



Tidsskrift for Søværnen

Nr. 3 · 2011 · 182. årgang



UDGIVET AF SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

— 2011/3 * 182. årgang

Redaktion: Hans Christian Bjerg

INDHOLD

Meddelelser fra redaktionen	153
Meddelelser fra Søe-Lieutenant-Selskabet	
Møderække efteråret 2011	154
Artikler	
Søværnets nye højteknologiske fregatter <i>Af Stig Kastberg</i>	157
Michiel Adrianszoon de Ruyter <i>Af Per Jacobsen</i>	172
Portrætter af familien Holck <i>Af Mikael Kristian Hansen</i>	203
Modtagere af Gerners medalje og H. M. Dronningens æressabel på Søværnets Officersskole efter 1966 <i>Af Hans Christian Bjerg</i>	211
Kommentar	
Søværnets Maskinkorps 160 år <i>Af V. Theill</i>	216
Rettelser Nr. 3 til Søofficersrulle 1910-2010	
<i>Af Henrik Muusfeldt</i>	219
Nekrolog	
1679. Mogens Michael Telling (1657)	220
Boganmeldelser	
Ole Kropp: Fregatterne Holger Danske & Niels Ebbesen 1945-1963 <i>Af (1818)</i>	223
Lars Jordt: Minestrygerne af Vig-klassen 1959-1976 <i>Af (1818)</i>	224
Annoncer	228

Redaktionen sluttet 15. september 2011.
Forside: Gerners Medalje, indstiftet 1792

MEDDELELSER FRA REDAKTIONEN

2011/3

Hermed foreligger atter et nummer af Tidsskrift for Søværnen. Denne gang som sædvanligt med et blandet indhold, der skulle dække læsernes forskellige interesser, og samtidig fastholde en række historiske optegnelser om Søe-Lieutenant-Selskabets virksomhed. Det er klart, at målsætningen indebærer, at der skal lægges hovedvægt på aktuelle forhold. I de senere år har der været en stigning i den procentvise plads i tidsskriftet for det aktuelle stof. Således udgjorde den for 2009 38%. Hvis man fraregner tidsskriftets nr. 5 i 2010, Søofficersrullen 1910-2010, der udgjorde 96 sider af den samlede stofmængde i denne årgang, så var der kun 14% aktuel stof i 2010. Forhåbentlig at det ikke tegn på en vedvarende tendens. Men sandt er det, at det for tidsskriftets redaktion er blevet vanskeligt at skaffe helt aktuelt stof.

Det er en kendt sag, at der ikke er megen tid til fordybelse for tjenstgørende officerer i dagens søværn, og at denne for mange primært finder sted i forbindelse med videreuddannelsen på Forsvarsakademiet. Søe-Lieutenant-Selskabet indstiftede for nogle år siden H. C. Sneedorff-prisen, opkaldt efter chefen for Søkadetakademiet omkring 1800. Den gives til den bedste opgave på VUT I, videreuddannelsen på Søværnets Officersskole. En del af formålet med denne pris er, at den udvalgte opgave skal offentliggøres som artikel i tidsskriftet, en ordning, der gennem flere år har sikkert aktuelle inputs til det publicerede stof. Af forskellige grunde har det været skønnet i de sidste par år, at de udvalgte opgaver ikke egnede sig til offentliggørelse i tidsskriftet.

Redaktionen forsøger, når og hvor det er mulig, at opfordre Søværnets officerer til at indlevere artikler til tidsskriftet, men desværre er det sjældent at opfordringerne giver resultatet. Redaktionen er derfor meget afhængig af, de artikler, som bliver tilbudt.

Her skal endnu engang udgå en opfordring til at officerer, der f.eks. sidder med stabsopgaver om at skrive korte og uklassificerede artikler om de pågældende emner til tidsskriftet, og derved gøre andre søofficerer opmærksom på de pågældende emner og deres problematik. Ligesom officerer, der er under uddannelse på Forsvarsakademiet, opfordres til at overveje om deres opgavebesvarelser kan interessere dette tidsskrifts læsere.

Hans Christian Bjerg

MEDDELELSER FRA SØE-LIEUTENANT-SELISKABET

Til medlemmer af Søe-Lieutenant-Selskabet,

Bestyrelsen har sammensat følgende program for første halvår af det 228. forsamlingsår, efteråret 2011.

Møderækken fortsætter således de under sidste § 32 møde skitserede tanker for at stimulere en øget debat i Selskabet og på den baggrund til foråret at kunne afslutte forsamlingsåret med at formulere Søe-Lieutenant-Selskabets vision for fremtidens flåde ud fra relevante temaforedrag. Bestyrelsen forventer derfor at kunne fremlægge disse tanker for et panel af forsvarspolitiske ordførere under det sidste møde i det 228. forsamlingsår.

Efter første møde, som er § 32 mødet den 11. oktober, vil chefen for Grønlands Kommando, Kontreadmiral Henrik Kudsk, den 27. oktober blandt andet give en beskrivelse af det arktiske område og de konsekvenser en øget trafik vil have for det militære og sikkerhedsmæssige beredskab. Ydermere vil journalist og studievært på TV2s Deadline samt forfatter til bogen "Når isen forsvinder", Martin Breum, under det tredje møde fortsætte debatten om det arktiske område med en nærmere beskrivelse af sikkerhedspolitiske perspektiver og samtidig give en anden vinkel på det arktiske militære beredskab.

SLS bestyrelse har i samråd med CH SOK vurderet eventuelle kandidater til SLS urløst og har fundet en kandidat, som bestyrelsen forventer at kunne overrække et af de særlige ure, som blev doneret til SLS til Selskabets 225 års jubilæum af Gerner Thalsø Madsen, på vegne af to anonyme donatorer. Indtil videre arbejder bestyrelsen på, at denne overrækelse finder sted den 10. november, sammen med Martin Breums foredrag.

Det fjerde møde omhandler de private sikkerhedsfirmaer og pirateri og her er det Lars Bangert Struwe, Ph.D. Center for Militære Studier, Københavns Universitet, som vil gæste Selskabet. Pirateri er desværre en ikke uvæsentlig faktor, når det kommer til udvikling i de omkringliggende samfund, men det er samtidig et økonomisk og militært problem, som kun synes at blive mere massivt med tiden. Dette betyder også, at man i forsvaret sætter store ressourcer af til dels den direkte bekæmpel-

se af pirateri og dels til kapacitetsopbygning af regionen, for på den måde på lang sigt at give de pågældende lande mulighed for selv at bekæmpe problemerne ved hjælp af øget grænseovervågning og kystvagtstjeneste. Indlægsholder vil være chefen for SOK's maritime kapacitetsopbygningscenter, kommandørkaptajn Felix Ebbestad.

Nærmere information samt oplæg vil fremgå af hjemmesiden samt evt. af Tidsskrift for Søværnen.

Møderækken ser derfor således ud:

DATO	EMNE	FOREDRAGSHOLDER
Tirsdag 11. oktober	§ 32 møde	
Torsdag 27. oktober	"Arktis". Militære og sikkerhedsmæssige konsekvenser af den globale opvarmning.	KA Henrik Kudsk Chef for Grønlands Kommando
Torsdag 10. november	"Arktis, når isen smelter". Sikkerhedspolitiske implikationer og konsekvenser.	Journalist Martin Breum
Onsdag 23. november	"Pirateri" Pirater og private sikkerhedsfirmaer.	Lars Bangert Struwe, Ph.D. Center for Militære Studier, Københavns Universitet.
Tirsdag 13. december	"Maritim kapacitetsopbygning ved Afrikas Horn".	KD Felix Ebbestad CH for SOK's maritime kapacitetsopbygningscenter

Af hensyn til eventuelle ændringer i møderækken skal jeg bede de af vores medlemmer, som endnu ikke har gjort dette, om at sende en mail til Selskabets sekretær, Hans Erik Juul, således at medlemskartoteket kan blive opdateret, samt i mailen at angive, om SLS fremover kan sende møderække og eventuelle henvendelser pr. mail i stedet for pr. post.

Prisen for deltagelse ved spisningen ifm. møderne i Selskabets lokaler er kr. 125,- pr. pers.

Mødeaftenerne i selskabets lokaler afvikles efter følgende tidsplan:

- Kl. 1730 åbner baren for medlemmer og evt. gæster, der deltager i spisningen før mødet.
- Kl. 1800 – 1900 serveres smørrebrød med efterfølgende kaffe.
- Kl. 1930 starter selve mødet.
- For mødedeltagere, der ikke har deltaget i spisningen, åbner baren kl. 1900.
- Tilmelding til middagen i f.m. møderne skal ske til forretningsføreren (email:sls@post9.tele.dk eller telefon 32 95 99 54) senest kl. 1200 dagen før mødet.

På gensyn i selskabet

Christian G. H. Meinertz
kaptajnløjtnant
formand

SØVÆRNETS NYE HØJTEKNOLOGISKE FREGATTER

- STORE KRAV TIL SPECIFIKKE KOMPETENCER

Af kommandørkaptajn Stig Kastberg

*Forfatteren var frem til foråret 2011 chef for Søværnets
Teknikkursus under Søværnets Specialskole. Han er nu stabschef for
FBE Region Øst.*

Indledning

I april 2010 nedsatte Søværnets Operative Kommando (SOK) en arbejdsgruppe, der skulle analysere det fremtidige behov for fremtidige tekniske uddannelser i søværnet (SVN).

Baggrunden herfor var, at Forsvarsforlig 2010-14 har medført markante omlægninger af SVN struktur. Derfor var det nødvendigt at undersøge dette behov, herunder at klarlægge, hvordan de forventede operationsmønstre kan påvirke uddannelseskrav til teknisk personel i SVN nye enheder.

