen alene, men det samlede System, der anvendes som Sammenligningsgrundlag.

Det skal gentages, at en rationel Tilrettelæggelse af Uddannelsens enkelte Discipliner og Anvendelse af moderne Anskuelsesmateriel maa anses som en bydende Nødvendighed.

Grundkursus ved Søminevæsenet: Formaalet med dette skal være at give de unge Officerer et noget mere omfattende teoretisk og praktisk Kendskab til Torpedo- og Minevaabnet, saaledes at de kan gøre Tjeneste som Torpedofficerer i Torpedobaade og som Mineofficerer i Minestrygningsfartøjer. Uddannelse bør henlægges til en særlig Skole, f. Eks. Torpedostationen Kongsøre.

Grundkursus ved Søartilleriet: Formaalet hermed skal være at uddanne de unge Officerer til Reserveildledere ved Luftværnsskyts, idet enhver ung Officer i givet Fald bør kunne anvendes som saadan. Uddannelsen bør henlægges til en særlig Skole f. Eks. den paa Gniben planlagte.

Man kan naturligvis hævde — og med nogen Ret — at de nævnte Grundkursus blot er en Kompensation for den Undervisning, der er strøget af Uddannelsesplanen for Kadetskolen og derfor ligesaa godt kunde have været bibeholdt her.

Men den skitserede Ordning byder imidlertid paa en langt mere rationel Udnyttelse af Tid og Materiel og vil derfor give større praktisk Udbytte, langt større end man vilde opnaa ved en Spredning inden-

for Kadetskolens Rammer. Desuden kan saadanne Kursus koordineres med tilsvarende for andre Personelkategorier, hvilket bl. a. vil være en økonomisk Fordel. Endelig maa man huske, at en ung Officer, som umiddelbart efter gennemgaaet Grunduddannelse endnu ikke har gennemgaaet disse Grundkursus, dog er anvendelig til Officerstjeneste paa visse Poster, og der er derfor ingen Grund til at gøre Grunduddannelsen længere end nødvendigt.

Med de nævnte Grundkursus er der ikke Tale om nogen Specialuddannelse, men kun om en Udvidelse af den unge Officers almene elementære Viden af Hensyn til den praktiske Tjeneste og som Grundlag for senere fortsat Uddannelse.

Det vil være særdeles ønskeligt, om der ogsaa i Løbet af de første Officersaar kan blive Mulighed for en Uddannelse ved Luftvaabnet af eksempelvis 4 Maaneders Varighed i Lighed med vor tidligere Observatoruddannelse. Formaalet hermed skal selvfølgelig være at styrke den nødvendige Kontakt mellem Luftvaabnet og Søværnet.

Ligeledes bør det overvejes, om der ikke skulde være Mulighed for at skaffe de yngre Officerer et Togt med et Koffardiskib. F. Eks. kunde dette tænkes ordnet som en Udveksling med Reserveofficerer, der genindkaldtes til supplerende Uddannelse. Herigennem kunde Kontakten mellem Orlogs- og Koffardiflaaden befæstes.

Specialuddannelsen, der som nævnt foran bør gennemgaaes efter ca. 3 Aars Tjeneste som Officer, tænkes henlagt til de tekniske Institutioner og tilrettelagt af disse. Varigheden af selve Uddannelsen, der skal omfatte saavel Teori som Praksis, maa formentlig anslaaes til 5—8 Maaneder. Formaalet med denne Uddannelse skal være at give Officererne saadanne

Kundskaber, at de kan gøre Tjeneste som Vaabengrensspecialister ved taktiske Enheder e. l. samt ved de tekniske Institutioner.

De nævnte *Suppleringskursus*, der tænkes afholdt ved Divisionerne eller de tekniske Institutioner alt efter deres Karakter, behøver formentlig næppe nærmere Kommentarer.

Officerssskolen kan organisatorisk antagelig bedst henlægges til Søofficerssskolen. Formaålet med Skolen skal være at give Officererne en højere Uddannelse i Strategi og Taktik samt afsluttende Orientering i taktisk-tekniske Problemer. Endvidere bør der i Uddannelsen indgaa Fag som Folkeret, Forbindelsestjeneste, Kystartilleritaktik, Landkrigskunst, Luftkrigskunst (dog kun saafremt Uddannelse ved Luftvaabnet ikke kan gennemføres), Marineorganisation samt Fysik og Matematik. Det kan ogsaa udtrykkes saaledes, at Formaålet er at skaffe Officererne de fornødne Forudsætninger for at føre Kommando over taktiske Enheder.

Uddannelsen bør baseres paa Forelæsninger, Selvstudier, Studiebesøg og Krigsspil. I Selvstudierne bør indgaa Udarbejdelsen af Foredrag og en større skriftlig Afhandling. Det vil formentlig være passende at regne med ca. 25 Undervisningstimer pr. Uge, hvortil kommer ca. 3 Timer pr. Uge til Studiebesøg og Krigsspil samt 2 Timer pr. Uge til Gymnastik; regnes med 24 effektive Undervisningsuger, faas saaledes et samlet Timetal paa 600 til egentlige Forelæsninger m. v.

Stabsuddannelsen har til Formaal at kvalificere dertil egnet Personel til Tjeneste i højere Stabe. Den bør i Hovedtræk tilrettelægges som Uddannelsen paa Officerssskolen og vil antagelig kunne ansættes til ca. 20 effektive Uger. Det maksimale Timetal pr. Uge bør dog næppe overstige 25 af Hensyn til Hjemmearbej-

der. (Det maa iøvrigt synes rigtigt at forlade den hidtil anvendte Praksis med at tage Officerer til Stabstjeneste i for ung en Alder, og i Stedet lade de første Officersaar være viet til praktisk Tjeneste og Uddannelse.)

I Skema II angives en Oversigt over det tænkte Antal Fag med tilhørende omtrentlige Timetal for Officersskolen og Stabsuddannelsen.

Udover nævnte Stabsuddannelse vil det formentlig være rigtigt sammen med de øvrige Forsvarsgrene at oprette endnu et Stabskursus for et mindre Antal ældre Officerer bl. a. med Henblik paa Tjeneste i en kommende Forsvarsstab, samt henset til det forøgede Krav om kombineret Stabsarbejde i Forbindelse med Forsvarsgrenenes Samvirken.

Hvad *højere teknisk Uddannelse* angaar, vil det — under Hensyn til det ret beskedne Antal Officerer, der kan blive Tale om — sikkert være mest formaals-tjenligt at basere sig paa Uddannelse i Udlandet eller ved civile Højskoler herhjemme.

Andre Officerskategorier.

Selv om nærværende Betragtninger kun tager Sigte paa Søofficersuddannelsen, skal der dog i al Korthed fremsættes enkelte Bemærkninger angaaende Uddannelsen til og af Officerer af andre Kategorier.

Det turde være almindelig anerkendt, at det er værdifuldt saa tidligt som muligt at skabe Kontakt mellem de forskellige Kategorier. Derfor har Grunduddannelsen for nogle Kategoriers Vedkommende gennem de senere Aar været henlagt til Søofficersskolen, og det har længe været et Ønske, at al grundlæggende Officersuddannelse skulde samles her. Dette har dog hidtil ikke været muligt paa Grund af Pladsmangel; men Bestræbelserne bør fortsættes.

Ogsaa for disse andre Kategoriers Vedkommende synes det rigtigt at basere sig paa en Grunduddannelse fulgt af supplerende Skoler og Kursus efter nogen Tids praktisk Tjeneste.

Med Hensyn til Grunduddannelsen forekommer det logisk — og i Overensstemmelse med Ønsket om at etablere den nævnte Kontakt — at tilstræbe en Ordning, hvorefter Uddannelsens Varighed og dens Inddeling i Perioder gøres saa ensartet som muligt i de forskellige Uddannelsesplaner. Dette kan under visse Forudsætninger lade sig gøre i ret stor Udstrækning som nævnt i det følgende under Omtale af de enkelte Kategorier.

Uddannelsen til Intendant: I en Aarrække har man baseret sig paa en toaarig Uddannelse af Personel, der normalt i Forvejen havde en højere Handelsskoleuddannelse. Dette System har stort set vist sig utilfredsstillende, ikke fordi Uddannelsen har været mindre god, men paa Grund af svigtende Tilgang. Rekruteringen har ganske vist ofte været god i Starten, men ligesaa ofte har der fundet en stor Afgang Sted. Saavidt det kan ses, har Aarsagen i de fleste Tilfælde været, at Uddannelsen og den senere Tjeneste ikke svarede til de Forudsætninger, som Eleverne mødte med.

Det vil sikkert være en rigtig Løsning, at man overgaar til at vælge Studentereksamen (fortrinsvis sproglig) som den normale Antagelsesbetingelse, og at man giver Grunduddannelsen nærlig samme Varighed og Inddeling som foreslaaet for Søofficersuddannelsen.

Herefter kan der blive Tale om Specialuddannelse efter Behov samt om højere Uddannelse paa en Officersskole. Denne sidste kan f. Eks. tilrettelægges saaledes, at der udover visse Særfag som f. Eks. Nationaløkonomi o. l. bliver enkelte Fag fælles med Stabs-

klassen for Søofficerer (Stabstjeneste, Forvaltning og Marineorganisation), og at øvrige militære Fag doce-res i et Omfang, der svarer til Kategoriens Behov.

Uddannelsen til Kystofficer: Her har man hidtil baseret sig paa Uddannelsen af Reservepersonel. Dette synes ikke at være tilstrækkeligt, og man maa formentlig desuden ind paa, at der enten overføres et vist Antal Søofficerer aarligt til Specialuddannelse og fortsat Tjeneste ved Kystdefensionen, eller at der ud-dannes Kystofficerer i Linien.

Vælges sidste Udvej, vil det være naturligt at tilrettelægge Uddannelsen parallelt med den for Sø-officerer foreslaaede.

Uddannelse af Læger: For denne Kategori har der hidtil ikke været Tale om nogen militær Uddannelse af Betydning. Men det vilde sikkert være gavnligt at lade vordende Reservelæger gennemgaa Læringsko-lens første 2 Maaneder med paafølgende 2 Maaneders Udkommando i Kadetdelingen.

Uddannelsen til Maskinmester: Det nuværende Prin-cip med den civile Maskinisteksamen som Adgangs-betingelse synes af mange Grunde rigtigt. Imidlertid har Rekruteringen i de senere Aar svigtet, hvilket truer med at bringe Søværnet i en alvorlig Situation. Det er tænkeligt, at Forholdet kan bedres ved en Ændring af nuværende System gaaende ud paa, at man frafaldt det som yderligere Antagelsesbetingelse gældende Krav om Tjeneste som Maskinkonstabel, idet man derved vil have Mulighed for at skaffe et større Antal Ansøgere. Til Gengæld vil det være rig-tigt at gøre Grunduddannelsen i Søværnet toaarig i Stedet for som nu etaarig. Dette kan regnes som en væsentlig Fordel i sig selv, da det er en almindelig Opfattelse, at et Aar er for kort Tid bl. a. af Hensyn til Kontakten med de øvrige Kategorier.

En toaarig Grunduddannelse kan tilrettelægges som de første to Aar af den foreslaaede Uddannelse til Søofficer begyndende med 4 Maaneders indledende Uddannelse = Lærlingskolen, derefter vekslende Uddannelse i Land og om Bord og afsluttende med to Maaneders Tjeneste som Befalingsmand paa Eksercerskole.

Efter Grunduddannelsen maa der for denne Kategori ligeledes regnes med fornøden Special- og højere Uddannelse.

Uddannelsen til Søofficer (R): Denne kan eksempelvis tilrettelægges som følger: 4 Maaneders Lærlingskole, 7 Maaneders teoretisk Uddannelse, 2 Maaneders Tjeneste som Befalingsmand paa Eksercerskole og 5 Maaneders Tøgt.

Følges ovenstaaende Retningslinier opnaas saaledes, at den indledende militære Uddannelse (Lærlingskolen) bliver ens for alle vordende Officerer, at disse i saa stor Udstrækning som gørligt er underbragt sammen under den teoretiske Uddannelse i Land, at den praktiske Uddannelse om Bord for Hovedpartens Vedkommende (Kystkadetter undtagne) kan finde Sted i samme Øvelsesdeling eller -skib, og at Tjenesten som Befalingsmand paa Eksercerskole for de forskellige Kategorier kan finde Sted i samme Periode, hvilket skulde give god Mulighed for Styrkelse af den ønskede Kontakt og dermed Skabelse af et endnu mere homogent Officerskorps end det, vi har i Dag.

Slutbemærkninger.

Det er klart, at et Uddannelsessystem som det her beskrevne vil kræve et stort Antal Lærere, og mange vil maaske mene, at vi vanskeligt kan tilfredsstille Kravet herom. Men under Fredsforhold vil samtlige

Enheder ikke være udrustede paa Tøgt hele Aaret, ligesom adskillige Stabe o. l. ikke behøver saa kraftig en Besætning som under Krigs- eller Beredskabsforhold; fastsættes Personelnormeringen derfor med saadanne Forhold for Øje, skulde Behovet af Lærere formentlig kunne dækkes.

