



Tidsskrift for Søværnen

Nr. 2 · 2010 · 181. årgang



UDGIVET AF SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

2010/2 * 181. årgang

Redaktion: Hans Christian Bjerg

INDHOLD

Meddelelser fra redaktionen	77
Meddelelser fra Søe-Lieutenant-Selskabet	
Henvendelse til de forsvarspolitiske ordførere	78
Artikler	
Slaget ved Navarino 1827	
<i>Af Mikael Kristian Hansen</i>	86
"Kampen" om krydseren <i>NÜRNBERG</i>	
<i>Af Hans Harboe-Hansen</i>	111
Terrorangrebet på USS <i>COLE</i> 2000	
<i>Af Jens Christian D. Jakobsen</i>	123
Retsplejen i Royal Navy under Revolutions- og Napoleonskrigene	
<i>Af Per Jacobsen</i>	134
Nekrolog	
Palle Egil Mosbech	149
Sømilitære kuriosas	
Dansk skibsmodel fra omkring 1600 i Skotland	
En rettelse	
<i>Af Hans Christian Bjerg</i>	151
Annoncer	152

Redaktionen sluttet 1. juli 2010

Forside: Et moderne krigsskib. "ABSALON" under gang
(Søværnet)

MEDDELELSER FRA REDAKTIONEN

2010/2

Foranlediget af de i medierne fremkomne oplysninger om at det fra politisk side blev overvejet - som led i besparelser på forsvarsbudgettet - at udfase Standard-Flex-skibene i Søværnet, modtog redaktionen en artikel af flotilleadmiral Niels C. Borck. Under overskriften "Fra transformation til deformation" redegjorde forfatteren for, hvilke konsekvenser det - efter hans mening - ville have for Søværnet, hvis denne reduktion blev gennemført.

Bestyrelsen for Søs-Lieutenant-Selskabet besluttede at artiklen skulle optages i Tidsskriftet, idet den mente, at den indeholdt flere problemstillinger, som beslutningstagerne burde overveje, uden at de fremførte overvejelser og tilgrundliggende argumenter nødvendigvis var udtryk for bestyrelsens opfattelse på selskabets vegne. Der var politisk blevet bebudet et udspil angående reduktionen af Søværnets kapaciteter omkring Skt. Hans, og det stod derfor selskabets bestyrelse klart, at skulle den opstillede problematik indgå i de politiske overvejelser skulle Niels Borcks synspunkter ud hurtigst muligt. Det var derfor ikke praktisk at vente til det næstkommende nummer af Tidsskriftet udkom.

Bestyrelsen bad derfor Niels Borck om at udarbejde et sammendrag af den indsendte artikel. Dette blev sammen med en følgeskrivelse i begyndelse af maj tilsendt de politiske partiers forsvarspolitiske ordførere. Efterfølgende blev sammendraget samt bestyrelsens følgeskrivelse tilsendt selskabets medlemmer sammen med yderligere en skrivelse fra selskabets formand. Med denne hurtige henvendelse mener bestyrelsen, at den har bidraget relevant til en diskussion om Søværnets forhold, uden at optræde som en egentlig interesseorganisation og på medlemmernes vegne. Vi ved nu efterfølgende, at det politisk er besluttet at udfase Standard-Flex-skibene.

Hele det her nævnte materiale gengives i nærværende nummer af Tidsskriftet til oplysning og dokumentation. Redaktionen forventer senere at kunne bringe en opdateret artikel af Niels Borck på baggrund af de forsvarspolitiske beslutninger vedrørende Søværnet.

Det er værd at notere, at artiklen om terrorangrebet på USS COLE i 2000 er skrevet af en af Søværnets Officersskoles elever, og stort set er identisk med en af denne afleveret opgave.

Hans Christian Bjerg

MEDDELELSER FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

HENVENDELSE TIL PARTIERNES FORSVARSORDFØRERE

Kære medlemmer,

Søe-Lieutenant-Selskabets bestyrelse besluttede kort før udløb af april måned at fremsende et indlæg skrevet af et af vores mangeårige medlemmer, tidl. flotilleadmiral Niels C. Borck, til de forsvarspolitiske ordførere, til forsvarsministeren, samt til forsvarschefen og chefen for Søværnets Operative Kommando.

Indlægget, som var vedlagt et følgebrev fra Søe-Lieutenant-Selskabets bestyrelse, beskriver forfatterens syn på de operative konsekvenser en eventuel nedlæggelse af Standard-flex-kapaciteten vil få for forsvaret af nationen og for sammenhængskraften i søværnet. Indlægget er en del af en større artikel, som vil blive præsenteret senere i Tidsskrift for Søvæsen.

Bestyrelsen havde mange overvejelser i forbindelse med fremsendelsen, men vurderede, at det var væsentligt at agere hurtigt på grund af den politiske beslutning, som snarest skulle tages på baggrund af Forsvarskommandoens spareplan. Bestyrelsen traf derfor beslutning om ikke at afvente § 32 mødet for en generel accept og fremsendte således indlægget på samme tid, som spareplanen skulle afleveres.

Berlingske Tidendes journalist Christian Brøndum bad efterfølgende undertegnede om en udtalelse i forbindelse med den kopi af brevet, som åbenbart var kommet ham i hænde. Jeg fandt ingen anledning til ikke at kommentere bestyrelsens bekymringer, som de er nævnt i følgebrevet. Artiklen indeholdt få faktuelle fejl, men hovedbudskabet kom efter bestyrelsens mening frem.

Det er bestyrelsen magtpåliggende ikke at agere politisk interesseorganisation, men det er samtidig væsentligt for bestyrelsen ikke at overhøre de mange forskellige opfordringer fra medlemmer om at være med til at

advare om de operative konsekvenser af eventuelle politiske beslutninger. Disse opfordringer inkluderer mange gode forslag, såsom oprettelse af strategiske udvalg og paneldebat-aftener, og bestyrelsen vil efter bedste evne gøre alt, hvad den kan for at imødekomme sådanne forslag, i det omfang, det er foreneligt med Selskabets formål:

”Ved udveksling af tanker, anskuelser og oplysninger at fremme de kundskaber, som kan gavne dets medlemmer og hermed det danske søværn. Alt, hvad der direkte eller indirekte kan bidrage til maritim og militær oplysning, vil være selskabets virksomhed vedkommende.”

Således vil efterårets møderække indeholde en eller flere debataftener, hvor flådens 500 års jubilæum kan tjene som udgangspunkt til en debat om, hvordan flåden efter medlemmernes mening bør se ud i fremtiden. Bestyrelsen takker for den opbakning, som fremsendelsen af indlægget og artiklen i Berlingske Tidende indtil nu har medført fra medlemmernes side

*På vegne af bestyrelsen,
KL Christian G. H. Meinertz
formand*

Til partiernes forsvarsordførere!

Følgebrev til indlæg fra tidl. flotilleadmiral Niels C. Borck

Søe-Lieutenant-Selskabet, som er en videnskabelig sammenslutning af søofficerer, har to gange tidligere i selskabets mere end 225-årige historie fundet anledning til at bidrage med oplysning i forbindelse med søværnets udvikling. I begyndelsen af 1930'erne skar vi ned på vores forsvar, mens andre oprustede. Dengang advarede Søe-Lieutenant-Selskabet ved at udsende en pjecce ”Flåde eller Søpoliti”. I 1987 var der på grund af tankerne om ensidig nedrustning igen anledning til at bringe oplysning, og Selskabet udsendte pjecen med titlen ”Søværnets Fremtid - Hvor stævner vi hen?”

Det står Søe-Lieutenant-Selskabet ganske klart, at der næppe er nogen forsvarsopgave, der så decideret kræver styrke af alle tre værn som netop forsvaret af Danmark. Det efterfølgende er derfor ikke et forsøg på at fremhæve et værn – søværnet - på bekostning af de andre. Det er alene en konstatering af, at sådan som udviklingen er forløbet de sidste 10-15 år, har søværnets transformation fra den kolde krigs struktur til en akti-

vistisk udenrigspolitisk ramme betydet, at dette værn har måttet bære så store omstruktureringer og ikke mindst kapacitetsmæssige indskrænkninger, at det nu medfører alvorlige begrænsninger i Danmarks handelfrihed og evne til at forsvare eget territorium.

I dag, i 2010 er der afsat mere end 21 milliarder kroner årligt til forsvaret, men landet er alligevel efter Selskabets bestyrelses opfattelse tæt på at miste evnen til effektivt at forsvare nationens eget territorium. Grunden er, at man for at finansiere krigen i Afghanistan mv. ønsker at spare, hvad der, i relation til de afledte konsekvenser, kan synes som marginalt beskedne beløb på forsvarets driftsbudget. Besparelserne er udtrykt i forslag fra Forsvarskommandoen om at overveje fravalg af yderligere operative kapaciteter end dem, som forliget 2010-2014 nævner. Det betyder, at evnen til forsvar af nationen forskertses.

For søværnets vedkommende tales der blandt andet om at udspare hele Standard Flex strukturens otte enheder med en anslået årlig besparelse på omkring 30 millioner kroner som provenu. Det sker til trods for, at Forsvarskommissionen af 2008 udtrykkeligt har fastslået, at det i forbindelse med udviklingen af forsvarets kapaciteter er kommissionens vurdering, at der bør forfølges en afbalanceret linje, der tager hensyn til både kort- og langsigtede behov. De foreslåede besparelser er efter Selskabets vurdering meget kortsigtede. Konsekvenserne vil betyde en væsentlig reduceret, i værste fald tabt, operativ evne til at forsvare landet i form af egentlige våben- og sensorplatforme, i hvert fald indtil de nye fregatter indfases. Samtidig vil det betyde tabet af det, der igennem tiderne har været Danmarks væsentligste ekspertise, nemlig evnen til at operere og forsvare kystnært, idet den taktiske og operative træning af besætningerne på grund af for få operative enheder ikke vil kunne oprettholdes.

Kommissionen konstaterer endvidere, at opbygning af en ny kapacitet kan tage mange år, i visse tilfælde måske 10 år, hvorfor kapacitetsudviklingen og den vifte af kapaciteter, forsvaret bør råde over, ikke alene bør ses på baggrund af dagens umiddelbare behov, men tillige bør ses på baggrund af en horisont, der strækker sig frem mod 2025 med alle de usikkerheder, dette medfører. Dette paradoks omtales i denne forkortede udgave af en artikel, som vil blive bragt i Tidsskrift for Søværnen i den nærmeste fremtid. Det er Søe-Lieutenant-Selskabet magtpåliggende at bidrage med oplysning om konsekvenserne, såfremt de foreslåede reduktioner af søværnets kapaciteter gennemføres. Derfor sendes følgende indlæg, som er skrevet af selskabets medlem, forhenværende flotilleadmiral Niels C. Borck, der aktivt og med stort personligt engage-

ment deltager i debatten om søværnets fremtid. Selskabets bestyrelse finder, at indholdet bør bringes til de forsvarspolitiske ordføreres kendskab inden en beslutning træffes

Christian G.H. Meinertz
Kaptajnløjtnant
formand for Søe-Lieutenant-Selskabet

Til Partiernes Forsvarsordførere

OPLYSNING VEDRØRENDE FORSLAG TIL REDUKTION AF SØVÆRNETS KAPACITETER

FRA TRANSFORMATION TIL DEFORMATION

(sammendrag)

Af Flotilleadmiral N.C.Borck

"At kræve, at Forsvaret sættes i stand, er ikke det samme som at erklære krigen for umiddelbart forestående. Tværtimod, hvis krigen var umiddelbart forestående, var det for sent at træffe forberedelser til forsvar."

Winston Churchill

28. november 1934

Forsvarskommandoen lægger primo 2010 op til fravalg af yderligere operative kapaciteter end dem det seneste forlig nævner. For søværnets vedkommende er der tale om fundamentalt ødelæggende tiltag. Forsvarskommandoens oplæg lever ganske enkelt ikke op til Forsvarskommissionens af 2008 målsætning, og for søværnets vedkommende vil *transformation blive til deformation*. Balancen er ganske enkelt på vej til at forsvinde. Det tager kun sekunder ...et pennestrøg... at udfase forsvarets materiel – det tager år at erstatte, hvad der gik tabt, hvis det overhovedet kan lade sig gøre. Hvis Forsvarschefen i dag blev spurgt om han kan forsvare nationen effektivt, vil svaret med stor sandsynlighed blive et nej.

Grunden er, at forsvarets budgetter er sprængt som følge af udgifterne til krigen i Afghanistan. Derfor har Forsvarskommandoen, sammen med andre spareforslag og oven i de allerede gennem 10-15 år gennemførte besparelser, foreslået, at man undersøger mulighederne for at udfase søværnets samlede kapacitet af Flyvefisker-klassen, det vil sige alle otte fartøjer¹ i kamp- og minerydningsrollen, idet minerydningskapaciteten tænkes videreført på de store skibe. Samtidig foreslår Forsvarskommandoen, at det overvejes at basere den planlagte anskaffelse af nye maritime helikoptere på de nuværende Lynx-helikoptere. Denne udvikling

skal oven i købet ses i perspektiv af udfasningen i 2009 af de tre korvetter af Niels Juel- klassen.

Såfremt Flyvefisken-klassen udfases som foreslået og indtil tre nye fregatter bliver operative – formentlig først i perioden 2012-2015 – vil Danmark ikke have noget kampdueligt søforsvar.....overhovedet. Absalon-klassen kan som bekendt ikke henregnes som egentlige kampskibe. Og selv efter tilgang af tre fregatter vil søværnet kun være i stand til at løse meget begrænsede opgaver, blandt andet fordi ”Quantity is a quality in itself²”, og fordi de øvrige enheder kun besidder meget begrænset kampkraft.

En sådan udvikling vil ikke gøre det muligt at opstille et robust forsvar, som også kan løse opgaver i forbindelse med det såkaldte nærforsvar, det vil sige forsvaret af dansk territorium, til søs, i luften og på landjorden. Danmark har igen fået et ”enten-eller” forsvar i stedet for et ”både-og” forsvar. Under den kolde krig havde vi et ”enten-eller”-forsvar, og vi valgte at fokusere på opgaver i nærområdet sammen med vores NATO partnere. Vores evne til indsats i en global ramme var begrænset. Efter den kolde krig transformerede vi dansk forsvar og sigtede på et ”både-og”- forsvar, hvor såvel opgaver i nærområdet som opgaver i en global ramme kunne løses. Denne transformation er nu blevet til deformation og vi kan i realiteten kun løse de globale opgaver på bekostning af nærforsvaret i eget område. Hvis forslagene nyder fremme, vil vi for søværnets vedkommende ikke kunne forsvare landet og må derfor forlade os på udefra kommende styrker selvom der ikke længere findes planlægning for en sådan støtte. Og erfaringsmæssigt vil NATO i en krisesituation have nok at gøre andre steder, hvor det måtte brænde på. Vi vil med andre ord kun råde over hvad nogen kalder et ”ekspeditionsforsvar”, der kan udsende omkring 2000 m/k til internationale opgaver. De hjemlige forsvarsopgaver er i hovedsagen bortvalgt på denne bekostning og kan derfor ikke løses robust og effektivt.

Forslagene vil, hvis de gennemføres, ramme søværnet så hårdt, at enhver operativ sammenhængskraft, efter forfatterens bedste skøn, forsvinder. Da det også forekommer usikkert om de foreliggende analyser beskriver, hvad de påtænkte reduktioner, udover et økonomisk provenu, egentligt vil betyde i en bredere sammenhæng, forekommer processen ganske enkelt uforsvarlig. Der savnes en belysning af de samlede operative konsekvenser, herunder det faktum, at Danmark i givet fald vil stå uden nogen mulighed for at yde blot et beskedent sømilitært forsvar af nationen. Samtidig forsvinder vores muligheder for at opstille mindre sømilitære styrkebidrag til internationale opgaver (herunder også NATO styr-



Billede fra RAVNEN og GLENTEN (Flyvefisken-klassen) ankomst til Malta 1. oktober 2006 i forbindelse med deltagelse i operation UNIFIL

ker). Netop Flyvefisken-klassen har de senere år løst vigtige opgaver i Middelhavet ved Gibraltar i form af konvojbeskyttelse og ikke mindst i forbindelse med FN-opgaver i Middelhavet udfor Libanon. Sådanne opgaver vil dansk forsvar ikke længere kunne løse, hvis de sidste 8 skibe udfases.

Forsvarskommandoens udspil ser ud til at være meget snævert fokuseret på en række relativt beskedne potentielle besparelser, som set fra en operativ vurdering, ikke kan berettige til den absolutte nedlæggelse af de sidste kampafgørende kapaciteter i søværnet. Der er tale om glimrende, godt vedligeholdte fartøjer, de er billige i drift, og de kan uden større problemer holdes operative til fornøden erstatning er anskaffet. Og ikke mindst - så er de betalt. En samlet besparelse ved udfasning af alle otte enheder vil formentlig ikke overstige 30 mio. kroner årligt.

Skulle det gå så galt, at denne afgørende kapacitet udfases nu, bør der i det mindste og som et minimum samtidig tages effektive skridt til at beskrive en operativ erstatning for de otte enheder, f.eks. i form af 4-5 moderne kystkorvetter til aflastning af de nye store skibe i internationale opgaver og som grundstammen i forsvaret af de hjemlige territorier. Kommer der heller ikke nye flådehelikoptere, kan de nye store skibe ikke udnytte et ellers glimrende potentiale karakteriseret ved udholdenhed, stor aktionsradius og moderne kommandoarrangementer og slagkraft.

At flåden nu risikerer at blive reduceret så drastisk, at den ikke længere kan løse de allermest grundlæggende opgaver i forbindelse med forsvar af nationen, er selvforklarende, men mange vil afvise dette synspunkt og henvise til, at der ingen trussel er, og at det strategiske varsel er omkring 10 år. Den argumentation er, såvel i et aktuelt som i et historisk perspektiv, uforsvarlig. Årsagen til vi er havnet, hvor vi er, skyldes, at flådens sømilitære kapacitet over de sidste 10-15 år er udtyndet i et sådant omfang, at der ikke længere er tale om en sammenhængende, bæredygtig, alsidig - endsige robust - struktur. Dette omtales i artiklen, der også understreger, at nedlæggelsen af ubådsvåbnet var en fejl. Det fremgår også, at den gældende planlægning for flådens udvikling forekommer uklar eller måske endog ganske mangler. Samtidig er det således, at der ikke eksisterer en doktrin for nationens søforsvar og nationens samlede maritime interesser.

Mange deler den opfattelse, at der ikke tænkes tilstrækkeligt strategisk og langsigtet i disse år. Økonomerne har overtaget rollen som dem, der svinger taktstokken, og der er indført, hvad man kunne kalde disponentvælde. Det siger sig selv, at forsvarets økonomiske ramme skal holdes, men krigen i Afghanistan har på ødelæggende vis medført, at forsvaret – for at få bundlinjen til at passe – nu må skære i livsvigtige strukturer, hvorved sammenhængskraften forskertses eller helt bortfalder. Søværnets skæbne er et begrædeligt, men glimrende eksempel herpå. At økonomerne har forstand på økonomi bør ikke være overraskende, men til tider nok tvivlsomt. Desværre har de ikke automatisk forstand på forsvarets struktur med afledte faglige behov og opgaver, og mange i forsvaret oplever, at de heller ikke interesserer sig for det.

Den nye minister har sammen med forsvarschefen overtaget et forsvar med et gevaldigt hul i pengekassen skabt af et flertal i folketetinget; der mangler milliarder og det er et kedeligt tidspunkt set med samfundsøkonomiske øjne. Det er derfor noget af en udfordring at genskabe overblikket og formulere en strategi, som kan revitalisere de områder, der er nødlidende som følge af udgifterne til de internationale engagementer, herunder især krigen i Afghanistan. Helheden i Forsvarskommandoens oplæg er depressivt og mangler totalt et fremadrettet perspektiv for en balanceret udvikling af søværnets kapaciteter de kommende år. Den udvikling bør folketetinget stoppe inden det går alvorligt galt.

Noter

1. 6 enheder er allerede udfaset.
2. Admiral King, US Navy

SLAGET VED NAVARINO 1827

En dansk søofficers erindringer fra Den Græske Frihedskrig

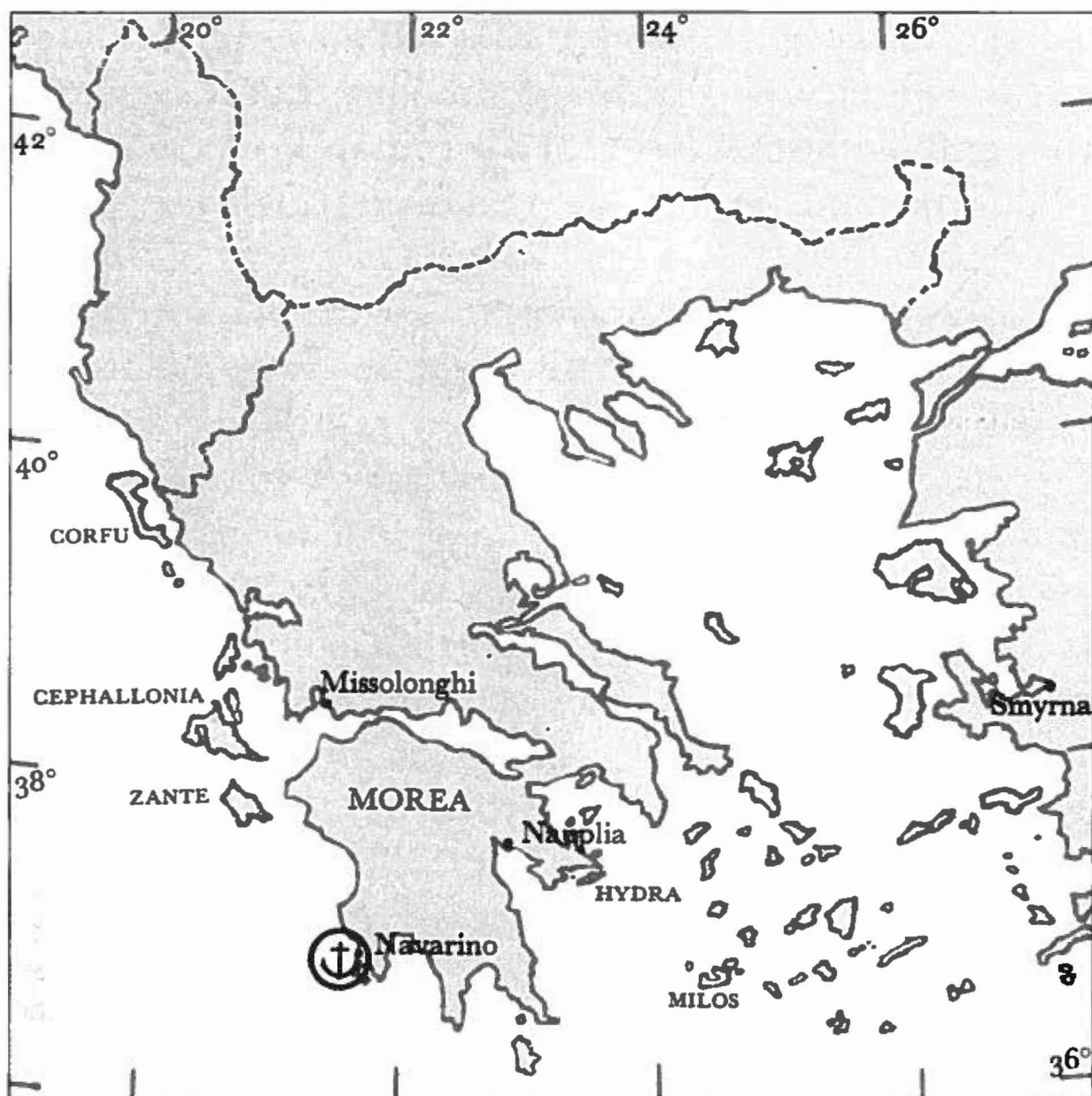
Af Mag.art. Mikael Kristian Hansen

Danske søofficerer i fransk tjeneste

Efter Napoleonskrigenes afslutning i 1815 oplevede Danmark en længere fredsperiode, hvilket gav landet mulighed for at genopbygge orlogsflåden, men det betød også, at danske søofficerer ikke fik samme mulighed for at dygtiggøre sig i søkrigsførelse. Flådeledelsen kompenserede for dette ved at sende danske søofficerer i fremmed tjeneste. Denne mulighed havde flådeledelsen gjort hyppigt brug af i perioden 1720-1800. Udover søofficererne fik praktisk erfaring, havde dette arrangement også andre fordele. Søofficererne fik et indblik i de britiske, franske og nederlandske flåders opbygning, den teknologiske udvikling og kendskab til de forskellige landes søofficerer.¹

Da Danmark mistede størstedelen af sin orlogsflåde i 1807, var der heller ikke de samme karrieremuligheder for søofficererne som før. Dette tilskyndede dem yderligere til at drage i fremmed tjeneste. I 1820'erne tog mange søofficerer i fransk tjeneste. På denne måde håbede de at avancere hurtigere, når de vendte hjem fra tjenesten. Det drejede sig om følgende søofficerer, (med tjenesteperioden angivet i parentes): Carl van Dockum (1823-1829), Jost Ferdinand Guillaume van Dockum (1828-32),² Carl Daniel Ulysses Dirckinck (1823-1829), Friderich Rudolph Edwin Maria Dirckinck (1824-1829),³ Steen Andersen Bille (1819-1825), Ernst Wilhelm Bille (1819-1821),⁴ Peter Wilhelm Flensborg (1829), Carl Ludvig Christian Irminger (1829), Peter Christian Holm (1828-1833), Friderich von Scholten (1824-1832),⁵ Andreas Christian Polder (1827-1833), Harald Peter Oxholm (1828-1832), Magnus Nicolay Suenson (1828-1833), Edouard Suenson (1826-1830)⁶ og Jørgen Peter Frederik Wulff (1826-1831).