I arbejdsgruppen har der været repræsentanter fra SOK, 1. og 2. eskadre, operative logistiske støttecentre i Frederikshavn og Korsør, Søværnets Officersskole, Søværnets Specialskole, Søværnets Taktikkursus og Søværnets Teknikkursus, og jeg har som Chef for Søværnets Teknikkursus været formand.

"Arbejdsgruppen vedrørende Tekniske Uddannelser i Søværnet", der fik betegnelsen AG/TUS, fremsendte januar 2011 sin rapport. Denne artikel er et uddrag af arbejdsgruppens rapport, der specielt retter sig mod de krav, som ny teknologi og ændrede operationsmønstre stiller til de tekniske uddannelser i SVN. Efterfølgende beskrives, hvilke tiltag, der er igangsat for at imødekomme de udfordringer, som rapporten har afdækket.

Ny teknologi og ændrede operationsmønstre

AG skal: "Undersøge hvilke krav SVN fremtidige enheder (ny teknologi) og operationsmønstre (togtbaseret søværn) stiller til tekniske uddannelser i SVN."

AG har i denne fase arbejdet med udgangspunkt i en forståelse af kravene til SVN uddannelser, som defineret af et samspil mellem doktrin, organisation og teknologi.



Figur 1: Figuren beskriver den klassiske interaktion mellem doktrin, organisation og teknologi. Som det fremgår af figuren, så er det i fht. søværnets fremtidige enheder uddannelse, der holder sammen på begreberne.

Oplægget til AG er fokuseret på operationsmønsteret svarende til doktrin samt de fremtidige enheder forstået som ny teknologi.

Spørgsmålet om organisationen - forstået som skibsorganisationen - og den faglige opbygning og bemanning af divisionerne på skibene er væsentlig i forhold til sammensætningen af uddannelserne og opbygning af faglige kompetencer i enheden.

Nedenfor sammenfattes AG vurdering af de væsentligste faktorer i forhold til operationsmønster og teknologi i SVN.

Operationsmønstre

Der synes overordnet at kunne skelnes mellem to typer af operationer: Out of area-operationer eller operationer med udgangspunkt i national flådestation. Ved out of area-operationer forstås operationer med begrænset logistisk støtte og uden sikker basehavn. Denne type af operationer stiller særlige krav til enhedens evne til selvstændigt at kunne gennemføre reparationer og vedligehold.

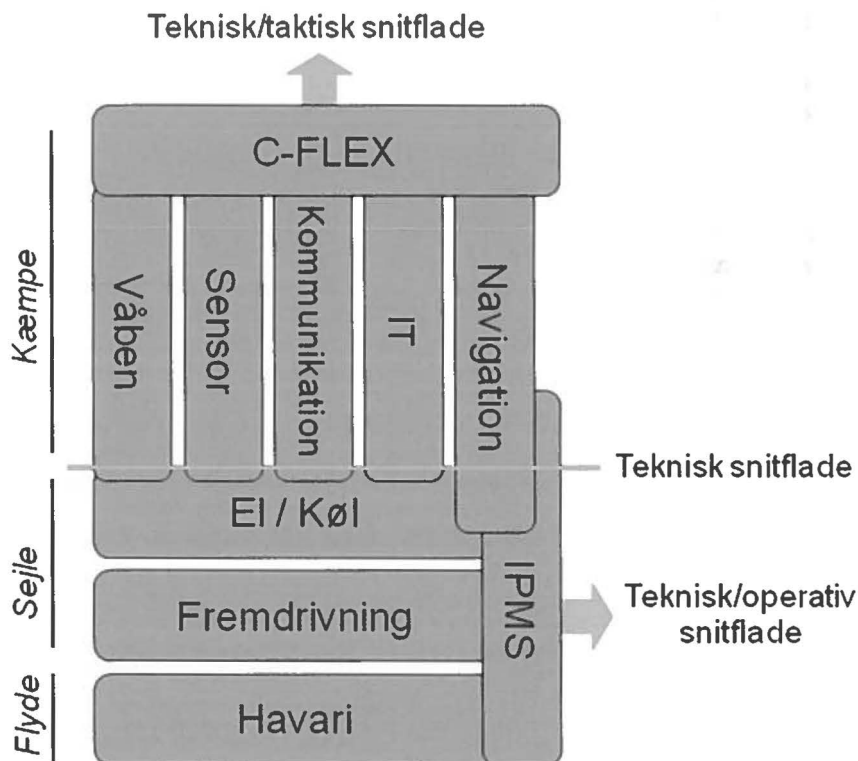
De nye fregatter introducerer med sine kapaciteter nye opgavetyper til SVN. En fregat med area defence capability vil kunne påtage sig opgaver, hvor enheden har et stort ansvar for en samlet flådestyrke eller indgår i et internationalt system af kapaciteter på højt beredskab. Denne type opgaver stiller krav om en høj grad af professionalisme - såvel operativt som teknisk. For at opnå denne professionalisering er der i forhold til organisationen behov for længere tid på en enhed med henblik på specialisering og intern kompetenceudvikling.

Det er sammenfattende vurderingen, at der er et differentieret behov for uddannelse afhængig af enhedstype, opgaver og mulighed for anvendelse af national støttestruktur. Dette behov er stigende for samtlige en-

der, men særligt i relation til de nye enheder og opgaver er der et behov for en professionalisering og heraf afledt øget specialisering.

Teknologi

Den teknologiske udvikling i SVN nye skibe (fregatter og støtteskibe) og samfundet generelt er kompleks. Der kan generelt konstateres en bevægelse mod enheder opbygget omkring et antal komplekse systemer med en høj grad af integration. Disse komplekse systemer kan forstås som systemer af materielsystemer, der er koblet i et netværk omkring et funktionsområde. Med andre ord: Hvor det tidligere var muligt at afgrænse de enkelte materielsystemer til gear, hovedmotor og lignende, er disse i højere grad integreret gennem øvrige systemer, og det giver bedre mening at afgrænse de tekniske systemer til sammenhængende funktionsområder, som hver indeholder et antal materielsystemer.



Figur 2: Figuren illustrerer, at det teknologiske område på fregatterne er opbygget af en række systemer i gensidig interaktion.

Med udgangspunkt i en fregat, som den mest komplicerede enhed, har AG identificeret nedenstående funktionelle systemer, som alle har en gensidig interaktion, men som kan betragtes som en opdeling i faglige funktionsområder.

Overordnet er den tekniske division (T-DIV) ansvarlig for tre funktionelle systemer:

- Et fremdrivningssystem bestående af hovedmotorer, gear, brændstofsysteem, skrueaksel m.v., som skal sikre enhedens evne til at sejle.
- Et servicesystem, som leverer serviceydelser i form af elektricitet, køling og ventilation til skibets øvrige systemer samt besætning.
- Et havari- og sikkerhedssystem, som skal sikre stabilitet, brandsikkerhed, sundhed m.v. for enheden.

De tre funktionelle systemer spiller sammen og styres via et integreret system (IPMS). På baggrund af dette sammenspil leverer den tekniske division information og beslutningsstøtte i forhold til skibets operative kapaciteter.

Organiseret under Våben- og Elektronikdivisionen (VE-DIV) findes tilsvarende en række funktionelle systemer, som alle spiller sammen i et integreret C-FLEX-system. Fælles for systemerne er, at de igennem en teknisk snitflade er afhængige af serviceydelser fra den tekniske division for at fungere optimalt. Udover denne vekselvirkning er der en relativt beskedent faglig sammenhæng på tværs af den tekniske snitflade mellem de to divisioner.

De tekniske systemer i VE-DIV indeholder:

- Våbensystemerne, omfattende missil- og artilleriområdet.
- Sensorområdet, omfattende radarsystemer, EDO og ildledning m.v.
- IT omfattende C-FLEX, netværk og servere, der forbinder våben- og sensorsystemer; administrative og operative IT-systemer såsom MCCIS; FIIN og internet m.v. omfattende servere, klienter, netværk og software samt enhedens overordnede netværk og krydsfelter. Hertil kommer IT-sikkerhed og administration.
- Kommunikation omfattende antenner, radioer og koblinger af disse, kryptoer og modemmer, SATCOM, link-systemer og telefonforbindelser.
- Navigationssystemer, omfattende NAVCOM, netværk og navigationssensorer samt ECPINS og betjeningssystemer.

Overordnet er VE-DIV via et operativt C-FLEX og underliggende systemer ansvarlig for at levere information og beslutningsstøtte i forhold til enhedens taktiske kapacitet.

Det tekniske område kan således beskrives, som bestående af to væsentligt forskellige faglige områder med en begrænset intern teknisk snitflade. De to områder kan betragtes som forskellige services med hver deres snitflade i forhold til henholdsvis det operative og det taktiske.

Afledte tekniske kompetenceniveauer

Det kan konstateres, at der er et behov for at forstå teknologien med udgangspunkt i systemer af materielsystemer frem for enkelte individuelle materielsystemer. Det bliver således relationerne mellem systemerne og disse betydning for enheden som helhed, der bliver væsentlig i forhold til uddannelsen.