Som nævnt staar Genoprettelsen af en regulær Officersskole som et gennem flere Aar næret Ønske, hvis Opfyldelse dog desværre stadig synes fjern paa Grund af Personelmangel. Men naar den til sin Tid er en Realitet, staar man overfor at skulle afgøre, hvilken Aargang man skal begynde med at sende paa Skolen. Helst burde der aabnes Adgang for alle, der ikke har faaet en saadan højere Uddannelse, men dette kan maaske vise sig ugørligt, da det kan dreje sig om et større Antal, som næppe vil kunne undværes fra anden Tjeneste. Gennem en nærmere Bedømmelse af Personelsituationen og den sandsynlige Udvikling vil man formentlig kunne danne sig et Skøn over, hvorvidt noget saadant kan tænkes at ville indtræffe. Taler Sandsynligheden herfor, bør det overvejes, om det ikke vil være hensigtsmæssigt allerede til Vinter at oprette et Kursus i de vigtigste Officersskolefag for de af de hjemmeværende Officerer, som ikke vil have Udsigt til at komme paa en egentlig Officersskole. Regnes der med 12—15 Timers ugentlig Undervisning i en Periode paa ca. 20 Uger, skulde et saadant Kursus kunne gennemføres i Forbindelse med de paagældendes havende Tjeneste. Givetvis kan det ikke erstatte den egentlige Officersskole, men det kan dog give nogen Kompensation samt forhaabentlig Vejledning i og Ansporing til fortsatte Selvstudier. Paa Skema II angives en tænkt Timefordeling for et saadant Kursus.

En Omlægning af det nuværende Uddannelsessystem til f. Eks. et, der bygger paa de foran fremsatte

Betragtninger, er ikke saa lige en Sag; foruden de allerede nævnte vil der utvivlsomt være mange andre Problemer at tage Stilling til. Men uanset hvilket System der vælges, er det vigtigt, at man finder frem til en varig Ordning, et Arbejde der er lagt i Hænderne paa Skolekommissionen.

Mange havde haabet, at denne var naaet saa vidt, at man allerede i Aar kunde have paabegyndt Grunduddannelsen efter en ny Plan; dermed dog ikke sagt, at Kommissionen behøvede at have afsluttet sit Arbejde med denne. Der har tidligere været undervist efter en Plan, før den var færdigbehandlet; saaledes paabegyndte man f. Eks. i 1933 Undervisning efter den Plan, som først blev endelig fastsat i 1936. Men det maa naturligvis erkendes, at der under et Kommissionsarbejde kan indtræffe Vanskeligheder og Forsinkelser af forskellig Art. Med Haab om, at noget saadant kun indtræffer i ringe Grad i den kommende Sæson, ønskes Kommissionen Held med sit betydningsfulde Arbejde.

Skema 1.

Oversigt over Fag og Timetal ved Grunduddannelsen	Lær- linge- skole	Aspi- rant- skole	Kadetskole		Timer Ialt	Plan 1947 til Sam- menlig- ning
	16 Uger	15 Uger	Yngste Klasse 22 Uger	Ældste Klasse 22 Uger		
Artilleri og Haandvaabenlære	80	75	44	44	221	142*
Elektrisk Materiel	—	—	44	66	110	144
Fartøjsuddannelse	128	—	—	—	128	—*
Legemsøvelser og Idræt	96	90	110	88	384	376*
Maskinlære	—	60	66	—	126	119
Meddelelsestjeneste	48	30	—	88	166	109
Meteorologi	—	—	44	—	44	69
Militær Uddannelse	160	30	22	55	267	119*
Navigation	48	90	88	88	314	311
Sanitetstjeneste	24	—	—	—	24	23
Søkrigskunst	—	30	66	66	162	178
Sømandsskab incl. Skibsbygning.	48	90	66	77	221	183
Torpedo- og Sominelære	—	45	—	—	45	174
Tjenestekendskab	48	15	33	44	140	141*
Engelsk	—	60	66	66	192	182
Andet Sprog	—	—	66	66	132	F 18 T 8
Fysik	—	45	66	—	111	171
Matematik	—	60	44	—	104	162
Rets- og Samfundslære	—	—	66	88	154	142
Kulturfag	—	—	11	22	33	23
Anstand og Dans	—	15	22	—	37	61
Sang	16	—	—	—	16	43
Vaabeneftersyn	24	—	—	—	24	—*
Lærlingeekserskole eft. nuv. Plan	—	—	—	—	—	c. 350
Ialt...	720	675	924	858	3177	3753

*) plus nogle Timer fra den nederst anførte Lærlingeekserserskole.

Skema 2.

Oversigt over Fag og Timetal	Officerssskole	Stabsskole	Midlertidig Officerssskole															
	24 Uger	20 Uger	20 Uger															
Folkeret	24	20	—															
Forbindelsestjeneste	48	40	40															
Forvaltningslære	—	40	—															
Kystartilleritaktik	24	—	20															
Landkrigskunst	48	40	40															
Luftkrigskunst	48	40	40															
Marineorganisation	24	40	—															
Matematik og Fysik	96	—	—															
Stabstjeneste	—	100	—															
Strategi	72	80	60															
Taktik	96	60	80															
Taktik-Teknik: <table style="display: inline-table; vertical-align: middle; border: none;"> <tr> <td style="border: none;"> <table style="border: none;"> <tr> <td style="border: none;">Artilleri</td> <td style="border: none;">}</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">Mine</td> <td style="border: none;">}</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">Skibsbygn.</td> <td style="border: none;">}</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">Teleteknik</td> <td style="border: none;">}</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">Torpedo</td> <td style="border: none;">}</td> </tr> </table> </td> <td style="border: none; vertical-align: middle;">120</td> <td style="border: none; vertical-align: middle;">—</td> <td style="border: none; vertical-align: middle;">—</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">Ialt . .</td> <td>600</td> <td>460</td> <td>280</td> </tr> </table>	<table style="border: none;"> <tr> <td style="border: none;">Artilleri</td> <td style="border: none;">}</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">Mine</td> <td style="border: none;">}</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">Skibsbygn.</td> <td style="border: none;">}</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">Teleteknik</td> <td style="border: none;">}</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">Torpedo</td> <td style="border: none;">}</td> </tr> </table>	Artilleri	}	Mine	}	Skibsbygn.	}	Teleteknik	}	Torpedo	}	120	—	—	Ialt . .	600	460	280
<table style="border: none;"> <tr> <td style="border: none;">Artilleri</td> <td style="border: none;">}</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">Mine</td> <td style="border: none;">}</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">Skibsbygn.</td> <td style="border: none;">}</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">Teleteknik</td> <td style="border: none;">}</td> </tr> <tr> <td style="border: none;">Torpedo</td> <td style="border: none;">}</td> </tr> </table>	Artilleri	}	Mine	}	Skibsbygn.	}	Teleteknik	}	Torpedo	}	120	—	—					
Artilleri	}																	
Mine	}																	
Skibsbygn.	}																	
Teleteknik	}																	
Torpedo	}																	
Ialt . .	600	460	280															

Bog anmeldelser.

Frederik den IV.s Hær 1784—1814.

275 Sider med mange Illustrationer og Kort.

Af Oberstløjtnant Jens Johansen, udgivet af Generalstaben 1948.

Det er altid med udelt Interesse, man giver sig i Kast med Oberstløjtnantens grundige Værker. Man føres her ind i et Milieu, der er saa forskelligt fra det nutidige, at man undres over Forfatterens Evne til at levendegøre Stoffet.

Selv om Værket ikke direkte berører Emner af maritim Interesse, er det dog Beretningen om et Afsnit af vort Forsvars Historie, som uvilkaarlig maa interessere — ikke mindst paa en Tid, hvor Værnenes Skæbne atter er i Støbeskeen.

Anmelderen føler sig ikke kompetent til en saglig Kritik af et saa specielt Værk som det foreliggende, men rent umiddelbart skønnes det at være en Mangel, at et Arbejde, der senere kan forventes benyttet ved Studier vedrørende Hærens Historie, ikke er forsynet med Indeks eller Kildeangivelser.

E. J. S.

Kay Jungersen: Paa Togl med Niels Juul.

H. Høehs Sprungs Forlag 1948, 140 Sider, illustreret, Pris: 6,50 Kr.

Det skal siges straks: Dette er ikke det længe savnede historisk-biografiske Værk om vor store Søhelt — og foregiver paa ingen Maade at være det.

Orlogskaptajn Jungersen fortæller den danske Ungdom Niels Juels Livshistorie paa en levende, fornøjelig og overordentlig paalidelig Maade.

Forfatteren understreger sin Fortælling med talrige Citater fra originale Breve, Rapporter og andre Dokumenter og overbeviser herved Læseren om, at han aldrig lader Fantasien løbe af med sig.

Lidt Synd er det maaske, at Ove Gjedde omtales saa lidt smigrende i et Cital (Side 17) fra en Indberetning fra den svenske Gesandt i København, der ikke levner den danske Rigsadmiral megen Ære. Om Ove Gjeddes »Kurage« kan der vist næppe herske Tvivl!

Det synes ogsaa tendentiøst, naar Forfatteren (Side 53) erklærer, at Niels Juel i 1663 blev vraget »til fordel for den unge nordmand Cort Sivertsen Adeler«. Det er dog et Faktum, at Cort Adeler, der dengang var 41 Aar, var 7 Aar ældre end Niels Juel, og derfor maaske maatte formodes at besidde mere Modenhed end sin unge Kollega.

Blandt flere Trykfejl er en enkelt særlig uheldig, idet der under Niels Juels Portræt staar »af Chr. Mønsted« i Stedet for »Mølsted«.

Forfatterens Ønske om at gøre det anvendte Sømandsprog let tilgængeligt afføder af og til Pudsigheder som: »nede om læ under dækket« (Side 21) ligesom de mange lidt søgte Dobbeltord kunde undværes (sven-skeflåden, østensundske, stridsprovokerende).

Bogen har imidlertid Bud til Ungdommen, og den fortjener at blive læst i vide Kredse.

E. J. S.

Marinens Bibliotek.

Nyanskaffelser i Oktober 1948.

Nr., Forfatter, Titel m. m.

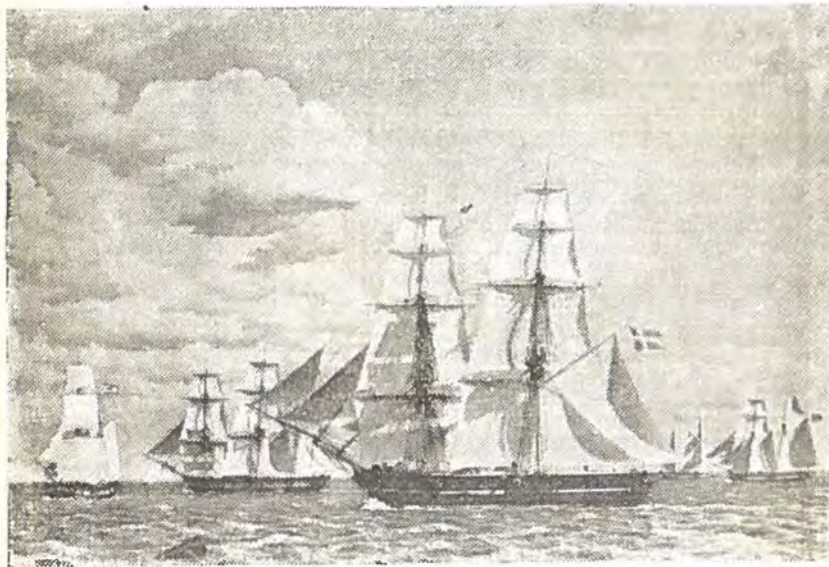
160. *Uhtig*: Corrosion Handbook. Ill. Index. N. York 1948. 4^o. K1.
- *161. *Lehmann, I.*: On two explosions in Danish water in the autumn 1946. (Explosioner i udkastet Ammunition). Reprint from the Review Geofisica pura e applicata-Milano. Vol. XII (1948). Fasc. 3—4. Ill. Kbh. u. A. (1948) 8^o. H.
- *162. Math-Skolen. Midlertidig Plan for. (Duplikeret). Nr. 40. Kbh. 1948. fol. H.
163. *Lindow, H.*: Kongefærden til Grønland 1921. Ill. Det grøn. Selsk. Skr. Nr. 16. Kbh. 1948. 8^o. H.
- *164. *Steward, J. Q.*: Coasts waves and weather for navigators. Ill. Index. Boston 1945. 4^o. H.
- *165. Chaplains 1778—1945. United States Navy Chaplains. Wash. 1948. 4^o. H.
166. *Bavier, R. N. jun.*: Sailing to win. Ill. Diagr. N. York 1947. 4^o. H.
167. Aktstykker vedr. det sydslesviske Spørgsmaal. II. 30. Oktober 1946—30. Oktober 1947. Udenrigsmin. Kbh. 1948. 8^o. H.
168. *Hittle, J. D.*: The military staff its history and development. Index. Harrisburg, Pensylv. 1944. 8^o. H.
169. *Wood, Sterling A.*: Riot control. Ill. Index. Harrisburg, Pensylv. 1946. 8^o. H.
- *170. *Becker, John*: All brave sailors. N. York 1945. 8^o. S08.

* betyder Gave.

G. W. Eckersberg:

Købmandsskibe for fulde Sejl, fortil en dansk Orlogsbrig.