Der var således 15 danske søofficerer i fransk tjeneste i perioden 1820-1830. En af dem var som nævnt Carl van Dockum, der under sin tjeneste i den franske orlogsflåde i årene 1823-1829 blandt andet deltog i Den Græske Frihedskrig. Vi er meget nøje underrettet om hans udenlandsophold både ved hjælp af hans rapporter og hans udgivne erindringer.⁷



Navarino Bugtens geografiske placering.

Desuden findes en række effekter fra hans år i fremmed tjeneste i forskellige danske museers samlinger.

Carl van Dockum blev født den 29. februar 1804 som søn af viceadmiral Jost van Dockum. Mens faderen gjorde tjeneste i den franske flåde på Schelden 1809-1813, kom Carl van Dockum til Antwerpen, hvor han fik en alsidig undervisning. I 1813 kom han sammen med sin fader til Paris, det franske imperiums hovedstad, men vendte så hjem til Danmark. To år senere kom Carl van Dockum på Søkadetakademiet, hvor han udmærkede sig ved de forskellige eksaminer. Han opnåede Gerners Medalje, inden han blev sekondløjtnant med Kongens Æressabel i 1821. I 1822-1823 var han på togt med korvetten *Najaden* til Vestindien. Herefter syntes der ikke at være mulighed for at komme til søs foreløbig. Han valg-



Søofficeren Carl van Dockum (1804-1893). Maleri udført af August Schiøtt 1850. Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg. Carl van Dockum deltog i slaget ved Navarino og har i sine erindringer efterladt en vigtig kilde til slaget.

te derfor at gå i fransk tjeneste, hvilket han fik kongelig tilladelse til i oktober 1823.⁸ De 5-6 år i fremmed tjeneste bragte ham vidt omkring både til Sydamerika og Middelhavet.

Carl van Dockum havde allerede således fra barndommen et nøje kendskab til Frankrig og landets kultur.⁹ Sammen med Carl Daniel Ulysses

Dirckinck drog han til Paris. Den første tid i Frankrig blev svær for Carl van Dockum, da den danske repræsentant ved det franske hof, kammerherre Juel, ikke var særlig hjælpsom, men med faderens, Jost van Dockums, kontakter lykkedes det at få tilladelse til at gøre tjeneste på de franske skibe. På det tidspunkt var admiral Rosamel i færd med at udruste en ekspedition til Sydhavet, der skulle være væk i nogle år, og Carl van Dockum fik nu tilbudt ansættelse ombord på fregatten *Marie-Thérèse*, der netop var under udrustning i Toulon. I 1824 kom ekspeditionen af sted med kurs mod Sydamerika. Ekspeditionen nåede både Rio de Janeiro og Montevideo, inden den rundede Kap Horn og nåede Valparaiso, Curillos og senere Lima. I oktober 1826 vendte ekspeditionen tilbage til Frankrig.¹⁰

Efter tilbagekomsten til Frankrig foretog Carl van Dockum en kort rejse til Danmark, inden han vendte tilbage til den franske tjeneste. Han overførtes i sommeren 1827 til Middelhavseskadren, hvor han skulle tjene ombord på linjeskibet *Scipion*. Frankrig var netop ved at udruste en eskadre, der sammen med en britisk og russisk eskadre skulle intervenere i Den Græske Frihedskrig. Denne intervention mandede ud i slaget ved Navarino den 20. oktober 1827. Slaget ved Navarino er gennem tiderne blevet behandlet af både internationale og også danske marinehistorikere. Men det er blevet overset i international sammenhæng, at også danske søofficerer i fransk tjeneste deltog i dette slag, og at disse har efterladt sig detaljerede skildringer af begivenhederne.¹¹ Carl van Dockum var et glimrende øjenvidne til begivenhederne op til og under slaget ved Navarino. Den danske søofficer Edouard Suenson deltog også i slaget, men han efterlod sig ikke nogen detaljerede rapporter eller erindringer.

Intervention i Den Græske Frihedskrig

I begyndelsen af 1800-tallet var Det Osmanniske Rige stærkt svækket. Gennem flere århundreder havde imperiet sat sig fast på Balkan, men oprøret ulmede hele tiden under overfladen i regionen. I 1821 kom det til et græsk oprør. I begyndelsen havde oprørsstyrkerne succes, men de var samtidig præget af indbyrdes stridigheder.¹² I 1825 indså sultan Mahmud II, at hans styrker ikke kunne nedkæmpe oprøret, hvorfor han pålagde sin vasal, pashaen af Ægypten Mehemet-Ali, at yde militær støtte. Pashaen af Ægypten var egentlig meget selvstændig i sine relationer til lensherren og i færd med at skabe en moderne hær og flåde. Han accepterede herskerens ønske, mod at hans søn Ibrahim Pasha blev leder af styrken. I spidsen for denne større styrke erobrede Ibrahim Pasha store dele af Grækenland, herunder Navarino. I Europa var der stor sympati for den græske frihedsbevægelse, men den var mere begrænset på

regeringsniveau, når vi ser bort fra Rusland. Efterhånden støttede Storbritannien og Frankrig imidlertid også den græske oprørsbevægelse, mens Østrig-Ungarn og Preussen ikke ville intervenere til grækernes fordel. Storbritannien, Frankrig og Rusland indgik i juli 1827 en traktat med det formål at udvirke en våbenstilstand mellem parterne. Hvis det ikke lykkedes ved diplomatiets hjælp, måtte de tre stormagter intervenere militært. Det betød samtidig, at landene anerkendte Grækenland som stat.¹³

Som følge af traktaten afsendte de tre stormagter hver deres eskadre til Levanten. I slutningen af juli afgik den franske eskadre fra Toulon. Blandt eskadrens skibe var linjeskibet *Scipion* med Carl van Dockum om bord. Linjeskibet *Scipion* førtes af baron de Milius, som havde en knap så glørværdig fortid under kejser Napoleon I. Milius viste sig at have meget dårlige lederegenskaber. Han var ikke vellidt af hverken søofficerer eller mandskab.¹⁴ Ombord på et andet skib *Alcyone* var den danske officer Edouard Suenson.¹⁵

Ibrahim Pasha havde ikke tænkt sig at vente. Han ville slå det græske forsvar ud og erobre de sidste baser fra den græske flåde, inden de tre stormagter kunne intervenere. Den 5. august 1827 forlod Ibrahim Pasha Alexandria med en stor flåde. Den følgende måned ankom han til Navarino, hvor han forenede sig med de tyrkiske skibe.¹⁶ Dermed var alt klart til det endelige angreb. Det skulle den allierede flåde forhindre ved at optræde som mæglere. Situationen var kompliceret. De græske oprørere accepterede mæglingen, mens det Osmanniske Rige afslog, hvorfor de allierede måtte gennemføre en blokade mod den osmanniske flåde ved Navarino.

Den franske styrke samledes ved øen Paros med den øvrige fra Brest udsendte hovedstyrke, linjeskibene *Breslau* og *Trident*. Derefter ventede de med længsel på fregatten *Sirènes* komme. Om bord på fregatten var admiral de Rigny, eskadrens øverstkommanderende, der havde et godt navn i Middelhavet. Han havde i flere år været kommanderende for den franske station i Levanten og var kendt for sine evner indenfor både søvæsenet og diplomatiet. Efter admiralens ankomst blev eskadren beordret til at holde sig krydsende mellem Morea og øerne, hvorefter den fik ordrer til at afsejle mod vest til Navarino. Her sluttede de sig til den britiske styrke under admiral Codrington og underlagde sig hans kommando.¹⁷

Den britiske flåde ankom allerede den 11. september ved Navarino, men på det tidspunkt var hverken den franske eller russiske flåde ankommet.



Slaget ved Navarino, 20. oktober 1827. Maleri udført af Thomas Luny 1828. National Maritime Museum.

Admiral Codrington kunne imidlertid se, at osmannerne gjorde klart til angreb. Derfor advarede han den osmanniske admiral i et brev den 19. september. Ibrahim Pasha ignorerede dette, da hans styrker var talmæssigt overlegne. To dage senere lettede han med en mindre del af eskadren. Briterne gjorde sig klar til kamp, skønt underlegne. Det var i denne situation, at den franske flåde og to yderligere britiske fregatter dukkede op. Den mindre osmanniske eskadre var dermed magtesløs og under de allieredes kontrol, indtil den efter Ibrahim Pashas ønske fik tilladelse til at slutte sig til resten af flåden ved Navarino.¹⁸

I to dage forblev den allierede styrke i umiddelbar nærhed af den osmanniske flåde. Med stor interesse betragtede Carl van Dockum de osmanniske skibe. De kom undertiden så tæt på, at flere af dem om natten gled ind i de allieredes linjer. Enkelte af de osmanniske svære fregatter, som var bygget i Livorno og Marseille, var meget smukke, men manøvrerede dårligt.¹⁹

Den 25. september blev der afholdt konference mellem Ibrahim Pasha og den franske og britiske flådeledelse. På det tidspunkt var den russiske

flådeeskadre ikke ankommet. Ifølge Carl van Dockum havde admiral Rigny en nøgleposition i disse forhandlinger. Under konferencen forlangte admiral Rigny, at Ibrahim Pasha skulle sende sine skibe tilbage til Alexandria, hvilket han på det bestemteste afviste. Admiral Rigny truede Ibrahim Pasha yderligere, hvorfor denne gik med til en midlertidig våbenhvile. Aftalen blev kun udformet mundtligt, ikke skriftligt. Ibrahim Pasha gik med til at forblive i Navarino og indhente nye forholdsordrer fra Alexandria. Med andre ord ville han ikke gennemføre operationer mod oprørerne. For at tilkendegive sin neutralitet understregede admiral Codrington i slutningen af konferencen, at han ikke ville acceptere, at det græske oprør spredte sig yderligere.²⁰

Den følgende dag kom en repræsentant fra Ibrahim Pasha igen ombord på skibet *Asia* for at fortsætte drøftelserne. Han meddelte, at grækerne havde angrebet Patras, hvorfor den osmanniske styrke gerne ville lade en eskadre afsejle for at bekæmpe oprøret der. Dette blev afvist af admiral Codrington. Den franske og britiske admiral regnede stadig med, at aftalen med Ibrahim Pascha stod ved magt.²¹

Kort efter sluttede den russiske styrke på fire linjeskibe og tre fregatter under kontreadmiral Heyden sig til den britisk-franske styrke. Den russiske kontreadmiral førte sit flag ombord på skibet *Azof*. De forblev endnu nogen tid udenfor Navarino, men da overenskomsten var indgået, var den allierede flådes tilstedeværelse ikke længere nødvendig. Kun enkelte krydsere blev tilbage for at iagttage fjendens bevægelser. Den russiske flåde satte kurs mod Malta, mens den britiske satte kurs mod Zante. Admiral Rigny gik med den franske hovedstyrke mod øst.²²

Under en krydsning i det smalle farvand mellem Servi og Zerigo løb linjeskibet *Provence* ind i *Scipion*, hvorved *Provence* led flere havarier og mistede sit bovspryd, mens *Scipion* fik sin stormast ødelagt. *Provence* gav sin stormast til *Scipion*, men måtte selv som følge af skaderne vende tilbage til Toulon. Det var et ubehageligt tab for admiral Rigny, da hans styrke blev reduceret på et uheldigt tidspunkt. Det tog mange dage for *Scipion* at blive sejlklar til igen at indgå i Rignys eskadre.²³

Mens *Scipions* skade blev udbedret på Servis Red, løb en osmannisk styrke ud fra Navarino og styrede imod bugten ved Korinth. Den britiske og franske eskadre fik kendskab til dette den 1. oktober. Den britiske styrke vendte om og fik fjenden i sigte lidt syd for Lepanto bugten. Her tvang den britiske styrke den osmanniske flåde, som var blevet forstærket med styrker under Ibrahim Pashas kommando, til at vende tilbage til Navarino.²⁴

Den osmanniske flåde forsøgte igen den 4. oktober at bryde ud af Navarino, men forgæves. I frustration lod Ibrahim Pasha sine styrker gå i land, hvor de blev sat ind mod den græske civilbefolkning på Peloponnes. Osmannernes grusomhed og brutalitet oversteg det, man hidtil havde oplevet under krigen. Den britiske admiral fik skræmmende rapporter om, hvad der skete i land. Dermed var det også klart, at Ibrahim Pasha ikke havde i sinde at holde sit ord. Også den danske søofficer Carl van Dockum fandt grusomhederne under denne krig helt enestående.²⁵

Scipion sluttede sig til den allierede flåde ved Navarino i midten af oktober. Flåden håndhævede en streng blokade for indløbet til denne havn. Flere østrigsk-ungarske orlogsskibe blev afvist, når de forsøgte at komme ind i havnen. Om natten krydsede flådens små skibe næsten i havneløbet, og hver dag stod de på linje lige ind under fæstningsværkerne. Det var en streng tid for de vagthavende kvarterchefer. Det var nogle mørke oktobernætter, og det var et mirakel, at der ikke skete nogen påsejlinger. Spændingen mellem den allierede og osmanniske flåde tiltog hver dag. Under de daglige manøvrer var søofficererne i stand til at følge, hvad der foregik på Navarinos Red. Osmannerne fortøjede deres skibe i orden og gjorde klar til kamp.²⁶

Admiral Codrington forberedte en fælles allieret operation mod osmannerne. Situationen kompliceredes imidlertid af åbenlys jalousi mellem den franske og russiske admiral. Det fik indflydelse på den britiske admirals beslutning om sejlordenen, der blev i to kolonner, hvor han selv ledte den ene kolonne efterfulgt af den franske, mens den russiske udgjorde den anden kolonne. Ved at fortsætte blokaden og placere flåden inde i bugten, håbede de allierede at kunne fremtvinge nye forhandlinger og måske få standset de osmanniske grusomheder i land. Admiralerne blev enige om at sende en skarp advarsel til Ibrahim Pasha. En britisk officer blev sendt til bugten med fregatten *Dartmouth* for at overbringe den. Han vendte imidlertid tilbage med brevet den 18. oktober med beskeden om, at Ibrahim Pasha ikke længere var til stede i bugten.²⁷

Optakten til slaget

Tiden var inde til at handle. Den allierede flåde kunne ikke opretholde en fortsat blokade på denne årstid, og grusomhederne på Peloponnes måtte standses. Derfor skulle den allierede eskadre gå ind i bugten og presse den osmanniske flåde for dermed at fremtvinge forhandlinger. Den osmanniske flåde var placeret i en halvmåne. Den østlige fløj blev kommanderet af admiral Capitan Bey og admiral Moharem Bey, mens den vestlige fløj blev kommanderet af den osmanniske admiral Tahir Pasha. Admiral Codrington satsede med sin indsejlingsstrategi på, at

hans svære skibe skulle få tilsvarende skibe fra den osmanniske flåde som modstandere. Om bord på de osmanniske skibe på den østlige fløj fandtes flere franske søofficerer i osmannisk tjeneste. Derfor placerede Codrington sin franske eskadre her for at tvinge de franske søofficerer fra borde på de osmanniske skibe. I midten skulle de russiske skibe tage kampen op mod de osmanniske skibe. Fregatten *Dartmouth* og et par brigger skulle tage sig af de osmanniske brandere.²⁸

Om aftenen den 18. oktober besluttedes det efter rådslagning hos admiral Codrington, at eskadren den følgende dag ville stå ind til Navarino. Denne meddelelse blev modtaget med entusiasme ombord på det franske skib, hvor Carl van Dockum var. Øjeblikkelig blev der purret ud, og man gik i gang med at rydde batterierne.²⁹

Den følgende dag var vejret stille. Flåden lå ubevægelig. Det skabte uro blandt besætningerne på de allierede skibe. Skibscheferne kaldtes ombord på admiralens skib, hvor skibenes poster blev dem anvist. Ordren lød, at intet angreb måtte finde sted, medmindre osmannerne indledte et angreb. Hvis en kamp skulle udvikle sig, og nogle af de osmanniske skibe strøg flaget, var det vigtigt, at intet osmannisk skib måtte besættes, da ingen krigserklæring forelå, og det således kunne forudses, at spørgsmålet om priser kunne medføre vanskeligheder. Det første kanonskud måtte anses som signal til fjendtlighedernes begyndelse. Ethvert skib måtte da gøre sit bedste.³⁰

Om morgenen den 20. oktober var der endnu stille, men ved middagstid kom der en let brise fra sydøst. Den allierede eskadre kom i slagorden med den britiske division forrest, dernæst den franske og til sidst den russiske. Omkring klokken 2 stod den allierede flåde ind i Navarino Bugten. Carl van Dockum beskrev det på følgende måde:

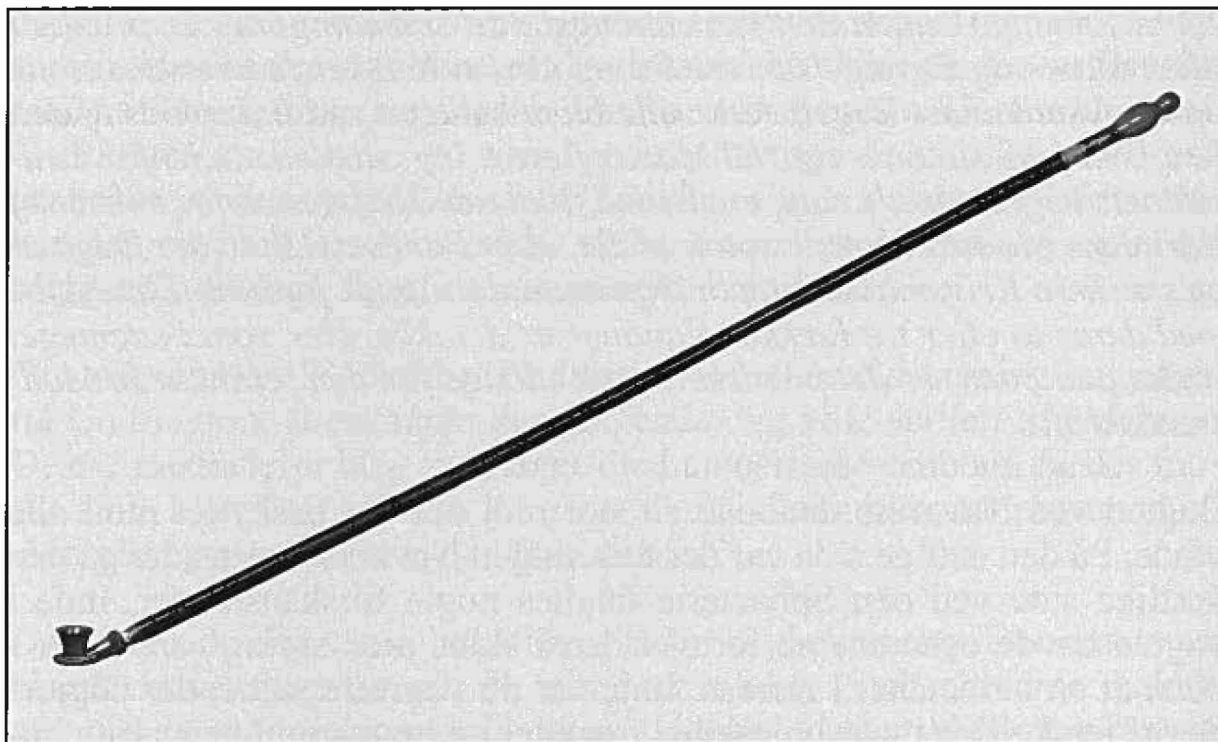
"... for første Gang hørte jeg Trommen lyde med Alvor og Betydning. Det var et stolt Syn i hiin Tid at se et Linieskib beredt til at gaae en Fegting imøde; Alt, hvad der til daglig Brug belemrer Dækkene, saasom Skodder, Lukafer, ja selv Skodderne, der danne Chefens Kahyt, er fjernet, fra For til Agter har man fri Udsigt over den lange Række Kanoner, der truende peger ud imod Fjenden. Kanonbesætningerne staae opstillede langs Siderne af deres Kanoner, beskæftigede med at fjerne Alt, hvad der hemme Skydningens Hurtighed eller medføre nogen Afbrydelse af den; Kugler og Projectiler ere opstablede i Kanonernes nærhed, brændende lunter ere fordeelte for at være paa rede Haand, om der skulle blive brug for deres Anvendelse, og iborde seer man anbragt ved hver Kanon Pistoler, Huggert, Entrebiler m. m. til Brug, om det skulde kom-

me til Entring. Uagtet den forventningsfulde Spænding, der er præget i Alles Miner og Bevægelser, ere Ro og Orden herskende over det Hele, og selv den mindst Begeistrede ville blive betagen ved Indtrykket af den Kraft, som 80 kanoner og 700 Mands Besætning, samlede indenfor Linieskibets begrænsede rum, ere istand til at udvikle ligeoverfor enhver af Fortidens Modstandere. Vistnok er det, at et Pandserskib i vore Dage er en stærkere Krigsmaskine, men imponerende som de fordums Linieskibe med deres to eller tre Rækker Kanoner er det ikke. Her, som i saameget Andet paa Søen, er det poetiske traadt tilbage for den jernhaarde Modstandskraft... ”.³¹

Bugten ved Navarino dannede en stor red, der var beskyttet mod alle vinde. På den østlige side var der fæstningen Navarino, mens der på den vestlige side ved øen Sphacteria fandtes nogle forskansninger. Inde i bugten havde osmannerne fortøjet deres skibe med spring i tre linjer i form af en halvmåne. I forreste linje var de sværeste skibe, der udgjordes af forskellige typer linjeskibe, fregatter og brandere. I den næste linje fandtes 60 forskellige fregatter og korvetter. Allerbagerst lå transportskibene på linje.³²

Med en fart af 3-4 knob stod den allierede flåde ind i bugten. I første omgang sendte osmannerne et fartøj til *Asia* med ordrer om, at den allierede flåde igen skulle gå til søs, da Ibrahim Pasha ikke havde givet tilladelse til, at den kunne komme ind i havnen. Admiral Codrington svarede kækt, at han ikke var kommet for at modtage ordrer, men for at give dem. Den osmanniske flåde ville blive ødelagt, hvis den åbnede ild mod de allierede skibe. Tilsyneladende var admiral Codrington samtidig forsigtig, idet han lod sine skibe ankre med 2 ankrer. Kanonportene var kun åbne for at skabe ventilation. Marineorkestret var opstillet på hytten umiddelbart efter ankomsten for at give en koncert.³³

Kort efter sendte fregatten *Dartmouth* så et fartøj til en osmannisk brander for at få denne til at fjerne sig. Det udløste kampen. Der hersker tvivl om, hvem der havde ansvaret for, at kampen brød ud. Admiral Codrington selv gav den osmanniske flåde skylden.³⁴ Her bliver Carl van Dockums erindringer interessante. Om bord på *Scipion* førte Carl van Dockum nemlig kommandoen på bakken over dæksbatteriet, og han havde derved lejlighed til frit at overse alt, hvad der foregik. Han observerede, at osmannerne var samlede i klumper udenom Navarinos fæstningsværker for at betragte den forbigående flåde. Alt virkede roligt, men så faldt der nogle geværskud i nærheden af *Scipion*. Carl van Dockum forsøgte ved selvsyn at lokalisere geværilden. Den britiske fregat *Dartmouth* var ankret op tæt ved en osmannisk brander og havde



Ibrahim Paschas pibe. Nationalmuseet. Ombord på fregatten Guerrière tog Carl van Dockum for sig af krigsbyttet, blandt andet denne pibe, som havde tilhørt Ibrahim Pascha.

sendt et fartøj for at tvinge den til at fjerne sig. Carl van Dockum så fregattens fartøj langs siden af branderen og fartøjets britiske officer falde dræbt ned fra branderens faldereb, som han var i gang med at bestige. *Dartmouth* sendte straks et andet fartøj til hjælp, og sammen forsøgte de forgæves at entre branderen. *Dartmouth* søgte også selv at komme sine fartøjer til hjælp. En række rødkjolede marinere stillede sig langs fregattens kobrygge og afgav ild mod branderen, der kort efter brød i brand, sandsynligvis antændt af skibets egen besætning for at forhindre, at skibet faldt i fjendtlige hænder.³⁵