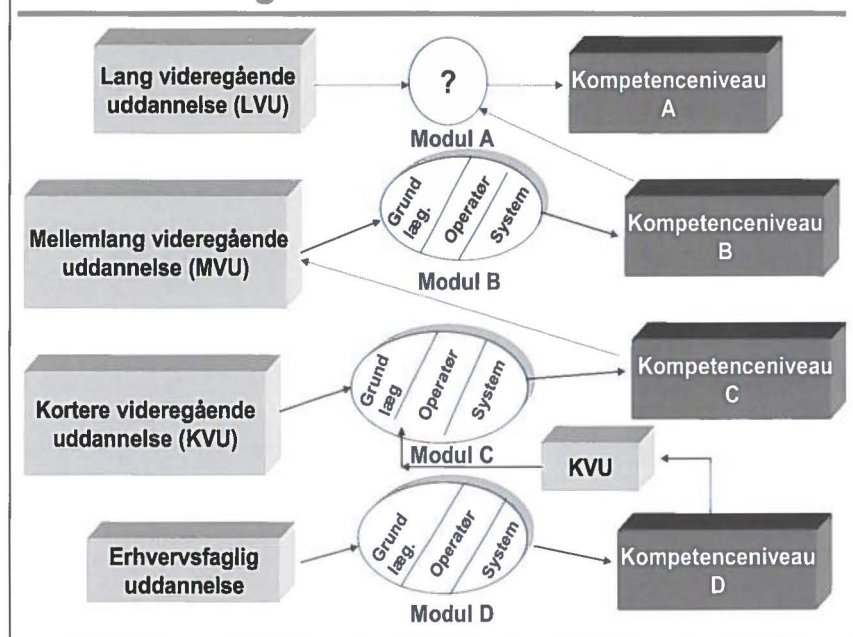
Systemernes kompleksitet i sig selv giver anledning til en forskydning af tekniske kompetencer mod øget forståelse af komplekse systemers sammenhæng. I praksis har der været en bevægelse mod fejlfinding og vedligehold på modulniveau. Dette skyldes den tekniske opbygning af systemerne, dels systemernes kompleksitet, som giver anledning til en forskydning af de nødvendige tekniske kompetencer fra detaljeret fejlfinding mod en øget forståelse af komplekse systemers sammenhæng samt evnen til at forstå operativ og teknisk interaktion.

Det kan samtidig konstateres, at der i praksis er en forøget konsekvens ved forkert eller mangelfuld betjening af udstyret, hvilket stiller krav om en høj grad af teknisk faglighed og kendskab til korrekt betjening og procedurer. Brugeren skal besidde en høj faglighed på egne systemers muligheder og begrænsninger. Evnen til at kunne gennemføre konsekvensanalyse og afdække årsagssammenhænge er væsentlig.

I praksis bliver dokumentation og procedurer vigtige at kende forud for arbejde på systemer, idet visse systemer er meget sårbare, og hvor udfald kan få stor operativ konsekvens. Vedligeholdskomplekset og dokumentationen forudsætter forebyggende vedligehold på Vedligeholdelsesniveau 1, herunder imødekommelse af krav fra klassifikationsselskab (DNV). Derudover stiller det forøget krav om formel certificering/autorisation i forbindelse med arbejde på større systemer.

Ovenstående udviklingstendenser inden for teknologi og operationsmønstre giver anledning til en revurdering af de afledte kompetenceniveauer.

Det fremtidige tekniske uddannelsesforløb



Figur 3: Opdeling i tekniske kompetenceniveauer:1

Udgangspunktet herfor er figur 3, der illustrerer de tekniske kompetenceniveauer, der opdeles i A, B, C og D. Disse kan kort beskrives således:

Kompetenceniveau A

Systemdesigner²: Kan vurdere og udvikle/designe sammenhængende systemer i forhold til operative og tekniske krav og forudsætninger (syntese).

(UDVIKLER)

Kompetenceniveau B

Systemintegrator: Kunne analysere på systemsammenhænge og identificere driftsforstyrrelser til systemniveau. Kunne analysere og identificere sammenhæng mellem det tekniske område og enhedens operative virke (syntese) og kunne formidle afledte operative konsekvenser.

(LEDER)

Kompetenceniveau C

Systemspecialist: Kunne analysere på systemniveau³ og kunne iværksætte reparationer. Overordnet forståelse for tekniske systemsammenhænge. Kan anvende og forstå materielsystemer inden for funktionsområdet med henblik på drift og vedligehold samt enhedsuddannelse. (FORMIDLER).

Kompetenceniveau D

Driftsgast: Forestår almindelig drift og betjening samt medvirker ved vedligehold. Skal have kendskab til gældende forskrifter og procedure for drift og vedligehold af materielsystemet. (KENDSKAB)

For at præcisere figur 3 er der behov for en tydelig sondring mellem komponent- og systemniveau. Ved en komponent forstås et komplet materielsystem⁴. Ved et system forstås en række integrerede materielsystemer, som spiller sammen eller bidrager med funktionaliteter inden for et funktionsområde.

Som konsekvens heraf bliver der behov for endnu et niveau af tekniske kompetencer, hvor der differentieres mellem ekspertise i udvalgte komponenter på individuelt niveau:

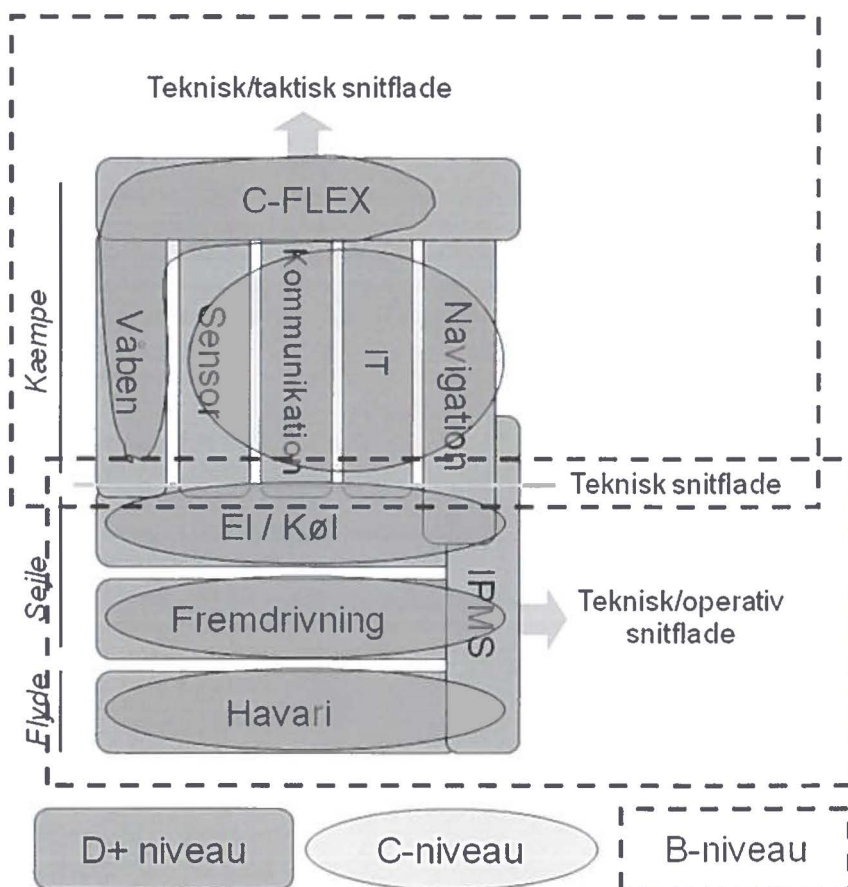
Kompetenceniveau D+

Komponentspecialist: Skal kunne anvende og forstå på delkomponentniveau med henblik på fejlsøgning, drift og vedligehold. Skal have kendskab til gældende forskrifter og procedure for drift og vedligehold af materielsystemet. (ANVENDER)

De forskellige niveauer er illustreret i nedenstående figur.

Det er ikke nødvendigt at være D+ i alle systemer for at være C, ligesom det heller ikke er nødvendigt at være C for at kunne være B. Modsat er det nødvendigt, at der er D+ kompetencer på alle systemer i enheden, og at der er C- og B-niveau kompetencer på ovenstående områder.

Der er en indre teknisk snitflade mellem VE-DIV og T-DIV, mens der er to eksterne snitflader: En teknisk/taktisk, som Våben- og elektronikofficeren (VEO) er ansvarlig for, og en teknisk/operativ, som teknikofficeren (TKO) er ansvarlig for. Begge stillinger er systemintegrerende (Kompetenceniveau B), men de har kun ringe fagligt sammenfald. Det-



Figur 4: Figuren illustrerer, at den øgede interaktion mellem systemer skaber nye snitflader, som stiller krav om personel med mere differentierede kompetenceniveauer.

te peger på, at der er behov for at revurdere den tekniske officersuddannelse, herunder en differentieret sammensætning af kompetencer.

Desuden vil der under internationale operationer eller opgaveløsning i Nordatlanten, hvor det ikke umiddelbart er muligt at få assistance fra den nationale støttestruktur⁵, være større behov for at kunne gennemføre daglig diagnosticering, fejlfinding og fejlretning lokalt. Dette kræver driftsteknikere, der har detaljeret kendskab til drift og funktionering af materiellet på såvel system- som komponentniveau. Dette indikerer, at der er behov for komponentspecialister (D+ niveau).

Konklusion

I visse mindre enheder, som har umiddelbar adgang til national støttestruktur, kan uddannelsesbehovet dækkes af niveau D, mens nogle større enheder borte fra national støttestruktur har behov for kompetenceniveau B, C og D+. Specielt C-niveauet forudses væsentligt i forhold til at kunne anvende enhederne optimalt. Dette medfører behov for en større grad af fastholdelse indenfor enhedstyperne.

Der er behov for en progressiv og differentieret uddannelse og kompetenceudvikling for at opnå tilstrækkelig kompetence på de forskellige niveauer. Progressivt fordi det er for meget at give alle uddannelser fra start, og differentieret fordi uddannelsesbehovet er for omfattende til, at alle skal kunne alt. Det stiller i forhold til personelforvaltningen krav om kontinuitet i stillingerne på enhederne.