Farvereproduktion i Originalens Størrelse, 58×86 cm. udgivet af Dansk Grafisk Kunstforlag. Farvelitografi af Th. Kauffeld, trykt hos I. Chr. Sørensen & Co. Pris: 60 Kr.



Tidsskriftet har modtaget et Prøvetryk af denne smukke Gengivelse af en af Eckersbergs bedste Mariner, Billedet er særdeles vel egnet til Udsmykning af Opholdsrum, Samlingsstuer, Messer, Klasseværelser o. l. ved Søværnets Institutioner.

E. J. S.

Krigsudbruddet i det fjerne Østen og sænkningen af »Prince of Wales« og »Repulse« den 10/12 1941

Af orlogskaptajn Zigler.

Den 11. december 1941 gav Winston Churchill i Underhuset en oversigt over krigens forløb. I denne tale sagde han bl. a.: »Jeg mindes ikke i hele min karriere noget tab, så tungt og smerteligt som sænkningen af »Prince of Wales« og »Repulse«. Disse to store skibe udgjorde en betydningsfuld faktor i vore planer til imødegåelse af den nye japanske fare, som har truet os i de sidste par måneder«.

Hos Churchill har sænkningen af »Prince of Wales« sikkert vakt vemodige minder, thi få måneder forinden — i august — havde han sammen med præsident Rosevelt udfærdiget »Atlantehavs Deklarationen« ombord i dette slagskib.

Få, hvis overhovedet nogen, havde bedre forudsætninger end Churchill for at bedømme, hvad dette katastrofale tab var indledningen til, thi få dage forinden var Pearl Harbor blevet angrebet, og 5 udaf 7 amerikanske slagskibe var sænket eller uskadeliggjort, og vejen for gennemførelsen af Japans strategiske planer lå næsten helt åben. Med sænkningen af disse to skibe forsvandt den sidste virkelige hindring for den japanske ekspansion.

Det var ikke Japans hensigt at søge kamp mellem flåderne såvidt dette kunne undgås, men derimod var det planen at anvende flåden som den ene af de nød-

vendige partnere i den luft-sø-land amfibieoperation, de havde til hensigt at udføre ved erobringen af de nødvendige territorier.

Gennemførelsen af en strategisk plan af dette format krævede fra japansk side, at alle store fjendtlige flådeenheder i disse farvande blev sat ud af spillet, og med denne sænkning var første del og en ikke uvæsentlig del af den samlede plan udført.

Da disse to skibe, der hørte til de største og stærkeste, man dengang havde i verden, sænkedes af luftfartøjer alene stod det meste af verden uforstående herover for.

Overalt spurgte offentligheden, hvorledes kunne dette ske? Var det mangelfulde planer og forberedelser? Havde japanerne et hemmeligt våben o. s. v.?

I dag kan mange erfaringer uddrages ved at betragte de planer og overvejelser, der på begge sider gik forud for krigsudbruddet, men een velkendt sandhed træder særligt tydeligt frem, nemlig at selv de bedste forsvarsplaner og den største forudseenhed er af lidet værd, når krigen er begyndt, hvis der ikke i fredens dage har været tid til at opbygge det praktiske grundlag for sådanne planer.

I det efterfølgende er derfor kort anført baggrunden for de planer og overvejelser, man fra engelsk side gjorde sig vedrørende dette forsvar, samt hvorlangt man var kommet med virkeliggørelsen af planerne, da krigen brød ud.

De begivenheder, der førte til, at »Prince of Wales« og »Repulse« sænkedes, samt selve angrebet mod de to skibe beskrives noget mere indgående.

En vel udbygget efterretningstjenestes nødvendighed under krigsforhold står normalt klart for enhver, medens betydningen heraf under fredsforhold ikke altid vurderes lige så højt. Da i det fjerne Østen en



Kort over krigsområdet med Danmark indlagt i samme målestok.

mangelfuld og i fredstid dårligt udbygget efterretningstjeneste fik skæbnesvanger indflydelse på de militære dispositioner, skal denne også kort omtales.

Endvidere omtales de planer, man fra japansk side havde, og de militære styrker, man satte ind på løsningen af den omtalte opgave.

Til slut berøres den øverste ledelses organisation, beliggenheden af hovedkvarterer og den politiske situations indflydelse på begivenhederne ved krigsudbruddet, samt de militære erfaringer krigsforløbet gav anledning til at drage.

Selv om de omtalte begivenheder skete på et sted i verden, der ligger fjernt fra Danmark, forekommer det mig, som om der i den tid, vi gennemlever i øjeblikket her til lands, findes adskillige principielle lighedspunkter, hvor vi med udbylte kan drage lære af andres dyrekøbte erfaringer.

Det engelske forsvarsproblem i det fjerne Østen.

Lige fra 1921, da man besluttede at bygge flådebasen i Singapore, dannede denne hjørnesteinen i forsvarsplanerne.

På denne tid betragtede man Singapore som en sikker base, forsåvidt som den engelske flåde kunne bevare søherredømmet i de tilslødende farvande. Dette ville utvivlsomt også have været tilfældet, såfremt man havde haft flåden koncentreret i disse farvande. Hvis japanerne skulle have held med sig i en krig mod England, måtte de derfor udføre et overraskelsesangreb mod selve Singapore.

Da rækkevidden af luftfartøjer på disse tider var meget begrænset, og vejen fra Japan til Singapore lang, ræsonnerede man, at muligheden for overraskel-

se var ringe, og de nødvendige forsvarsstyrker behøvede derfor kun at være fåtallige.

Luftvåbenets udvikling. Den hurtige udvikling af luftvåbenet påvirkede imidlertid i høj grad forsvarsproblemet.

Singapore kunne nu udsættes for hangarskibsbase-rede luftangreb, og også landbaserede luftfartøjer kunne nå længere, end man tidligere havde anset for muligt.

På den anden side var egne luftfartøjer i stand til at rekognoscere og angribe tilsvarende lange afstande fra egne baser.

I 1932 fastslog derfor en underkomite af »the Committee of Imperial Defence« efter at have diskuteret fordele og mangler mellem kanoner og luftfartøjer i relation til forsvar af en befæstet base følgende:

- a) Kystforsvaret skulle organiseres på basis af samarbejde mellem de tre forsvarsgrene med kanoner som hovedforsvarsmidlet mod angreb fra søen.
- b) R.A.F. skulle vedblive at deltage i forsvaret af Singapore med de styrker, der fra tid til anden ansås for ønskelige.

Da Japan i 1933 forlod Folkenes Forbund, besluttede kabinettet, at der skulle tages øjeblikkelige skridt til at øge Singapore's forsvar.

Som et resultat heraf rejste sig spørgsmålet vedrørende flyvepladser. På dette tidspunkt havde R.A.F. een flyveplads ved Seletar på Singapore øen.

Man gik derefter straks i gang med at bygge to nye flyvepladser på denne ø. For at udnytte luftfartøjernes rækkevidde mest muligt blev der ytret ønske om, at bygge nye flyvepladser langs østkysten i områder, man med vilje havde ladet ligge hen, for at de kunne

forblive så uvejsomme som muligt, hvis en fjende skulle gøre landgang på kysten. Det var indlysende, hvis sådanne flyvepladser blev anlagt langs med kysten, at hæren ville få nye opgaver med at forsvare dem, og med de landstyrker, der var til rådighed, blev det anset for udelukket, at dette lod sig gøre.

Hæren holdt derfor på, at kun hvis man kunne garantere, at der var et tilstrækkeligt antal moderne luftfartøjer til at operere fra disse baser, i fald en fjende angreb Malaya, skulle de anlægges.

For at sikre sig dette holdt man på, at en stærk luftstyrke permanent skulle udstationeres i det fjerne Østen, og at det var utilrådeligt at basere sig på luftfartøjernes egen bevægelighed til i tide at kunne nå at koncentrere tilstrækkelige luftstyrker fra andre dele af Imperiet, når faren stod for døren.

Fastlæggelsen af, hvor de forskellige flyvepladser skulle ligge, var yderligere besværliggjort af, at rækkevidden for de luftfartøjstyper, man rådede over i Malaya på dette tidspunkt, var stærkt begrænset. Ligeledes gjorde vejrforholdene det usikkert at forlade sig på, at luftfartøjerne kunne flyve over bjergkæden mellem øst- og vestkysten, og således operationsmæssigt disponere derefter.

Resultatet var, at da krigen med Japan brød ud, var der bygget 3 flyvepladser i Kelantan (NØ-Malaya) og een i Kuantan (Ø-Malaya) samt en landingsstribe ved Kahang i det østlige Johore (sydlige Malaya).

Skønt disse pladser lå strategisk godt for operationer, var de ganske utilstrækkeligt forsvarede såvel af land- som af luftstyrker.

Så sent som i 1937 var forsvarspolitikken stadig baseret på den antagelse, at så snart krigen brød ud med Japan, skulle den engelske flåde sejle af sted mod Singapore, hvortil ankomst var ventet efter højst 70 dage.

Man gik endvidere ud fra, at hermed ville enhver fare for Singapores erobring være ude af verden. I overensstemmelse hermed var Singapore's forsvar derfor baseret på at modstå sådanne operationer, som Japan kunne forvente at udføre med held i løbet af disse 70 dage.

Det er interessant i dag at se, at i november 1937 fremkom stabschefen hos den kommanderende for hærstyrkerne i Malaya efter nøje at have studeret forsvarsproblemerne for Singapore, med en vurdering af situationen og en angrebsplan mod Singapore set fra en japansk synsvinkel.

Heri blev det understreget, at

- a) det var usandsynligt, at den britiske flåde p. gr. a. den politiske situation i Europa ville være i stand til at ankomme til Singapore efter 70 dage, og
- b) følgelig kunne japanerne foretage et mere velovervejeth angreb. Samtidig pegedes på den fremgangs-måde, japanerne kunne anvende ved et evt. angreb, og i princippet kom dette til at passe.

Så sent som i sommeren 1939 gik forsvarsplanerne stadig ud på, at flåden ville være i Singapore efter 70 dage, uanset hvordan den politiske situation i Europa var. Først umiddelbart herefter blev det officielt anerkendt, at måske ville dette ikke blive tilfældet, og de 70 dage blev forøget til 180.

I august 1940 fastslog »the Chiefs of Staff« i deres vurdering af situationen i det fjerne Østen, at de slutninger, man tidligere var kommet til, var fejlagtige, fordi det ville være udelukket at sende flåden til Singapore. Japanernes fremtrængen mod syd, udbygningen af forbindelseslinier og flyvepladser i Thailand og den øgede rækkevidde af luftfartøjer, alt havde bidraget til at øge truslen om et angreb mod Malaya fra

landsiden. Nødvendigheden af at holde hele Malaya — først og fremmest med hjælp af luftstyrker — blev nu fastslået, og landstyrkernes opgave fastsattes til:

- a) Forsvar af sø- og landbaser.
- b) Opretholdelsen af indre ro og orden.
- c) Optagelse af kampe mod fjendtlige landstyrker, der uanset luftstyrkernes indsats, fik fodfæste.

Det skønnedes, at 336 luftfartøjer i 1. linie var nødvendigt til forsvaret af Malaya og britisk Borneo, samt til beskyttelse af handelstrafikken i den nordøstlige del af det Indiske Hav.

Det var hensigten at have dette program i orden ved udgangen af 1941.

I september 1940 besatte Japan den nordlige del af Indo-Kina, hvorved truslen mod Singapore øgedes stærkt. I virkeligheden måtte hele grundlaget for forsvarsproblemet revideres, fordi en japansk invasionsstyrke nu kunne koncentreres og opbygges indenfor angrebsafstand af Malaya, medens den tidligere havde måttet transporteres hele vejen fra Japan.

Planen for luftforsvaret og dets opbygning. På basis af den ny situation holdtes i Singapore i oktober 1940 en konference, hvori deltog repræsentanter fra Australien, New Zealand, Indien, Burma, foruden en amerikansk observatør.

På denne konference besluttedes det at tilråde at forøge antallet af luftfartøjer fra det foreslåede tal 336 til 566, der blev anset for at være minimum for, hvad der var nødvendigt til at løse de foreliggende opgaver i det fjerne Østen.

Til dette forslag svarede »the Chiefs of Staff«, at de var enige i, at 566 luftfartøjer var det ideelle, men at de nok mente, at 336 ville give en rimelig sikker-

hed, når de tog deres erfaringer fra det mellemste Østen i betragtning.

Det drejede sig nu om at udskifte de 88 håbløst forældede luftfartøjer, der fandtes, med 336 nye moderne 1. linie luftfartøjer, med tilhørende reservegrej-er og administrationsafdelinger.

I mellemtiden havde man haft møder mellem britiske og hollandske stabe med det formål at koordinere planerne, såfremt krigen mod Japan udbrød.

Efter at der var udnævnt en Commander-in-Chief, Far East, i november 1940, holdtes flere møder i Singapore, og i april 1941 var de almindelige planer færdige.

Den nødvendige opbygning. For at illustrere, hvad det medførte at øge luftfartøjernes antal fra 88 forældede til 336 moderne, samt udvide forsvaret fra Singapore alene til at gælde hele Malaya, skal dette kort skitseres:

Først og fremmest skulle 16 nye flyvepladser udpeges og anlægges i et land med junglebevoksning. Derudover krævedes, at 5 af de forhåndenværende flyvepladser moderniseredes og 2 ombyggedes foruden almindelig vedligeholdelse og opførelse af forsyningsdepoter o. s. v.