Folkene ombord på *Scipion* var ivrige efter at deltage i kampen, og kun ved stor indsats fra Carl van Dockum og de øvrige officerers side lykkedes det at holde dem tilbage. Så lød der et skud inde på Reden. Det blev nærmest signalet til, at hen ved tusinde kanoner afgav ild. Enhver rettede ilden mod den nærmeste fjende. Fæstningen ved Navarino begyndte at deltage i kampen og skød på de sidst forbipasserende skibe. Kæmpende måtte de allierede skibe søge deres ankerplads. Den engelske division havde indtaget sin stilling tværs for osmannernes centrum midt inde i bugten. Den franske tog sin post østligt i nærheden af fæstningen Navarino, mens den russiske tog sin post noget vestligere og inde i bugten. Dermed dannede den allierede flåde en halvcirkel, som var omsluttet af den osmanniske halvmåne. På flere steder var der kun ringe

afstand mellem de krigsførende skibe. Derved blev kampen meget tilfældig, og flere steder kom de allieredes skibe ind i den osmanniske linje. Desuden havde de enkelte allierede skibe ikke kun en modstander, men blev beskudt af flere osmanniske skibe.³⁶

Klokken 3 om eftermiddagen ankrede *Scipion* op på sin plads i nærheden af *Sirène*, der var søgt ind i en klynge af fjendens svære fregatter. *Trident* ankrede op tæt agten for *Scipion*. De to skibe kolliderede næsten med hinanden, og under slaget var de så tæt på hinanden, at det besværliggjorde kampen. *Scipion* havde Navarino fæstning på den ene side og de fjendtlige skibe på den anden. Navnlig ét af de osmanniske linjeskibe rettede sin ild mod *Sirène*, hvorfor *Scipion* rettede sin ild mod det osmanniske skib. Efter 1½ times modstand bukkede det osmanniske skib under og eksploderede.³⁷

Skonnertbriggen *Alcyone* kom ind på reden og ankrede midt i bugten i nærheden af en osmannisk brander. Da træfningen begyndte, angreb *Alcyone* branderen, der overgav sig. *Alcyone* skulle til at slæbe branderen væk, da det franske linjeskib *Breslau* sejlede ind i skonnertbriggen. Det franske linjeskib var ved at lurve ankre, og der var fare for, at ankret kunne styrte ned i *Alcyone* og føre den til bunds. Heldigvis forhindrede prajning fra *Alcyone* dette i at ske. *Breslaus* rælingsanker havde imidlertid viklet sig ind i skonnertbriggens rejsning, hvorfor *Alcyone* blev slæbt af sted efter *Breslau*, der sejlede hen imod den russiske linje, hvor det kunne støtte det russiske admiralskib, som blev beskudt af mange osmanniske skibe.³⁸

Situationen blev umiddelbart efter kritisk for *Scipion*. Den osmanniske brander så sig nu frigjort fra truslen fra *Alcyone*, og det antændte fartøj blev af mandskabet roet fremad. Vinden bar den mod *Scipion* i hurtig fart. Besætningen ombord på *Scipion* forsøgte uden held med kanoner at skyde branderen i sænk. Så forsøgte mandskabet at bakke sig agterud via ankerkæden, så branderen kunne passere forude, men forgæves. Derfor indledte det franske mandskab en heftig geværild mod skibet for at tvinge det til standsning. Mandskabet på branderen vedblev dog ufortrødent at ro fremad, indtil branderen med sin stormast havde sat sig fast imellem blinderåen og bugsprødet på det franske skib. Branderens besætning var på 13 mand. Af dem var kun en uskadt.³⁹

Branderen lå i lys lue foran det franske skib. Klyverbommen, sprydrejsningen og galionen blev antændt. Vindforholdene gjorde, at luerne stod ind på det underste batteri. Et øjeblik var der meget panik på batteriet. Sømændene løb mod agter, da de frygtede, at skibet skulle sprænge i luf-

ten. På dækket anstrengte man sig med pumper og sprøjter, men ilden greb mere og mere om sig. Kun med største vanskelighed kunne mandskabet komme til at bortkappe de antændte ender, der førte til rejsningen. Nogle matroser styrtede lige i ilden og bortkappede blinderåen, der holdt branderen fæstet til skibet. Flere af dem døde af deres brandsår få dage senere. Samtidig kom nogle engelske fregatter og *Trident* til *Scipions* hjælp, hvorefter det lykkedes for fartøjerne at få branderen bugseret bort. Det brændende skrog drev derefter i læ, hvor det opbrændte ved kysten.⁴⁰

Forskibet på *Scipion* stod i flammer, men kanonilden fortsatte fra de franske batterier. Det udviklede sig til et voldsomt slag i hele bugten. Efterhånden kom der ild i flere af de osmanniske skibe. Klokken 5 var slagets udfald ved at være afgjort til de allieredes fordel, men kampen fortsatte imidlertid. *Scipion* fik ordrer fra admiral Codrington til at afgive ild mod fæstningen Navarino, som hurtigt blev bragt til tavshed. Efterhånden blev der stille i bugten. Da Carl van Dockum om aftenen så ud over bugten efter slaget, beskrev han Navarino således i sine erindringer:

*"...Rheden afgav da et vildt og særegent Skue. Røgen, der under Slaget havde gjort det umuligt at gjøre Rede for, hvad der foregik paa længere Afstand, havde fortrukket sig, Mørket var faldet paa, og seks til syv af Fjendens sværeste Skibe, der stod i Flamme, udbredte et rødtligt Skjær over hele Bugten, ved hvilket man kunde gjøre sig et Begreb om den Ødelæggelse, der havde fundet Sted i Fjendens Rækker. Afmastede og brændende Skibe laae imellem hinanden, andre Skibe var drevne eller havde forsætlig sat sig paa Land for at redde Mandskaberne, en Mængde, deriblandt to Linieskibe og endeel Fregatter, havde strøget for deres Modstandere, kort, den talrige tyrkiske Flaade var knust, og vi havde tilfegt os en afgjørende Seier..."*⁴¹

Det havde været en sejr med omkostninger ombord på *Scipion*. Rejsningen havde lidt betydelig skade. Et skud var gået gennem fokkemasten. Forstangen og krydsråen var splintrede af kugler og gjort ubrugelige. Bovsprydsrejsningen var næsten afbrændt. Sejlene var medtagne. Selvom der flere gange havde været ild ombord, havde det ikke forhindret kanonerne i at afgive ild. I løbet af kampen havde *Scipion* alene afgivet 1500 skud. Vigtigere var imidlertid at tage sig af de døde og sårede. I det hele taget var tabene blandt officerer og mandskab i den allierede flåde relativt begrænsede. *Scipion* havde dog flere døde og sårede. De såredes og dødes antal ombord på *Scipion* var 42, deriblandt en officer.⁴² Carl van Dockum beskriver selv sit besøg i lazarettet således:

*"...Ombord hos os havde vi særlig at beklage vore ulykkelige forbrændte Folk, der i lazarethet vaandede sig under Lægernes Behandling. Indhyllede i Plaster af hvidt Lærred over det hele Legeme, med Huller for Øjne, Næse og Mund, saae de Ulykkelige ud, som vare de maskerede, eller rettere, som var de allerede afgaaede ved Døden..."*⁴³

Hen imod aften lod admiral Codrington forespørge blandt skibene, hvorvidt de forskellige skibe ville være i stand til at stå ud af bugten. Mange af skibene havde imidlertid havarier på master og ræer, da osmannerne under slaget havde sigtet for højt, hvorfor det var umuligt at undgå. Den allierede flåde måtte dog være på vagt, da man ikke kunne være sikker på, at osmannerne ikke ville benytte muligheden til at genoptage kampen. Skibene blev liggende om natten. Carl van Dockum beskriver det meget malende:

*"... Mandskaberne sov ved Kanonerne. Udmattede af Arbejde og Anstrengelse, sorte af Røg og Kruttdamp, laae Folkene henstrakte paa Dækket i Grupper, svagt belyste af de tændte Batterielanterner. Hvilken Contrast med det Liv, som havde rørt sig for faa Timer siden! ..."*⁴⁴

De brændende osmanniske fregatter sprang i luften en efter en. Stumper og stykker af skibene blev spredt i alle retninger. I løbet af natten eksploderede flere og flere skibe. Da der samtidig kom en landbrise, frygtede den allierede flåde, at de osmanniske brandere ville angribe igen.



Slaget ved Navarino, 20. oktober 1827. Maleri udført af George Philip Reinagle 1828. National Maritime Museum. I maleriets højre side ses det lille franske skib Alcyone, hvor den danske officer Edouard Suenson befandt sig under slaget.

For at imødegå denne trussel holdt de allierede skibe klar langs rælingen for at fjerne disse brandere, hvis de skulle nærme sig. Der lød adskillige skud i den russiske eskadres nærhed, hvorfor man ombord på *Scipion* og flere andre skibe gjorde klart skib. Besætningen kunne dog ikke se noget, da det var mørkt. Senere kom det frem, at russerne havde beskudt en forladt osmannisk fregat, der med kappede tove drev rundt i bugten. Om morgenen ophørte landbrisen. På det tidspunkt gik det op for de allierede, at osmannerne ikke kun havde sat deres skibe på land, men også sat ild på resten af deres flåde, da de ikke ønskede, at flåden skulle falde i de allieredes hænder. Efterhånden blev det indre af bugten omdannet til et ildhav. Det var heldigt for de allierede, at osmannerne ikke havde truffet denne beslutning noget tidligere, hvor landbrisen kunne føre skibene hen imod den allierede flåde, og situationen dermed kunne have udviklet sig kritisk⁴⁵ Carl van Dockum beskriver branden således:

*"...Det var et vidunderligt Skuespil at see de antændte tyrkiske Skibe efterhaanden springe i Luften. Flere af Skibene bleve antændte tilveirs, rimeligvis i Mærsene. Som kæmpemæssige Lys stode Reisningerne i Lue, Flammerue udbredte sig nedefter og lyste som mægtige Blus eller Fakler. Altsom Skrogene brændte, omspændtes Kanonerne af Ilden, de bleve da glødende, og som sidste Livsyttning faldt der da Skud i alle Retninger. Tilsidst fandt Flammerne vei til Krudtmagasinet, Skibet hævedes, Masterne faldt for- og agterover, et forfærdeligt Brag paafulgte, og Alt var forbi..."*⁴⁶

Det blev så almindeligt i løbet af dagen, at ingen om bord hæftede sig ved det. De brændende skibsskrog flød længe omkring i bugten. Efterhånden drev vinden dem bort fra de klipper, hvor de var blevet grundsat af de osmanniske besætninger. På den måde blev blandt andet et osmannisk linjeskib og fem fregatter ødelagt, selvom de næsten ikke havde deltaget i slaget. Et af disse skibe hed *Guerrière*, som var en 60-kanon fregat bygget i Marseille og luksuriøst udrustet for at blive stillet til Ibrahim Paschas rådighed. Den blev landsat på klipperne ved øen Sphacterie. Osmannerne tilføjede sig selv større tab denne dag end ved selve slaget den forrige dag. Af den store flåde var der kun en fregat og et par mindre fartøjer tilbage.⁴⁷

Samme dag var Carl van Dockum om bord i *Alcyone*, hvor han i godt humør spiste messens sidste høns til middag sammen med Edouard Suenson og andre franske kammerater.⁴⁸ Kort efter sendte Carl van Dockum en rapport hjem om slaget ved Navarino. Denne er dog i sin form kortfattet og slet ikke så detaljerig som hans erindringer.⁴⁹ Edouard Suenson sendte også en rapport, men den havde mere karakter af en

melding, da han vidste, at Carl van Dockum skrev sin rapport. Derfor gjorde han ikke så meget ud af sin.⁵⁰

Operationen var lykkedes, og tiden var kommet til at forlade Navarino. Inden det kom så vidt, havde flere skibe som tidligere nævnt behov for at udbedre havarierne. På *Scipion* var det nødvendigt at få en ny krydsrå. Baron de Milius besluttede derfor at lade hente en mærserrå fra en 60-kanon fregat, der lå på klipperne ved øen Sphacterie. Et fartøj med en besætning ombord, heriblandt Carl van Dockum, blev sendt derover. Da de nærmede sig skibet, kunne de se, at det var fregatten *Gurrière*. De krøb ind ad kanonportene til batteridækket for at komme om bord.⁵¹ Overalt lå døde og sårede blandt ødelagte kanoner:

"...Vi naaede op paa Dækket; Ødelæggelsen var her om muligt endnu større. Nogle Saarede forsøgte med Møie at krybe bort, da vi nærmede os, siden bade de os ved Tegn om noget Vand; dette var den eneste Vederkvægelse, vi vare istand til at yde dem. Om den Grad, i hvilken dette Skib var forskudt, kan man vanskelig gjøre sig nogen Forestilling. Siden var gjennemboret med store Huller, Dækket var i Ordets strengeste Betydning opfyldt, bedækket med et lag af Splinter, af nedfaldet Gods og med Stumper af ødelagte Rundholter; væltede Carronader med sprængte Broge laae midtskibs, andre vare sprungne, og rundt om disse saaes Sporene af Jernstumper, der havde udbredt Død og Ødelæggelse til alle Sider. Ligesom paa Batteriet laae her Faldne og Saarede i forfærdelig Mængde imellem hverandre, saa vi anslog disse samlede Antal til ikke mindre end 200 Mand. Indtrykket var af den Beskaffenhed, at jeg aldrig vil kunne glemme det, og endnu 50 Aar efter, da jeg nedskriver dette, staaer det Hele for mig som et saa gruopvækkende Skue, at jeg kun modstræbende lader Tanken dvæle derved. Den Pragt, hvormed skibet var udstyret, tjente endyderligere til at fremhæve det Ødelæggelsesværk, der var gaaet for sig. Kanoner med polerede Nøddetræes Raperter, forsynede med smukt forarbejdede Ringebolte af Bronze som paa kostbare Meuøbler, Messing-Forsiringer og Prydelser i det Uendelige, kort, overalt en Luxus, der tydede hen paa Fregattens særegne Bestemmelse, nemlig som omtalt at stilles til Ibrahim-Paschas personlige Raadighed, saa at Skibet under det bevægede felttog kunde anses som hans egentlige Hjem ...".⁵²

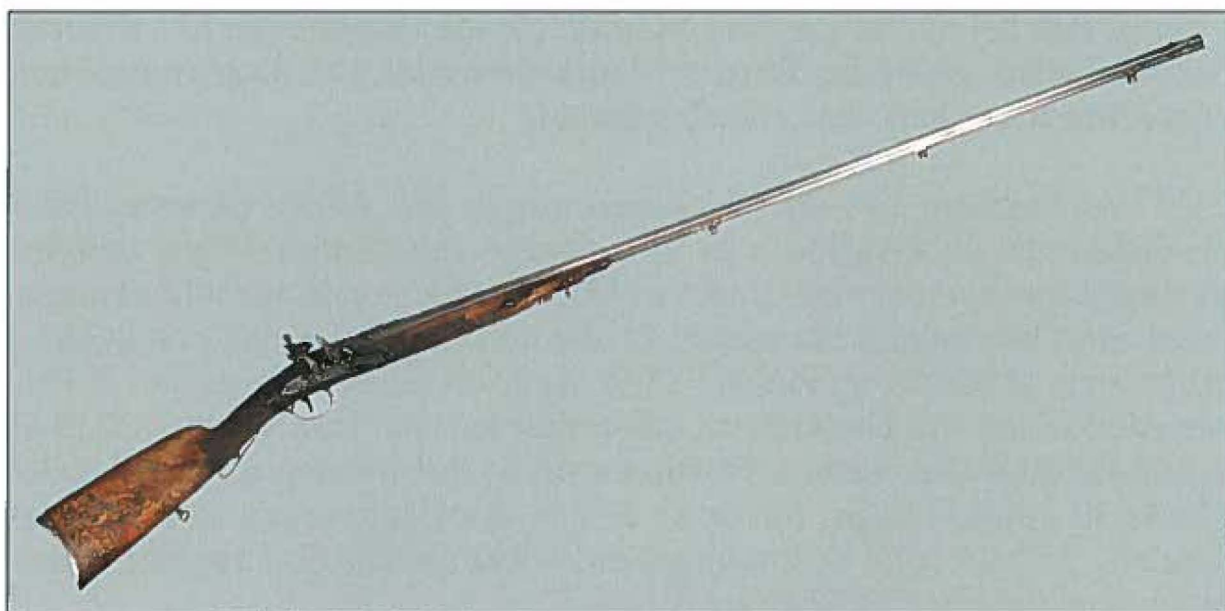
Den franske besætning fik fat i råen og sat den i vandet. På batteriet fandt de en osmannisk herre siddende lænet op mod kahytsskoddet. Hans rige påklædning tydede på, at han måtte have haft en høj stilling ombord. Han var for hårdt såret til at rejse sig. Den franske besætning bragte ham vand, men lod ham blive tilbage, da de forlod skibet med

råen på slæb. Kort efter kæntrede *Guerrière* og sank.⁵³ Inden Carl van Dockum og den franske besætning forlod *Guerrière* havde de benyttet sig af muligheden for at få del af rigdommene ombord på det osmanniske skib:

*"...Enkelte Folk af vor Besætning havde under dette Arbeide benyttet Leiligheden til at søge ned paa Banjerne, de vare rimeligviis her stødte paa Paschaens private Aflukker; thi op paa Dækket bragte de en Mængde Sager af betydeligt Værd, saasom guldbroderede Dragter, Pibe-Mundstykker af Rav med kostbar Emaille og dertil en Kumme af drevet Guld, sex eller otte Tommer i Gjennemsnit, der senere af Mr. Milius blev tilstillet Hertuginde af Angoulême. Endnu er jeg i Besiddelse af en af Ibrahim-Paschas ved denne Leilighed erobrede Dragter, ligesom ogsaa af en Pibe, der utvivlsomt maa have tilhørt Paschaen selv. Blandt en Mængde Vaaben, der fandtes spredte paa Dækket, bemægtigede jeg mig to Geværer – disse ere mine materielle Erindringer om Navarino. Geværerne, prydede med Halvmaanen og med Sølvbeslag, vare særlig smukt udstyrede, jeg forærede det ene til min Ven lieutenant Suenson..."*⁵⁴

Flåden opløstes nu. Den 25. oktober stod flåden ud af bugten, men de blev ikke beskyttet af de osmanniske fæstningsværker. En *ordre du jour* fra admiral Rigny blev oplæst. I denne rostes de franske sømænd for deres mod. Under rungende råb af *Vive le Roi* løb *Scipion* agten om admiral Codrington og admiral Rigny, der havde hejst sit flag ombord på linjeskibet *Trident*. Også chefen ombord på *Scipion* holdt en tale til besætningen. Han afsluttede sin tale med tre gange at råbe *Vive le République*. En officer trak ham imidlertid i ærmet og hviskede, at han burde råbe leve kongen. Det gjorde besætningen så. Under disse råb vendte Milius sig om og sagde: "Der ser man, hvad gammel vane fører med sig".⁵⁵

Scipion blev sammen med *Breslau*, *Sirène* og *Alcyone* sendt til Toulon for at udbedre havarierne. Det blev en hård rejse på 40 dage. Flåden løb ind i storme i Middelhavet, under hvilke *Scipion* mistede galionsfiguren, og da skibet endelig nåede frem til Toulon, fik det 25 dages karantæne. Da flåden endelig nåede Frankrig, blev Carl van Dockum på ubehagelig vis opmærksom på, at sejren ved Navarino ikke vurderedes særligt højt i Europa. Man var nærmest nedladende. Med harme læste de franske søofficerer i aviserne, hvordan den britiske hertug af Wellington kom med spydige kommentarer, og at den franske regering tilsyneladende havde samme anskuelse. Den offentlige mening var imidlertid en ganske anden, hvorfor forfremmelser og udmærkelser blev officerer og mand-



Admiral van Dockums gevær fra slaget ved Navarino. Flintelåsbøsse af Berthon Bourbier & fils. Tøjhusmuseet. Ombord på fregatten Guerrière fandt Carl van Dockum også denne smukke flintelåsbøsse, som han tog med hjem til Danmark.

skab til del. Til skibscheferne regnede det med ordener fra hver af de tre allierede magter.⁵⁶ Også Carl van Dockum fik sin belønning, idet han tildeles ordenen "Pour le Mérite militaire" for sin indsats.

Spørgsmålet er, hvad der blev af Carl van Dockums ting fra slaget ved Navarino? Vi finder svaret i boopgørelsen efter Carl van Dockum. Han døde barnløs i 1893, men inden sin død havde han lavet et eksekutortestamente med kongelig bevilling. Han indsatte en nevø som sin universalarving.⁵⁷ Af dette testamente fremgår, at Carl van Dockum var lidt af en samler. Her omtales flere af de vundne genstande. De blev testamenterede til en række offentlige samlinger, hvilket er gået upåagtet hen blandt både danske og internationale historikere.

Ibrahim Paschas pibe findes stadig på Nationalmuseet, og geværet findes på Tøjhusmuseet. Tilsyneladende er Ibrahim Paschas dragt ikke bevaret. I modsætning til piben og geværet omtales denne dragt ikke i testamentet. Det forhindrer dog ikke, at han selv kunne have givet dragten som gave til en ven eller et museum i levende live. Carl van Dockum nævner selv i testamentet, at han gerne ser en række genstande forblive i familiens eje. Familiens efterkommere ligger imidlertid ikke inde med dragten. Det er desværre sandsynligt, at dragten er gået tabt. I boopgørelsen siges det lige ud, at Carl van Dockum havde svært ved at varetage vedligeholdelsen af sin lejlighed i de sidste år. Faktisk måtte nevøen betale for en istandsættelse. Muligvis er dragten gået til i lejligheden.⁵⁸

I øvrigt kan det nævnes, at han allerede tilbage i slutningen af 1830'erne havde overladt en åre fra Tonga til Nationalmuseet. Denne åre havde han erhvervet, mens han var i fransk tjeneste.