Der er som følge af den komplekse systemintegration stigende behov for kompetencer på niveau B. Det vurderes på denne baggrund nødvendigt at revurdere den nuværende officersuddannelse. Samtidig bør det overvejes at løfte funktionsniveauerne i ledelsen af VE-DIV på enkelte af enhederne med henblik på at fastholde og udvikle de faglige kompetencer.

Der er som følge af systemintegration og større kompleksitet af materiellet behov for komponentspecialister (D+), der kan varetage den daglige drift af systemerne. Disse skal tilvejebringes ved at udvikle erfarne, kvalificerede driftgaster (D). Det vurderes på den baggrund nødvendigt i større grad at skabe systemforståelse gennem hele uddannelsesforløbet som teknikker, herunder målrette lærlingeuddannelser og tekniske funktionsuddannelser mod systemuddannelse i sømilitære systemer.

Sammenfatning

På baggrund af den teknologiske udvikling og nødvendigheden af en dybere forståelse af komplekse sømilitære systemers sammenhænge er følgende væsentlige problemstillinger identificeret:

- Fastholdelse af kompetencer

Der er som følge af systemintegration og større kompleksitet af materiellet behov for komponentspecialister, der kan varetage den daglige drift af systemerne. Disse skal tilvejebringes ved at udvikle erfarne, kvalificerede driftgaster. Det vurderes på den baggrund nødvendigt i større grad at skabe systemforståelse gennem hele uddannelsesforløbet som teknikker, herunder målrette lærlingeuddannelser og tekniske funktionsuddannelser mod



systemuddannelse i sømilitære systemer. Dette taler for i højere grad end i dag at fastholde fagligt personel i samme skibstype.

- Specifik uddannelse til Våben- og Elektronikofficer

Der er som følge af den komplekse systemintegration stigende behov for specifikke kompetencer på officersniveau. Det vurderes på denne baggrund nødvendigt at revurdere den nuværende tekniske officersuddannelse, så kompetencer fremover entenes rettes mod fremdrivning eller våben- og elektronik. I den forbindelse bør det overvejes at løfte funktionsniveauerne i ledelsen af VE-DIV på enkelte af enhederne, f.eks. ved at oprette en stilling som Divisions VEO, med henblik på at fastholde og udvikle de faglige kompetencer i skibsklassen.

- Funktionsuddannelseskoncepten

Der er et differentieret behov for uddannelse afhængig af enhedstype, opgaver og mulighed for anvendelse af national støttestruktur. Dette behov er stigende for samtlige enheder, men særligt i relation til de nye enheder og opgaver er der et behov for en professionalisering og heraf afledt øget specialisering. Der er behov for at afpasse kursusudbud til SVN ændrede struktur. Specielt indenfor de våben- og elektroniktekniske funktionsuddannelser vurderes der at være et udtalt behov for at sondre mellem 1 ESK og 2 ESK enheder. Herudover bør kursus udbuddet tilpasses SVN nye struktur. Søværnets Teknikkursus (TEK) og Søværnets Våbenkursus bør derfor snarest muligt fremsende forslag til tilpasset kursusudbud, herunder opdelte funktionsuddannelser, til SOK via Søværnets Specialskole.

- Militær lærlingeuddannelse

Der er et klart behov for at målrette de militære lærlingeuddannelser mod sømilitære systemer. Derfor bør disse uddannelser opdateres, så de i højere grad rettes mod drift og fejlfinding på systemniveau i stedet for komponentniveau. Samtidig bør de våben- og elektroniktekniske lærlingeuddannelser samtænkes, så de grundlæggende færdigheder opbygges fælles, hvorefter valg af speciale (EK eller AT) kan foretages mere kvalificeret.

Iværksatte tiltag

På baggrund af AG/TUS analyser er følgende tiltag iværksat i 2011:

- AG/VITUS

Med henblik på at uddanne en specifik Våben- og Elektronikteknisk officer (VEO) har SOK nedsat en arbejdsgruppe, der skal

analysere behovet for en våben- og informatikteknisk officersuddannelse i søværnet (AG/VITUS). Arbejdsgruppen har til formål at undersøge muligheder og konsekvenser ved at oprette en tredje linjeofficersuddannelse målrettet de funktionsområder, som i øjeblikket varetages af våben- og elektronikofficererne.

Baggrunden for denne arbejdsgruppe bygger på en antagelse om, at der er et behov for en justering af officersuddannelsen i søværnet. En justering, som er nødvendiggjort af:

- Den teknologiske udvikling i søværnet og i samfundet generelt,
- ændringerne i søværnets operationsmønster og opgaver, samt
- udviklingen og sammensætningen i skibsorganisationerne.

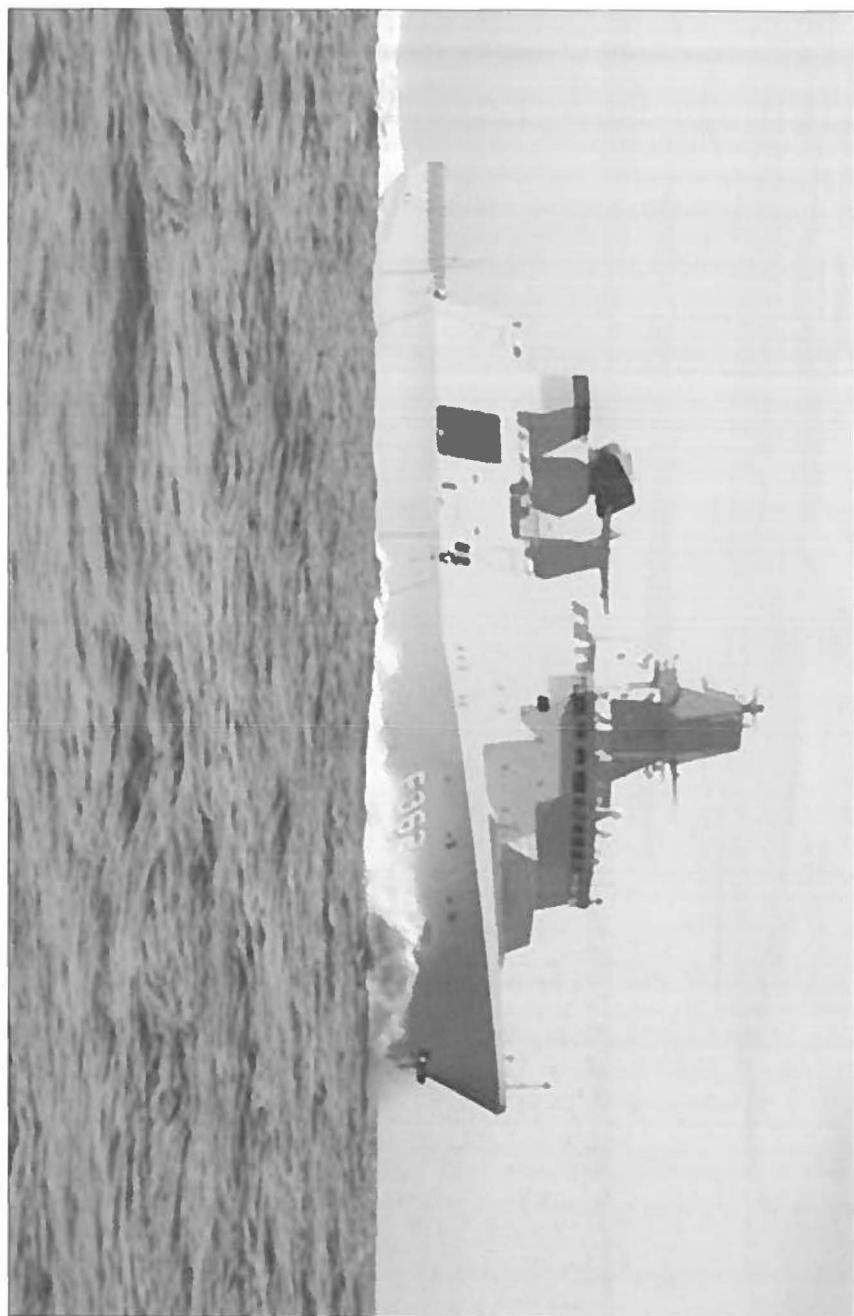
Det er visionen for denne arbejdsgruppe at undersøge muligheden for at oprette en uddannelse, som er målrettet skibsorganisationens våben- og elektronikdivision. Målet er at uddanne officerer, som kan varetage drift og vedligeholdelse af enhedernes våben-, sensor-, informatik-, kommunikations- og navigationssystemer. Det er endvidere målet at uddanne officerer, som gennem en helheds- og systemorienteret teknisk forståelse kombineret med en forståelse for taktik og våbenanvendelse kan drifte og udvikle de systemer og den organisation, som knytter sig til O-rummet og C-FLEX i særdeleshed. Officerer, som kan anvende, rådgive om og udvikle de taktiske systemer som en service og støttefunktion for den taktiske division.

- PG/UDRE

SOK har desuden nedsat et projektgruppe, der skal analysere SVN uddannelsesregime (PG/UDRE). Baggrunden for denne projektgruppe er, at SVN struktur og opgaver har gennemgået en række ændringer siden funktionsuddannelseskoncepten blev introduceret i 2005. Derfor er der opstået et behov for en samlet analyse af sammenhængen mellem funktions-, enheds- samt efteruddannelser i SVN.

PG/UDRE skal undersøge funktions-, enheds- og efteruddannelseskonceptet og operationalisere de reelle uddannelseskrav og forskellige sejlads mønstre på enhedsniveau. På baggrund heraf analyseres det nuværende uddannelsesregimes mulighed for at understøtte SVN fremtidige struktur og operationsmønster.

I den forbindelse vil projektgruppen bl.a. skulle revurdere funktionsuddannelseskoncepten i relation til de våben- og elektroniktekniske funktionsuddannelser.