Jagerforsvaret skulle opbygges fra grunden, da noget sådant ikke havde eksisteret før. Radiostationer skulle opføres, og en moderniseret luftmeldetjeneste udbygges. Forbindelseslinierne skulle også udbygges.

Dernæst kom forøgelsen af de nye enheder og luftfartøjer, deres hjælpetjenester og stabene, således at de kunne operere på tidssvarende vis, foruden moderne udstyr, forsyninger og reserver.

Det tredje skridt var at uddanne styrken i samarbejde med hær, flåde og civilforsvaret og samtidig indføre de sidste og nyeste måder, hvad angik selve ledelsen af disse styrker.

Alt i alt var dette udbygningsprogram gigantisk, navnlig i betragtning af, at tiden var kort, idet slutningen af 1941 var tidsfristen, hvor »the Chiefs of Staff« regnede med, at denne styrke skulle være klar til indsats.

Men hændelserne i Europa og det mellemste Østen gjorde, at man var langt fra målet, da styrkerne skulle bruges.

Søstyrkernes størrelse og basering. Ved krigens udbrud i 1939 blev den største del af kinaflåden tvunget til at forlægges, fordi der var hårdt brug for den andre steder.

I slutningen af juni 1940 flyttede C-in-C, China Station, sit flag fra Hong Kong til Singapore.

Med ham fulgte imidlertid kun et par lette krydsere og destroyers som et meget ringe tilskud til de utilstrækkelige lokale søstyrker, der fandtes der. Samtidig ophørte herredømmet over forbindelseslinierne til søs i det fjerne Østen.

Først den 2. december 1941 ankom til Singapore »Prince of Wales« og »Repulse«, samtidig med, at admiral sir Tom Phillips som C-in-C, Eastern Fleet, overtog kommandoen over alle operationer til søs, medens vice-admiral sir Geoffrey Layton, C-in-C, China Station, overtog det lokale søforsvar.

Umiddelbart efter sin ankomst til Singapore tog admiral Phillips med flyvebåd til Manilla for at konferere med den amerikanske C-in-C, Asiatic Fleet, med hvem C-in-C, China Station, tidligere havde haft forbindelse. Først den 7. kom admiral Phillips tilbage.

I begyndelsen af december 1941 var adgangen til flådebasen stærkt forsvarede af minefelter, bombe-, u-bådenet, lytteapparater o. s. v.

Situationen ved krigsudbruddet. Den 8. december 1941 befandt følgende skibe sig i Singapore:

Slagskibe	1
Slagkrydsere	1
Krydsere af »D« klassen	1
Destroyere, heraf 2 af »S« klassen	7
Kanonbåde	3
Hjælpeskibe til anti-ubådsjagt	13
Ministrygere	4
Hjælpeministrygere (5 i Penang)	12
Hjælpepatrouillefartøjer	5
Motorfartøjer	11
Depotskibe, slæbebåde etc.	6

Der var imidlertid stadig ingen hangarskibe, svære krydsere eller u-både, så der var ikke det, man kunne kalde en harmonisk sammensat flådeafdeling.

Luftstyrkernes antal og art. De luftstyrker, der rådedes over den 8. december, bestod af følgende typer:

Hudson (2-motoret, rekognoscering)	15	
Blenheim I (2-motoret, let bomber)	17	} heraf 7 i Burma
Blenheim IV (2-motoret, let bomber)	17	
Vildebeeste (en-motoret, torpedo-bomber)	27	
Buffalo Jagere (en-motoret)	43	
Blenheim I (anvendt som natjagere)	10	
Swordfish (en-motoret, til samarabejde med jordforsvaret)	4	
Shark(en-motoret, til slæbemål- rekognoscering og bombing)	5	
Catalina (2-motoret flyvebåd)	3	heraf 1 i det Indiske Ocean

Af disse var typerne Vildebeeste, Swordfish, Shark forældede og af resten kun få moderne. Der var ingen moderne torpedo-bombefly eller dykkebombere, de to typer, der dengang ansås for nødvendige for at angribe en transportflåde. Transportflyene fandtes ikke, der var næsten ingen trænedede flyvere og stor mangel på reservedele.

Skønt antallet af flyene kun var en brøkdel af, hvad man havde anset for nødvendigt, og flyvepladserne i den nordlige del af Malaya ikke kunne forsvares, hverken af de fåtallige jagere eller på basis af oplysninger fra et luftmendenet, forblev deres opgave dog stadig den samme, fordi det var ugørligt at forandre den. Den var:

1. At observere fjenden så langt til søs som muligt fra Malaya.
2. At angribe fjenden kraftigt og ofte.
3. At fortsætte angrebet under landgangsoperationen.
4. At samarbejde med hæren til forsinkelse af fjendens fremmarch.

Rekognosceringsplanerne. Den 3. december blev der givet ordre til, at de rekognosceringsopgaver, man havde planlagt til udførelse, såfremt situationen blev truende, skulle træde i kraft fra næste dag.

Som følge heraf ankom om eftermiddagen 3 hollandske flyvebåde til Singapore i henhold til, hvad tidligere var blevet aftalt.

De områder, der var tildelt hollænderne og englænderne til rekognoscering var:

Hollænderne: Kuantan — Natunas — Kuching (br. Borneo).

Englænderne: Kota Bahru — sydspidsen af Indo-Kina — Natunas — Kuantan.

En udvidelse af rekognosceringen ind i Thaibugten

som en rutinerekognoscering var udelukket p. gr. a. manglende antal luftfartøjer.

Den 4. december gav rekognosceringen intet resultat. Der var dog indløbet rapporter om observation af mistænkelige u-både, så en særlig rekognoscering afsendtes, dog uden resultat.

Den 4. december gav rekognosceringen intet resultat, og ligesom den foregående dag forhindrede vejret disse rekognosceringsluftfartøjer i at starte.

Samme dag holdt man en særlig anti-ubåds patrulle for »Repulse«, der med langsom fart var på vej til Australien fra Singapore. Skibet fik senere kontraordre og returnerede til Singapore.

Den 6. var flyvepladsen ved Kota Bahru anvendelig efter at have været ubrugelig på grund af vejret, og hele rekognosceringsplanen blev gennemført.

Ved middagstid observerede besætningen i et hudsonluftfartøj 2 konvojer, nemlig kl. 12 12:

- 1) 1 motorskib, 1 mineudlægger og 1 minestryger 185 sømil 52° fra Kota Bahru, kurs 310, og kl. 12 46:
- 2) 1 slagskib, 5 krydsere, 7 destroyere og 25 handelsskibe 265 sømil 86° fra Kota Bahru, kurs 270°.

En anden hudson rapporterede lidt senere, kl. 13 00.

- 3) 2 krydsere, 10 destroyere og 10 handelsskibe 260 sømil 76° fra Kota Bahru, kurs 270°.

Lidt senere blev denne sidste melding rettet til 21 handelsskibe, der gik på to kølvandslinier.

Et af hudsonluftfartøjerne var blevet forfulgt af et japansk luftfartøj, så der var ingen tvivl om, at japanerne vidste, at de var blevet observeret.

Efter observeringen beordredes catalinaer til at overtage skygningen af konvojen om natten mellem

6.—7. december, indtil de blev afløst af hudson's den følgende morgen.

Man overgik samtidig til alarmberedskab, der betød, at man måtte være forberedt på fjendtligt angreb uden yderligere varsel. Sent på eftermiddagen gav en grundig gennemgang af de forskellige rapporter, at konvojerne sandsynligvis var en time forud for de rapporterede pladser. Man formodede derfor, at de efter at have passeret Indo-Kina var drejet nordvest på ind i Thaibugten og derfor ud af rekognosceringsområdet. Dette forklarede i øjeblikket, hvorfor hudson's, der var startet, ikke havde opnået kontakt med japanerne. Sigbarheden var imidlertid meget ringe.

Da ingen rapporter indløb fra den første catalina, der afgik for at skygge konvojerne, beordredes en anden af sted med besked om, hvis der ikke opnåedes kontakt da at søge udfor vestkysten af Cambodia (østsiden af Thaibugten).

Denne anden catalina startede den 7. december kl. 0200, men man hørte aldrig noget fra den udover, at det senere blev bekræftet, at den var blevet skudt ned af et japansk luftfartøj.

Grundet på vejrforholdene kunne rekognosceringsluftfartøjerne ikke starte før kl. 0645 den 7. december for at søge i Thaibugten. Regn, lave skyer og dårlig sigtbarhed tvang to af de tre afsendte luftfartøjer til at returnere. Iøvrigt var vejrforholdene yderst dårlige for rekognoscering hele dagen, og det var først kl. 1345 at en rekognoscering fra Kota Bahru oplyste om et 6—8000 tons handelsskib på vestlig kurs i Thaibugten efterfulgt kl. 1545 af en anden rapport om yderligere et japansk handelsskib på sydlig kurs, med et stort antal mænd i khakitøj på dækket.

To hudson's blev øjeblikkelig dirigeret på eftersøgning i forbindelse hermed, og kl. 1750 observeredes

1 handelsskib og 1 krydser ca. 112 sømil nord for Kota Bahru. Krydseren åbnede ilden mod luftfartøjet.

Kl. 1848 observeredes i meget dårlig sigtbarhed 4 marinefartøjer, måske destroyere, på sydlig kurs ca. 60 sømil nord for Patani.

Kl. 0030 den 8. december modtoges de første meldinger om, at landsætninger foregik ved Kota Bahru, og luftfartøjerne fik ordre til at imødegå landsætningen med de til rådighed stående midler.

Kl. 0730 fik man de første rapporter angående natens indsats. 17 starter med hudson's var blevet udført, og 1 transportfartøj var blevet ødelagt og 2 andre beskadiget, måske sænket.

Landsætningsfartøjer på vej til kysten var blevet angrebet og beskadiget. 2 hudson's var blevet skudt ned og 1 alvorligt beskadiget af en krydser, der dækkede landsætningen.

En fotorekognoscering den 8. december om morgenen viste, at en stor landsætning tog plads i Singora-Patani området i den sydlige del af Thailand, samtidig med, at der var observeret 60 japanske luftfartøjer, hovedsagelig jagere, på Singora flyvepladsen.

Flådeoperationen. Da landsætningen var en kendsgerning, besluttede C-in-C at angribe de japanske transportskibe, der var blevet rapporteret omkring Singora i Thailand og ved Kota Bahru i Malaya. Han var vidende om, at både land- og luftstyrker sandsynligvis vilde være hårdt presset, men han fandt det uantageligt under disse omstændigheder at holde en kraftig flådestyrke uvirksom i Singapore.

Det var admiral Phillips håb, at han med luftjagerdækning, hvis dette var muligt, eller i fald dette glippede, da ved overraskelse ville være i stand til at an-

gribe de japanske styrker udfør Singora og Kota Bahru ved daggry den 10. december.

Før admiral Phillips sejlede, var spørgsmålet vedrørende jagerdækning og rekognoscering blevet diskuteret med R.A.F. Der var anmodet om:

- a) Rekognoscering 100 sømil nord for flådestyrken ved daggry den 9. december.
- b) Rekognoscering til Singora og 10 sømil fra kysten begyndende ved daggry den 10. december.
- c) Jagerdækning ud for Singora ved daggry den 10. december.

Svaret herpå var, at a) kunne opfyldes, man håbede at kunne udføre b), men c) kunne ikke lade sig gøre. Dette blev telegrafisk meddelt admiral Philips, efter at han havde forladt Singapore.

Rekognosceringen under a) udførtes med et catalinaluftfartøj. Tvivlen, hvorvidt rekognosceringen under b) kunne udføres, skyldtes, at den skulle foregå med luftfartøjer af blenheimtypen, der var baseret i Kuantan, og man ikke vidste, hvorvidt denne flyveplads ville være sat ud af spillet eller ikke.

Grunden til, at jagerdækningen under c) ikke kunne udføres, skyldtes hovedsagelig, at de nordligste flyvepladser enten ikke kunne holdes eller også, at de sandsynligvis ville være så beskadigede af bomber, at de ikke kunne benyttes. Dette betød, at den jagertype, der kunne være tale om at anvende (buffalo), måtte operere fra baser langt fra Singapore og derfor kun kunne være i det ønskede område i korte perioder, før end den måtte returnere for at fylde brændstof. Det var således udelukket at garantere nogen virkelig jagerdækning.

Den styrke, admiral Phillips stod til søs med den 8. december kl. 1735, benævntes "Force Z". Den bestod af:

H.M.S. »Prince of Wales« (flagskib).

H.M.S. »Repulse«.

H.M.S. »Elektra«.

H.M.S. »Express«.

H.M.A.S. »Vampire«.

H.M.S. »Tenedos«.

H.M.S. »Jupiter« og »»Encounter« var under reparation, og H.M.S. »Stronghold« var udset til at møde en afdeling amerikanske destroyere, der ventedes til Singapore den 9. H.M.S. »Durban« var sejlklar, men C-in-C bestemte sig til ikke at tage den med.

På grund af de hårde kampe i Middelhavet var admiral Phillips ankommet til Singapore ledsaget af kun 4 destroyere. Ved aftalen i Manila med admiral Hart, U.S.N., skulle hans destroyere suppleres med 4 amerikanske og 6 hollandske.