Carl van Dockum fortsatte yderligere nogle år i fransk tjeneste. Efter ekspeditionen til Navarino kom han i tjeneste hos admiral Rigny ombord på linjeskibet *Conquérant*. Carl van Dockum fik et godt forhold til admiralen, som han beundrede meget. Under admirals ledelse deltog han i erobringen af Morea og Patras i 1828. Specielt under indtagelsen af Patras ydede Carl van Dockum en udmærket indsats. Han valgte i 1829 at vende hjem til Danmark. Carl van Dockum forblev dog nogle måneder i Paris, da admiral Rigny havde lovet ham Æreslegionens kors som anerkendelse af hans rolle ved indtagelsen af Moreas kastel. I august samme år fik han endelig Æreslegionens kors.⁵⁹

Carl van Dockums senere karriere

Det fremmede i høj grad Carl van Dockums karriere, at han havde været i fremmed tjeneste i 5-6 år. De følgende år var Carl van Dockum jævnligt udkommanderet og blev udnævnt til admiralitetsadjutant. I 1835 fik han kommandoen over Frederik VI's dampskib *Kiel*, men da den danske marine som tidligere nævnt var inde i en stilstandsperiode, tog han i 1840 med glæde til Vestindien som militær sekretær ved generalguvernementet under generalguvernør Peter von Scholten. Her viste han sig som en dygtig forhandler i stridighederne med øen Porto Rico. Da der senere indløb klage over generalguvernørens administration, måtte van Dockum tage hjem og foredrage sagen for kongen. Efter tre års tjeneste i kolonierne var han atter tilbage, men udsendtes kort efter som chef for en orlogsbrig til Vestindien, hvor han kortlagde farvandene øst for Porto Rico. Efter sin hjemkomst overtog han i 1846 posten som chef for Søkadetakademiet, i hvilken stilling han dog kun forblev i 4 år.⁶⁰

Under den 1. Slesvigske Krig (1848-1850) havde Carl van Dockum i 1848 kommandoen over korvetten *Flora* på blokade i Østersøen, men hjemkaldtes snart efter for som kongevalgt medlem at deltage i den grundlovgivende rigsforsamling. Inden forhandlingerne om Grundloven var afsluttede, udsendtes han imidlertid i 1849 med korvetten *Flora* til blokade for Swinemünde. Vinteren derefter var han medlem af en kommission, som ordnede forholdene ved det nyligt oprettede marineministerium, og drog derpå atter til søs med korvetten *Flora*, som denne gang fik station ved Vesterhavssøerne. Den 25. november 1850 udnævntes Carl van Dockum til marineminister. Det var en vanskelig periode. Danmark var under udenrigspolitisk pres, og marinen blev pålagt besparelser. Marinens ry var heller ikke uplettet efter Treårskrigen, hvor flåden var

blevet tilføjet ydmygende nederlag af en ringere modstander. I begyndelsen af 1852 trådte ministeriet Moltke tilbage, hvorefter Carl van Dockum atter gik i aktiv tjeneste.⁶¹

Efter en udenlandsrejse til Frankrig, Schweiz og Italien udkommanderedes han i 1853 som chef for linjeskibet *Dannebrog*, som indgik i en svensk-norsk eskadre. I perioden 1855-1857 var han medlem af folketinget for Århus, dog uden større indflydelse. I Folketinget stemte han for fællesforfatningen i håb om, at rigsdagens betydning ville mindskes og rigsrådets betydning i tilsvarende grad vokse, hvorved en sammenlutning af alle monarkiets dele faktisk ville blive gennemført, men her blev han skuffet. Fra 1857 til 1859 var han gesandt i Storbritannien, hvor han forberedte forhandlingerne om et ægteskab mellem prinsen af Wales og prinsesse Alexandra. Efter sin hjemkomst blev han tilbudt stillingen som marineminister igen, men han afslog. Kort efter frigjordes han fra diplomatisk tjeneste og indgik atter i marinen som kontreadmiral i 1860. I 1863 blev han eskadrechef og flådeinspektør. Da den 2. Slesvigske Krig begyndte (1864), blev han udnævnt til øverstkommanderende for styrken i Østersøens østlige del, hvor han blokerede de tyske havne. Den 17. marts udkæmpede han en træfning ud for Swinemünde med sit flag-skib, fregatten *Sjælland*, assisteret af linjeskibet *Skjold* og korvetten *Heimdal* mod en tysk eskadre, der efter 2 timers skydning atter måtte søge tilbage til Swinemünde. Blokaden blev opretholdt resten af krigen.⁶²

Under ministeriet Frijs 1866 blev Carl van Dockum atter marineminister. Som minister blev han hurtig uenig med både folketinget og den store militærkommission om marinens fremtidige rolle. Ligeledes kom han på kant med krigsministeren W. H. Raasløff om de vestindiske øers fremtid. Derfor udtrådte han i november 1867 af ministeriet. Kort tid efter udnævntes han til chef for søofficerskorpset og viceadmiral. Den 1. juni 1874 udtrådte han af aktiv tjeneste og bosatte sig i Helsingør, hvor han forfattede to memoirerværker. Det første værk "Gamle Minder fra Tjenesteaarene om Bord i franske Skibe 1823-29" udkom i 1888, mens hans livserindringer udkom fem år senere, efter hans død. Livserindringerne er imidlertid mere tørre i det og slutter lang tid før hans død.⁶³

Konklusion

Det var overraskende, at slaget ved Navarino blev så markant en allieret sejr, da den osmanniske flåde rådede over mange flere skibe og kanoner end den allierede flåde, men det er blot en understregning af allierede svære linjeskibes overlegenhed i forhold de osmanniske lettere skibe. Selv de osmanniske linjeskibe var ingen match for allierede linjeskibe. Betydningen af slaget har været meget forskelligt vurderet. Dog må vi

slå fast, at det med den allierede sejr blev umuligt for Det Osmanniske Rige at knægte det græske oprør. Det betød imidlertid ikke, at Ibrahim Pasha standsede sine grusomheder på Peloponnes. Det skete først i 1828, da Frankrig indsatte en mindre hær mod hans styrker. På det tidspunkt havde Storbritannien fortrudt sin intervention, da imperiet havde brug for Det Osmanniske Rige som allieret for at bremse den russiske ekspansion på Balkan. For Storbritannien blev slaget ved Navarino en misforstået sejr, mens Rusland benyttede lejligheden til at erklære krig mod Det Osmanniske Rige.⁶⁴

Slaget ved Navarino har været behandlet af både danske og internationale historikere, men fokus har ofte været på de militære og politiske konsekvenser af slaget mellem de allierede og Det Osmanniske Rige. Det er i og for sig også interessant, men større fokus på de personalhistoriske aspekter af slaget ville langt tidligere have bragt for dagens lys, at vi i danske museers samlinger har en række genstande bevaret, som netop stammer fra dette slag. Hermed bliver slaget også meget mere interessant ud fra en kulturhistorisk synsvinkel.

Det har ikke været specielt påagtet, at mange danske søofficerer gjorde tjeneste i den franske flåde i 1820'erne. Det var de nødt til for at skabe sig et livsgrundlag, da flåden var præget af stilstand efter nederlaget i Napoleonskrigene. Det gavnede også deres videre karriere i den danske orlogsflåde. Carl van Dockum var en af dem, der drog i fremmed tjeneste, og i hans erindringer har vi bevaret en interessant øjenvidneberetning om slaget ved Navarino. Carl van Dockums erindringer giver ikke kun en spændende skildring af slaget, men også et godt billede af forholdene ombord på de franske skibe. Hans erindringer har som følge af det danske sprogs begrænsede udbredelse ikke været særlig påagtet blandt internationale søfarts-, militær- og kulturhistorikere. Med denne artikel vil vi henlede opmærksomheden på, hvor mange interessante kilder til international søfartshistorie, som findes i forskellige danske arkiver og museumssamlinger.

Kilder og litteratur

Rigsarkivet (RA)

Søetaten

Admiralitetet

Kongelige resolutioner 1819-1831.

Indkomne sager 1819-1831.

Registre over indkomne sager 1819-1831.

Privatarkiver

Carl Edvard van Dockums privatarkiv. Arkivnummer 05340.
Forskellige optegnelser og korrespondance.

Landsarkivet for Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm (LfS)

Frederiksborg Amts eksekutorboer 1820-1933

Charles Edouard van Dockums testamente. Nummer 536.

Litteratur

Lady Bouchier: *Memoir of the life of Admiral Sir Edward Codrington. With selections from his public and private correspondence. Edited and abridged from the larger work by his daughter Lady Bouchier*, London 1975.

Svend Cedergreen Bech (m.fl.): *Dansk biografisk leksikon 1-16*, København 1979-84.

W. Laird Clowes: *The Royal Navy. A history. VI*, London 1901.

D. Dakin: *The Greek Struggle for Independence, 1821-1833*, Berkeley 1973.

Carl van Dockum: *Livserindringer*, København 1893.

Carl van Dockum: *Gamle Minder fra Tjeneste-Aarene ombord i franske Skibe 1823-1829*, København 1888.

Mikael Kristian Hansen: "Søofficeren Ernst Wilhelm Stibolt og hans deltagelse i den Nordamerikanske uafhængighedskrig 1781-82", *Tidsskrift for Søværnen*, nr. 2, 2005, s. 108-132.

Mikael Kristian Hansen: "Danske søofficerer på ekspedition i Gibraltar i foråret 1781", *Tidsskrift for Søværnen*, nr. 2, 2006, s. 75-106.

Mikael Kristian Hansen: "Pour le Mérite militaire. En fransk orden til-delt danske søofficerer 1759-1784", *Tidsskrift for Søværnen*, 2008.

Per Jacobsen: "Navarino - en "Joint Operation" i 1827", *Marinehistorisk tidsskrift*, nr. 2, 2005, s. 3-23.

W. M. James: *The Naval History of Great Britain, from the Declaration of War by France in 1793, to the Accession of George IV and an Account of the Burmese War and the Battle of Navarino*, London 1837.

E. H. Jenkins: *A history of the French navy. From its beginnings to the present day*, London 1973.

William J. Koenig: *Epic sea battles*, London 1975.

E. Marquard & T. A. Topsøe-Jensen: *Officerer i den dansk-norske Søetat 1660-1814 og den danske Søetat 1814-1932. I-II*, København 1935.

Jacques Mordal: *Twenty-Five Centuries Of Sea Warfare*, London 1973.

Len Ortzen: *Guns at sea. The world's great naval battles*, London 1976.

Donald Thomas: *Cochrane. Britannia's sea wolfe*, London 2002.

Oliver Warner: *Great sea battles*, London 1981.

C. M. Woodhouse: *The Battle of Navarino*, London 1965.

Noter

1. Mikael Kristian Hansen (2005), s. 108-132; Mikael Kristian Hansen (2006), s. 75-106; Mikael Kristian Hansen (2008).
2. Jost Ferdinand Guillaume van Dockum var en lillebror til Carl van Dockum.
3. Carl Daniel Ulysses Dirckinck og Friderich Rudolph Edwin Maria Dirckinck var brødre. Carl Daniel Ulysses Dirckinck gik i øvrigt senere i russisk tjeneste.
4. Steen Andersen Bille og Ernst Wilhelm Bille var brødre.
5. Friderich von Scholten foretog en jordomrejse med skibet la Favorite i slutningen af 1820'erne. På Handels- og Søfartsmuseet findes en tegning udført af Friderich von Scholten fra året 1830, da skibet passerede Ækvator (genstandsnummer H&S 913:52). På tegningen ses en ceremoni, som mandskabet udførte i forbindelse med begivenheden. Tegningen er en af flere, som i dag findes på Handels- og Søfartsmuseet. I 2003 havde museet en særudstilling om disse tegninger, men den mandede ikke ud i et udstillingskatalog.
6. Magnus Nicolay Suenson og Edouard Suenson var fætre.
7. RA: Sætaten. Admiralitetet: Forskellige indkomne sager 1823-1829. Carl van Dockum (1888).
8. RA: Sætaten. Admiralitetet: Kongelig resolution 19. oktober 1823.
9. Svend Cedergreen Bech (m.fl.) bd. 3 (1979), s. 654-655; E. Marquard & T. A. Topsøe-Jensen I (1935), s. 295-297.
10. Carl van Dockum (1888), s. 1-108.
Carl van Dockums erindringer indeholder mange interessante afsnit om ekspeditionen til Sydhavet og om hans oplevelser i Sydamerika, hvor de forskellige stater var ved at opnå uafhængighed fra det skrumpende spanske imperium. Mens ekspeditionen befandt sig i Curillos, kom de franske søofficerer, hvoriblandt Carl van Dockum selvfølgelig regnedes, i audiens hos Don Simon Bolivar. Mødet med den sydamerikanske frihedshelt findes ganske udførligt beskrevet i erindringerne.

11. Per Jakobsen inddrog heller ikke de danske officerer i sin artikel om slaget ved Navarino. Se endvidere Per Jacobsen (2005), s. 3-23.
12. W. Laird Clowes (1901) s. 251- 252; W. M. James (1837), s. 471; William J. Koenig (1975), s. 65; Jacques Mordal (1973), s. 207; Donald Thomas (2002), s. 295-298.
13. W. M. James (1837), s. 471-472; Oliver Warner (1981), s. 205; C. M. Woodhouse (1965), s. 24.
14. Carl van Dockum (1888), s. 114-115.
15. Carl van Dockum (1888), s. 129.
16. C. M. Woodhouse (1965), s. 56.
17. Carl van Dockum (1888), s. 130-131.
18. Lady Bouchier (1975), s. 306-308.
19. Carl van Dockum (1888), s. 132.
20. Carl van Dockum (1888), s. 132-133; Lady Bouchier (1975), s. 313-314; W. Laird Clowes (1901), s. 252; W. M. James (1837), s. 474.
21. Lady Bouchier (1975), s. 315; W. M. James (1837), s. 474-475; Donald Thomas (2002), s. 311.
22. Carl van Dockum (1888), s. 133-134.
23. Carl van Dockum (1888), s. 114-125.
24. Carl van Dockum (1888), s. 134; Lady Bouchier (1975), s. 326-327; W. M. James (1837), s. 475.
25. Carl van Dockum (1888), s. 132; Lady Bouchier (1975), s. 346; W. M. James (1837), s. 476; C. M. Woodhouse (1965), s. 83-86.
26. Carl van Dockum (1888), s.134-136.
27. Lady Bouchier (1975), s. 346 og 349-350.
28. Per Jacobsen (2005), s. 13.
29. Carl van Dockum (1888), s. 136-137.
30. Carl van Dockum (1888), s. 137.
31. Carl van Dockum (1888), s. 137-138.
32. Carl van Dockum (1888), s. 138-139.
33. Lady Bouchier (1975), s. 356-357; W. M. James (1837), s. 480; William J. Koenig (1975), s. 76-77.
34. Lady Bouchier (1975), s. 357; W. M. James (1837), s. 480; E. H. Jenkins (1973), s. 286; William J. Koenig (1975), s. 77; Jacques Mordal (1973), s. 205-206.
35. Carl van Dockum (1888), s. 139-140.
36. Carl van Dockum (1888), s. 140-141; C. M. Woodhouse (1965), s. 127.
37. Carl van Dockum (1888), s. 141-142.
38. Carl van Dockum (1888), s. 142; C. M. Woodhouse (1965), s. 120.
39. Carl van Dockum (1888), s. 142-143.
40. Carl van Dockum (1888), s. 144-145; C. M. Woodhouse (1965), s. 117-118.
41. Carl van Dockum (1888), s. 145-146.
42. Carl van Dockum (1888), s. 146 og 149-151.
43. Carl van Dockum (1888), s. 147.
44. Carl van Dockum (1888), s. 147-148.
45. Carl van Dockum (1888), s. 148.
46. Carl van Dockum (1888), s. 149.
47. Carl van Dockum (1888), s. 148-150.
48. Carl van Dockum (1888), s. 151.
49. RA: Søetaten. Admiralitetet: Indkomne sager 20. november 1827.
50. RA: Søetaten. Admiralitetet: Indkomne sager 2. januar 1828.
51. Carl van Dockum (1888), s. 155-156.
52. Carl van Dockum (1888), s. 156-157.

53. Carl van Dockum (1888), s. 158-159.
54. Carl van Dockum (1888), s. 157-158.
55. Carl van Dockum (1888), s. 152.
56. Carl van Dockum (1888), s. 152-154.
57. LfS: Frederiksborg Amts eksekutorboer 1820-1933: Charles Edouard van Dockums testamente. Nummer 536.
58. Carl van Dockums privatarkiv på Rigsarkivet giver ikke oplysninger om disse effekter. Se endvidere:
RA: Privatarkiver: Carl Edvard van Dockums privatarkiv. Arkivnummer 05340.
59. Carl van Dockum (1888), s. 239.
60. E. Marquard & T. A. Topsøe-Jensen I (1935), s. 296-297.
61. Carl van Dockum (1893), s. 166-208.
62. Svend Cedergreen Bech (m.fl.) bd. 3 (1979), s. 654-655.
63. Carl van Dockum (1893), s. 1-2.
64. Per Jacobsen (2005), s. 20.

"KAMPEN" OM KRYDSEREN *NÜRNBERG* ELLER: DA FREDEN KOM TIL ØSTERBRO 1945

Af kommandørkaptajn Hans Harboe-Hansen

Hvad er sandhed

En engelsk dommer, der gik på pension, blev bedt om at give essensen af sine erfaringer efter et langt liv i retssalene. Svaret var: "What has always been worrying me is the many-sidedness of truth." Sandhedens mangesidighed.

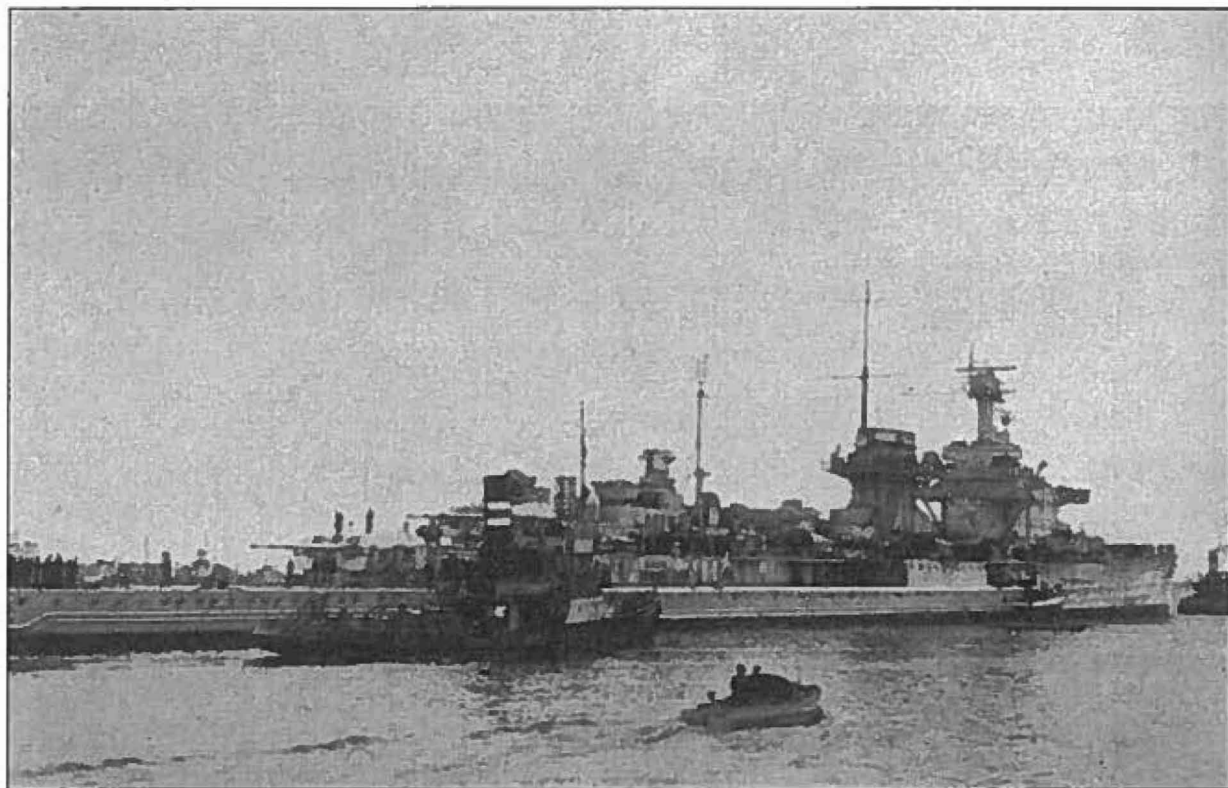
Dette randt mig i hu, da jeg nyligt læste bogen *Kreuzer Nürnberg* skrevet af Wolfgang Harnack og Dietrich Sonntag, udgivet af forlaget Mittler i Hamburg 1998. Det var da jeg kom til bogens beskrivelse af, hvordan man ombord i denne krydser, fortøjet i Københavns Frihavn, oplevede 5. maj 1945.

Lad mig citere:

"Sonabend, 5. Mai 1945; Ab 00.00 Uhr herrscht Waffenruhe zwischend Deutschland und die Westalliierten Grossbritannien und den USA. Gegen 07.30 Uhr hissen die Dänen auf ihren Schiffen Nationalflaggen über die Toppen. Fast gleichzeitig beginnen dänische Kämpfer, den Kreuzer NÜRNBERG heftig mit leichte Waffen zu beschliessen. Am ersten 4-cm-Geschütz fell ein Seekadet. Mittags beginnt ein dänischer Angriff mit dem Ziel, den Kreuzer im Handstreich zu betzen. Daraufhin geht ein deutsches Landungskorps, unterstützt durch die leichte Flak des Schiffes, zur Abwehr des Angriffs an Land. Schliesslich wird auch mit der 8,8-cm-Flak das Feuer geöffnet. Bis zum Abend wird der Angriff abgeschlagen, der dänische Hafen bleibt in deutscher Hand. Es sind insgesamt vier Tote und einige Verletzte zu beklagen. Aber auch auf dänischer Seite hat es Tote und Verwundete gegeben."

Dette lyder jo nok så voldsomt, men inden jeg præsenterer min side af sandheden om denne begivenhed, vil jeg gå lidt tilbage i tiden.

Efter diverse former for engagement i modstandarbejdet kom jeg i besættelsens sidste måneder til den maritime efterretningstjeneste. Jeg



Den tyske krydser Nürnberg fotograferet i Københavns havn 1945.

blev bindeled mellem det på Vestre Boulevard, nu H. C. Andersens Boulevard, etablerede center for aktiviteter øst for Storebælt, centret for det københavnske havneområde i Antonigade, de dækadresser, hvortil efterretninger fra andre havne i det østlige Danmark blev sendt og Hærens efterretningstjeneste, der stod for videresendelse af vort skriftlige materiale til Sverige. Nogle gange var jeg også med hastemeddelelser til kontakten til en radiosender med dæknavnet *Hjulet*. En af vore faste „kunder“ på listen over tyske enheder i København var krydseren *Nürnberg*, der siden 25 januar 1945 havde været stationeret i København. Senere kom også den større krydser *Prinz Eugen* til København og indgik tilsvarende i vore rapporter. Alligevel var det *Nürnberg*, der tiltrak sig en del af modstandsbevægelsens største opmærksomhed, måske fordi den, når den ikke var ude på et af dens få og korte ture i Sundet, havde sin normale kajplads på sydsiden af Frihavnens Nordbassin og tydeligt kunne observeres af alle, der med tog færdedes på strækningen nord for Østerport station. *Prinz Eugen*, derimod, lå efter dens ankomst normalt længere nordpå i Kronløbsbassinet, hvor den ikke var så synlig for offentligheden.

Desuden forlød det, at *Nürnberg* under det engelske luftangreb 21. marts på Gestapohovedkvarteret i Shellhuset skulle have nedskudt tre af de angribende fly, hvilket bl.a. senere er anført i Politikens håndbog *Besættelsens Hvem-Hvad-Hvor*. Også journalisten Otto Ludwig refererer i en

kronik i Jyllandsposten 22. april 1995 til krydserens beskydning af de engelske fly ved denne lejlighed og anfører desuden, at *Nürnberg* under det tilsvarende angreb 31. oktober 1944 på Gestapohovedkvarteret i Århus da skulle have været på et ugelangt værftophold der og beskudt de angibende fly.

Den nævnte bog *Kreuzer Nürnberg* indeholder en kronologisk fortegnelse over skibets aktiviteter gennem årene lige fra dets kommandohejsning i 1935. Af denne liste fremgår, at krydseren 31. oktober 1944 forlod Gotenhafen (Gdynia) Rhed for at deltage i øvelser med andre tyske enheder i østlige Østersø og altså ikke kan have været i Århus under luftangrebet på Gestapohovedkvarteret der samme dag. Endvidere anføres under 21. marts 1945, at *Nürnberg* den dag forlod Frihavnen for den følgende dag at afholde øvelsesskydninger i Sundet. Havde krydseren med sit antiluftskyts deltaget i beskydningen af de angribende engelske fly ville dette efter al sandsynlighed have været anført.

Til trods for, at *Nürnberg*s militære betydning i foråret 1945 måtte anses for minimal, resulterede modstandsbevægelsens interesse for skibet i flere sabotageforsøg. 15. februar 1945 lykkedes det en gruppe fra BOPA at trænge gennem kloaksystemet og anbringe en større sprængladning i kajen ud for krydseren. I Otto Ludwigs ovennævnte kronik hedder det: "Sprængladningerne eksploderede efter planen men var ikke kraftige nok. Eksplosionen var dog kraftig nok til at forskubbe nogle af skibets panserplader og beskadige de elektriske installationer. En større reparation var nødvendig." I forlaget Unions tobindsværk *De så det ske – Under Besættelsen* af Per Eilstrup og Lars Lindeberg læses om samme begivenhed, at vel blev sprængladningen anbragt 15. februar, men at det først lykkedes at aktivere den den følgende dag. Om resultatet anføres, at der blev slået et hul i skibssiden, og at alle fininstrumenter blev ødelagt. I den af Søværnet i 1995 udgivne bog *For Flaget og Flåden* om Marinens personel og dets virke 1943-45 er dette sabotageforsøg beskrevet som følger: "Gennem kloaksystemet trængte gruppen frem til krydserens kajplads og fik anbragt to sprængbomber i kloakanlægget placeret således, at et par kraner skulle vælte ud over skibet. Desværre var sprængladningerne for små, så kranerne blev stående. Men eksplosionerne beskadigede krydserens sidepanser og den elektriske installation ombord, så skibet var inoperativt for en tid derefter."

I *Kreuzer Nürnberg* står under 15. februar anført: "19.52 Uhr. Eine starke detonation, durch Sabotage hervorgerufen, zerstört auf eine Länge von etwa 50 m die Pier. Zwei Kräne stürzen in Höhe der Kreuzerback um. Ein Abfallprahm, der zwischen NÜRNBERG und der Pier liegt, wird

durch die Kräne unter Wasser gedrückt. NÜRNBERG selbst bleibt ohne Schäden".

Så meget om tiden indtil befrielsen.

Mobilisering af modstandsbevægelsen

Den 4. maj sluttede jeg som sædvanlig dagens virke med at overbringe den maritime dagsrapport for Østdanmark til min kontakt til den af Hæren da opererede landsdækkende "Dansk Efterretningstjeneste". Rutinemæssigt modtog jeg derpå kopi af deres samlede dagsrapport, der normalt ville være på vej til England via Sverige, og i hvilken bl. a. var inkorporeret materialet fra vor rapport fra dagen forinden. Som tidligere ville jeg næste dag have viderebragt denne kopi til centret på Vestre Boulevard, men grundet udviklingen nåede dette sidste eksemplar af slagsen ikke så langt og befinder sig stadig i min besiddelse. I forbindelse med denne artikel gengives et par sider af denne efterretningsrapport nr. 22 af 4. maj 1945.

Efter at det om aftenen den 4. maj var meddelt, at de tyske tropper i Holland, Nordvesttyskland og Danmark havde overgivet sig fra kl. 8 næste morgen – ikke en våbenstilstand fra kl. 00:00 som angivet i bogen *Kreuzer Nürnberg* – foregik i løbet af natten en slags mobilisering af modstandsbevægelsen. Kl. 04:30 hentede min klassekammerat fra Søofficersskolen Prins Flemming mig på min dækadresse i Holte i en af faderen Prins Axels under besættelsen opklodsede biler. Som erstatning for de for længst afleverede nummerplader var den i hast blevet forsynet med store, hvidmalede kronede ankre på hver side. Sammen med en tredje kadet, som allerede var blevet samlet op, og et par stykker til, som vi hentede på vejen, sluttede vi os på et samlingssted i Rosenvænget i Østerbro-kvarteret til, hvad benævntes Frihavnskompagniet.