- Sømilitære lærlingeuddannelser

For at målrette de militære lærlingeuddannelser mod sømilitære systemer, herunder i højere grad rette dem mod drift og fejlfindning på komponent- og systemniveau, er der ved TEK nedsat en arbejdsgruppe.

Arbejdsgruppen skal undersøge, hvordan de våben- og elektroniske lærlingeuddannelser bedst muligt målrettes mod systemforståelse. Desuden skal det undersøges, hvordan uddannelserne indenfor elektronik, informatik og automation bedst muligt samtænkes, f.eks. ved at de grundlæggende færdigheder opbygges i et fælles uddannelsesforløb. Dette vil i højere grad understøtte valg af speciale (EK eller AT), og indholdet i uddannelserne vil i højere grad kunne målrettes mod de respektive funktioner ombord i SVN sejlene enheder.

Samlet set vil det kunne opkvalificere de militære teknikere, så de hurtigere vil kunne fungere som komponent- og systemspecialister.

Perspektiv

For mig hersker der ingen tvivl om, at specielt de nye højteknologiske fregatter stiller store krav til specifikke tekniske kompetencer. Samtidig står det klart, at SVN uddannelsesregime skal kunne tilvejebringe disse.

Hvorvidt vi aktuelt er klar til at håndtere alle de udfordringer, som indfasning af IVER HUITFELDT-klassen stiller, er meget tvivlsomt. Med de tiltag, der er iværksat i 1. kvartal 2011, er det dog min vurdering, at SVN er på rette vej.

Jeg er derfor overbevist om, at SVN indenfor en kort årrække vil kunne håndtere de komplekse kapaciteter, som fregatterne repræsenterer, på professionel vis.

TILLYKKE MED VORES NYE FREGATTER!

Noter

1. Kilde: "Studiegruppe vedr. Den fremtidige løsning af tekniske opgaver i søværnets operative enheder" (STU/TEK). Modellen er udarbejdet af "Underarbejdsgruppe vedr. uddannelsesbehov" (UAG/UIDB) i februar 2000.
2. Leverandør eller FMT-ingeniør.
3. System er et funktionelt område, sammenhængende materielsystemer (komponenter), f.eks. fremdrivningssystemet eller kommunikationssystemet.
4. Eksempelvis MTU-hovedmotor, SMART-S etc.
5. Operative Logistiske Støttecentre, Værksted Danmark eller leverandør.

MICHIEL ADRIANSZOOM DE RUYTER

HOLLANDSK ADMIRAL OG

DANSK ADELSMAND

Af marinehistoriker, lic.jur. Per Jacobsen

Efter slaget i Sole Bay den 28. maj 1672 sagde chefen for den britiske flåde, Charles IIs broder, Hertugen af York, at chefen for den hollandske flåde, *"Admiral de Ruyter var den hidtil største admiral i verdenen"*¹, og efter Ruyters sejr i "4-dages slaget" den 11/6 – 14/6 1666 gav den franske søofficer, Greve de Guiche, som gjorde tjeneste som volontør på Ruyters flagskib, ZEVEN PROVINCIE, følgende karakteristik af admiralen:

*"Han var altid afbalanceret og rolig, og når en sejr var sikret, sagde han altid, at det var den gode Gud, der havde givet os sejren. Når der var uorden i flåden, og et nederlag truede, syntes han kun berørt af de mulige ulykker for hans fædreland, men han var altid parat til at underkaste sig Guds vilje. Han havde noget af den samme ligefremme og ærlige optræden, som vore forfædre havde, og endeligt kan jeg fortælle, at jeg dagen efter slaget fandt ham i færd med selv at feje sit lukaf, hvorefter han fodrede sine kyllinger."*²

De Ruyter deltog i alle tre krige mellem Storbritannien og Holland i sidste halvdel af 1600-tallet, og de følgende sider er et forsøg på at skildre de bedrifter, som han, der også opnåede at blive dansk adelsmand, udførte i sin karriere i den hollandske flåde. Beretningen vil dog i høj grad handle om de tre britisk-hollandske krige, der alle var søkrige, og især den 2. og 3. krig, hvor de Ruyter var øverstkommanderende for De forenede Provinser flåde med rang af Lieutenant-Admiral.

Den hollandske stat og dens flåde

De Ruyter mødte i løbet af sin karriere i flåden ganske mange besværligheder på grund af den særlige konstruktion, der lå bag den hollandske statsdannelse. Det kan derfor være praktisk at give en kort redegørelse for denne særlige statskonstruktion, der var gældende i sidste halvdel af 1600-tallet, og for flådens deraf følgende organisation.

Den hollandske stat, De Forenede Provinser, som opnåede formel uafhængighed af Spanien ved 30-års krigens afslutning i 1648, byggede

oprindeligt på Unionen i Utrecht, der blev indgået i 1579, under oprøret mod Spanien, af de nordligste provinser i de daværende spanske Nederlande. Under krigen med Storbritannien i sidste halvdel af 1600-tallet bestod Unionen af 7 provinser, Holland, Zeeland, Utrecht, Gelderland, Overijsel, Friesland og Groningen. Oprindeligt var den en forsvarstraktat imellem de syv provinser, der i princippet var selvstændige stater, for at forsvare deres friheder overfor Spanien. Denne selvstændighed, der f.eks. indebar selvstændig økonomi for de enkelte provinser, medførte ganske meget besvær for den hollandske flåde. De enkelte provinser blev ledet af et provinsråd under ledelse af en "pensionarius", og hver provins sendte delegater til et centralt råd for hele Unionen, som tog udenrigske beslutninger på vegne alle provinserne. Dette råd var reelt ledet af "pensionarius" for provinsen Holland, der var den mest indflydelsesrige. Denne rådspensionarius var i mange år Johan de Witt, der reelt udfyldte rollerne som premierminister, finansminister og udenrigsminister for unionen.

Den hollandske flåde var opdelt på i alt fem admiraliteter. De vigtigste af disse var utvivlsomt admiraliteterne for de to provinser, der var afhængige af fiskeri og udenrigshandel, d.v.s. admiralitetet for Zeeland og de tre admiraliteter for provinsen Holland, admiraliteterne i Rotterdam, der var det fineste, og Amsterdam, der var det mest velhavende og indflydelsesrige, samt admiralitetet for Det nordlige kvarter. Det sidste og mindste af de fem admiraliteter var admiralitetet for Friesland. De fem admiraliteter administrerede hver sin flåde, og havde hver sine officerer, herunder admiraler. Denne særegne organisationsform medførte mange eksempler under de tre krige på jalousi mellem admiraliteterne, der vågede over, at deres og deres admiralers rettigheder ikke blev tilsidesat.

Den særlige organisation af Unionen, hvor de enkelte provinser havde selvstændig økonomi, betød, at beslutninger om fælles militær indsats på land eller til søs måtte vedtages enstemmigt i det centrale råd i Unionen, en omstændighed, der vanskeliggjorde hurtige beslutninger, ikke mindst fordi provinserne mange gange havde forskellige interesser.

Endeligt var hollandsk politik præget af stærk uenighed mellem to politiske grupperinger, det borgerlige handelsaristokrati, der bestod nogle få familier, som i årtier havde styret ikke mindst provinsen Holland, og på den anden side tilhængerne af Huset Oranje, der havde haft en væsentlig betydning i frihedskampen mod spanierne, og som nød stor anseelse i den brede befolkning, men mest i de provinser, der var præget af landbrug, og i provinsen Zeeland. Overhovedet for Huset Oranje havde

stor betydning, idet han traditionelt var ”Stadtholder” i én eller flere af provinserne, og under krig var han øverste chef for såvel Unionens hær som dens flåde³.

De Ruyter indtil 1641

Michiel de Ruyter blev født den 24. marts 1607 i Flushing i provinsen Zeeland som søn af en bryggeriarbejder, Adrian Michielzoon, der oprindeligt havde været sømand. Efternavnet de Ruyter stammede fra hans moder, og var formentlig et tilnavn for hendes fader, der havde været soldat i Rytteriet⁴. Der eksisterer en del historier om de Ruyters barndom, og de minder i høj grad om de tilsvarende historier om f.eks. Nelson og Tordenskiold, og skal næppe tillægges særlig vægt. Da Michiel var 11 år gammel, blev han sendt til søs i et handelsskib tilhørende et par lokale købmænd og skibsredere, Cornelis og Adriaan Lampsen. Senere avancerede han til bådsmand på en orlogsmænd, hvor han under entring af et spansk skib blev såret, vist nok det eneste sår han fik i sin karriere, indtil han blev dødeligt såret den 22. april 1676 i slaget ved Augusta.

Ruyter blev igen ansat hos brødrene Lampsen. I 1633 var han som styrmand i et skib ved Grønland, og i 1635, hvor han efterhånden var avanceret til fører af et handelsskib, var han på et togt til Magellan Strædet. I 1637 kommanderede han et af to skibe, der blev udrustet af købmændene i Flushing for at krydse i Kanalen, der vrimlede med franske pirater fra Dunkirk. Han tog en Dunkirker, men måtte så søge havn efter at være blevet jaget af 13 piratskibe. I 1640 og 1641 var han igen ansat hos Lampsen brødrene, og var på to togter til Brasilien. På sine togter med handelsskibe indlagde Ruyter sig også fortjeneste ved at rette forskellige fejl i de hollandske søkort⁵.