Den største svaghed var imidlertid mangelen af et hangarskib. Royal Navy havde i de uger, der gik forud for krigsudbruddet med Japan, været yderst uheldig, thi »Ark Royal«, der først var udpeget til at ledsage admiral Phillips, blev sænket af en tysk u-båd i Middelhavet den 13. november, og »Indomitable«, der skulle have erstattet det, løb på grund i Kingston havn på Jamaica og måtte afgå til England for reparation. Der fandtes ikke noget 3. hangarskib til rådighed uanset, hvor hårdt det var tiltrængt.

Under disse omstændigheder må det have været meget svært for admiral Phillips at bestemme sig til at stå til søs med denne åbenbare svaghed i sin flådestyrke og sandsynligheden for, at heller ikke R.A.F. kunne bidrage med jagerdækning.

Men situationen var mere end kritisk, og flådestyrken var den eneste, der havde chance for at kunne øve en afgørende indsats, der kunne vinde den tid, som Amerika og England nu kæmpede så hårdt for.

Det er også nærliggende, selvom det måske ingen indflydelse har haft på afgørelsen, ikke at glemme den tillid, imperiet gennem århundreder har haft til Royal Navy's evne til aldrig at svigte i de afgørende øjeblikke. Ved Dunkerque havde den britiske hær gjort sin foreløbige indsats og vundet tid, i slaget om England var det R.A.F., dette var måske flådens chance.

Med 17½ knob stod »Force Z« østen om Anambas øerne og derefter nordpå, samtidig med, at admiral Phillips oplyste sin styrke om, at han ventede at møde den japanske slagkrydser »Kongo« samt nogle krydsere og destroyere, der dækkede landgangen.

Vejret den 9. var gunstigt for operationen med hyppige regnstorme og lave skyer. Der var en ubekræftet rapport, at et fjendtligt luftfartøj var observeret kl. 0620 den 9. fra »Vampire« af en enkelt udvig, men der blev ikke laget hensyn hertil.

Mellem kl. 1700 og 1830 klarede vejret, og 3 japanske marine rekognosceringsluftfartøjer blev i hurtig rækkefølge observeret fra »Prince of Wales«.

»Tenedos« blev kl. 1834 beordret til at returnere til Singapore på grund af sin ringe brændoliebeholdning. Da det var klart, at »Force Z« var blevet observeret, fandt C-in-C det ikke længere berettiget at løbe risikoen og angribe Singora, da skibene måske ville være væk, og man måtte være forberedt på meget kraftige luftangreb.

Så snart de skyggende luftfartøjer var rystet af ved mørkets frembrud, drejede »Force Z« mod syd i den hensigt at returnere til Singapore.

Omkring midnat den 9. modtog »Force Z« imidlertid et telegram, der lød: »Fjenden rapporteres at foretage landgang ved Kuantan«. De oplysninger, der førte til afsendelsen af dette telegram, viste sig desværre at være forkerte, men de skulle få en katastrofal ind-

flydelse på »Force Z«'s bevægelser. C-in-C skønnede, at det ville være usandsynligt, at fjenden ville forvente, at »Force Z«, der sidst var set styrende nordpå Singora's bredde — kunne være så sydligt som Kuantan ved daggry.

Kuantan lå ikke langt fra sejlruten tilbage til Singapore og var 400 sømil fra de japanske flyvepladser i Indo-Kina. Yderligere ansås Kuantan for en nøglestilling, som der måtte gøres alt for at holde.

Den 10. kl. 0052 drejede »Force Z« derfor mod Kuantan og forøgede farten til 25 knob. Mellem 0630 og 0730 observeredes fjendtlige rekognosceringsluftfartøjer, og »Prince of Wales« og »Repulse« fløj selv deres luftfartøjer af for rekognoscering og anti-ubåds-patrouille.

Forinden var »Force Z« dog blevet rapporteret af en japansk u-båd, og de japanske luftstyrker baseret i Saigon havde fået ordre til at angribe.

Kl. 0800 var »Force Z« udfør Kuantan, men intet blev observeret, og »Express« blev sendt ind for at se nærmere på havnen, hvorfra den rapporterede fred og ingen fare.

En time førend man var nået til Kuantan, havde »Force Z« på lang afstand passeret noget, der havde set ud som et mindre skib med et antal pramme. C-in-C besluttede derfor at undersøge dette, førend han returnerede til Singapore. Det var, mens han styrede øst på, at han blev angrebet.

Det eneste telegram, som C-in-C adresserede til sin base i Singapore, var et, som »Tenedos« var beordret til at sende kl. 0800 den 10., og hvori der stod, »at 0630 den 11. var det tidligste tidspunkt »Force Z« muligvis ville passere 3° 25'n 106° 40' ø på tilbagevejen, og at alle sejlklare destroyere skulle gå ham i møde«.



Luftfartøj af typen »Navy 96« der sænkede
»Prince of Wales« og »Repulse«.

Torpedo-bomber, 2-motoret (hver motor 1050 hk), besætning 4-7 mand, spændvidde 25 m, fuldvægt ca. 10 ts., tophastighed 368 km/t i 3000 m's højde, tophøjde 7.320 m., aktionsradius ca. 2600 km.

Luftangrebene. Omkring kl. 1015 gav C-in-C ordre til »H.A. alarmberedskab« ved a/l kanonerne (h.a. = high angle). Kort efter opfangede »Repulse« med radar fjendtlige luftfartøjer i pejling 220°. Først kl. 1100 observeredes luftfartøjerne fra »Force Z«, hvor slagskibene gik på en kølvandsorden med køen udsvinget til styrbord.

1. *angreb* begyndte kl. 1118, da 9 luftfartøjer i tæt formation nærmede sig »Repulse« fra en pejling af 50° og i ca. 3000 m's højde. Både »Prince of Wales« og »Repulse« åbnede op med det svære a/l skyts. Det fremgik hurtigt, at angrebet var koncentreret på »Repulse«. Japanerne holdt deres formation udmærket og kastede bomberne med stor nøjagtighed. De opnåede et »near miss« på styrbord side udfor »C« tårnet og en træffer om bagbord, der detonerede mod panserdækket under »the marines« messe, hvor der opstod ild, der dog hurtigt kom under kontrol. Maskiner og kedler under panserdækket var uskadte.

De resterende bomber (antagelig 5) faldt tæt om bagbord, hvorefter 1. angreb var forbi. Bomberne blev anslået til 250 lbs bomber. Under angrebet øgedes skibenes fart fra 20 til 25 knob.

2. *angreb* skete kl. 1144 og udførtes af 9 torpedo-

planer. »Prince of Wales« drejede imod luftfartøjerne, men fik, hvad en senere undersøgelse godtgjorde, samtidig to torpedotræffere ud for tårnene P₃ og P₄. Dette forårsagede en krængning på ca. 12° til bagbord og en fartreduktion til 15 knob.

Begge bagbords skrueaksler og styregrejerne havarede, og fuld kontrol over skibet mistedes fra nu af. I overensstemmelse med de internationale søvejsregler herfor hejstes kl. 1210 2 sorte kugler. På grund af krængningen og strømkildernes svigten sattes 5—5,25 tommers kanontårne ud af drift.

3. *angreb* kl. 1156 blev atter udført af 9 torpedoplaner, denne gang mod »Repulse« kommende fra dens bagbords side. Ved at dreje imod angriberne lykkedes det »Repulse« at undgå alle torpedoerne.

4. *angreb* var et bombeangreb kl. 1158 fra stor højde mod »Repulse«, men direkte træffere opnåedes ikke. Der var dog flere forbiere tæt ved.

5. *angreb* kl. 1222 udførtes af 9 torpedoplaner i to grupper, hvoraf de 6 kom lidt førend de 3 på »Prince of Wales« styrbords side. »Prince of Wales«, der var ude af stand til at dreje af, blev ramt af 3 torpedoer på styrbords side: Udfør stævnen, udfør »B« tårnet og agter. Krængningen reduceredes herved til 3° og farten til 8 knob.

»Repulse« var i færd med at dreje til styrbord, da de tre sidste torpedoplaner angreb den fra bagbords side og opnåede en træffer midtskibs. Det var dog stadig muligt at manøvrere »Repulse« med 25 knob.

6. *angreb* kl. 1225 udførtes af 9 torpedoplaner, der angreb »Repulse« fra forskellige retninger og ramte den med 4 torpedoer, hvorved roret bekneb sig, og skibet ophørte med at være under kontrol. Et maskinrum og et kedelrum om bagbord blev truffet. »Repulse« krængede bagbord over og kæntrede kl. 1235 på 3°45' n og 104°24' ø.

7. *angreb*, der var det sidste, blev udført af 9 bombelufftfartøjer, der fra stor højde angreb »Prince of Wales«. Der opnåedes en træffer, der detonerede på hoveddækket udfør S₃ tårnet, medens forbiene faldt tæt på begge sider agter. Farten var nu 6 knob. »Prince of Wales« krængede også bagbord over og sank kl. 1320 på 30°36' n og 104°28' ø.

Fra »Repulse reddedes 42 officerer og 754 mand, medens 27 officerer og 486 mand omkom. De tilsvarende tal for »Prince of Wales« fremgår ikke af rapporten, men blandt de omkomne var også admiral Philips.

Japanerne kastede deres torpedoer på en afstand af ca. 2000 meter og fra en højde, der blev anslået til 100—130 m. Tilsyneladende løb alle torpedoerne lige efter kastet. De japanske angreb blev gennemført fortrinligt og beslutsomt. De mistede ialt 4 luftfartøjer.

Bortset fra det telegram, der angav, at »Force Z« ville ankomme til Singapore tidligere end oprindeligt planlagt, hørte man intet til den, og dens position var derfor ukendt.

Kort efter kl. 1200 fik man imidlertid i lufthovedkvarterets operationsrum i Singapore et telegram, der stammede fra »Repulse«, hvori det oplystes, at der fandt fjendtlige luftangreb sted imod de to skibe ca. 60 sømil fra Kuantan.

De luftjagere, der stod klar i Singapore netop med det formål for øje at udføre jagerdækning for disse skibe i det tilfælde, de returnerede til Singapore, startede 6 minutter senere.

Da de ankom til området, der lå 165 sømil fra Singapore, var det kun for at se destroyerne redde de overlevende fra de to slagskibe.

Såfremt admiral Philips havde oplyst om sin forandring i sejlruten, er det ikke udelukket, at denne jagerflotille kunne have været flyttet til Kuantan, hvor den kunne have stået klar på radiovarsel, idet radiotelefoniforbindelse allerede var etableret mellem skibe og luftfartøjer.

Sænkningen af disse to kraftige skibe med luftfartøjer alene betød en alvorlig svækkelse for moralen i det fjerne Østen, og med deres tab var den sidste, på dette tidspunkt eneste forhindring, for det absolutte japanske søherredømme i disse farvande fjernet, og de japanske strategiske planer kunne herefter frit udføres.

Den 15. februar 1942 overgav Singapore sig, og den stærkeste flådebase i det fjerne Østen faldt i Japanernes hænder. Overgivelsen skyldtes, at vandforsyningerne i Singapore beherskedes af japanerne.

Overfor de japanske tropper, der ansloges til minimum 150.000 mand, mønstredes fra britisk side lidt over 125.000, hvoraf dog et stort antal var hjælpetropper o. l., der ikke deltog direkte i kampen.

Hovedårsagen til, at hæren måtte give op, skyldtes, at den kæmpede med ringe eller ingen støtte fra luft- og søstyrker.

Efterretningstjenesten.

I 1941 var »Far East Combined Bureau« (F.E.C.B.) først og fremmest ansvarlig for indsamlingen af efterretningsmateriale fra det fjerne Østen udenfor Malaya. Dette bureau havde til huse i flådebasen og var underlagt C-in-C, China Station. Til tjeneste var officerer fra alle 3 værn.

Hele efterretningsorganisationen var dog yderst mangelfuldt udbygget, både hvad angik personel og

måden at indhente oplysninger på med det resultat, at især billedet af fjendens luftstyrker var både utilstrækkeligt og end ikke pålideligt.

Så sent som i oktober 1941 gav en repræsentant fra F.E.C.B. ved en konference i hovedkvarteret for de militære senior chefer et yderst ubestemt billede af Japans formodede hensigter, dets militære styrkers fordele og mangler, samt Thailands politiske holdning.

Endskønt det var almindeligt kendt, at japanerne besad visse gode militære egenskaber, herunder især deres fanatisme, var det den almindelige opfattelse, at de ville afsløre hidtil ukendte svagheder, når de stod ansigt til ansigt med de moderne udrustede styrker fra U.S.A. og det britiske Imperium.

Der er grund til at tro, at Japan med formål tilsigtede at hibringe sine modstandere denne under vurdering af sine egne styrker. På den anden side var de selv godt underrettet gennem agenter, der havde virket længe for dem.

De japanske luftstyrkers kvalitet kom som en fuldstændig overraskelse for alle, både hvad angik antal, præstationer, udstyr, træning, erfaring og bevægelighed.

Jagerne viste sig uventet gode. Både disse og de middelsvære bombere havde en rækkevidde omkring 2400 km, der muliggjorde, at de kunne operere fra baser, der lå uden for de engelske luftfartøjers rækkevidde.