Vor opgave skulle indledningsvis være at danne en del af en sammen med andre kompagnier planlagt kæde rundt om den tyskbesatte Frihavn med det formål, at de betragtelige tyske styrker dér, ikke mindst flådeenheder, forholdt sig i ro. Selv blev jeg sat til at patruljere på Østbane-gade mellem den fra Strandboulevarden kommende Lindenovsgade og brandstationen i retning mod Østerport station. Alt åndede da også fred og ro, da alle kirkeklokker kl. 8 begyndte en times kimen for at fejre freden.

Freden bryder ud på Østerbro

Længe varede det dog ikke. Mens jeg gik der med min netop udleverede Husqvarna maskinpistol og mit armbind kom en tysk personbil, vist-

nok en DKW, kørende ad Østbanegade i retning fra Østerport Station. Jeg stoppede bilen, og føreren viste mig et dokument på dansk, udfærdiget af et frihedskæmperkompagni et andet sted i byen. Dokumentet gav frihedsbevægelsens tilladelse til, at bilen med fører og tre passagerer kunne køre til Frihavnen for at blive der indtil videre. Da det så meget rimeligt ud, gav jeg tegn til, at bilen kunne fortsætte for at dreje ind til Frihavnen et par hundrede meter længere henne under banedæmningen ad den daværende Nordre Frihavnsgade indkørsel.

Med øjnene fulgte jeg bilen for at se, om den nu også drejede ind i Frihavnen, men så langt kom den aldrig. Der, hvor den skulle dreje, var også posteret nogle frihedskæmpere, der atter standsede bilen. Det kunne være, hvad det var, hvis de blot som jeg havde givet sig tid til at tale med føreren af bilen og set hans passerseddel. Men nej. Umiddelbart efter, at de havde standset bilen, åbnede tre-fire mand ild mod fører og de tre passagerer, der alle blev dræbt.

Jeg gik hen til disse mennesker for at høre, hvem de var, og for at få en forklaring på, hvad der for mig lignede meningsløst, koldblodigt mord. Jeg erfarede, at de tilhørte en enhed, der hed Roberts Kompagni og vist nok kom fra Christianshavn. Jeg fortalte dem, hvad jeg havde konstateret ved min standsning af bilen kort forinden, og hvorfor jeg havde ladet den passere. En af dem forklarede så, at da de havde standset bilen, havde en i bilen trukket sin pistol, og derfor havde de åbnet ild. Jeg tvivlede og tvivler stadig på, om en i bilen virkelig skulle have trukket sin pistol. Noget sådant skete i hvert tilfælde ikke, da jeg umiddelbart før havde standset bilen. Da forekom alle fire fredelige, samarbejdsvillige og kun opsat på at komme ind i Frihavnen.

Noget chokeret gik jeg tilbage mod mit patruljeområde, men næppe var jeg kommet derhen, før ny skydning brød løs, og jeg kunne se folk fra Roberts Kompagni i færd med at skyde gennem viadukten mod Nordre Frihavnsgade-indgangen til havnen. Om de tyske vagter dér, som formentlig har været vidner til nedslagtningen af deres fire landsmænd uden for indgangen, eventuelt har åbnet ild, skal jeg lade være usagt.

På de følgende to sider gengives siderne 1 og 3 i den duplikerede meddelelse "Dansk Efterretningstjeneste" nr. 22 af 4. maj 1945. Udover at give oplysninger om det tyske skibsmateriels bevægelser i Københavns havn, viser det hvor detaljerede oplysninger den danske militære efterretningstjeneste var i besiddelse af i månederne inden befrielsen. (Privateje).

FORTROLIGT.

Udgivet af
DEN DANSKE HÆR

DANSK EFTERRETNINGSTJENESTE.

Nr. 22.

Den 4/5 1945

I. Jylland - Fyn.

1. Troppetransporter.

x) af
+) 28

Transporten af Inf.Div. 264-Hobro Divisionen-til Tyskland fortsattes. Den 1/5 var samtlige 17 afdelinger, og deraf havde 8 passeret Grænsen. General Hermann med Stab afrejste den 30/4 fra Horsens og sammen med ham 3 andre Generaler.

Af Infanteri-Divisionen i Hørvig meldes 1 Art. Afd. afsendt til Tyskland (Hamburg??), og 1 Inf. Batl. sydpea (Sonderj.?).

Desuden har der både i Jylland-Fyn og per Sjælland været Omflytninger af mindre Styrker. Fra Hillerød er 2/5 600 Mand sendt til Flensborg og 400 til Warnemünde (!).

2. Nordjylland.

Generalløjtnant Baehr er Chef både for "Verteidigungs-bereich Nordjütland" og for Jægerdivisionen (Division "Nordjütland"). Generalen bor i Brønderslev, hvor ogsaa Verteidigungs-bereich er stationeret. Divisionsstaben derimod har stadig Kontoret paa Brogården i Nr. Sundby.

Oberst v. Hassel er Chef for Jægerregiment 1104 i Hjørring.

Oberst Freide er Chef for Styrkerne af WH. i Aalborg, POA-Aufklärungs-Abt. i Fløvenskjold m.m. er flyttet til Tisted.

I Frederikshavn er af Inf. kun 1 Batl.

I Hjørring ligger Festungspionerbaustab, Chef Major Brückner, der ~~helt sikkert~~ tillige er Afsnitshoved for "Unterabschnitt B", som bl.a. omfatter Hirtshals, Løkken, Lønstrup og Skagen.

Iøvrigt er der for Vendsyssel Vedkommende kun sket mindre Forandringer af indtil 1 Kp.s Størrelse i den med D.E.Nr. 14 udsendte Oversigt over mobile Tropper.

I Hirtshals er Flakværnene afmonterede og Flakbatteriet ved Kabelhuset er fjernet.

3. Midtjylland.

I Brede er Rammerne af 1 Panzer-Kp. blevet tilbage med 23 Kampvogne. 300 nye Mand er kommet til Byen.

4. Fyn.

I Odense ligger ca. 700 Mand Inf. (antagelig Erz.u. Ausb. Batl. Nr. 18), 250 Ungerere og ca. 150 Feltgendarmar, Politisoldater og Gestapo, samt 75 Mand Forplejningstropper ialt ca. 1200 Mand.

"KAMPEN" OM KRYDSEREN NÜRNBERG

3.

III. Marinen.

1. Københavns Havn.

Tyske militære Skibe i Frihavnen m.m. den 3/5 1945.

- 1 svar Krydser, Prinz Eugen. -10.000 ts.
- 1 let " Nürnberg. - 6.000 "
- 2 Jagere. -1811 og 675 (?) ts.
- 3 Sperrbrekere, deraf 1 Tankdamper paa 7.000 "
- 11 Minestrygere, deraf 7 paa 600 ts, 1 "Pelikan" og 3 RHumboote paa 90 ts.
- 1 Geleitboot. - 600 ts.
- 1 Mineskib. - 200 "
- 3 Hjelpekrydsere, deriblandt Hansa 6860 ts.
- 9 armerede Trawlere.
- ca. 30 mindre Fartøjer.
- 1 Troppetransporter, Wartheland - 7.100 ts.
- 1 Værkstedsskib, Heine Horn.
- 4 Læzeret- og Hospitalskibe. Oberhausen, Monte Rosa 7783 ts, Pretoria 9572 ts, General San Martin ca. 10.000 ts
- 1 Landgangsfartøj.
- 1 Flottender. Hela.
- 17 Flygtningeskibe. Kanonier, Ukendt, Henrik Fløser (??), Urundi 3569 ts, Marburg 812 ts, Antonio del fino 8013 ts, Kronenfels 1572 ts, Jupiter 7.000 ts, Masuren 2383 ts, Hestia 1616 ts, Ubenh 5590 ts, Renate 1174, R.O.22, Ganter 1770 ts, Friederich Bischoff ca 3000 ts, Mars 1610 ts, Matias Stinnes 2640 ts, .
- 3 Tankeskibe. Nr.M, 14235, 5322 ts, Ukendt 6,000 ts og Ukendt ca 600 ts.
- 1 Nybygning. Nr. 650, 5800 ts.
- 3 Trawlere.

Desuden nogle Skibe paa Holmen og i Bøjerne i Yderhavnen.

Ankomne tyske militære Skibe.	2.Maj	3.Maj.
- Jagere (mindre)	2	-
- Minestrygere.	1	-
- RHumboote.	3	-
- Geleitboote.	1	-
- Landgangsfartøjer (med Særede)	2	-
- Armerede Trawlere.	-	1
- Flygtningeskibe.	-	1

Afgaaede tyske militære Skibe.

- Armeret Hjelpekib.	-	1
- Flygtningeskib.	1	-
- Handelsskibe.	1	-

Minering er foretaget langs følgende Kajer: 10 m Bassinets Vest- og Sydkaj, langs Gitteret paa Kjen mellem 10 m Bassin og Kronlebsbassin, Kjerne rundt Kronlebsbassin, Oliekajens Sydside, Kjerne rundt Mellembassin, Vestkajen, Bunden af Vestbassin (Sydkajen), langs Kjerne paa Midtermolen og Bunden (Sydenden) af Østbassin. Ledninger menes kun at være anbragt i ialt 4 Huller (langs Gitteret).

I de Trekroner findes 4 Stk. FLAK (sandsynligvis 2 Stk. 28 mm og 2 Stk. 20 mm). 1 Maskinkanon til Bestrygning af Havnen (Kaliber ukendt), 1 Projektor, 150 eller 250 cm.

Mig forekom det nærmest som om Roberts krigere nu havde fået blod på tanden, så nu skulle der ske noget. De efterfølgende hændelser syntes at bekræfte denne opfattelse.

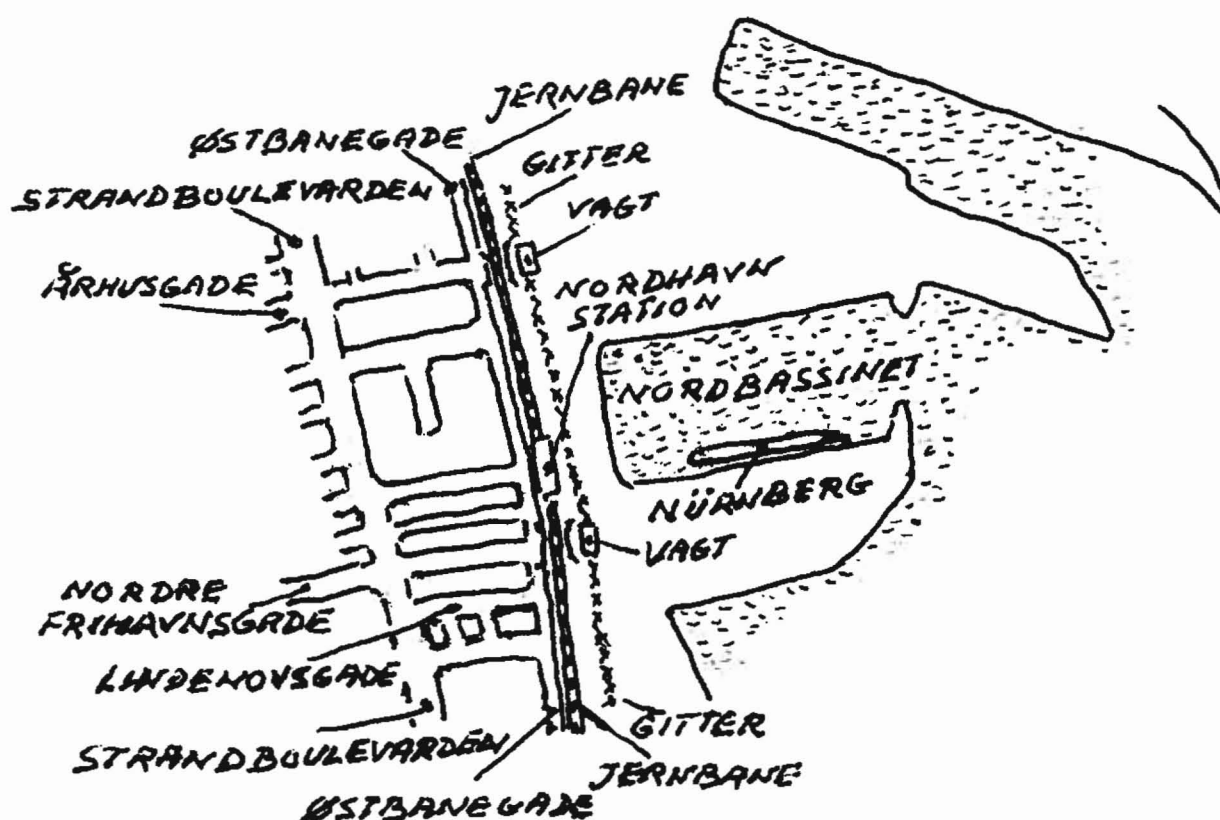
Imidlertid havde andre frihedskæmpere, stationeret på Strandboulevarden, grundet skyderiet på Østbanegade, fået den opfattelse, at tyskerne var ved at bryde ud af Frihavnen, selv om dette ikke var tilfældet, og de gav sig til at skyde ned langs bl. a. Lindenovsgade. Dette fik igen de ivrige frihedskæmpere på Østbanegade til at tro, at det var tysksindede varulve, der faldt dem i ryggen, så de besvarede ilden op mod Strandboulevarden.

Under dette meningsløse og ret så farlige skyderi spang jeg i dækning fra opgang til opgang frem og tilbage ad Lindenovsgade i håb om at forklare de mod hinanden kæmpende grupper deres fejltagelser. Det var dog ikke så let, som man skulle have troet. Under en af mine sådanne ture fik jeg på Strandboulevarden bevis på, at der var ikke så få, der da de nu havde fået udleveret våben syntes, at så skulle de da også bruges. Et projektil fra en af de vilde skudsalverne fra Østbanegade op gennem Lindenovsgade har muligvis ramt et gavltårn over for på Strandboulevardens vestside, og anslaget kan være observeret af en af grupperne dér. I alle tilfælde fik nogle den fejlagtige opfattelse, at der var blevet skudt af en hipomand eller varulv oppe fra dette gavltårn, så en beskydning af det sagesløse tårn fulgte, hvilket flyttede fokuseringen væk fra, hvad der skete i retning ad Frihavnen.

"Kampen" om *Nürnberg* indledes og afsluttes

Dermed stilnede kampen mellem Strandboulevarden og Østbanegade af, da nogenlunde samtidigt krigerne ved Østbanegade havde rettet deres interesse mod krydseren *Nürnberg*, der som nævnt lå fortøjet langs sydkajen af Frihavns Nordbassin ud for området, hvor de her beskrevne begivenheder fandt sted. En del fandt på at gå op i opgangene i husene nærmest mod Frihavnen eller endog op på tagene dér, hvorfra de over banedæmningen kunne se krydseren. Med deres håndvåben begyndte de så en ret så urimelig beskydning af skibet, og "kampen" om *Nürnberg* var indledt.

Man kan næppe fortænke chefen for *Nürnberg*, Kapitain zur See Helmut Giessler i, at han i en slags selvforsvar med sit luftværnsskyts lod åbne ild mod de bygninger, hvorfra beskydningen kom. Som det fremgår af indledningens citat fra bogen *Kreuzer Nürnberg*, synes man ombord at have fået den opfattelse, at beskydningen var indledningen til



Skitse over de lokaliteter omkring krydseren Nürnberg, der omtales i artiklen. (Hans Harboe-Hansen).

et forsøg på at overtage krydseren. Dertil kom ifølge citatet, at mand-skabet om bord under beskydningen led et tab på fire dræbte og en del sårede.

Om nogle af de, der deltog i denne tåbelige beskydning af *Nürnberg*, vir-kelig skulle have haft plan om at trænge ind i den af tyske styrker bevog-tede Frihavn, forekommer lidet sandsynligt trods den ellers hovedløse opførsel af de i denne forbindelse optrædende frihedskæmpere.

Nogle af os med armbind i området var på det rene med, at de tyske styr-ker i Danmark havde kapituleret til Montgomery, dvs. englænderne, ikke til den danske frihedsbevægelse. Vores opgave var derfor indtil videre blot ved patrulje om de tyske forlægninger at prøve at få de tyske styr-ker til at forholde sig i ro "inden døre". Da den lidet hensigtsmæssige "kamp" havde varet et godt stykke tid, forlød det, at der fra *Nürnberg* var kommet besked om, at hvis ikke beskydningen snart ophørte, ville man svare igen ikke blot med luftværnsskytset, men også med det svære artil-leri. Vi var da flere, der omsider fik råbt de vilde krigere op og fik dem til at indstille skyderiet. Dermed sluttede endeligt den lidet heroiske "kamp" om krydseren *Nürnberg*.

Hvad folk troede

Forfatteren Ole Hyltoft, der som barn boede i dette kvarter, har i en kronik i Jyllandsposten 6. maj 1995 givet en malende beskrivelse af, hvorledes de sagesløse beboere i kvarteret oplevede denne dag. Nogle citater til illustration: "Der skydes i gaderne, som jeg aldrig har hørt det før. Salverne smælder metallisk. Har tyskerne alligevel taget kampen op, selv om de overgav sig i aftes?" og senere "Et tungt kanonskud får vores hus til at ryste. Det er krydseren "Nürnberg", der har affyret en granat og raseret en lejlighed på hjørnet af Østbanegade og Ndr. Frihavns-gade" og endelig "Kom far, og se, råber jeg ivrigt. Frihedskæmperne har søgt om bag en skorsten på taget. Pludselig fyrer de. Far trykker mig ned under vindueskarmen.Hvad skyder vores helte imod? – Det er hippoer, der har gemt sig ovre i tårnet ved Lindenovsgade, siger nogen nede i gården."

I den euforiske stemning, der herskede blandt alle danske denne dag, var det ikke underligt, at folk var indstillet på, at hvad frihedskæmperne foretog sig naturligvis måtte være den afgørende indsats for fædrelandets befrielse. Det var sikkert godt, at befolkningen i kvarteret ved Frihavnen lidet vidste om de egentlige årsager til det, man oplevede.

Der kan næppe herske tvivl om, at begivenhederne i området mellem Østbanegade og Strandboulevarden i deres karakter desværre langt fra var enestående. I de aviser, der udkom om eftermiddagen, kunne man læse om, hvorledes frihedskæmpere også andre steder i hovedstaden og ude i landet var i kamp med hippoer og SS- og Gestapofolk, der som varulve mentes at beskyde modstands- og andet godtfolk. De nøgterne af os i Østerbro-kvarteret kunne kun tænke vores ved disse rapporter. I omslag nr. 52 til de genoptryk af udvalgte dagblade, der i 1999 i en serie blev udgivet under titlen *Krigsaviserne* skriver pseudonymet AH om afslutningen på besættelsen: "Flere steder satte Hippo-folk sig kraftigt til modværge og det kom til voldsomme ildkampe. Der var mange våben i omløb og langt fra alle var lige sikre i deres omgang med disse farlige redskaber. Således omkom en del modstandsfolk og civile ved regulære vådeskudsulykker. Men det største antal af de cirka 400 dræbte og 1000 sårede hidrørte dog fra sammenstødene mellem på den ene side modstandsgrupperne og Den Danske Brigade, som femte maj var kommet tilbage fra Sverige, og på den anden side danske nazister og stikkere." Det sidste postulat ville en professionel, kritisk analyse af begivenhederne i befrielsesdagene, om en sådan havde været foretaget i tide, med al sandsynlighed have aflivet, og resultatet var utvivlsomt blevet, at langt de største tab måtte tilskrives ikke blot vådeskudsulykker men også det, man i dag benævner "friendly fire".

Om eftermiddagen 5. maj ankom den britiske General Dewing som øverstbefalende for de Allierede i Danmark til Kastrup lufthavn. Han blev modtaget af bl. a. Ole Lippmann, de Allieredes sidste udsending til Danmark og et i hast opstillet æreskompagni af frihedskæmpere. Bagefter fortalte generalen Ole Lippmann, at synet af disse i våbenbrug utrænede mænd havde været et af de mest skræmmende øjeblikke i hans liv. Han var simpelthen angst for, at en af disse ikke alt for veluddannede frihedskæmpere skulle affyre sit våben ved en fejltagelse. I et senere interview har Ole Lippmann tilføjet: "Jeg havde fantasi nok til at forestille mig, hvad der ville ske, hvis det kom til åben kamp mellem tyskerne og mine frihedsberusede landsmænd, der troede, at de lige havde vundet krigen. Det ville være blevet et blodbad uden lige."

Om Nürnberg i øvrigt

Nürnberg var blevet køllagt i november 1933 og løb af stablen og blev navngivet året efter, hvorpå den højeste kommando i november 1935. Det var kort efter undertegnelsen af den engelsk-tyske flådetraktat, der tillod en kraftig udvidelse af den tyske flåde. Således var *Nürnberg* senere til stede ved stabelafløbning af enheder som *Prinz Eugen*, *Graf Zeppelin*, *Bismarck* og *Tirpitz*.

Under den spanske borgerkrig var *Nürnberg* i fire omgange deployeret til spanske farvande, officielt for at udøve "neutralitetskontrol". I juli 1938 og igen i maj 1939 var krydseren så på "ausbildungsreise" til norske fjorde, formentlig for rekognoscering med henblik på operation "Weserübung". Imidlertid var *Nürnberg* selv afskåret fra at deltage, da operationen gennemførtes i april 1940. Skibet var da på værft for udbedring af alvorlige skader forårsaget af en torpedotræffer fra den engelske undervandsbåd *Salmon* i Nordsøen i december 1939, mens krydseren var en del af en tysk styrke, der udlagde offensive minefelter ved den engelske østkyst.

Da udbedringen af *Nürnberg*s skader var afsluttet, nåede skibet at komme til Narvik-området i juni 1940 med troppeforstærkninger uden selv at komme i kamp, og efter ophold i Trondhjem-området returnerede det i juli til Østersøen. Bortset fra endnu en begivenhedsløs deployering til Nordnorge i vinteren 1942-43 opholdt krydseren sig ellers i Østersøen, mest som skoleskib, kun afbrudt af deltagelse i et par kortvarige operative missioner for udlægning af defensive minespæringer, dels i den Finske Bugt, dels i Skagerak.

Det er bemærkelsesværdigt, at under *Nürnberg*s mere end fem et halvt års krigstjeneste blev dets armering bortset fra øvelsesskydninger kun

anvendt én gang mod overflademål, da der i december 1939 uden effekt åbnedes ild mod den britiske undervandsbåd *Salmon*, der efter at have scoret sin torpedotræffer et kort øjeblik kom til overfladen, men fornuftigvis skyndsomst dykkede igen. Fem gange fik skibet lejlighed til at åbne ild mod angribende eller rekognoscerende fly, ligeledes uden at ramme, og det var således først efter kapitulationen, da krydseren den 5. maj fandt sig provokeret til at beskyde bygninger på Østbanegade, at træfning opnåedes. Men afstanden var jo kort og målene ret så store.

Efterspillet

Den 6. maj kom en britisk flådestyrke bestående af krydserne *Shropshire* og *Dido* samt fire destroyere til København og fortøjede ved Lange-linie. Dagen efter gik det op for besætningen om bord i *Nürnberg* og besætningerne i de øvrige tyske krigsskibe i København, at der ikke var tale om en våbenhvile, men om tysk kapitulation i Nordvesttyskland, Holland og Danmark, og at denne kapitulation også omfattede tyske orlogsskibe i området. Skibenes kapitulation var i øvrigt i henhold til en af Montgomery selv med pen og blæk gjort tilføjelse i det maskinskrivne "Instrument of Surrender" inden det blev underskrevet kl. 1830 British Double Summer Time 4. maj på Lüneburg Heide. I bogen *Kreuzer Nürnberg* anføres under 7. maj: "Um 16.00 Uhr wurde auf NÜRNBERG wie auch auf die anderen in Kopenhagen liegende deutschen Schiffen und Booten, Kriegsflagge und Kommandowimpel niedergeholt."

8. maj, om bord i krydseren *Prinz Eugen*, overtog den britiske Rear-Admiral Holt, der havde fået kommandoen over de britiske flådestyrker i Danmark, på Royal Navy's vegne officielt alle tyske flådeenheder i Danmark.

Efter at være tømt for al ammunition forlod *Nürnberg* og *Prinz Eugen* 24. maj København under eskorte af britiske krydsere og destroyere, sejlede nord om Skagen og anløb Wilhelmshaven 26. maj.

På Potsdam-konferencen var det bl. a. vedtaget, at *Nürnberg* skulle tilfalde Sovjet Unionen, medens USA skulle overtage *Prinz Eugen*. Sidstnævnte indgik i 1946 som et af målskibene i de to Bikini atombombeforsøg, medens *Nürnberg* under navnet *Admiral Makarov* i en årrække tjente som skoleskib i Sovjetunionens Østersøflåde, indtil skibet efter en oplægningsperiode i 1959 blev hugget op.