Schoutbynacht

I 1641 forberedte det hollandske centrale råd at sende en eskadre til assistance for Portugiserne, der var i krig med Spanien. En af brødrene Lampsen var borgmester i Flushing og medlem af rådet for Zeeland, og Ruyter blev nu, formentligt efter råd fra Lampsen, udnævnt til chef for orlogsskibet HAAS og samtidigt til Scoutbynacht⁶ under Zeelands admiralitet. Ruyter var ganske vist ikke uddannet som søofficer, men da der på dette tidspunkt ikke eksisterede nogen formaliseret søofficersuddannelse, og der kun var få officerer, som altid havde tjent i flåden, var man nødsaget til at bruge kaptajner fra handelsflåden som skibschefer, og altså også i visse tilfælde som flagmænd. Man skal i denne forbindelse erindre, at der på dette tidspunkt ikke var megen forskel på et oceangående handelsskib og et orlogsskib. Handelsskibet var også udstyret



Den hollandske admiral og søhelt Michiel Adriaenszoon de Ruyter (1607-1676).

med kanoner, og måtte på togterne ofte kæmpe med pirater og diverse fribyttere. Mange handelsskibskaptajner havde derfor reelt en del krigserfaring.

Ruyter blev sendt af sted med en eskadre på 15 skibe, der skulle forene sig med en tilsvarende portugisisk eskadre. De to eskadrer forenede sig, og ud for Kap St. Vincent mødte de om natten den 3. november en spansk flåde på 24 skibe. I den følgende kamp, der var meget hård, holdt

nogle af de hollandske chefer sig tilbage, medens de øvrige fik store skader. Ruyter var meget aktiv under kampen, og hans skib fik mange skader. Kampen endte, efter at den hollandsk/portugisiske flåde havde mistet to skibe, med, at den spanske flåde trak sig tilbage. Spanierne blev ikke forfulgt, og Ruyter satte kursen mod Lissabon, hvor de hollandske skibe blev repareret, hvorefter de i januar 1642 vendte tilbage til Flushing⁷.

I 1643 blev Ruyter igen skibsfører hos sine gamle arbejdsgivere, brødrene Lampsen, og han foretog i de følgende år en række rejser til bl.a. Middelhavet og De vestindiske Øer. På et af disse togter blev hans skib, SALAMANDER angrebet af fire algerske skibe ud for Salee, som det lykkedes ham at jage bort. Ruyter, der tidligere havde mistet to hustruer, giftede sig for 3. gang tidligt i 1652, og var på dette tidspunkt indstillet på at opgive søen. Sådan skulle det imidlertid ikke gå, idet krigen mellem De forenede Provinser⁸ og Storbritannien brød ud i sommeren 1652.

Den 1. krig 1652 – 1654

I den første halvdel af 1600-taller var der efterhånden opstået en anti-hollandsk stemning i den britiske befolkning. Den var sandsynligvis udviklet, fordi Holland søgte at monopolisere handelen på Fjernøsten og Amerika til skade for den engelske handel, der var langt mindre end den hollandske, men under udvikling. De hollandske bestræbelser resulterede bl.a. i massakren på de britiske købmænd på den indonesiske ø, Amboyna, i 1623. Reelt var Cromwells regering interesseret i en union med Holland, og man foreslog faktisk en sådan, men på betingelser, der var særligt fordelagtige for briterne. Forslaget blev afvist. Det store hollandske fiskeri langs de britiske kyster irriterede også, og det samme var tilfældet med den hollandske dominans af al søtransport, der på hollandske skibe var meget billigere end på britiske. Årsagen var, at de hollandske lønninger var meget lavere end de britiske, hvilket ikke blot betød lave transportpriser, men også billigere fremstilling af skibe. De hollandske skibsværfter var så billige, at også de britiske redere købte skibe i Holland.

Den britiske irritation førte i 1651 til vedtagelse i Parlamentet af den såkaldte Navigationslov, der i vid udstrækning monopoliserede søtransport til og fra Storbritannien til britisk byggede skibe, noget der på sigt kunne betyde en voldsom gene af den hollandske handel. Der blev forhandlet mellem Holland og Storbritannien, hvor sidstnævnte også stillede krav om en afgift fra Holland for det udbredte hollandske fiskeri langs de engelske kyster. Endeligt stillede man krav om, at Holland skulle anerkende den engelske flådes ret til at visitere hollandske og andre

skibe for fjendtligt gods og kontrabande, et krav der ikke kunne anerkendes af Holland, der hyldede princippet om, at "frit skib giver fri ladning". Forhandlinger førte ikke til noget resultat, idet begge parter var stejle. En krig var næsten uundgåelig.

Starten på krigen kom den 18. maj 1652. Den hollandske admiral, Maerten Tromp, krydsede i Kanalen med 42 skibe, da han mødte den britiske admiral, Robert Blake, med en eskadre på 15 skibe, der dog senere blev forøget med yderligere 8 skibe. Blake forlangte, at Tromp skulle markere den britiske overhøjhed over farvandet ved at stryge flag og topsejl, hvilket Tromp nægtede. Herefter begyndte slaget. Hvem, der først åbnede ild, henstår i det uvisse. Hollænderne mistede to skibe, hvorefter de trak sig tilbage⁹. Resultatet kan forundre, henset til at den hollandske flåde talmæssigt var meget overlegen. Men det skyldtes utvivlsomt, at de britiske skibe var både større og stærkere end de hollandske, hvoraf de fleste var ombyggede handelsskibe, ligesom de britiske besætninger givet var mere øvede end de hollandske på grund af den pågående borgerkrig i Storbritannien.

Den britiske admiral Sir George Ayscue fik nu ordre til med sin eskadre på 21 skibe at angribe hollandske konvojer i Kanalen, medens Robert Blake gik nord på for at ødelægge den hollandske fiskerflåde ved Shetlands Øerne. Han blev forfulgt af Tromp, der imidlertid kom for sent til at hindre, at briterne tog ca. 100 hollandske fiskefartøjer. Inden de to flåder nåede at komme i kamp, ramtes de af en voldsom storm. Blakes flåde led ikke større skade, da den var i læ af den skotske kyst, hvorimod Tromps flåde led store skader. Resultatet var, at han ved hjemkomsten blev frtaget sin kommando, hvor han blev erstattet af viceadmiral Witte Corneliszoon de With¹⁰.

Ved krigens udbrud var de Ruyter blevet overtalt til igen at modtage bestalling som Schoutbynacht, og den 10. august have han hejst sit flag på NEPTUNUS, der kun førte 28 kanoner og havde en besætning på 134 mand. Den 26. august, da han var på vej gennem Kanalen med en konvoj på 60 skibe, der var destineret til bl.a. Middelhavet, mødte han Ayscues eskadre ud for Plymouth. Ayscues opgave var, som allerede nævnt, at angribe hollandske konvojer i Kanalen. Dette var i overensstemmelse med den britiske strategi, der gik ud på at angribe de hollandske konvojer for derved at tvinge den hollandske hovedflåde til kamp. Hvis man kunne nedkæmpe den hollandske hovedflåde, ville man have erobret søherredømmet i Kanalen, og Holland, der var afhængig af ruterne igennem Kanalen, ville være nødt til at imødekomme de britiske krav¹¹. Ruyters eskadre bestod af 20 skibe, der var udrustet som orlogsfartøjer,

samt seks brandere. Hans største skibe var to ombyggede handelsskibe, der hver førte 40 kanoner. Det næste i størrelse førte kun 30. Blandt Ayscue's 40 skibe var der to, som førte 60 kanoner, og otte, som førte 36 – 40 kanoner. Den britiske eskadre, der ikke havde nogen konvoj at tage vare på, var således styrkemæssigt meget overlegen.

Ruyter formerede sin flåde i tre eskadrer. Avantgarden blev ført af Van den Broek, centrum af de Ruyter selv og arrieregarden af Verhaaf. Til hver eskadre var knyttet 2 brandere. Dækket af hver eskadre var 20 handelsskibe, der dog kunne være til nogen assistance under det kommende slag, idet de alle i et eller andet omfang var bevæbnet med kanoner. Vinden var nordøst, og Ayscue, der havde luven, angreb på traditionel vis i frontorden, og slaget udviklede sig, som sædvanligt på denne tid, hurtigt til et mêlée, hvor begge parter skibe, herunder de Ruyters, fik mange skader. Begge parter hævdede, at de havde vundet, men resultatet var, taktisk, formentligt nærmest uafgjort. Strategisk var det imidlertid en hollandsk sejr, idet Ayscue, da slaget ved mørkets frembrud blev afbrudt, trak sig tilbage. Ruyter kunne herefter sende sin konvoj videre til Gibraltar Strædet, eskorteret af to orlogsskibe. Han krydsede nu nogen tid i Kanalen efter britiske handelsskibe, hvorefter han mellem Gravelines og Nieuwport forenede sig med den hollandske hovedflåde, der nu blev kommanderet af Viceadmiral Witte de Witt¹².

I resten af krigen havde de Ruyter ikke selvstændig kommando, men gjorde tjeneste som eskadrechef i den hollandske hovedflåde. I det første slag ved Kentish Knock var flåden under kommando af Viceadmiral Witte de Witt, der var Viceadmiral under Zeelands admiralitet. Flådens krigsråd frarådede på grund af vejrforholdene de Witt at kæmpe, da man fik kontakt med den britiske flåde, men Witt, der var offensivt indstillet og meget selvrådende, besluttede alligevel at slås, uanset vejret. Den 8. oktober 1652 angreb den britiske flåde, der bestod af 68 skibe under kommando af Blake, den hollandske flåde meget voldsomt. Tyngden af angrebet ramte avantgarden, der førtes af de Ruyter, medens Witte førte arrieregarden. De to flåder var stort set lige store, da angrebet begyndte, men den voldsomme artilleriild medførte, at 20 hollandske skibe hurtigt trak sig ud af kampen. De Witt var dog stadig indstillet på at fortsætte kampen næste dag, uanset at den britiske eskadre i mellemtiden havde modtaget en forstærkning på 16 skibe. Ruyter, der var overbevist om, at det ville føre til en tilintetgørelse af den hollandske flåde, fik dog overbevist ham om, at det ville være håbløst at fortsætte kampen, og den hollandske flåde trak sig tilbage til Helvoetsluys¹³.