De normale operationshøjder var 6—8 km, der bragte dem udenfor a/l skytsets rækkevidde. Torpedoplanerne var uventet effektive.

Alene ukendskabet til de resultater, de japanske jagere af Zerotypen kunne præstere — de var nemlig de engelske i Malaya overlegne — havde en afgø-

rende indflydelse på træningen i de engelske eskadriller, især den taktik, der skulle anvendes af jagerne.

Det meste af 1941 var de ledende i tvivl om, hvor og hvornår Japan ville angribe. Tidligt i november 1941 gentog C-in-C, Far East, at det var usandsynligt, at Japan ville angribe nu, da nordøst monsunen var begyndt og dermed vanskeliggjorde landsætning af tropper på Malaya's østkyst. Angrebet ville derfor sandsynligvis ikke finde sted førend i februar 1942.

De japanske planer.

For at gennemføre den japanske erobringsplan var der tilrettelagt to særlige operationer, der i hovedsagen gik ud på:

1. Ødelæggelse af den amerikanske stillehavsflåde (Pearl Harbor).
2. Erobringen af territorierne i sydøst Asien (Burma-Malaya-Østindien-Filippinerne).

Den første opgave overlodes til admiral Yamamoto, idet det her drejede sig om en ren flådeopgave.

Løsningen af den anden opgave krævede, at de lokale amerikanske, britiske og hollandske styrker tilintetgjordes samtidig med en erobring af territorierne. Denne opgave var hovedsagelig en »combined operation«.

Fremgangsmåden. I de fleste tilfælde fulgtes det princip, at hæren støttet af sine luftstyrker overtog ledelsen, såsnart de var landsat af flåden.

Det var derfor hovedsagelig flådens opgave at sikre transporten af tropperne og direkte eller indirekte at støtte landsætningen. Hæren havde anslået, at 10

divisioner var nødvendige for en samtidig invasion af Malaya og Filipinerne efterfulgt af landgang på Borneo, Celebes, Timor, Bali, Sumatra og Java.

Den japanske flåde forventede ved løsningen af denne opgave at møde engelske luft- og søstyrker baseret i Singapore, hollandske styrker fra hollandsk Indien samt den amerikanske »Far Eastern Fleet« og luftstyrker på Filipinerne.

Da de allierede ikke havde forberedt en fælles forsvarsplan for deres besiddelser i det fjerne Østen, forventede japanerne 3 adskilte reaktioner.

Den amerikanske ville hovedsagelig være med luftstyrker med det formål at angribe de japanske luftstyrker, der var baseret på Formosa.

Den britiske ville hovedsagelig komme gennem dens »Far Eastern Fleet«, og den hollandske, der blev betragtet som værende uden betydning, ville sandsynligvis antage karakter af en u-båds offensiv.

Man planlagde derfor 2 operationer i dette område med følgende formål og trangfølge:

1. Ødelæggelse af den engelske flådes kampenheder.
2. Overraskelsesangreb mod de filipinske flyvepladser med det formål at lamme de amerikanske luftstyrker. Denne opgave skulle udføres uden hensyn til de tab, eventuelt dårligt flyvevejr ville medføre.

De japanske flådestyrker. Den japanske overledelse havde til sin disposition stærke flådestyrker til eskortering og beskyttelse af sine konvojer. Styrkerne omfattede næsten alle de enheder, der ikke deltog i angrebet på Pearl Harbor. Denne sydlige »task force« var sammensat som følger:

- a. Til direkte støtte den 2. eskadre, som omfattede,
 3. slagskibsdivision,
 4. hangarskibsdivision,
 4. krydser division (tung) og
 3. destroyer division.
- b. Filipinerstyrken, hvori indgik 3. eskadre, omfattede,
 5. og 16. krydser division,
 - 2., 4. og 5. destroyer flotille,
 - flyvebådstransportluftfartøjer fra 12. division,
 - mineudlægnings-skibe fra 17. division og
 1. og 2. transportstyrke, der hver bestod af 30 lastskibe fyldt med ammunition og materiel til kystbatterier.
- c. Styrken til Malaya eller den »sydlige ekspeditionsstyrke« omfattede:
 7. krydserdivision (tung),
 3. destroyer flotille,
 - mineudlæggere,
 9. transportstyrke og den
 11. special amfibiestyrke.
- d. U-både, der var taget fra 6 eskadre omfattede:
 - 4., 5. og 6. u-båds flotille. Disse u-både havde til formål at samarbejde med egen flådestyrke, angribe britiske krigsskibe i det sydkinesiske Hav og udføre patrouilletjeneste i området omkring Filipinerne. De havde ikke til opgave at angribe handelsskibe. Det drejede sig ialt om 124 enheder.
- e. Til imødegåelse af eventuelle amerikanske flådeangreb holdtes 1. eskadre i beredskab. Den omfattede:
 1. og 3. slagskibs division,
 3. hangarskibs division og
 7. marine division.

De japanske luftstyrker. Luftstyrkerne til deltagelse i disse planer bestod af 350 luftfartøjer fra 3. og 5. hær-luftflåde, baseret henholdsvis i Indo-Kina og på Formosa. De blev forstærket af 400 luftfartøjer fra den 2. marineluftflåde, og man rædede således over ialt 750 luftfartøjer.

Den 2. marine-luftflåde bestod af 21., 22. og 23. luftflotille, hvoraf den 22. havde til opgave at rekonoscere i det sydkinesiske hav og støtte operationer i Malaya og landinger på Borneo og Java. Det var denne luftflotille (60—80 lf.), der på mindre end to timer fuldførte den første del af Japans plan.

Den britiske ledelses organisation.

Indtil november 1940 arbejdede de 3 værn uafhængigt af hverandre, idet hærens og luftvåbenets chefer var direkte underlagt deres ministerier.

Den ældste søofficer i Singapore var oprindeligt kun ansvarlig for forsvaret af Singapore og de tilstødende farvande. Senere blev han udnævnt til Rear-Admiral, Malaya, med ansvaret for hele Malaya's kyst. Fra juli 1940 flyttede C-in-C, China Station, sit flag i land på Singapore og overtog dermed ansvaret for alle farvandene udfør Malaya's kyst med undtagelse af dem, der stødte op til Singapore øen, der stadig hørte under Rear-Admiral, Malaya.

I Oktober 1940 udnævntes Air Chief Marshal Sir Robert Brooke-Popham til C-in-C, Far East.

General Head Quarters (G.H.Q.) etableredes i november 1940. C-in-C, Far East, var ansvarlig overfor »the Chiefs of Staff« for den operative ledelse i Malaya, Burma og Hong Kong og for koordineringen af disse områders forsvarsplaner. Hans instruktioner lød

på, at de to vigtigste forudsætninger for hans handlinger var,

- a) at det var regeringens hensigt at undgå krig med Japan, og
- b) at forsvaret af det fjerne Østen skulle baseres på luftmagt, indtil flåden ankom.

Yderligere fik han at vide, at General-Officer-Commanding, Malaya, (G.O.C.) skulle fortsætte med direkte at holde War Office underrettet i alle sager, som han hidtil havde korresponderet med dem om, i så høj grad, som det overhovedet var muligt i forbindelse med hans kommandoudøvelse.

C-in-C havde ingen kontrol over søstyrkerne og havde heller ikke noget administrativt ansvar, idet de forskellige kommandoer fortsatte med at forhandle med deres respektive ministerier vedr. sådanne anliggender. Han havde således kun en mindre operations stab, men ingen administrativ stab.

Det var i hvert fald lufthovedkvarterets opfattelse, at dette var en uheldig løsning, fordi det forhindrede C-in-C, Far East, i fuldt omfang at bedømme de daglige administrative problemer, der rejser sig i underordnede afdelinger. Det synes også ganske indlysende, at det må være en betydelig svaghed ved en organisation, der har det operative ansvar, men som på grund af manglende administrations afdelinger ikke er i stand til at have fingeren på pulsen med hensyn til administrative problemer, der ikke kan undgå at forekomme i underordnede afdelinger.

Beliggenheden af hovedkvarterer. I 1936 var hovedkvarteret for den kommanderende søofficer i Singapore by. Hærens hovedkvarter lå også i Singapore by, medens R.A.F.'s hovedkvarter lå ved Seletar (flyvepladsen) på nordsiden af Singapore øen.

For at forbedre samarbejdet flyttede R.A.F. sit hovedkvarter til Singapore by, men samtidig flyttede den kommanderende søofficer sit hovedkvarter til flådebasen på nordsiden af øen for bedre at kunne overvåge de store opbygningsarbejder, der fandt sted. Med det formål at forbedre samarbejdet under krigsforhold byggedes et bombesikkert hovedkvarter i hærens hovedkvarter i Singapore by, hvor det var hensigten, at en fælles stab fra de 3 værn skulle arbejde. Dette hovedkvarter var dog allerede for lille, da det var færdigbygget, og selv om det blev besat under krigen, blev det i virkeligheden aldrig benyttet til det formål, hvortil det oprindeligt var bygget.

Kort før krigen brød ud, var et nyt hovedkvarter til R.A.F. færdigbygget. Det lå omtrent midt på øen. Da Krigen brød ud, havde hæren et midlertidigt hovedkvarter under bygning tæt ved R.A.F.'s og med et fælles operationsrum mellem sig.

Da C-in-C, Far Eastern Fleet, udnævntes, kom spørgsmålet vedrørende hovedkvarteret igen i første række.

Hvis han havde oprettet det i Singapore by, ville han have været i nærheden af hæren og luftvåbenet, men adskilt fra C-in-C, China Station, med hvem, der var meget forberedende arbejde at gøre.

Også F.E.C. Bureau (efterretningstjenesten) var lokaliseret i flådebasen.

Da C-in-C, Far East, i højeste grad var afhængig heraf, besluttede han at oprette sit hovedkvarter i flådebasen dog med den hensigt at flytte til det sidst anlagte hovedkvarter i nærheden af hæren og R.A.F., hvis situationen skulle udvikle sig.

Som det fremgår af ovenstående, la da fjendtlighederne begyndte, R.A.F.'s hovedkvarter og også de civile myndigheders i eet område, medens de to C-in-

C's og Rear-Admiral, Malaya, lå i et andet område ca. 15 km væk. Det behøver ingen forklaring, at dette langtfra var en ideel løsning.

Til samarbejdet med flåden havde R.A.F. foreslået et fælles flåde/luft operationsrum i Singapore, med det formål at koordinere og lede luftoperationerne i forbindelse med C-in-C, China Stations, søstyrker, men det blev bestemt, at et sådant samarbejde bedre kunne udføres på G.H.Q/C-in-C, China Station, planet.

Der eksisterede altså således adskillige forbindelsesveje mellem ministerierne og »the Chiefs of Staff« i England på den ene side og de civile myndigheder og værncheferne i Malaya på den anden side.

Vanskelighederne øgedes yderligere ved alle de ekstra forbindelseskanaler, der opstod med de australske og hollandske regeringer og den varierende kontrol, man havde med de styrker, hvormed de deltog.

I januar 1942 udnævntes general Wavell til Supreme Commander, S. W. Pacific, for at forenkle denne organisation.

Det siger sig selv, at det er usandsynligt, at et sådant indviklet maskineri kan arbejde effektivt under forberedelse til en krig, når tidsfaktoren er af afgørende betydning, og dets mulighed derfor er endnu mindre i en krig.

Politiske betragtninger før krigsudbruddet. Politiske omstændigheder, der gjorde, at man næsten for enhver pris søgte at undgå handlinger, der kunne fremskynde krigsudbruddet eller få det til at se ud, som om man stod som angriber, udelukkede, at den lille luftstyrke, der fandtes i Malaya, kunne anvendes i den rolle til hvilken, den var uddannet, nemlig at angribe fjendens konvojer til søs så langt fra land som

muligt. Resultatet heraf var, at fjenden var i stand til at sætte sig fast på kysten i et neutralt land, før der kunne tages forholdsregler imod hans konvojer.

Det skal også her ganske kort omtales, at man havde planlagt en okkupation (Operation Matador) af den sydligste del af Thailand for netop at forhindre en fjende i at sætte sig fast der. Denne plan krævede naturligvis en vis tidsfrist for at kunne sættes i gang.

Havde det været muligt at besætte Singora flyveplads i Thailand, der var et af operationens mål, kunne resultatet heraf måske være blevet vidtrækkende, i hvert fald havde det, at det ikke blev gjort, en øjeblikkelig indflydelse på luftoperationerne, fordi fjenden var i stand til at etablere sine luftflotiller i et betydeligt antal indenfor rækkevidde af de forsvarsløse flyvepladser i det nordlige Malaya.

Ligeså uanvendelige disse flyvepladser viste sig at være for englænderne, ligeså nyttige var de for japanerne, der havde de tilstrækkelige styrker til at besætte og forsvare dem.

Det fremgår heraf, at gode flyvepladser er en tvivlsom fordel, medmindre man har tilstrækkelige luft- og landstyrker til at forsvare dem eller med andre ord, at forsvaret af en flyveplads må opbygges hånd i hånd med anlægningen af en sådan.

Som situationen udviklede sig, havde japanerne hele initiativet og de dermed forbundne fordele, fordi man under ingen omstændigheder ønskede at provokere krigen eller stå som angriber, og det viste sig således, at det indebærer den største risiko at basere sig på en forsvarsplan, der kan forpurre på grund af politiske betragtninger.