TERRORANGREBET PÅ USS COLE

DEN 11. OKTOBER 2000

Af Sergeant Jens Christian D. Jakobsen
Søværnets Officersskole

Indledning

Godt 11 måneder før terrorangrebene på New York, Washington og Pentagon den 11. september 2001, blev US Navy offer for et selvmordsangreb, som kostede 17 søfolk livet. Under et kort optankningsophold i den Yemenitiske havn Aden, sejlede et lille fartøj lastet med sprængstof ind i siden på USS COLE og sprængte et stort hul i skibets bagbord side. Udover de to dræbte terrorister blev 39 søfolk såret, og COLE led stor materiel skade og var reelt tæt på at forlise.

Det var ikke første gang amerikanske styrker i international tjeneste var ofre for et terrorangreb. I oktober 1983 blev 241 amerikanske soldater dræbt, da en lastbil med sprængstof blev bragt til sprængning i U.S. MARINE CORPS' Barakker i Beirut Lufthavn. Det amerikanske forsvarsministerium nedsatte en kommission til efterforskning af angrebet (Long kommissionen). Denne fandt, at utilstrækkeligheder i indhentning og brug af efterretninger bidrog til de amerikanske styrkers sårbarhed. Long kommissionen behandlede for første gang terrorisme som en form for krigsførelse.¹

I juni 1996 blev de amerikanske styrker igen ramt af terror, da Khobar Towers – en bygning som blev anvendt til indkvartering af udenlandsk militært personel i Dhahran, Saudi Arabien, blev ramt af et lignende terrorangreb. En modificeret tankbil fyldt med sprængstof eksploderede ved siden af bygningen og dræbte 19 amerikanske soldater fra flyvevåbnet, og sårede flere hundrede andre.²

Angrebene i Libanon og Saudi Arabien medførte, at man i dag arbejder med terrorisme som en måde at føre krig på, og i begge tilfælde har en officiel efterforskning søgt at finde svar på, hvordan denne nye trussel bedst kunne imødegås. I oktober 2000 var der således foretaget justeringer i kommandovejen og måden efterretninger blev brugt på, og en myndighed (J-34) under Joint Chiefs of Staff³ var blevet oprettet⁴, kun for at beskæftige sig med terrortruslen og *force protection*. Til trods for dette, kom angrebet på COLE fuldstændig bag på US Navy.



USS COLE (DDG 67) fotograferet den 14. september 2000 på vej mod Middelhavet på den deployering, der skulle ende med terrorangrebet i havnen i Aden.

Angrebet⁵

Den 10. oktober 2000 passerede COLE Suezkanalen under forlægning til den Persiske Golf, hvor den skulle indgå i en international styrke, der håndhævede FN's sanktioner mod Irak. Denne forflytning betød, at skibet gik fra at være under USA's europæiske kommando, til at være under CENTCOM – den centrale kommando, som har Mellemøsten, Ægypten og Centralasien som ansvarsområde. Dette medførte nye procedurer for besætningen – blandt andet for beskyttelse af skibet under havneophold.⁶ Besætningen havde trænet procedurerne i Middelhavet på vej mod Suez kanalen, men procedurerne viste sig efterfølgende ikke at være tilpasset det gældende trusselsniveau i Aden. Efter passage af Det Røde Hav satte COLE kursen mod Aden for et kort ”gas and go” optankningsophold.

US Navy havde igennem flere år benyttet havnen i Djibouti på det afrikanske kontinent til samme formål, men den politiske situation i Djibouti var blevet så ustabil, at sikkerheden i havnen ikke kunne garanteres, og US Navy havde besluttet at se sig om efter andre muligheder i



Efter angrebene: T.v. barakkerne ved Beiruts lufthavn og T.h. Khobar Towers.

området. Valget af en ny optankningshavn skulle ske som en balance imellem geostrategiske og operationelle overvejelser, og efter højtstående officerer fra US Navy at have besøgt Aden for at vurdere havnens sikkerhed, blev det vurderet, at den var det bedste alternativ, og i 1998 tankede det første amerikanske orlogsskib olie fra Adens havn.⁷ Valget af Aden styrkede i øvrigt det indbyrdes forhold imellem USA og Yemen.⁸

Aden havde været brugt til 27 lignende optankningsophold, da COLE om morgenen den 12. oktober anløb havnen. COLE skulle tanke fra en såkaldt "dolphin" – en mindre mole som er fastgjort til havnebunden et stykke ude i havnebassinet, uden fast adgang fra land. Dette gjorde, at der var en højere følelse af sikkerhed, end tilfældet ville have været, hvis der skulle tankes fra lastbiler langs en kaj, idet det er vanskeligere at forsvare skibet i en sådan situation. Beredskabet var *threat condition Bravo*, det næstlaveste af fire niveauer af forhøjet beredskab.⁹ Efter ankomsten klokken 0900 om morgenen påbegyndte man optankningen af brændstof fra styrbord side, som vendte ind mod molen.

De bevæbnede vagtposter for og agter var bevæbnet, men havde ammunitionen i deres bælt under opholdet, hvorfor de ikke kunne åbne ild med kort varsel.¹⁰

Ved 11-tiden så vagtposterne et mindre fartøj nærme sig bagbord side. Om bord kunne man se to mænd, der venligt vinkede til de amerikanske vagter. På afstand gav fartøjet ikke anledning til større bekymring, idet det var almindeligt at få besøg af adskillige små fartøjer under et havneophold, og efter angrebet har flere besætningsmedlemmer givet udtryk for, at de troede den lille båd var kommet for at hente affald. Da båden var kommet op langs siden af COLE, detonerede de to selvmordsterroister dens last af ca. 500 kg sprængstof, og sprængte et hul i skibssiden på omtrent 9 x 9 meter, og COLE var tæt på at få den tvivlsomme ære at



Nederst på billedet ses Djibouti og Aden ('Adan) i Yemen.

være det første amerikanske orlogsskib, der blev sænket af fjendtlige styrker siden 1945.

Sprængningen som skete midtskibs, på det sted hvor messen er placeret. På tidspunktet for eksplosionen, klokken 1118, var en stor del af besætningen i messen til frokost, hvilket givet var med til at øge antallet af omkomne.

Efter angrebet herskede der noget nær panik om bord. Ud af de 293 mænd og kvinder om bord var 16 døde, 40 sårede og de fleste i en eller anden grad af chok. En af de sårede døde senere af sine kvæstelser.

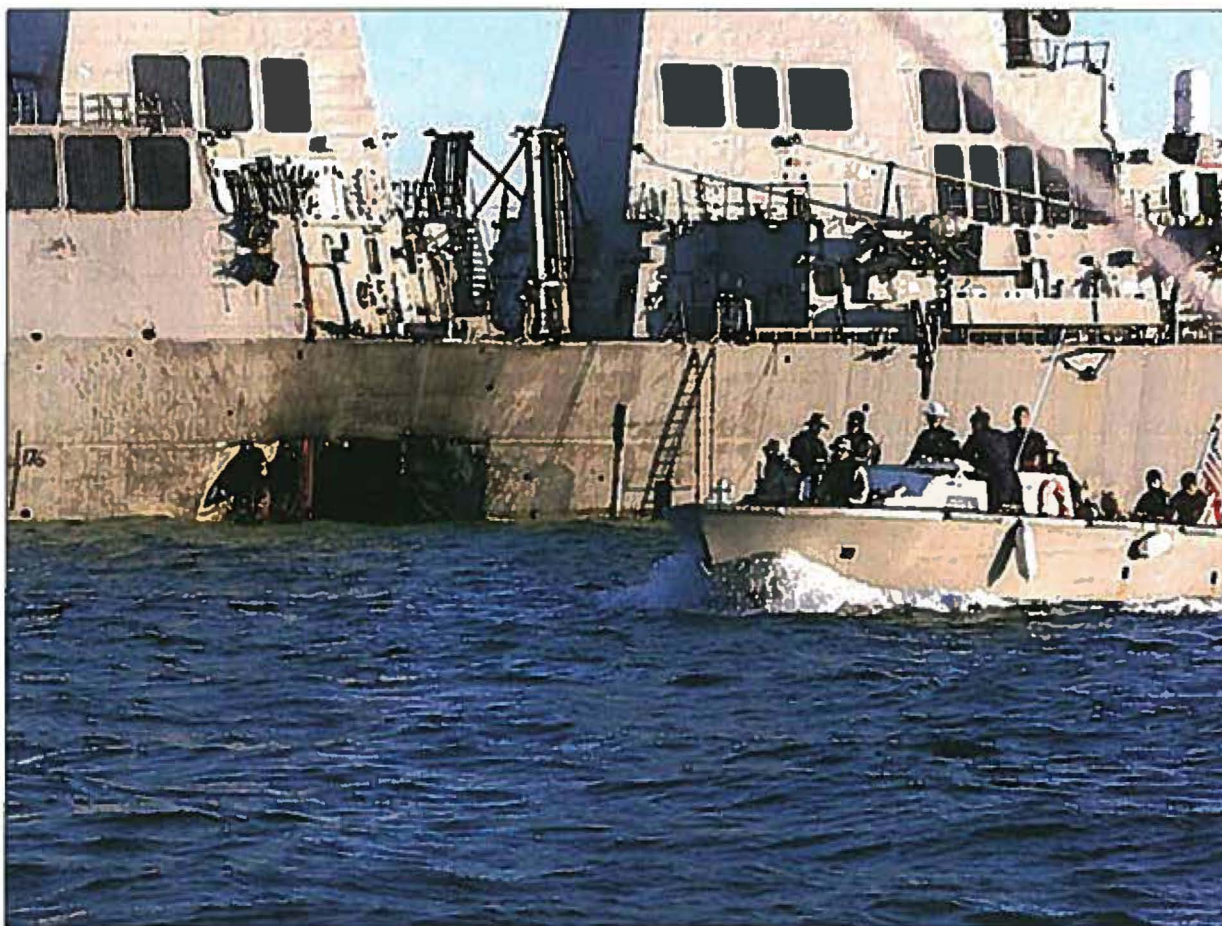
De, der kunne bevægede sig mod deres klartskibsposter, gjorde det for at iværksætte en indsats for førstehjælp og havarikontrol. Det var en relativt utrænnet besætning – gennemsnitsalderen var 22 og en stor del af de mere erfarne besætningsmedlemmer var indespærrede eller sårede.

Efter angrebet blev en stor redningsaktion iværksat. Allierede skibe i nærheden blev alarmeret, og sejlede for fuld fart imod Aden for at assistere COLE, som lå alene og ubeskyttet efter angrebet. Det første skib som ankom, var den britiske fregat HMS MARLBOROUGH. Snart kom også en række efterforskere fra Federal Bureau of Investigation (FBI), som skulle foretage efterforskningen af den forbrydelse der var sket. COLEs besætning havde før efterforskernes ankomst selv bjærget skruen fra terroristernes båd og flere af terroristernes tænder!

En deling fra U.S. MARINE CORPS blev fløjet til Yemen for at overtage opgaven med at beskytte COLE, så besætningen kunne fokusere indsatsen på at holde skibet flydende.

Besætningen måtte sove på dækket. Dels på grund af forholdene under dæk, og dels fordi de ikke ønskede at opholde sig nær eksplosionsstedet, hvor flere af deres døde kolleger stadig var indespærret. Tilmed måtte de nøjes med en ringe forplejning, da det meste af skibets mad var gået tabt i eksplosionen, og man ikke ønskede at spise mad fra land.

Det ene af de to maskinrum var blevet vandfyldt umiddelbart efter eksplosionen, og om natten den 14. oktober, brød skottet til det andet maskinrum sammen, og COLE var nu i overhængende fare for at synke. Som følge af at den eneste fungerende generator kort efter gik ned, måtte man bruge små, transportable lænsepumper for at holde vandet ude. Da disse små pumper ikke kunne følge med, var det nødvendigt at skære et hul i skibssiden lige over vandlinjen for at komme af med vandet. Hullet blev skåret trods et lag af olie på vandoverfladen i maskinrummet. Man undgik heldigvis en brand, og hullet gjorde, at pumperne kunne holde skibet flydende. Moralen om bord havde været støt faldende efter angrebet. Kaptajnløjtnant John Kennedy, som er psykolog, var blevet





USS Cole på Blue Marlin.

fløjet til Yemen fra Italien, rådede chefen, Kirk Lippold, til at lade besætningen deltage i arbejdet med at rydde op på eksplosionsstedet. Besætningen stod nu overfor den svære opgave at frigøre deres døde kammerater, men opgaven fik den ønskede effekt, og stemningen om bord blev vendt til det bedre. Den sidste døde blev båret fra borde den 22. oktober – 10 dage efter angrebet.

Den 29. oktober kunne COLE slæbes ud af Aden Havn, og anbringes på det semi-nedsænkbare specialskib BLUE MARLIN, som var i nærheden, og som var blevet chartret af US Navy til at sejle COLE hjem til USA. COLE blev de næste to år repareret til en estimeret pris af 243 mio. dollars. Nybygningsprisen var 789 mio. svarende til 924 mio. i 2001.¹¹

Hvad har USA's forsvarsministerium lært af angrebet?

Det amerikanske forsvarsministerium iværksatte efter angrebet på COLE en efterforskning, som skulle belyse, hvordan et lignende angreb kunne undgås i fremtiden. USS COLE COMMISSION REPORT, som blev offentliggjort i januar 2001, påpeger en række områder, hvor ændringer i procedurer, foreslås. De væsentligste punkter er nævnt nedenfor.¹²

- Det anbefales, at Antiterror og Force Protection (AT/FP) indsatsen opprioriteres med hensyn til bemanning og tilførsel af midler.
- En forbedring af THREATCON systemet vil forbedre AT/FP
- Amerikanske styrkers eksisterende regler for engagement af en fjende/trussel – Standing Rules Of Engagement^{xiii} (SROE), er tilstrækkelige.
- Styrker i transit bør antage en mere proaktiv indstilling for bedre at kunne imødegå terrorist angreb – dette gælder også styrker i transit inden for et aktionsområde. Ligeledes bør AT/FP træningen før en transit, opprioriteres. En del af AT/FP træningen bør bestå af INCIDENT RESPONSE – dvs. hvordan der reageres umiddelbart efter et angreb.
- Styrker i transit bør have støtte af efterretningstjeneste, som er skræddersyet til det område de befinder sig i. De ressourcer der hidtil havde været tilegnet efterretninger m.h.t. antiterrorberedskabet, var utilstrækkelige.
- Indsatsen imod terroristers indsamling af efterretninger om amerikanske styrker, er en central del af AT/FP indsatsen, og bør opprioriteres.

Efter angrebet på COLE, har AT/FP fået en ny prioritet. Tidligere var det hver enheds primære opgave, som havde den højeste prioritet. Amerikanske styrker har nu AT/FP som mission, parallelt med den opgave som de er deployeret for at løse¹⁴.

Vigtigheden af lokale efterretninger understreges af, at FBI's efterforskning efter angrebet på COLE, har vist, at et lignende angreb på samme type skib, i samme havn, havde været forsøgt tidligere på året¹⁵. I januar 2000 var COLEs søsterskib, USS THE SULLIVANS, i Aden. Lige som tilfældet var med COLE skulle skibet kun ind for et kort optankningsophold, og efterforskningen viste, at et helt identisk angreb var blevet forsøgt. En båd med sprængstoffer blev sat i vandet, men sank, da der var lastet en større mængde sprængstof end båden kunne bære. Båden blev imidlertid bjærget, og genbrugt til angrebet på COLE. Det er her værd at bemærke, at tre andre amerikanske orlogsskibe tankede i Aden i perioden mellem det mislykkede angreb på USS THE SULLIVANS og det gennemførte angreb på USS COLE. Hvad årsagen til, at det netop blev COLE, der blev angrebet og ikke et af de andre skibe, er ukendt.

Følgende figur¹⁶ tager udgangspunkt i angrebene i Beirut, Khobar Towers og Aden. Her sammenkædes angrebene kronologisk med hvilke fejl der blev begået, og hvilke forholdsregler der er taget efter hvert angreb.

MILITARY LEARNING 1983/1996/2000 TERRORIST ATTACKS

	Beirut Barracks	Khobar Towers	USS Cole
Command-and-control outcome	Goldwater-Nichols Act	Force-protection staff creation	AT/FP ^a as a primary mission
Intelligence failure?	No	No	Yes
Definition of terrorism	Accident	War	War

Som det ses, er der i modsætning til de to tidligere angreb, konstateret "intelligence failure" i forbindelse med angrebet på COLE. Ligeledes fremgår det, at der efter hvert angreb er foretaget ændringer. Efter angrebet i Beirut blev der gennemført en omorganisering af kommandovejen i USA's militær (Goldwater-Nichols Act). Efter Khobar Towers blev myndigheden til AT/FP (J-34) skabt, og efter angrebet på COLE har AT/FP fået førsteprioritet på linje med enhedernes primære opgaver. AT/FP er siden 1983 gået fra at være ikke-eksisterende til at være en primær opgave for alle amerikanske enheder.

At angrebet på COLE var uventet understreges af, at der i de to foregående angreb rent faktisk havde været efterretninger, som var blevet overhørt/brugt forkert. Man havde i COLEs tilfælde undervurderet faren ved det korte ophold i Aden, og derfor ikke lagt tilstrækkelig vægt på at indhente efterretninger.

Konklusion

Det må konkluderes, at terroristerne i oktober 2000 gennemførte angrebet på COLE med stor succes. Det er uvist om det var målet at sænke skibet, men det lykkedes at påføre skibet og dermed USA's væbnede styrker stor skade og menneskelige tab.

På trods af terrorangrebene i Libanon og Saudi-Arabien lykkedes det ikke at forudse truslen om et angreb på et amerikansk krigsskib. De tre angreb har ellers det fællestræk, at gerningsmændene havde held til at detonere en stor sprængladning tæt på målet. Det, som adskiller USS

COLE fra barakkerne i Beirut og Khobar Towers, er, at COLE var et sømål uden adgang fra land, og kun skulle opholde sig i Aden meget kortvarigt. Dette har med stor sandsynlighed været medvirkende til, at man i forbindelse med COLEs besøg i Aden havde en for høj følelse af sikkerhed. Det er sandsynligt, at man ved en skærpet efterretningsindsats i Aden, kunne have opdaget angrebsforsøget på THE SULLIVANS. Hvis man havde haft vished om dette angreb, ville man med stor sikkerhed have undgået angrebet på COLE.

Hvis man som anbefalet i COLE-kommissionens rapport havde lagt lige så stor vægt på AT/FP, som på den opgave man var på vej til Golfen for at løse, er det sandsynligt, at vagtpersonalet havde været flere i antal, og i højere beredskab. Med flere vagter og en større årvågenhed er det muligt at terroristernes fartøj var blevet stoppet før det nåede skibssiden. Det skal understreges, at det jo ikke er sikkert om disse ”fejlf” ville have stoppet angrebet.

“Commanders of U.S. forces subject to international agreements governing their presence in foreign countries (e.g., Status of Forces Agreements) are not relieved of the inherent authority and obligation to use all necessary means available and to take all appropriate action for unit self-defense.”

Det er tydeligt, at USA’s forsvarsministerium har draget lære fra angrebet. *AT/FP er blevet ophøjet til primær mission*, hvilket er en klar indikation af, at terrortruslen imod amerikanske styrker nu tages meget alvorligt. Reglerne for engagement af en trussel, SROE er dog uændrede:

Ovenstående tekst er taget fra gældende SROE¹⁷ punkt 3 d. Det fremgår tydeligt at COLE havde beføjelser til at forsvare sig selv. At dette ikke skete, at man ikke forventede et sådant angreb, hvorfor skibets AT/FP plan ikke var tilpasset de faktiske forhold i Aden. USA’s forsvarsministerium har erkendt et efterretningssvigt i forbindelse med angrebet på COLE – både med hensyn til indhentning af efterretninger og forhindring af, at terroristerne kunne indhente efterretninger.

Som en afsluttende bemærkning, skal det nævnes, at forfatteren i sommeren 2007 i Kiel havde lejlighed til at besøge USS MAHAN – et søsterskib til COLE og THE SULLIVANS. Adgangskontrollen til skibet var grundig, og der var bevæbnede vagter både på land og om bord. På land var der placeret betonklodser, så det ikke var muligt at nærme sig skibet i et køretøj, og søsiden blev patruljeret af et afvisningsfartøj. Om



Et besætningsmedlem på USS COLE ved en konsol til fjernbetjent 25mm kanon under en øvelse med et simuleret angreb fra små fartøjer. Oktober 2009.

bord på skibet var der tilrigget ladte, tunge maskingeværer til nærfor-svar. Besøget på MAHAN gav således et tydeligt indtryk af hvilken pri-oritet AT/FP har fået.

Kildeliste over illustrationer:

www.navsource.org/archives/05/05016713.jpg
<http://www.globalsecurity.org>
<http://www.googlemaps.com>
<http://middleeast.about.com/b/2009/02/06/behind-the-dropped-charges-against-uss-cole-bomber-al-nashiri.htm>
http://en.wikipedia.org/wiki/MV_Blue_Marlin
<http://www.googlemaps.com>
http://www.navy.mil/view_single.asp?id=77020

Noter

1. "Learning the hard way – force protection 1983 – 2000."
2. "Learning the hard way – force protection 1983 – 2000."
3. <http://www.jcs.mil>
4. "Learning the hard way – force protection 1983 – 2000."
5. Udarbejdet ud fra artiklen "Desperate hours" <http://www.newsweek.com/id/80257> som er baseret på interviews med besætningsmedlemmer på USS COLE.
6. "Learning the hard way – force protection 1983 – 2000."
7. "Congressional Research Service – "report for Congress -Terrorist Attack on USS Cole: Background and Issues for Congress.
8. "Amirs, Admirals & Desert Sailors – Bahrain, the U.S. Navy and the Arabian Gulf" af David F winkler s. 68.
9. "Congressional Research Service – "report for Congress -Terrorist Attack on USS Cole: Background and Issues for Congress.
10. "Desperate hours" <http://www.newsweek.com/id/80257>
11. "Congressional Research Service – "report for Congress -Terrorist Attack on USS Cole: Background and Issues for Congress.
12. DoD USS Cole Commision Report - <http://www.defenselink.mil>
13. SROE kan findes på: http://www.globalsecurity.org/military/library/report/call/call_96-6_roeappal.html
14. "Learning the hard way – force protection 1983 – 2000."
15. http://www.fbi.gov/publications/terror/terror2000_2001.htm
16. "Learning the hard way – force protection 1983 – 2000."
17. sidst ændret 1996.

RETSPLEJEN I ROYAL NAVY UNDER REVOLUTIONS- OG NAPOLEONSKRIGENE

Af lic.jur. Per Jacobsen

Krigsretssager i den engelske og franske flåde

Når man læser beretninger om søkrigen under Revolutions- og Napoleonskrigene, møder man af og til oplysninger om, at én eller flere af de i et søslag deltagende admiraler efterfølgende blev stillet for en krigsret. Det klassiske eksempel stammer dog fra den tidligere 7-årskrig, hvor den britiske admiral, John Byng, i 1756 af en krigsret blev frifundet for at have udvist kujonagtig optræden, men hvor han ikke desto mindre blev dømt til døden, fordi han efter rettens opfattelse ikke havde gjort sit yderste for at slå den franske flåde eller for at undsætte den belejrede Port Mahon på Minorca. Baggrunden for krigsretssagen mod Byng var utvivlsomt politisk, hvilket viste sig ved, at Kongen nægtede at efterkomme krigsrettens anbefaling af benådning. Byng blev, som Voltaire udtrykte det, ofret "*pour encourager les autres*". Også Napoleonskrigene udviste enkelte eksempler på krigsretssager mod admiraler efter forudgående slag. Den mest celebre er vel nok sagen mod Vice-Admiral Calder efter hans partielle sejr i 1805 over den franske admiral Villeneuve. Sagen mod Calder blev utvivlsomt rejst af politiske grunde, forårsaget af det politiske og folkelige røre, der opstod, fordi Calder ikke havde benyttet anledningen til at tilintetgøre den franske flåde. Calder blev dømt efter den samme bestemmelse, pkt. 12 i "*Articles of war*", som John Byng. Bestemmelsen var imidlertid blevet ændret i 1779, således at retten nu kunne nøjes med at idømme Calder en alvorlig reprimande, hvor man havde været nødsaget til at dødsdømme Byng.