Kommandoen over Hovedflåden blev igen overdraget Maerten Tromp



Slaget mellem den engelske og hollandske flåde ved Kentish Knock den 8. oktober 1652, hvor de Ruyter førte den hollandske flådes avantgarde.

med Ruyter som en af eskadrecheferne. Den 30. november, da Tromp førte en stor konvoj gennem Kanalen, mødtes de to flåder ud for Dungeness. Tromp rådede over 85 krigsskibe, medens hans modstander, Blake, kun rådede over ca. 40 skibe, idet de resterende skibe enten var oplagt på grund af vinteren, eller sendt bort med konvojer. Resultatet af slaget var et klart nederlag til Blake, som trak sig tilbage til Themsen med sin medtagne flåde. Hollænderne havde herefter igen overtaget søherredømmet i Kanalen, og kunne uden problemer sende deres konvojer af sted¹⁴.

I de følgende slag, 3-dages slaget ud for Portland den 28/2 – 2/3 1653, slaget ved Gabbard Shoal den 2-3/6 1653 og slaget ved Scheveningen den 31/7 1653, hvor Maerten Tromp faldt, havde de Ruyter heller ikke nogen selvstændig rolle, men han indlagde sig stor fortjeneste for sit mod og sin loyalitet overfor flådechefen, som han ved flere lejligheder støttede, når denne var i vanskeligheder. Bortset fra slaget ved Gabbard var taktikken i disse slag tidens traditionelle, hvor slaget hurtigt udviklede sig til et mêlée, hvor man søgte at komme på siden af et fjendtligt

skib for at entre det. Slaget ved Gabbard er i taktisk henseende bemærkelsesværdigt, fordi der under dette slag for første gang syntes at have været tilløb til den formelle linietaktik, der kom til at præge sejskibstiden indtil Revolutionskrigene i slutningen af 1700-tallet¹⁵.

I løbet af 1653 havde krigen udviklet sig sådan, at den hollandske økonomi var ved at bryde sammen. Storbritannien beherskede kanalen, og blokaden af Holland var stort set effektiv. Holland fremsatte et fredstilbud, der i vid udstrækning imødekom de britiske krav, og den 15. april 1654 sluttedes freden i Westminster¹⁶.

Ruyter i mellemkrigsårene 1654 – 1665

Efter fredsslutningen ville Ruyter, der nu var 47 år, trække sig tilbage for at leve i fred og ro med sin familie i Flushing. Han blev imidlertid, selv om han var zeelænder, tilbudt en bestalling som Viceadmiral af Holland under admiralitetet i Amsterdam. Han afslog i første omgang tilbuddet, men blev overtalt af Rådspensionarius de Witt til at modtage det. Han besluttede herefter at bosætte sig i Amsterdam, hvor han boede resten af livet¹⁷.

I de følgende år var de Ruyters opgave i den hollandske flåde i meget vid udstrækning at lede konvojer til og fra Middelhavet, og ikke mindst at beskytte den omfattende hollandske skibsfart mod nordafrikanske korsarer. Både i juni 1654 og 1655 var han af sted. Denne opgave udførte han med stor dygtighed. I 1655 jagtede han den algierske admiral, og efter et hidsigt slag erobrede den hollandske eskadre både admirals skib og et antal af de øvrige algierske skibe.

I 1656 blokerede den svenske flåde Danzig, hvor man opkrævede told. Det centrale Råd besluttede at sende en større flåde til Østersøen for at sikre den omfattende hollandske handel og skibsfart i dette område og for at skabe fri og uhindret adgang til Danzig. Som chef for denne flåde udpegede man Lieutenant-Admiral Jacob Wassenauer van Obdam, der egentlig var kavalleriofficer. Som chef for flådens stærke fortrop på 26 skibe ansattes de Ruyter med viceadmiral Pieter Floriszoon som næstkommanderende og den unge Schoutbynacht Cornelis Tromp som trediekommanderende. Ruyter havde sit flag på TIDVERDRIJF. Den 28. maj passeredes Skagens Rev, og den 29. ankrede flåden op på Lappegrunden. Allerede den 30. maj besøgte han København, hvor han havde samtaler med de hollandske ambassadører. Først den 17. juni ankom Obdam med resten af den hollandske flåde. Den 10. juli nåede den nu forenede hollandske flåde København. Den 13. juli afgik den mod Danzig, som nåedes den 17. juli.

Ekspeditionen til Danzig var for så vidt en succes, idet Holland i Elbing Traktaten med Sverige i september fik sine ønsker i Østersøen opfyldt. Den 23. september fik Obdam herefter ordre til at sende de 30 sværeste skibe hjem til Holland, medens de 12 resterende skibe forblev under Tromps kommando. Den 3. oktober lagde flåden ind ved Dragør, og Ruyter havde et møde med Frederik III den 6. oktober. Nogen har ment, at han ved denne lejlighed blev tilbudt stillingen som dansk Rigsadmiral. Den 11. oktober forlod flåden Sundet, og den var hjemme igen den 26. oktober¹⁸. Ruyter vendte nu tilbage til Middelhavet, hvor han i 1657 fortsatte beskyttelsen af den hollandske handel og dermed jagten på korsarer, herunder nogle franske kapere, der, uanset det gode forhold mellem Unionen og Frankrig, forgreb sig på hollandske handelsskibe. Han fik nu ordre til at krydse ud for den portugisiske kyst, idet der var udbrudt krig mellem Holland og Portugal. Obdam stødte til Ruyter og overtog kommandoen, hvorefter man blokerede Tagus. Efter erobring af nogle portugisiske skibe vendte flåden hjem til Holland, hvor man ankom til Texel den 6. december 1657.

I begyndelsen af 1658 blev Ruyter igen sendt til Portugal. Da portugiserne imidlertid var ret passive, sendte han en stor del af sine skibe ind i Middelhavet for at fortsætte operationerne mod korsarerne. I efteråret 1658 vendte flåden tilbage til Holland.

Ruyter i Danmark

Holland havde i 1658 sendt en undsætningsflåde under kommando af Admiral Wassenaer de Obdam til København, der var belejret af den svenske konge, Karl Gustav, idet man ikke ville risikere, at Sverige kom til at beherske begge sider af den for hollandsk handel livsvigtige passage til Østersøen gennem Øresund. Storbritannien, der frygtede hollandsk dominans i Øresund og Østersøen, sendte nu en flåde under kommando af Admiral Edward Mountagu, den senere Lord Sandwich, til danske farvande. Holland besluttede herefter at sende en forstærkningsflåde på 45 skibe under kommando af de Ruyter til Danmark. Han sejlede fra Texel 10. maj 1659. Den 7. juni ankrede Ruyter op ved Romsø, og den 13. juni forenedes de to hollandske flådeafdelinger med Obdam som chef.

I første omgang fik Reuter ikke nogen offensiv opgave, idet såvel den hollandske som den britiske flåde blev neutraliseret i henhold til de såkaldte Haagerkoncerter indtil den 27. august, hvor Obdam blev hjemkaldt med ca. 20 skibe. Den 22. oktober afsejlede han til Holland.

Ruyter fik nu en mere aktiv rolle, idet han sammen med en dansk flådeafdeling deltog i erobringen af Fyn. Man forsøgte først en landgang ved Nyborg, der mislykkedes på grund af vejret, og dårlig organisation af troppernes omladning samt mangelen på "kendtmænd". Efter det mislykkede angreb holdtes krigsråd ombord på det danske flagskib TRE-FOLDIGHED, hvor man blev enige om i stedet at foretage landgang ved Kerteminde, idet man gik ud fra, at de svenske tropper var blevet koncentreret ved Nyborg. Landgangen foregik den 31. oktober, og modstanden blev hurtigt overvundet. Ruyter deltog personligt i landgangen i et af de forreste hollandske fartøjer. Senere deltog han med den hollandske flåde i et bombardement af Nyborg i forbindelse med erobringen af byen¹⁹.

Kort efter indtrådte en ny periode under fredsforhandlingerne, hvor den hollandske flåde var neutraliseret. Den 6. juni 1660 blev freden sluttet på grundlag af de betingelser, som Holland, Storbritannien og Frankrig havde fastsat i Haagerkocerterne, og svenskerne måtte opgive deres ønsker om at gøre Østersøen til et svensk indhav. Den 7. august blev de Ruyter hjemkaldt med flåden. Da Frederik III tog afsked med ham, ophøjede han de Ruyter i den danske adelsstand som belønning for indsatsen, ligesom han tildelte ham en række økonomiske goder²⁰.

I slutningen af maj 1661 sendtes de Ruyter igen til Middelhavet med en eskadre på ni orlogsskibe og et forsyningskib for at jage korsarer, der var en svøbe ikke blot for den hollandske handel, men også for andre nationers skibsfart. På dette togt i 1661 og 1662 var de Ruyter bemyndiget til at forhandle traktater med de nordafrikanske stater. Sådanne traktater skulle dog efterfølgende godkendes af Det centrale Råd i Unionen. Han indgik en våbenhvile med Tunis for seks måneder, og med Algier en for syv måneder, hvorimod det ikke var muligt at nå nogen aftale med Tripolis. I 1662 sluttede han med Rådets bemyndigelse traktater først med Tunis og efterfølgende med Algier. Han blev herefter hjemkaldt til Holland, hvor til han ankom i april 1663²¹.