Det kunne være nærliggende, men ved nærmere eftertanke ikke retfærdigt, at kritisere de kommande-

rende, der ikke gik til angreb straks med de til rådighed stående midler, da den japanske invasionsstyrke først observeredes liggende udfør Kota Bahru, men man må ikke glemme, at som situationen forelå, kunne der ikke handles anderledes, end der blev gjort, thi dels var krigen ikke brudt ud, Pearl Harbor var ikke angrebet endnu, og U.S.A. stadig neutral, og der var en alvorlig fare for, at det hele kunne være arrangeret af japanerne for at provokere englænderne til at slå først og dermed give store dele af den amerikanske offentlighed, der var imod krigen, vind i sejlene, et forhold som G.H.Q. meget stærkt havde understreget overfor alle i Malaya.

Konklusion.

Selv om hele krigsførelsen på Malaya, der som nævnt endte med Singapore's fald, for de fleste punkters vedkommende, og især hvad angår landoperationer, kun har været ganske kort omtalt fremgår dog med al tydelighed særligt to erfaringer for sø-luftland operationer nemlig at:

- a) Kun ved fuldstændig koordinering af de 3 værn — i styrke, organisation og kampmetode — kan et gunstigt resultat opnås, og
- b) at i en moderne krig drejer kampen sig hovedsagelig om at skaffe sig sikre flyvebaser, i hvis erobring, forsvar og opretholdelse alle 3 værn har et fælles ansvar.

Den part for hvem dette lykkes, samtidig med at modstanderen forhindres deri — behersker hele krigsområdet indenfor luftfartøjernes rækkevidde og har dermed alle muligheder for at opnå et gunstigt resultat, medens dette er udelukket for modparten.

Kilder:

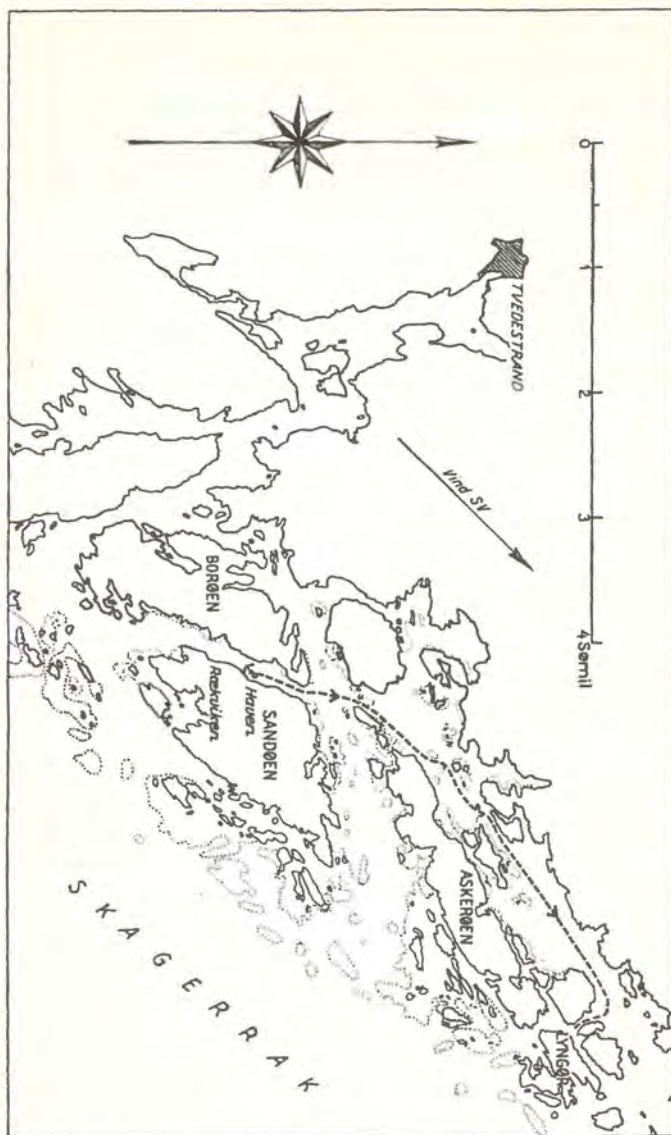
London Gazette Nr.	38214	
»	»	38215
»	»	39216
Military Review	Juli 1948.	

Forfølgelsen af »Najaden« til Lyngør havn 1812.

Af orlogskaptajn M. Schmidt.

Enhver, der har læst om den dramatiske kamp i Lyngør havn i 1812, vil sikkert mindes den malende skildring af det engelske lineskib »Dictator«s forfølgelse af den danske styrke igennem et løb så snævert, at læsejlsspirene måtte hales ind. — Den, der skriver disse linier, havde i august måned 1948 den chance at passere Lyngør havn — i »Dictator«s kølvand — og oplevede således at se det sted, som så ofte havde beskæftiget tankerne. Resultatet blev lidt af en skuffelse, for skønt uden nogen erfaring om lineskibes størrelse virkede løbet ind til Lyngør ingenlunde så snævert, at det berettiger den næsten legendariske berømmelse, som denne passage har fået. Løbet er dog næsten 100 meter bredt, det er rent, og siderne er ikke særlig stejle.

Derfor opstod også den tanke hos os, der i sommer så de pågældende farvande, at disse læsejlsspir som et naturligt — ja nødvendigt — led i lineskibets manøvrer alligevel skulde hales ind, idet »Dictator« under den indenskærs forfølgelse vestfra må have gået rumt med alle sejl og altså også læsejlene sat; for at løbe ind i Lyngør havn er han da drejet 8 streger til styrbord, og dette drej samt forberedelserne til ankring og kamp har da naturligt medført bjærgning af læsejlene.



I sin rapport*) nævner »Dictator«s chef, captain Stewart, at farvandets bredde somme steder næppe tillod læsejlsspirene at være udhalte men intet om bjærgningen af dem, så når den endelige bjærgning spiller så stor en rolle i overleveringen, skyldes det vel, at det under den indenskærs forfølgelse flere gange har været på tale at bjærge læsejlene, hvilket så i en lidt farvet skildring af slaget er blevet til, at de til sidst måtte bjærges på grund af farvandets snæverhed.

De ovenstående betragtninger har ikke til hensigt at tage glansen af »Dictator«s sejr — tværtimod, thi efter at have set ruten, må man yderligere beundre den lineskibschef, der uden betænkning optog forfølgelsen i dette farvand; flere af de engelske brigger kom da også på grund — men som før nævnt forekom Lyngør havn ikke så trang, som fantasien havde udmalet, og det gav lyst til et lidt nøjere studium af træfningen.

Iøvrigt er stedet i høj grad et besøg værd, og torpedobådene Holm, Krieger og Buhl, der alle bærer navne med tilknytning til denne kamp, burde aflægge Lyngør et besøg. Iblandt krigergravene ved Lyngør findes sekondløjtnant Peter Buhls.

Det skal tilstås, at forfatteren til denne artikel indtil for få måneder siden blandt de ovennævnte 3 navne kun kunne erindre navnet Holm som havende forbindelse med Lyngør 1812; først forventningen om, at det på toget ville blive muligt at passere stedet, og den interesse, som denne passage derefter vakte, fik mig til at genopfriske søkrigshistorien, hvorved det blev mig klart, at også Krieger og Buhl har deltaget i denne kamp, og at Buhl ligger begravet her.

*) Captain Stewarts rapport er citeret i C. F. Wandel: Søkrigen i de dansk-norske farvande 1807-14

Ud fra den forudsætning, at min søkrigshistoriske viden vidst ikke adskiller sig væsentligt fra gennemsnitssøofficerens, vil jeg fremkomme med det forslag, at der i de »opkaldte« skibe og både foruden det eksisterende billede af den mand, efter hvem båden har sit navn, tillige opsættes en beskrivelse af hans liv og gerning, helst ledsaget af en omtale af det billedmateriale og de kildekrifter, der findes, samt et par klare kortskitser fra de vigtigste træfninger; f. eks. forekommer den vedsatte skitse af farvandet ved Lyngør mig at give et udmærket overblik over slagets forløb. Uden at gøre vedkommende messe til et museumsrum vil en sådan tavle sikkert bidrage meget til at gøre navnet mere levende og øge interessen for vor søkrigshistorie, foruden at styrke »lokalpatriotismen« i båden, hvilket vel altsammen må have været blandt motiverne til at opkalde båden.

Naturligvis vil der altid findes enkelte, der ikke behøver en sådan tilskyndelse, men de er vist i undertal; — og er der ikke også en tendens til i årenes løb at glemme navnets oprindelige betydning, efterhånden som øret vænner sig til det? Der var kun få iblandt »Peder Skram«s senere besætninger, der skænkede den gamle søkriger nogen tanke, og de fandtes vel næppe udenfor officersmessen, hvor det eneste billede af ham var ophængt. Mon ikke derfor også de nævnte tavler foruden i messerne burde findes på banjerne?

Nekrologer.

Kommandørkaptajn i Reserven, **Henning Avgust Østerberg Bistrup** blev født den 15. Maj 1879 i Godthaab, Grønland, som Søn af Kolonibestyrer Lauritz Hans Chr. B. Bistrup og Hustru Anna Vilhelmine Augusta f. Østerberg.

Han blev Sekondløjtnant i 1901 og kom derefter med Krydseren »Valkyrien«, der deltog i Redningsarbejdet paa Martinique efter Mont Pelés Udbrud i 1902. Blev Premierløjtnant 1904. Deltog i Mylius Erichsens Ekspedition (Danmarks-Ekspeditionen) til Grønlands N. O. Kyst 1906—08, modtog derefter FM². Opmaalte Farvandet fra Stykkisholm til Gilsfjord i Bunden af Bredebugten paa Islands Vestkyst 1913. Næstkommanderende i Inspektionsskibet »Islands Falk« til Island 1914. Chef for forskellige Torpedobaade m. m. 1915—20. Blev Kaptajn 1920. Chef for Fiskeriinspektionen i de danske Farvande 1918—19 og Næstkommanderende i Skonnerten »Ingolf« som Øvelsesskib for Konstabelskolen (fra 1. Januar 1923 Dæksofficersskolen) 1920. Næstkommanderende i Kystforsvarsskibet »Peder Skram« 1922. Blev Orlogskaptajn 1923. S. A. Orlov for at føre Motorskonnerten »Teddy«, tilhørende A/S Østgrønlandske Kompagni, til Østgrønland. Skibet blev samme Aar skruet ned af Isen, Besætningen drev i længere Tid rundt paa en Isflage. Bistrup maatte paa Grund af Overanstrengelse afgive Kommandoen til Søløjtnant Rostock-Jensen, der var Styrmand paa »Teddy«. Besætningen blev bjærget ind til Angmagsalik, hvor den overvintrede og kom hjem den

9. August 1924. Chef for Fiskeriinspektionen ved Island og Færøerne, Inspektionsskibet »Fylla« 1926 og 27. Næstkommanderende ved Søtransportvæsenet 1928 — 32, derefter Chef for dette 1932—39. Inspektør ved Marinens Bibliotek 1929. Fik Afsked paa Grund af Alder i 1932 og udnævntes s. A. til Kommandørkaptajn i Søværnets Reserve.

Bistrup var fra 1919—25 Medlem af Bestyrelsen for A/S Østgrønlandske Kompagni, han var Sekretær ved Redaktionen af Meddelelser om Grønland, udgivet af Kommissionen for de videnskabelige Arbejder i Grønland. Han var Medlem af Bestyrelsen for Kaptajn Alf Trolle og Hustrus Legat til Minde om Danmarks-Ekspeditionen 1906—08 og indtil 1947 Medlem af Bestyrelsen og Kasserer ved Admiral J. B. Winterfeldts Stiftelse »Trøstens Bolig« og Medlem af Bestyrelsen for Søfartens Bibliotek.

Fra sin Barndom nærrede Bistrup dyb Kærlighed til og Interesse for Grønland, og her øvede han sin Manddoms Gerning. Han var et pligtopfyldende, samvittighedsfuldt og hjælpsomt Menneske, disse Egenskaber satte særligt sit Præg paa hans Virke som Inspektør for Marinens Bibliotek specielt paa det store Katalogiserings Arbejde, han i en Aarrække ledede.

Han fik tildelt F. M.² i 1908, blev Ridder af Dannebrog i 1920, og Dannebrogsmænd i 1930.

Bistrup blev i 1909 gift med Ellen Marie Birgitte Eigtved, Datter af Grosserer Carl Anton Eigtved og Hustru Caroline Amalie f. Møller.

Han døde efter længere Tids Sygdom den 24. November 1948 og blev begravet fra Sct. Ansgars Kirke den 29. November s. A.

P. I.

Løjtnant i Søofficerskorpset, Materielmester af 1. Grad **Hans Peter Rasmussen** blev født den 29. September 1874 som Søn af Kommunefunktionær Niels Peter Rasmussen og Hustru Jensigne Frederikke f. Andersen.