De nævnte krigsretssager mod admiraler var utvivlsomt undtagelser, og man får ikke gennem omtalen af disse sager noget billede af, hvilken betydning krigsretterne faktisk havde for den daglige tjeneste i Royal Navy, og heller ikke af, hvorledes de fungerede. Dette savn er nu blevet afhjulpet af det i 2009 udkomne 155. bind af "*Publications of the Navy Records Society*" med titlen "*Naval Courts Martial, 1793 – 1815*". Skriftet er redigeret af John F. Byrne, og indeholder, udover en bred introduktion i emnet, 4 kapitler, der alle er udformet på grundlag af de 148 domsudskrifter, som gengives i skriftet, samt teksterne til de på dette tidspunkt gældende regler for afholdelse af krigsretter. Skriftet inde-

holder de fuldstændige tekster til de legale bestemmelser, der regulerede krigsretternes virksomhed, og de gengivne domme er udvalgt således, at de giver et rimeligt billede af de forskellige typer af sager, ligesom de omfatter såvel domfældelser som frifindelser og formelle afvisningsdomme. Det første kapitel indeholder dels teksterne til de da gældende regler om krigsretter, og dels udskrifter af domme i en række sager, hvor der forelå formelle problemer i forbindelse med sagsbehandlingen. Kapitel 2 indeholder udskrifter af en række domme i sager af den karakter, som redaktøren betegner som "*Social crimes*". De forseelser, der pådømtes i disse sager, svarede reelt til de sager, som pådømtes af de civile domstole efter "*Common Law*", f.eks. drukkenskab, homoseksualitet eller sodomi, mord og slagsmål. Kapitel 3 indeholder udskrifter af domme, der drejer sig om, hvad redaktøren betegner som "*Naval offences*", d.v.s. sådanne forseelser, som alene stred mod de disciplinære regler i Royal Navy, f.eks. mytteri, desertering, pligtforsømmelse, tab af skib, kujonagtig opførsel og optræden, der er uforenelig med en officers pligter. Det sidste kapitel indeholder udskrifter af domme, hvor flere forskellige forhold behandles i samme sag.

En gennemgang af udskrifterne i de gengivne domme viser, at krigsretterne spillede en vigtig rolle for den daglige tjeneste og disciplinen i Royal Navy. Et forhold, der næppe kan undre, når det tages i betragtning, at personellet udgjorde en broget samling af mennesker, hvoraf en ikke uvæsentlig del var indlemmet i flådens tal ved tvang. Det følgende er et forsøg på at redegøre for, hvorledes krigsretterne fungerede, herunder en vurdering af retssikkerheden for det personel, der blev sat under tiltale ved en krigsret i Royal Navy. Det skal i øvrigt bemærkes, at en gennemlæsning af de i skriftet refererede domme giver et ganske godt billede af det daglige liv i Royal Navy og dennes personelmæssige problemer. Det fremgår således, at en ikke uvæsentlig del af dommene drejede sig om den britiske flådes svøbe, den overdrevne nydelse af spiritus, et problem der først forsvandt endeligt i juli måned 1970, da den daglige "*tot of rum*" blev afskaffet.

Regelsættet.

De grundlæggende regler fandtes i en lov vedtaget af Parlamentet i 1749 med den højtidelige titel "*An Act for Amending, Explaining and Reducing into One Act of Parliament the Laws Relating to the Government of His Majesty's Ships, Vessels, and Forces by Sea*", i daglig tale omtalt som "*the Consolidation Act from 1749*". Denne lov var, som det fremgår af den formelle titel, reelt en sammenskrivning af en række allerede eksisterende love. Loven blev imidlertid ændret i 1779 under Georg III på nogle punkter, hvor den havde vist sig uhensigtsmæssig. Ændrings-

lovens højtidelige titel er ”*An Act to Explain and Amend an Act Made in the Twenty Second Year of the Reign of His Late Majesty King Georg the Second, Entitled An Act for Amending, Explaining and Reducing into One Act of Parliament the Laws Relating to the Government of His Majesty's Ships, Vessels and Forces by Sea*”. Den afskaffede en bestemmelse, hvorefter dommerne i en krigsretssag ikke måtte forlade det skib, hvor krigsretten blev afholdt, før dommen var afsagt. Der havde været tilfælde, hvor dommerne havde været tvunget til at forblive på skibet i op til nogle og tyve dage, hvilket klart var uhensigtsmæssigt. Den anden ændring var, at man ændrede §§ 12 og 13, hvorfor man fremtidigt kunne nøjes med at idømme en efter forseelsen afpasset straf, herunder dødsstraf. Byng blev dømt efter § 12, og krigsretten havde kun mulighed for at indstille ham til benådning, medens man kunne nøjes med at idømme Calder en alvorlig reprimande.

Reglerne i *Consolidation Act* blev suppleret med de bestemmelser om krigsretter, der var indeholdt ”*Regulations and Instructions Relating to His Majesty's Service at Sea*” fra 1731. Dette regelsæt blev underkastet en modernisering og mindre ændringer i 1806.

Søgsmålskompetence.

Søgsmålskompetence fastlægges i pkt. VI – IX i *Consolidation Act*. Som udgangspunkt tilkom søgsmålskompetencen ved krigsretterne det britiske Admiralitet. Admiralitetet havde imidlertid kompetence til at deleger sin søgsmålskompetence til en hvilken som helst officer, som måtte være udnævnt til Commander in Chief (C-in-C) for en flåde eller en eskadre af krigsskibe. Denne kompetence benyttede Admiralitetet traditionelt i forhold til de admiraler, som var udnævnt til at kommandere flåder eller eskadrer uden for de hjemlige farvande. Såfremt en sådan C-in-C døde eller blev afløst, overgik kompetencen automatisk til hans afløser. Som eksempel kunne nævnes, at Vice-Admiral Horatio Lord Nelson automatisk overtog kompetencen, da han i 1801 blev beordret til at afløse Vice-Admiral Sir Hyde Parker som C-in-C for flåden i Østersøen. Det bestemtes endvidere, at en C-in-C for en flåde eller eskadre i oversøiske farvande, som detacherede en eskadre eller afdeling af sin flåde eller eskadre, var kompetent til at bemyndige den øverstkommanderende for et sådant detachment til at nedsætte krigsretter, så længe en sådan detachering varede, eller indtil detachmentet måtte vende tilbage til Storbritannien eller Irland, en kompetence, der ligeledes ved hans evt. død eller fravær overgik til hans afløser. De særlige regler om sammensætning af krigsretter, jf. nedenfor, gjorde, at det kunne være vanskeligt at samle de fornødne officerer som dommere. Det medførte, at man i pkt. IX har en særlig regel, der gjaldt, når 5 eller flere skibe tilfæl-

digt mødtes i en udenlandsk havn. I sådanne tilfælde var den ældste skibschef berettiget til at nedsætte en krigsret i den periode, hvor de pågældende skibe var samlet.

Den omstændighed, at søgsmålskompetencen lå hos Admiralitetet eller den C-in-C til hvem, den måtte være delegeret, betød i praksis, at begæringer om afholdelse af en krigsret måtte rettes til den pågældende. Det betød også, at disse myndigheder kunne skønne, hvorvidt en forseelse var tilstrækkeligt sandsynliggjort, og om den var af tilstrækkelig vigtighed til at betinge afholdelse af en krigsret. Ikke mindst Admiralitetet, men også de forskellige C-in-Cs, benyttede sig af denne mulighed, idet man var interesseret i så vidt muligt at undgå krigsretter, idet disse på grund af kravene til retternes sammensætning kunne volde ganske store besværligheder og forsinkelser af den operative virksomhed, ligesom man så vidt muligt ønskede at fastholde tanken om krigsretter som noget betydningsfuldt og alvorligt. Til støtte for vurderingen af, om afholdelse af en krigsret var rimelig, kunne såvel Admiralitetet som de forskellige C-in-Cs benytte sig af et ulovhjemlet middel, nedsættelse af såkaldte Courts of Inquiry, bestående af 2 – 3 officerer. En sådan undersøgelsesret foretog en foreløbig undersøgelse af sagen, men havde ingen domsmyndighed. Denne kunne også afhøre vidner, men ikke under ed som krigsretterne. Undersøgelsesretten afgav herefter en indstilling til Admiralitetet eller den udmeldende C-in-C, der herefter traf sin beslutning. No. 30 af de gengivne sager, er en udskrift fra en undersøgelsesret, der i 1804 var nedsat af Commodore Hood for at undersøge en klage mod en Lieutenant i HMS *CENTAUR*. Retten kom til det resultat, at klagen var "*totally unfounded*", og at der ikke var den ringeste grund til afholdelse af en krigsret. Et andet eksempel er sag nr. 35, hvor undersøgelsesretten kom til resultat, at der var god grund til at afholde en krigsret, og hvor dens rapport til C-in-C indgik i materialet under den følgende krigsret. Officerer, der havde været medlemmer af undersøgelsesretten, kunne ikke deltage som dommere i den evt. følgende krigsret.

Krigsretternes kompetence.

Pkt. IV i *Consolidation Act* fastslog, at krigsretterne kun var kompetent til at pådømme sager mod personel, der på gerningstidspunktet var "*in actual service and full pay in the fleet or ships of war of His Majesty, his heirs or successors*". Fast personel på "*half pay*" var således ikke omfattet af krigsretternes jurisdiktion. Denne regel havde dog en undtagelse, f.s.v. angik § 5 i de i *Consolidation Act* indeholdte "*Articles of war*", der omhandlede spionage. I pkt. V var det fastslået, at krigsretter i Royal Navy ikke havde jurisdiction over personel fra Hæren, der befandt sig ombord i et transportskib. Denne undtagelse må føre til en slutning e

contrario om, at personel fra Hæren, der gjorde tjeneste ombord i krigsskibe som marinere i mangel af Royal Marines, var underkastet krigsretternes jurisdiction på lige fod med flådens personel. I pkt. III var indeholdt en begrænsning i krigsretternes mulighed for at idømme fængselsstraf, idet det her bestemtes, at de ikke kunne idømme fængselsstraf af længere varighed end 2 år. Krigsretternes kompetence var også begrænset af lovens forældelsesregler. Det fastsloges i pkt. XXII, at sag skulle rejses senest 3 år efter, at forseelsen var begået, og inden 1 år efter, at anklagede var vendt tilbage til Storbritannien eller Irland.

Pkt. IV indeholdt også reglerne om krigsretternes geografiske kompetence. Det hed her, at retterne kun kunne pådømme sager vedr. overtrædelse af bestemmelserne i *Consolidated Act*, når de var begået på

"..the main sea, or in the great rivers only, beneath the bridges of the said rivers nigh to the sea, or in any haven, river or creek within the jurisdiction of the Admiralty."

Forseelser af denne art begået i land skulle således som hovedregel på dømmes af de almindelige domstole i henhold til *Common Law*. Hvis der var tale om overtrædelser af §§erne 5 og 34 i "*Articles of war*", der drejede sig om h.h.v. spionage og mytteri, var sådanne sager dog undergivet krigsretternes jurisdiction, selvom de var forgået i land, ligesom krigsretterne havde jurisdiction, hvis forseelserne var foretaget i land, men på et område, der ikke var en del af "*His Majesty's dominions*". Udskriften i sag nr. 15 er et godt eksempel på disse regler. Der var tale om en sømand, der var tiltalt for mord begået på Presque Island i Caribien. I dommen kom dommerne til følgende resultat:

"That Presque Island, the place where the murder is said to be committed, is a part of His Majesty's dominions; and that they are not competent to try the said Peter Egan, alias Peter Hukan, for the murder with which he stands charged."

Sagen blev således afvist, og afgørelsen henvist til de civile domstole.

Sammensætning af krigsretterne.

Bestemmelserne om sammensætning af krigsretter var indeholdt i pkt. VII, IX, X, XI, XII, XIII og XIV samt i pkt. IV i "*Regulations and Instructions*" fra 1731 og i pkt. V og VI i "*Regulations and Instructions*" fra 1806. I pkt. XII var det bestemt, at en krigsret maksimalt måtte bestå af 13 officerer, og skulle bestå af mindst 5 officerer. Dommerne skulle alle være yngre i anciennitet end rettens præsident, og de skulle i

princippet være flagmænd eller Post Captains. Pkt. XIV indeholdt imidlertid en undtagelse fra denne regel, idet en krigsret for at nå op på 5 medlemmer, kunne suppleres med indtil 2 Commanders. Denne regel var praktisk, fordi det i visse tilfælde kunne være vanskeligt at samle mindst 5 Post Captains, således at de indklagede ellers kunne komme til at vente meget længe på domfældelse. Reelt var dette nok også begrundelsen for reglen i pkt. IX om nedsættelse af krigsretter, når 5 eller flere krigsskibe tilfældigt befandt sig i samme fremmede havn. Deltagelse i krigsretter var ikke blot en pligt for flagmænd og Post Captains (og i nødsfald Commanders, jvf. pkt. XIV), men betød, at de pågældende officerer havde en egentlig ret til at indtræde i krigsretter. Indtrædelse i en krigsret skete efter anciennitet, indtil retten maksimalt udgjorde 13 medlemmer. Denne regel var formentligt begrundet i hensyn til retssikkerheden, idet den betød, at den myndighed, der havde søgsmålskompetencen, kunne nedsætte en krigsret, men ikke bestemme, hvem der skulle være medlemmer af denne, jf. også pkt. XIII. Pligten til at deltage i krigsretter faldt kun væk, såfremt den pågældende officer var inhabil ved at være indblandet i den påklagede sag, havde orlov meddelt af Admiralitetet, eller hvis lægen i hans skib overfor retten attesterede, at han var syg, og at deltagelse i krigsretten ville udsætte hans helbred for fare.

Udpegning af præsidenten for krigsret var også underkastet snævre legale begrænsninger. I pkt. VII bestemtes det således, at en C-in-C for en flåde, eskadre eller et detachment fra en sådan, som bestod af mere end 5 skibe ikke kunne beklæde posten som præsident i en krigsret, men at denne post skulle bestrides af den officer, der var nærmest i anciennitet til den pågældende C-in-C. Såfremt der måtte foreligge grunde, der gjorde det upassende for næstkommanderende at fungere som præsident for retten, var det bestemt i pkt. X, at den 3. kommanderende skulle udpeges som præsident, jf. også pkt. XI om anvendelse af den tilsvarende regel i britiske havne. Admiralitetet kunne således nedsætte en krigsret af politiske grunde, men reglerne betød, at det ikke efter eget ønske kunne udpege en bestemt flagmand eller Captain som retspræsident. En sådan manøvre ville være upraktisk, fordi den ville kræve diverse personelle omrokeringer.

Den omstændighed, at alle dommere i en krigsret, uanset deres rang, var lægmænd, var naturligvis en svaghed ved systemet. Denne svaghed blev imidlertid i nogen grad afhjulpet ved, at der til enhver krigsret i Royal Navy blev tilkommanderet en "*judge advocat*". Det var meningen, at denne *judge advocat* skulle bistå rettens medlemmer i juridiske spørgsmål, ligesom han skulle vejlede om hidtidig praksis på området. Herudover fungerede han reelt som rettens sekretær, idet han skrev referater af

domsforhandlingen, herunder de afgivne vidneforklaringer. Han forestod også dommernes og vidnernes edsaflæggelser, ligesom han i visse tilfælde stod for afhøring af vidner og parter på rettens vegne. Det var også *judge advokat*, der bistod retspræsidenten med at udforme de spørgsmål, som rettens medlemmer skulle være på under rettens votering, ligesom han efter præsidentens anvisning udformede dommen på grundlag af den afholdte votering. Endeligt var det *judge advokat*, der til slut oplæste dommen for den eller de dømte. Efter sagens afslutning var det *judge advokat*, der sendte en afskrift af dom og referat af domsforhandlingen til Admiralitetet. For dette arbejde tilkom der *judge advokat* et honorar, jf. pkt. XIII i *Consolidated Act* om pligterne for *judge advocat*. I bilag 12 B til sag nr. 12 er gengivet et notat fra Admiralitetets sekretær, Nepean, hvor han redegør for betalingen til den faste *judge advocat* i Portsmouth, Mr. Greetham, for diverse sager, og for ubetalte regninger til Greetham og diverse *deputy judge advocates*. Standardbetalingen var åbenbart 4 Guineas, men kunne, når der forelå særligt omfattende og tidskrævende arbejde med udformning af referat og tilstedeværelse under sagen, forhøjes. F.eks. betales der 30.5.0 Guineas for sagen mod mytteristerne fra HMS *Bounty*.

I de store flådehavne var der faste *judge advocates* og *deputy judge advocates*, der alle havde juridisk uddannelse og et betydeligt kendskab til såvel retsregler som retspraksis, men sådanne uddannede *judge advocates* var typisk ikke til rådighed ved krigsretter, der blev afholdt i de oversøiske farvande og havne. I sådanne sager var retten bemyndiget til at udnævne en fungerende *deputy judge advocat*. Til sådanne hverv udnævntes sædvanligvis en purser eller sekretær. Ofte ville det formentlig være sekretæren for den pågældende C-in-C eller for den officer, der af Admiralitetet var pålagt at samle en krigsret, som han skulle være præsident for. Udskriften i sag nr. 20 gengav en sådan udnævnelse "*in the absence of the judge advocat and his deputy to execute the office of judge advocat*".

Skulle der imidlertid under en sag opstå problemer af juridisk art, som ikke umiddelbart kunne løses af den tilforordnede *judge advocat*, havde retten imidlertid den mulighed, at den kunne bede Admiralitetet indhente råd og oplysninger hos den kongelige *Solicitor* eller Admiralitetets *solicitor*. I sag nr. 27 havde krigsretten dømt anklagede til at modtage 500 piskeslag "*round the fleet*". Herefter meddelte anklagede, at han i forvejen var under dødsstraf, pålagt af en krigsret i Vestindien. Retten udsatte herefter eksekutionen af piskestraffen, indtil man havde fået en "*legal opinion*", og modtaget nøjere instruks fra Admiralitetet på dette grundlag. Sagerne nr. 48 og 49 frembyder et andet eksempel, hvor en

fast *deputy judge advocat* var i tvivl om, hvorledes pkt. 6 i kapitel II i »*Regulations and Instructions*» fra 1806 skulle forstå, f.s.v. angik sådanne Commanders, der var på Admiralitetets forfremmelsesliste, men endnu ikke havde modtaget deres udnævnelse til Post Captains, men alligevel kommanderede et »*Post Ship*».

Sagsbehandlingen ved krigsretterne.

Sager ved krigsretterne indledtes med en skriftlig begæring om afholdelse af en krigsret, typisk fra skibschefen, indsendt til eskadrechefen, der videresendte begæringen til den kompetente myndighed, i hjemlige britiske farvande til Admiralitetet, og ellers til den pågældende C-in-C. Hvis der klagedes over skibschefen, kunne klageren selv indsende klagen direkte til eskadrechefen. Det fastsloges i pkt. IV i *Regulations and Instructions* fra 1731 og i pkt. II i kapitel II i *Regulations and Instructions* fra 1806, at klagen skulle udformes skriftligt, og at den skulle indeholde nøjagtige oplysninger om, hvad årsagen til klagen var, hvornår og hvor den omhandlede hændelse havde fundet sted, og hvorledes den blev foretaget. Mangler i så henseende medførte frifindelse eller sagens afvisning. Den gengivne sag nr. 17 er et eksempel på afvisning på grund af formelle mangler i den skriftlige klage. En kanonér var anklaget bl.a. for at have slået chefens sekretær den 25. august. I begyndelse af sagen gjorde anklagede opmærksom på, at hændelsen ikke var foregået den 25., men den 15. august. Efter at have fået dette bekræftet af den krænkede sekretæren selv, bestemte retten, den anklagede kanonér skulle løslades.

Hvis den kompetente myndighed besluttede at rejse sag, sendtes en ordre om, så hurtigt som muligt, at samle en krigsret til den Flagmand eller Captain, som efter reglerne var berettiget og forpligtet til at fungere som præsident. De på stationen tilstedeværende Flagmænd og Captains, som var yngre i anciennitet end den udpegede præsident, blev herefter beordret til at deltage som dommere i krigsretten på et nærmere bestemt skib på et nærmere bestemt tidspunkt. Når tidspunktet for krigsretten var fastsat, påhvilede det den udpegede præsident at sørge for, at den anklagede snarest modtog en attesteret kopi af klagen. Efter reglerne i *Regulations and Instructions* fra 1731 skulle det ske »*timely before the trial*», medens det efter reglerne fra 1806 skulle ske snarest muligt og senest 24 timer før sagen begyndte.

Som et led i de øjensynlige bestræbelser på i bestemmelserne at drage omsorg for, at anklagede fik en fair behandling af krigsretten, var det bestemt i *Regulations and Instructions* såvel fra 1731 som fra 1806, at retten skulle afholdes i det mest passende lokale i skibet, som kunne give

mulighed for at give adgang for offentligheden, og det var bestemt, at retssagen skulle ske i fuld offentlighed, dog var der ikke adgang for sagens vidner, der blev afhørt individuelt. Sædvanligvis blev krigsretter afholdt i en af skibets store agterkahytter. Man lagde imidlertid også vægt på at bevare indtrykket af en krigsret som noget højtideligt og alvorligt. Den morgen, hvor en krigsretssag skulle påbegyndes, hejstes "Union Jack" på stormasten i det skib, hvor retshandlingen skulle foregå, og dommerne gav møde iført "*full dress*" uniform. Selve domsafsigelsen skete også under højtidelige former, idet dommerne, inden dommen blev oplæst af *judge advocat*, iførte sig deres trekantede hatte.

Domsforhandlingen indledtes med, at dommerne indtog deres pladser i anciennitetsorden til højre og venstre for præsidenten. Herefter redegjordes der for grundene til evt. fravær af officerer, der havde pligt til at deltage i retten. Reelt var der 2 grunde til lovligt fravær. Den ene var fravær på grund af orlov indrømmet af Admiralitetet, og den anden var sygdom. Det sidste krævede imidlertid en mundtlig erklæring fra lægen i det pågældende skib overfor retten. Derefter førtes anklagede ind, ledsaget af en "*provost marshal*", og tilhørere og vidner fik adgang til retslokalet. Herefter læste *judge advocat* ordren om etablering af retten, og ordren til ham selv om at varetage funktionen som *judge advocat*, op. Det næste, der skete, var, at dommerne overfor *judge advocat* aflagde ed på biblen efter en formular i *Consolidated Act*, pkt. XVI. Herefter aflagde *judge advocat* selv ed overfor rettens præsident efter en formular indeholdt i samme bestemmelse. Herefter oplæste *judge advocat* klagen mod anklagede, hvorefter vidnerne, bortset fra det første vidne, der skulle afhøres, måtte forlade retslokalet.

Parterne blev ikke under retssagen repræsenteret eller støttet af advokater. Bortset fra oplæsningen af klagen, og fra at anklagede, såfremt han ønskede det, fik mulighed for efter bevisførelsen at aflevere et skriftligt udfærdiget forsvar, der blev læst op af *judge advocat*, var grundlaget for domsafsigelsen alene den stedfundne bevisførelse. Denne byggede væsentligst på forklaringer fra vidner, men det var muligt under sagen at fremlægge skriftlige og edssvorne erklæring, men retten lagde utvivlsomt mere vægt på de afgivne mundtlige forklaringer, idet der her var en mulighed for såvel anklager som anklagede og retten for at krydsforhøre vidnerne. Herudover havde dommerne ved afgivelsen af mundtlige forklaringer mulighed for at vurdere vidnets optræden og dets sandfærdighed. Denne vurdering af vidnerne havde stor betydning, et forhold, der også i vore dage har stor betydning ved vurderingen af vidneudsagn.

Afhøringen af vidnerne startede med anklagerens afhøring af vidner til

støtte for anklagen. Herefter fik anklagede mulighed for modafhøring af disse vidner, ligesom retten under vejs stillede spørgsmål til vidnet. Herefter afhørte anklagede sine vidner, der herefter modafhørtes af anklageren. I de fleste tilfælde var anklageren den officer, der havde indgivet den oprindelige klage, sædvanligvis anklagedes skibschef. Der var intet til hinder for, at skibschefen optrådte som anklager, når han blot ikke personligt havde været indblandet i sagen. Hvis retten ønskede, at skibschefen selv skulle afgive forklaring, blev han afhørt af *judge advocat* på rettens vegne. Efter sin afhøring kunne skibschefen igen overtage rollen som anklager. Hvis det var den kompetente myndighed selv, der havde taget initiativet til nedsættelse af en krigsret, foretog *judge advocat* anklagerens afhøringer.

Inden afhøringen af et vidne begyndte, måtte vidnet overfor *judge advocat* aflægge ed, jf. article. V i *Regulations and Instructions* fra 1731 og article VII i 1806 udgaven. Normalt skete det på Church of England's udgave af biblen, men var vidnet katolik, svor det på et kors. Baggrunden for kravet om edsaflæggelse var utvivlsomt et ønske om at sikre, at de afgivne vidneforklaringer var så sandfærdige og korrekte som muligt. Der er næppe tvivl om, at man med den krævede edsaflæggelse, hvor vidnet lovede, uanset om svaret ville gavne eller skade anklagede, kun at "*declare the truth, the whole truth and nothing but the truth; So help med God.*" i høj grad udnyttede den religiøsitet, der på denne tid gennemsyrede det britiske samfund. Skulle det imidlertid ikke være nok overfor et modvilligt vidne, som nægtede at afgive forklaring under ed, eller som svarede undvigende eller udviste foragt for retten, havde den i henhold til pkt. XVII i *Consolidated Act* mulighed for at straffe vidnet med fængsel; hvis vidnet havde nægtet at vidne eller havde givet undvigende forklaringer, med fængsel i maksimalt 2 måneder, og i tilfælde af foragt for retten i maksimalt 1 måned. Hvis et vidne gjorde sig skyld i bevidst falsk forklaring for retten, eller hvis en person søgte at overtale et vidne til at aflægge falsk forklaring, kunne retten anklage den pågældende ved "*His Majesty's Court of King's Bench*", hvor den pågældende kunne dømmes i henhold til de samme regler, som i henhold til lovgivningen gjaldt for de civile domstole. Når afhøringen af et vidne var sluttet skulle *judge advocat* i henhold til pkt. X i *Consolidated Act* læse sit referat afhøringen op for retten i vidnets påhør.

Når vidneførelsen var afsluttet, havde den anklagede mulighed for at påkalde sig såkaldte "karaktervidner", der kunne udtale sig om hans hidtidige opførsel og tjeneste. I tilfælde, hvor anklagedes skyld var øjensynlig, selv for anklagede, var førelsen af karaktervidner ofte anklagedes eneste forsvar, idet han i øvrigt underkastede sig krigsrettens "*mercy and*

justness". Herefter førtes anklagede ud af retslokalet, der også blev forladt af tilhørerne, hvorefter retten kunne gå over til sin rådslagning og votering om, hvorvidt anklagede var skyldig, og i bekræftende fald om strafudmålingen.

Straffebestemmelser og strafudmåling.

Straffebestemmelserne var fastlagt i "*Articles of War*", der var indeholdt i pkt. II i 36 §er, der opregner de forskellige strafbare forhold og strafferammerne for de enkelte forseelser. De fastlagte straffebestemmelser må forekomme nutidens kriminologer, der væsentligt beskæftiger sig med genopdragelse af de indsatte, også i de tilfælde, hvor disse for almindelige mennesker synes uden for enhver pædagogisk rækkevidde, og som lægger mere vægt på fangernes velbefindende end ofrenes følelser, umenneskelig. Man må imidlertid holde sig for øje, at der var tale om en anden og mere brutal tidsperiode. De straffe, der blev idømt af krigsretterne i slutningen af 1700-tallet og begyndelsen af 1800-tallet, adskilte sig reelt ikke fra de straffe, der blev ikendt af de civile domstole. Det var en tidsalder, hvor dødsstraf og piskning forekom både naturlig og nødvendig. Det er muligt, at der stadig lå et hævnmotiv bag de straffe, der udmåltes af krigsretterne, men det væsentlige var utvivlsomt, at muligheden for at ifalde disse hårde straffe skulle virke afskrækkende, og dermed betyde en styrkelse af disciplinen i Royal Navy.

Som nævnt ovenfor i indledningen, var der dels tale om forbrydelser, der svarede til de forbrydelser, der blev pådømt i land af de almindelige domstole, og dels forbrydelser, der var særegne for flåden og den militære organisation. § 1 i *Articles of War* var ikke en straffebestemmelse, men en bestemmelse, der pålagde enhver officer at drage omsorg for regelmæssig afholdelse af gudstjeneste i henhold til de lovmæssigt fastlagte bestemmelser for Church of England, ligesom det pålagdes dem at drage omsorg for overholdelse af "*the Lord's day*". Bestemmelsen vidner om den høje grad af religiøsitet, der herskede i Royal Navy på denne tid. Som eksempler på stærkt religiøse admiraler kan nævnes Lord Barham, der var 1. Sealord i 1805, året for Trafalgar, Sir James Saumarez, der kommanderede den britiske flåde i Østersøen i slutningen af Napoleonskrigen, og James Gambier, der bl.a. kommanderede den britiske flådestyrke ved København i 1807.

De næste §er til og med § 33 opregnede de forskellige forbrydelser og fastlagde strafferammerne for disse, medens §§ 34 og 35 var af procesuel karakter, og handlede om krigsretternes kompetence i land i undtagelsestilfælde. I § 34 gøres krigsretterne kompetent i tilfælde af mytteri, desertering og ulydighed og i § 35 ved forbrydelser, der er beskrevet i

loven, og begået af tjenstgørende personel i land på områder, der ikke tilhører "His Majesty's dominions". § 36 var også en vigtig bestemmelse, idet den bestemte, at tjenstgørende personel, der begik en forbrydelse, der ikke var nævnt i *Consolidated Act*, skulle straffes for sådanne forbrydelser i henhold til den sædvane, der gjaldt til søs.

For en række forbrydelser var der foreskrevet ubetinget dødsstraf. Det gjaldt § 3 om kommunikation med fjenden, § 15 om desertering til fjenden, herunder overdragelse af skib og gods til fjenden, § 19.1 om deltagelse i mytteri, § 22 om vold eller trusler om vold mod foresat officer, § 25 om brandstiftelse, § 28 om mord, § 29 om homoseksualitet og sodomi og § 30 om røveri. I sager, hvor disse forbrydelser blev bevist for retten, havde denne ingen muligheder for at formilde straffen, med den kunne, hvis der forelå særlige omstændigheder, indstille den dømte til benådning.

En anden gruppe af straffe, der var ubetinget, var rettet mod officerer, der forså sig. Det var tilfældet for § 31, hvor det bestemtes, at en officer, som bevidst udarbejdede eller underskrev falske mønstringslister eller medvirkede til noget sådant, skulle kasseres, og det skulle bestemmes, at den pågældende fremover ikke kunne beskæftiges i "*His Majesty's naval service*". Baggrunden for denne bestemmelse var et ønske om at forhindre bedrageri med mandskabslønningerne. I § 33 bestemtes det, at officerer, der havde optrådt på en "*scandalous, infamous, cruel, oppressive, or fraudulent manner, unbecoming the character of an officer*", skulle afskediges fra "*His Majesty's service*". Den samme straf gjaldt efter § 16 for en skibschef, som bevidst modtog og beholdt en desertør fra et andet af flådens skibe uden at underrette chefen for det skib, hvorfra den pågældende var deserteret, Admiralitetet eller den lokale C-in-C.

I en meget stor del af de øvrige bestemmelser bestemtes det, forseelserne skulle straffes med døden eller en sådan straf, som den begåede forseelse efter rettens bestemmelse fortjente. I andre §er, var straffastsættelsen, bortset fra dødsstraf, der var udelukket, skønsmæssig. I pkt. XIX bestemtes det, at dødsstraffe, pålagt af en krigsret i hjemlige farvande, først måtte eksekveres, når sagens akter havde været forelagt Admiralitetet, og efter at man havde modtaget dettes instruks. Såfremt dødsstraf var pålagt af en krigsret, der i fremmede farvande var nedsat af en C-in-C, måtte den først eksekveres, når det blev beordret af den pågældende C-in-C eller af Admiralitetet. Denne regel gjaldt dog ikke dødsdomme for mytteri, som af hensyn til disciplinen skulle eksekveres snarest muligt. Hvis en dødsstraf i fremmede farvande var pålagt en krigsret, der var nedsat i tilfælde af tilfældigt møde af 5 eller flere af flådens skibe,

kunne en sådan dom kun eksekveres efter ordre fra Admiralitet, med mindre der var tale om en dom for mytteri, der skulle eksekveres snarest muligt.

Retterne gjorde i meget vid udstrækning brug af fysisk straf i form af piskning fra et par dusin slag til 500 slag. Fysisk straf, bortset fra dødsstraf, anvendtes kun over for det menige personel og petty officers, medens andre straffe blev anvendt overfor officerer og warrant officerer, som regel reprimander, degradering og afskedigelser. Der var naturligvis en logisk baggrund for denne forskel i afstraffelsen. En hjemsendelse af det menige personel eller petty officer ville være uden mening, idet de fleste blot ville betragte det som en befrielse, medens den fysiske afstraffelse i form af piskning var almindelig også i land. Til gengæld ville en fysisk afstraffelse af officerer og warrant officers formentlig virke stærkt undergravende på disciplinen, hvorimod de straffe man anvendte overfor denne gruppe i form af reprimander, degradering og afskedigelse, var en alvorlig sag, fordi de kunne gå ud over eller ødelægge den pågældendes karriere.

Den indledende rådslagning mellem dommerne måtte i sagens natur koncentrere sig om en diskussion og vurdering af sagens beviser, idet der som nævnt ikke var tale om nogen egentlig gensidig procedure, hvor advokater fremførte egentlige juridiske argumenter. Der kunne naturligvis være tale om skriftlige beviser. F.eks. i sager om bedrageri, hvor skibets mønstringslister var fremlagt, men ellers var der hovedsageligt tale om vurdering af de under sagen afgivne vidneforklaringer. En gennemgang af de i skriftet gengivne sager synes at vise, at det var nærmest umuligt at få medhold i en anklage, med mindre anklageren kunne føre mindst 2 vidner, der støttede hans påstand. Hvis der var færre vidner, eller hvis anklagede havde troværdige vidner, der støttede hans sag, ville dommen i de fleste tilfælde føre til frifindelse. Praksis viser, at, tvivl efter vidneførelsen ville føre til frifindelse. Der er heller ikke tvivl om, at retterne i deres strafudmåling i sager, hvor dødsstraf ikke var obligatorisk, ofte tog betydeligt hensyn til anklagedes hidtidige opførsel, tjeneste og evt. lange anciennitet i flåden. I sager, hvor dødsstraf var obligatorisk, stilledes der stærke krav til beviserne. F. eks. viser praksis i sager om homoseksualitet og sodomi, retterne ikke fandt pkt. 29 anvendelig, med mindre anklageren havde bevist annal indtrængen.

Når diskussion var tilendebragt, udfærdigede *judge advocat* efter rettens instruks de spørgsmål, man var blevet enige om at stille de enkelte dommere ved voteringen for at afgøre spørgsmålet om anklagedes skyld eller uskyld, jf. pkt. XI. Hvis anklagede efter votering om dette spørgsmål

blev fundet skyldig, skulle dommerne herefter træffe beslutning, om den straf som den anklagede skulle idømmes, hvorefter *judge advocat* skulle udforme dommen. Han skulle i udformningen være omhyggelig med at beskrive den forseelse, som den anklagede blev dømt for. Herefter blev dommen underskrevet af samtlige medlemmer af retten, uanset evt. meningsforskelle under voteringen.

I henhold til pkt. XII foregik voteringen efter anciennitet, idet den dommer, der var yngst i anciennitet, stemte først og præsidenten til sidst. Hvis stemmerne stod lige efter afstemningen, foretoges en ny votering, og hvis resultatet herefter var det samme, skulle anklagede frifindes.

Som tidligere nævnt var det *judge advocat's* opgave at skrive et udførligt referat af sagsbehandlingen i retten, ligesom han skulle rådgive dommerne om de formelle regler, hvis der var behov herfor, ligesom han skulle hjælpe med at løse den tvivl eller andre vanskeligheder, der måtte opstå under sagsbehandlingen, jf. pkt. XIII.

Når dommen var udfærdiget og underskrevet, blev retten igen sat, og anklagede blev ført ind, ligesom tilhørerne på ny fik adgang. Herefter læste *judge advocat* efter præsidentens instruks dommen op. Hvis det var en frifindelse, blev anklagede øjeblikkeligt løsladt, og hvis der var tale om en domfældelse, der nødvendiggjorde en fortsat forvaring af anklagede, blev han overgivet til *provost marshall*. I nogle sager, hvor anklagede var officer eller warrant officer, var det almindeligt, at anklagedes sabel var lagt på rettens bord. Ved en frifindelse pegede sablens skæfte mod anklagede, medens spidsen pegede på ham ved en domfældelse.

Når sagen var slut, og retten opløst, påhvilede det *judge advocat* at indsende den originale afgørelse, afskrifter af referatet af sagsbehandlingen og sagens andre dokumenter til Admiralitetet.

Hvis der var tale om eksekvering af en dødsstraf eller anden "*public punishment*", der f.eks. kunne være en "*flogging round the fleet*", benyttede man lejligheden til at skabe frygt og respekt for krigsrettens straffe, idet i pkt. IX i *Regulations and Instructions* fra 1731 og i pkt. XVI i 1806 udgaven bestemtes, sådan eksekution skulle indledes med et kanonskud fra det skib, hvor eksekutionen skulle finde sted. Derefter skulle alle chefer på de tilstedeværende skibe kalde deres besætninger på dækket for at overvære eksekutionen. Inden denne foretoges, fortalte man besætningerne, hvorfor den eller de pågældende blev straffet. Var der tale om en "*flogging round the fleet*" blev straffegasten anbragt i et

fartøj sammen med *provost marshall*. Efter dette fartøj fulgte et fartøj fra hvert skib, hver under kommando af en Lieutenant. Det var af den kommanderende bestemt, hvor mange slag, der skulle tildeles ved hvert skib, og kortegen stoppede ved hvert skib, hvor efter skibet sendte 2 bådsmandsmather ned i straffegastens fartøj, for med en nihalet kat at udføre skibets andel i afstraffelsen. Straffegasten blev efter hver afstraffelse undersøgt af en læge, og hvis han ikke kunne tåle mere, blev afstraffelsen afbrudt, for at blive genoptaget, når straffegasten igen var kommet til hægterne. En sådan afstraffelse kunne derfor strække sig over meget lang tid.

Konklusion.

Det samlede indtryk ikke mindst af de formelle regler, men også af den gengivne retspraksis vidner om en forbløffende vidtgående beskyttelse af den anklagede. Reglerne om retternes sammensætning betød, at Admiralitetet af politiske grunde godt kunne bestemme, at en krigsret skulle nedsættes, men reglerne gjorde det ikke praktisk muligt at bestemme, hvem der skulle sidde i retten, da deltagelse som dommer ikke blot var en ufravigelig pligt, men også en ufravigelig ret for de forpligtede og berettigede officerer. Reglerne om retternes sammensætning betød også, at de fleste af medlemmerne alt andet lige ville have en betydelig erfaring, hvilket utvivlsomt var en styrkelse af retssikkerheden. Det samme gælder de ovenfor nævnte strenge krav til anklagerens bevisførelse.

Der er imidlertid næppe tvivl om, at krigsretterne og deres praksis var et meget væsentligt element i opretholdelse af den nødvendige disciplin i Royal Navy's brogede samling af mandskaber, hvor mytteri under Revolutions- og Napoleonskrigene ikke var ualmindeligt.

NEKROLOG

Palle Egil Mosbech

Palle Egil Mosbech (1690) blev født den 21. marts 1929. I 1947 blev han student fra gymnasiet i Tønder, og valgte officersgerningen, bl. a. som en konsekvens af sine oplevelser under den tyske besættelse af Danmark. Mens hans sidemand valgte Hæren, bestemte Palle Mosbech sig for søen og begyndte uddannelsen til søofficer i juli samme år.

Han var, som alle andre, utålmodig efter at komme i gang, og da der var akut mangel på officerer afsluttedes årgangens uddannelse i juni 1951, ca. ½ år før det planlagte tidspunkt, og Mosbech tildeltes Søværnets Officersskoles ur, som den elev, skolen stillede de største forventninger til. I et avisinterview i anledning af skolens 250 års jubilæum samme år beklagede Palle Mosbech Søværnets mangel på kampenheder, først og fremmest motortorpedobåde og undervandsbåde som Søværnets spydspidser. Specielt havde undervandsbåde hans store interesse, og Mosbech blev umiddelbart efter sin udnævnelse til Søløjtnant II tilkommanderet undervandsbådsdepotskibet TYR og påbegyndte allerede i januar 1952 undervandsbådsskolen for søofficerer, som afsluttedes i maj. De følgende år sejlede Palle Mosbech som subaltern officer i undervandsbåde af U-kl., afbrudt af "general service" ved Søværnets Eksercerskole i Arresødal og Nymindégab. Palle Mosbech gennemgik i samme periode Søværnets Dykkerskole og var derefter chef for minelæggeren LOUGEN, udrustet som dykkerskib, og skoleforstander for dykkerskolen. "General service" afsluttedes med tjeneste ombord i kongeskibet DANNEBROG i 1957 i forbindelse med rådighedstjeneste ved søværnskommandoen.

Palle Mosbech skiftede derefter spor, måske som en naturlig forlængelse af sine tidligere oplevelser som søn af Stiftslandinspektøren i Ribe amt. De følgende år kunne man finde ham på skolebænken ved Forsvarsakademiets geodætiske kursus, hvorefter søopmåling blev den væsentligste faktor i hans tilværelse – bortset fra familielivet. Palle Mosbech blev i 1953 gift med Aase Dehn. Af deres to piger kom Mette alvorligt til skade i en trafikulykke i England, og måtte i længerevarende behandling, hvad der selvfølgelig begrænsede familiens mobilitet. Palle Mosbech mistede sin Aase i 2007, og led i de senere år stærkt af gigtsmerter.

I de mellemliggende år, fra 1960 og indtil sin afsked i 1981, arbejdede Palle Mosbech i det væsentligste med søopmålingen i danske- og grønlandske farvande som chef for bl.a. FREJA, FYLLA, HVIDBJØRNEN, INGOLF og VÆDDEREN som opmålingsskibe. Palle Mosbechs lange tjeneste ved søopmålingen kom til at præge mange af de søofficerer, som i denne periode fik deres uddannelse der. Som chef lagde han stor vægt på grundighed og kvalitet i opmålingen. Hans tjeneste ved Søkortarkivets 4. afdeling og fra 1973 som chef for Farvandsvæsenets hydrografi-afdeling bandt ham ikke til chefstolen, men bragte ham også ud som chef for statsisbryderen ELBJØRN under dennes togter som søopmålingsskib om sommeren. At dette skib med en blandet besætning af civil maskinbesætning og Søværnets personel på dækket blev en succes, kan tilskrives Palle Mosbech.

På et tidspunkt var en journalist ved Berlingske Tidende med ude at sejle med ELBJØRN og arbejdet som søopmåler beskrev Palle Mosbech som at sejle og måle op om sommeren og hjemme om vinteren for at rentegne. Den næste dag kunne man i Berlingske Tidende læse: "Søopmålerne måler op om sommeren og om vinteren holder de fri".

Endvidere tjente Palle Mosbech som adjutant for H.M. Kongen i fire år (1963-67) og som forbindelsesofficer ved Thule Airbase i to år (1978-80). Sin karriere på havet afsluttede han som 1. styrmand i rederiet K. E. Larsen (1981-82).

Palle Mosbech døde den 22. februar 2008 og blev bisat fra Lindevang Kirken den 4. marts 2008. Urnen er efterfølgende nedsat ved siden af hustruens urne på Solbjerg Kirkegård.

Æret være hans minde.

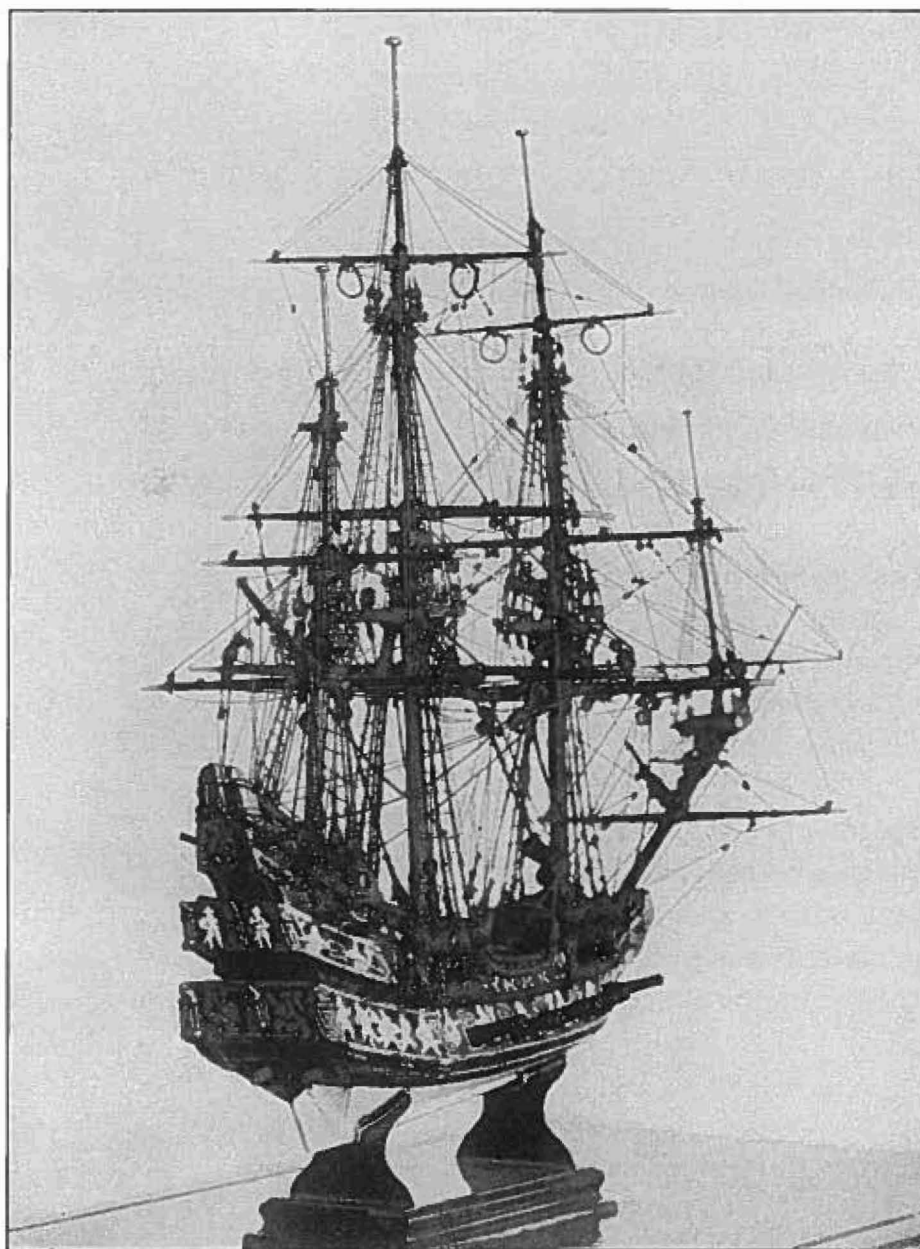
(1872), (1689)

SØMILITÆRE KURIOSA

Dansk skibsmodel fra omkring 1600 i Skotland

EN RETTELSE

I det foregående nummer Tidsskrift for Søværnen 1/2010 side 71 som fig. 1 skulle planche 8 i R. Morton Nance: "Sailing-ships Models", London 1924, have været gengivet. Desværre var der som fig. 1 i stedet gengivet en anden planche fra den samme bog, som ikke havde noget med artiklen at gøre. Nedenfor gengives den rigtige planche. Redaktionen beklager fejlen.



CFlex

A New Generation of Terma Naval C4I Systems



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

Component-based Software Architecture providing:

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

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

www.terma.com

TERMA[®]

SØVÆRNET ØNSKES TILLYKKE MED FLÅDENS 500 ÅRS JUBILÆUM

*International markedsføring
af systemer udviklet til familien
af Standard Flex fartøjer.*

■ Medlemmer:

Odense Staalskibsværft A/S

Saab Danmark A/S

Terma A/S

RESON A/S

NORDIC DEFENCE INDUSTRIES A/S

Logimatic

Lyngsø Marine A/S

HEEDS A/S

EIVA a/s

TENCATE-Advanced Armour

Karstensens Skibsværft A/S

DANISH YACHT A/S

Affilieret medlem:

SAAB UNDERWATER SYSTEMS AB



Naval
Team
Denmark



NTD

Naval Team Denmark

Axeltorv 6, 4.

1609 København V

Tel.: 33 33 96 94

navalteam@navalteam.dk

Leverandører til Søværnet

www.navalteam.dk

NORDEN

Rederidrift siden 1871



Dampskibsselskabet "NORDEN" A/S, Strandvejen 52, 2900 Hellerup
Telefon 33150451, Hjemmeside www.ds-norden.com

Tidsskrift for Søværnen
oprettet 1827
udgivet af Søe-lieutenant-Selskabet
Protektor: H.K.H. Kronprins Frederik



Redaktion:

Overarkivar Hans Christian Bjerg

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

Tidsskrift for Søværnen

Hans Chr. Bjerg

Møllevej 4

2970 Hørsholm

Tlf.: 45 86 18 28

email: hcbjerg@post.tele.dk

FIIN: SOK-LE204

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

Ekspedition og regnskab:

Orlogskaptajn Hans Erik Juul

Søe-lieutenant-Selskabet

Overgaden oven Vandet 62 B

1415 København K

Tlf.: 32 95 99 54

Fax: 32 95 99 53

Giro: 2 04 77 64

Email: sls@post9.tele.dk

Abonnement tegnes
ved henvendelse til ekspeditionen

Trykkeri

Nørrebro Bogtryk

www.nbb.dk

ISSN 0040-7186

Tidsskriftet

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

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

Eftertryk er tilladt med tydelig
kildeangivelse

Søe-lieutenant-Selskabet

er et krigsvidenskabeligt selskab
af søofficerer, oprettet 1784.

Formand:

Kaptajnløjtnant

Christian G.H. Meinertz

Selskabets hjemmeside:

www.sls.forsvaret.dk

Annoncer tegnes
ved henvendelse til ekspeditionen

Søe-Lieutenant-Selskabet
Overgaden oven Vandet 62 B
1415 København K

B



POST

P P

DANMARK

Returneres ved varig adresseændring

*"I det den binder krigerne
omfavner den videnskaberne"*