Han blev i 1889 Underofficerselev, Overmatros 1895 og deltog i T. V. Gardes Opmaalingsekspedition til Hvamsfjorden paa Island i 1896. Han blev Underbaadsmand 1898 og var paa Togt med Krydserkorvetten »Fyen« til Middelhavet. I 1900 deltog han i H. Ravns Opmaalingsekspedition til Reykjanæs Halvøen paa Island. Blev i 1908 Lærer og Elevinspektør i den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd, 4-mastet Bark »Viking«. Han blev Baadsmand 1909 og var i 1914—18 Lærer ved Konstabelelevskolen. Løjtnant i Søofficerskorpset 1916. Ansattes 1918—19 ved Mineafdelingen og var 1919—23 Lærer og Elevinspektør ved Konstabelskolen. Blev i 1923 Oversøminemester med Tjeneste ved Mineafdelingen og i 1932 Materielmester af 1. Grad. Han afskedigedes som Løjtnant i 1922.

Løjtnant Rasmussen blev tidligt anerkendt som en af Marinens dygtigste Matrosunderofficerer. Han var en fremragende Sømand, som ikke alene besad det nøjeste Kendskab til enhver Detaille i sin Gerning, men som ogsaa paa myndig og human Maade ledede sine undergivne. Han fik rig Anvendelse for sine særlige Kvalifikationer i den Tid han sejlede under Kaptajn (senere Kommandør) E. E. Andersens Kommando med Skoleskibet »Viking« som Elevinspektør. Paa samme Maade satte han i høj Grad sit Præg paa Konstabeleleverne under sin Tjeneste ved Skolen.

Han var af alle Grader i Marinen respekteret for sin Pligtopfyldenhed, Retfærdighedssans og sin raske,

djærve, uforfærdede Optræden. Alle de mange, der har sejlet med ham, bevarer Mindet om en sjælden, helstøbt Personlighed.

Han viste tidligt Marineforeningen sin varme Interesse og udførte et stort Arbejde for denne. Da han paa Grund af svigtende Syn og Helbred maatte trække sig tilbage fra Hovedbestyrelsen og som Forretningsfører, udnævntes han som eneste ikke kongelige Person til Æresmedlem af Marineforeningen.

Løjtnant Rasmussen var Rd. af Dbg., FM² og H.T.S.

Han blev i 1898 gift med Olga Sophie Henriette Jøhnck.

Han døde den 16. Oktober 1948 og begravedes under stor Deltagelse fra Holmens Kirke den 22. s. M.

P. I.

Bog anmeldelse.

M. Starck: Sjökriget 1939-1945, Del I & II.

Marinlitteraturföreningens Förlag, Stockholm 1948, ialt 465 Sider.

Pris henholdsvis sv. Kr. 14,- og 12,-.

Det turde være ret enestaaende, at der kun tre Aar efter Afslutningen af en Storkrig foreligger en samlet Skildring af dennes Søkrigsoperationer.

Som bekendt forekom der under anden Verdenskrig overordentlig mange Søkrigsbegivenheder af højst forskellig Karakter og Omfang. En detailleret Redegørelse hvilende paa en fuldstændig Bearbejdelse af samtlige Kilder, hvoraf alle iøvrigt næppe kan paaregnes at være tilgængelige paa indeværende Tidspunkt, maa antages at kræve en intens Studievirksomhed over en længere Aarrække. Det har da heller ikke været Tanken at fremsætte en saadan i det foreliggende Værk, men at skildre Begivenhederne i store Træk med Hovedvægt paa Søkrigens strategiske Sammenhæng, idet Operationernes taktiske Forløb kun skitseres. I Bogens Forord præciseres dette da ogsaa af Forfatteren, Kommendörkapten M. Starck, der i nogle Aar har virket som Lærer i Strategi ved Kungl. Sjökrigshögskolan i Stockholm, og som formentlig under denne Virksomhed gennem Studiet af Kildematerialer til Brug for Udarbejdelsen af Forelæsninger er blevet ansporet til at give sig i Kast med den Opgave, hvis Løsning nu har set Dagens Lys.

Værkets første Del behandler Søkrigen paa den

vestlige Halvkugle: Atlanterhavet, Middelhavet, Sortehavet, Østersøen, og nordlige Ishav, medens anden Del omfatter Krigen i Stillehavet og det indiske Ocean.

Stoffet er klart og overskueligt inddelt med en afsnitsvis Behandling af Kampagnerne paa de forskellige Søkrigsskuepladser. Første Del indledes med en Redegørelse for Mellemkrigsaarenes Politik — herunder de forskellige Flaadekonferencer — samt en Oversigt over den strategiske Situation ved Krigen Udbrud. Paa tilsvarende Maade indledes anden Del med en Redegørelse for Stillehavskrigen Forspil, hvorunder den japanske Krigsplan nærmere beskrives.

Af særlig Interesse for danske Læsere er Skildringen af Operationerne i Østersøomraadet, hvilke, selv om Behandlingen kun fylder relativt faa Sider, og selv om et væsentligt Grundlag — nemlig russiske Kilder — savnes, giver et godt Indtryk af Søkrigen Karakter i et Indhav. Under den finsk-russiske Krig spillede Søkrigen ganske vist kun en mindre Rolle. Operationerne til Søs tog for Finnernes Vedkommende væsentlig Sigte paa at sikre Hærens Flanke, samt at sikre de livsvigtige Søforbindelser over Bottenhavet. Skønt Russerne havde stor Overlegenhed til Søs, var deres Indsats saa lidet energisk, at de ikke formaede at hindre den finske Flaade i at udføre sine Opgaver. Der forekom en Del Mine- og Ubaadsvirksomhed, medens Overfladefartøjernes Indsats kun var ringe. Iøvrigt virkede Isen hindrende paa Søkrigsoperationerne under Krigen største Del.

Derimod forekom der under Krigen mellem Rusland paa den ene Side og Tyskland-Finland paa den anden adskillige Operationer af stor Interesse. Fra Begyndelsen tog Tyskerne Offensiven, medens Russerne stadig holdt sig ret passive. Naturligvis fik Operationerne til Lands stor Indflydelse paa Søkrigen Forløb, idet

den tyske Offensiv paa Østfronten efterhaanden resulterede i Erobringen af samtlige russiske Baser undtagen Kronstadt. Selv om Tyskerne i mange Operationer indsatte Krydsere var det dog hovedsagelig de lettere Enheder, der prægede Krigsførelsen. Det, der særligt karakteriserede denne, var Mine- og Ubaadskrig, Angreb paa og Beskyttelse af Kystsøfart, Kystbeskyddninger, mindre Overskibningsoperationer, Evakuering samt Blokadeoperationerne mod Kronstadt — med andre Ord Operationer, som under en eller anden Form ogsaa kan tænkes i vore Farvande. Bemærkelsesværdig var bl. a. russiske Ubaades Forsøg paa at forcere Spærringerne i den finske Bugt for at operere i Østersøen, hvilket ofte lykkedes og gav gode Resultater. Løjnefaldende er ligeledes Betydningen af Kystsøfarten til Aflastning eller Erstatningen for Landtransporter. Naturligvis spillede Luftkrigen ogsaa en stor Rolle i Østersøområdet; bl. a. har Tyskernes Luftangreb paa den indesluttede russiske Flaade lagt et stort Tryk paa denne, omend de Resultater, Tyskerne opgav, viste sig at være betydeligt overdrevne. Værd at bemærke er, at russiske Luftfartøjer gennemførte adskillige Mineudlægningsoperationer bl. a. i den finske Skærgaard.

Enkelte Bemærkninger om den svenske Flaades Virksomhed antyder om de Problemer, en neutral Magt stilles overfor, naar dens Søterritorium ligger umiddelbart op til en Søkrigsskueplads.

Da Krigslykken vendte saas tilsvarende Operationer i modsat Retning, idet den russiske Flaade trods den lange Indespærring viste sig forbavsende operationsduelig.

Som tidligere nævnt savnes russiske Kilder næsten totalt, hvilket beklageligvis begrænser Muligheden for fuldt ud at studere og udnytte Erfaringerne fra denne Krigsskueplads.

Med særlig Interesse læses ogsaa Skildringerne af Søkrigen i andre begrænsede Farvande saasom Kana-len, Middelhavet og Sortehavet, hvorfra mange Erfaringer, der har Interesse for os, kan hentes.

Det skal bemærkes, at Værket indeholder 36 over-skuelige Kortskitser og 13 Tabeller samt 5 Bilag med diverse supplerende Oplysninger.

Med den udmærkede Oversigt, der gives over Søkrigsoperationerne, vil Bogen have stor Værdi for den, der ønsker at studere Søkrigens strategiske Forløb, — og for den, der foretrækker at fordybe sig mere i enkelte Operationers taktiske Detailler, vil den være et godt Supplement, som paa rette Maade placerer Begivenhederne i Helhedsbilledet. Derfor kan den anbefales alle Søværnets Officerer, og det skal tilføjes, at man ikke behøver at frygte Sprogvanskeligheder; thi Fremstillingen er klar og tydelig og Sproget flydende, saaledes at Teksten er let læselig, blot man kender en Ubetydelighed til Svensk. Ligeledes kan Bogen betegnes som et velegnet Grundlag for Undervisning i moderne Søkrigshistorie paa Søværnets Skoler.

For mig, der paa Kungl. Sjökrigshögskolan har haft Kommendörkapten Starck som Lærer i Strategi, har det været en særlig Glæde at læse dette Værk, idet det erindrer om Kommendörkaptenens interessante og livlige Forelæsninger.

S. Thostrup.

Meddelelser fra udlandet.

Ved orlogskaptajn P. Zigler og søløjtnant I H. M. Petersen.

England.

Marinestabsøvelse. Admiralty påtænker at afholde en stabsøvelse i løbet af foråret 1949. Kodeordet er »Trident«. Hensigten er at undersøge maritime fremtidsproblemer med særligt henblik på at bevare kontrollen med forbindelseslinierne til søs og beskyttelsen af de vitale forsyninger ad søvejen.

Disse problemer har været under stadig drøftelse siden krigens ophør i marine- og videnskabelige stabe, men man mener nu at være nået et stadium, hvor en videre drøftelse af disse problemer vil være af betydning. Skønt de først og fremmest er af maritim interesse, er de også nøje knyttet til de andre ministerier og handelsmarinen.

(F. F., august 1948) Z.

For at lette samarbejdet mellem værnene i det fjerne østen flytter C-in-C, Pacific Fleet, der før havde sit hovedkvarter med stab i Hong Kong til Singapore, således at han kan være i nær kontakt med de stedlige chefer for hæren og flyvevåbenet, når han ikke er på togt.

(F. F., august 1948) Z.

Frankrig.

Den franske marine har overtaget følgende italienske skibe:

Krydserne »Attilio Regolo«, »Pompeo Magno« og »Scipione Africano«.

Jagerne »Legionario«, »Mitragliere«, »Velite« og »Alfredo Oriani«.

2 motortorpedobåde, 6 slæbebåde og 3 vandbåde.

Da »Pompeo Magno« er i dårlig stand, er det sandsynligt, at den vil blive kannibaliseret for at få reservedele til de 2 søsterskibe.

»Regolo« vil blive døbt om til »Chateaurenault«, »Scipione« til »Guichen«. De 4 jagere vil få navnene »Duchaffault«, »Jurien de la Gravière«, »Duperré« og »d'Estaing«.

(Navy, sept. 1948) H. M. P.

Marinens Bibliotek.

Nyanskaffelser i November 1948.

Nr., Forfatter. Titel m. m.

171. *Yerkow, Charles*: Modern Judo. Vol. I: Basic Technique. Vol. II: Advanced Technique. Ill. Harrisburg, P. 1947. 8^o. S^a.
172. Stednavne i de sønderjydske Landsdele, Fortegnelse over. Udg. af Stednavneudvalget. Autoriseret af Statsministeriet. Kbh. 1948. 8^o. H.
173. The travels of Abbé Carré in India and the Near East 1672—74. Ill. HAKL. SOC. Series II. Vol. XCVII. Ill. Kort. Index. Lond. 1948. 8^o. H.
174. *Robertson, George*: The Discovery of Tahiti. A journal of the second voyage of H.M.S. »Dolphin« round the world 1766—1768. HAKL. SOC. Series II. Vol. XCVIII. Introduction. Ill. Kort. Index. Appendix. Lond. 1948. 8^o. H.
175. *D'Eyncort, Sir E. H. W. T.*: A Shipbuilder's Yarn. The record of a naval constructor. Ill. App. Index. Lond. u.A. (1948). 8^o. H.
176. *Warrern, Allan*: Engelsk-Dansk-Teknisk Ordbog. Kbh. 1948. 8^o. H.
177. *Murphy, Ray*: Last Viceroy. The Life and Times of Rear-Admiral The Earl Mountbatten of Burma. Ill. Index. Lond. 1948. 8^o. H.
178. Danmark og Havet. Bd. II. Ill. Register. Kbh. 1948. 4^o. H.
179. *Vibe, Chr.*: Langthen og nordpaa. Ill. Kort. Kbh. 1948. 4^o. H.
180. *Vaslev, A. B.*: Grønlandsfiskeri. Ill. Aalborg 1948. 8^o. H.
- *181. Decca Navigationssystemet. Kort + 9 Plancher. Kbh. 1948. 4^o. H.
- *182. Decca Navigation i danske Farvande. Ill. Kbh. u.A. (1948). 4^o. H.
183. Jane's Fighting Ships 1947—48. Ill. Index. Lond. 1948. 8^o. H.

* betyder Gave.