I maj 1664 sendtes de Ruyter igen til Middelhavet. Baggrunden var, at Algier i strid med den indgåede aftale igen var begyndt at erobre hollandske skibe og gøre deres besætninger til slaver. De Ruyter overtog kommandoen over den hollandske Middelhavsflåde, der bestod af 12 skibe, den 4. juni ud for Malaga. Han var ledsaget af et par kommissærer, der var udpeget af Det centrale Råd. Det var imidlertid ikke muligt at forhandle sig til rette med algerne, der truede med at fængsle den hollandske konsul, hvis ikke hollænderne ville slutte fred på de algerske betingelser. Det lykkedes dog de Ruyter at få frigivet konsulen,

hans sekretær og tre medarbejdere i bytte for 37 tyrkiske og mauriske fanger. Herefter erklærede han på Det centrale Råds vegne Algier krig²².

Forspillet til den 2. krig 1665 – 1667

I Storbritannien var det cromwellske styre i 1660 blevet afløst af Charles II's regering. Den nye konge var ikke nogen ynder af Unionen, som ved afslutningen af den forrige krig havde udvist ham som en af de britiske betingelser for en fredsslutning. Der var på dette tidspunkt en vis misstemning mellem Storbritannien og Unionen, idet man i Storbritannien følte, at hollænderne efterhånden var blevet for dominerende i såvel den europæiske som den oversøiske handel. I 1660 vedtog det britiske Parlament derfor en skærpelse af Navigationsloven, der skulle reducere den hollandske søfart og handel til fordel for Storbritannien. Konkurrencen mellem de 2 lande om handel og søfart førte til et voksende ønske om krig mod hollænderne i store dele af de ledende kredse i Storbritannien. Stemningen i disse kredse blev ganske godt illustreret af den britiske Admiral Monk med følgende udtalelse:

*"What matters this or that reason? What we want is more of the trade which the Dutch now have."*²³

Den britiske High Lord Admiral, James, Hertug af York, sendte i 1664 en ekspedition til Amerika for at bemægtige sig den hollandske koloni, Ny Amsterdam. Kolonisterne her var utilfredse med det hollandske styre, og briterne kunne overtage kolonien uden modstand. Den blev straks omdøbt til New York.

Et andet problem var konkurrencen om indflydelse og handel i Vestafrika. Her havde hollænderne opkøbt slaver, elfenben og guld siden 1626. I 1662 stiftedes i London et handelskompagni, the Royal African Company. Uanset, at der formelt var tale om et privat selskab, havde kongen meget stor indflydelse i dets styre. Leder af kompagniet var hans broder, Hertugen af York, og et andet indflydelsesrigt medlem af kompagniets styre var kongens fætter, Prince Rupert, og det var aftalt, at kongen skulle have 2/3 af det guld, som kompagniet hjembragte. Kongen ville meget gerne have en krig mod hollænderne, men ønskede, at de skulle stå som den part, der erklærede krigen. Han benyttede derfor kompagniet til at rette et angreb mod de hollandske stationer i Vestafrika i håbet om, at Unionen herved kunne provokeres til at erklære krig.

I november sendte kompagniet en ekspedition til Vestafrika under kommando af Captain Robert Holmes, der havde sin stander i det kgl. skib JERSEY. Ifølge instruksen skulle han beskytte og fremme kompagniets

interesser. Han startede imidlertid med at erobre en hollandsk vestindiefarer ved Kap Verde Øerne. Herefter angreb han det hollandske fort på øen Goree, hvor hollænderne havde deres hovedkvarter for operationer langs hele kysten. Herefter erobrede han de hollandske stationer, én efter én, uden at møde større modstand, og den 9. januar 1665 vendte han tilbage til England, hvor Charles for et syns skyld fængslede ham i Tower for overtrædelse af sine instrukser. Charles så dog ikke nogen grund til at tilbagelevere byttet, en hel del guld og elfenben, til hollænderne. Da Unionen den 22. februar 1665, som en reaktion imod disse britiske angreb, erklærede krig, blev Holmes da også straks løsladt og benådet.

Den umiddelbare hollandske reaktion, da man modtog meddelelse om de britiske overgreb, var, at Rådspensionarius Johan de Witt i august beordrede de Ruyter, der stadig gjorde tjeneste i Middelhavet, til Afrika med en eskadre på otte store krigsskibe. Han generobrede hurtigt alle de hollandske forter, med undtagelse af Cape Coast Castle i Guinea, som briterne havde givet en temmelig stærk garnison. Han vendte herefter hjem til Holland via de Vestindiske øer, hvor han erobrede et antal britiske priser, og New Foundland, hvor han også tog nogle priser. På hjemturen passerede han syd om Færøerne, og han nåede den norske kyst i slutningen af juli. Her fik han underretning om, at den hollandske flåde havde lidt et nederlag ved Lowestoft, og den 6. august 1665 nåede han hjem til Holland²⁴.

Den 2. britisk-hollandske krig 1665 – 1667

Hollænderne var under den sidste krig blevet klar over, at deres skibe var for små og svage til at føre krig mod den britiske flåde, ligesom man var klar over, at disciplinen blandt skibscheferne havde været for dårlig. Rådspensionarius Johan de Witt havde derfor i mellemkrigstiden søgt at forbedre flåden, ikke mindst ved bygning af nye større og stærkere skibe, ligesom disciplinen blandt skibscheferne søgtes forbedret ved at formindske antallet af handelsskibe, der indgik i flåden. Ved bygningen af de nye skibe måtte man dog stadig tage hensyn til de særlige hollandske kystforhold, hvor skibene ikke måtte stikke for dybt. Størrelsen og dermed bevæbningen var derfor stadig begrænset. Ingen af de hollandske skibe førte mere end 76 kanoner, medens den britiske flåde havde otte ”tredækkere” med 80 – 100 kanoner.

Taktikken var for den hollandske flåde formentlig endnu den traditionelle, hvor man søgte et mêlée med mulighed for at entre de fjendtlige skibe frem for at bruge artilleriet. I den britiske flåde havde man derimod udviklet den spæde ”linietaktik”, som der var tegn på under slaget ved Gabbard i 1653. I begyndelsen af 1664 udstedte den britiske Lord

High Admiral, James, Hertugen af York, et sæt "*Fighting Instructions*", som indeholdt reglerne for anvendelse af denne nye taktik, som byggede på flådens opdeling i tre eskadrer, den hvide, der i naturlig orden var avantgarden, den røde, der var centrum, og den blå, som var arrieregarde. Den hvide eskadre førtes af flådens næstkommanderende, den røde af flådechefen og den blå af flådens trediekommanderende. Hver eskadre var opdelt i tre divisioner, der havde hver sin flagmand²⁵.

Den hollandske flåde bestod ved krigsudbruddet af 103 skibe med 30 brandere. Den var under kommando af Lieutenant-Admiral Jacob van Wassenaer, herre til Obdam, som havde sit flag hejst på EENDRACHT på 76 kanoner. Den britiske flåde var under kommando af Hertugen af York, der havde sit flag på ROYAL CHARLES. Den britiske flåde bestod af i alt 137 skibe.

Den britiske strategi gik også i denne krig ud på at afskære hollænderne fra den handel, der for dem var livsvigtig og grundlaget for deres eksistens. Som den britiske admiral, Lord Sandwich sagde:

*"Me thought the hindering of their trade to come home the best provocation to make the enemy's fleet come out"*²⁶

Som følge heraf blokerede den britiske flåde, da den var kommet i søen, hollændernes vigtigste base, Texel, hvor det meste af den hollandske flåde lå, hvorved man hindrede den i at slutte sig sammen med den mindre flådeafdeling fra Zeeland. Endeligt var det en ideel plads til at hindre Amsterdams handel. Hollænderne var derfor tvunget til, enten at sende en underlegen flåde ud for at kæmpe, eller affinde sig med, at deres livsvigtige konvojer blev taget af briterne. Det heldige udfald af den britiske blokade var dog afhængigt af, at den kunne opretholdes med tilstrækkelig styrke, og det kunne man ikke. Efter nogen tid måtte Hertugen af York trække sig tilbage med flåden til Southwold Bay for at modtage forsyninger, og de to hollandske flådeafdelinger kunne forenes²⁷.

De to flåder fik hinanden i sigte den 11. juni, og efter manøvrering i et par dage, hvor Obdam søgte at erobre luven, startede slaget den 13. juni tidligt om morgenen. Det var på dette tidspunkt ikke muligt med de mange skibe, som flåderne bestod af, at holde nogen slaglinie, og slaget udviklede sig til et mêlée med mange enkeltskibskampe. De to flådechefer søgte hinanden, og deres møde endte med, at EENDRACHT sprang i luften, og Obdam omkom. Da såvel Cornelis Tromp, Maertens søn, som Viceadmiral Evertszoon hørte under Admiralitetet i Zeeland, var det aftalt mellem Admiraliteterne, at en yngre admiral under et af de

hollandske admiralteter, Egbert Kortenaer, skulle overtage kommandoen i tilfælde af Obdams død. Kortenaer var imidlertid blevet dødeligt såret, og hans næstkommanderende trak sig ud af kampen, stadig med Kortenaers flag vajende. En del hollandske skibe fulgte Kortenaers skib ud af kampen, og da såvel Tromp som Evertszoon højeste kommandoflaget, opstod der total forvirring. Hollænderne flygtede forfulgt af den britiske flåde, der dog afbrød forfølgelsen. Slaget var et stort nederlag for hollænderne, der mistede et stort antal skibe, medens briterne blot mistede to²⁸.

Kommandoen over den hollandske flåde blev nu overdraget til Tromp, men da Ruyter kom tilbage fra Afrika, overtog han til Tromp's store fortrydelse kommandoen med rang af Lieutenant-Admiral. Det kom dog ikke til flere slag i 1665. Også den britiske flåde skiftede chef, idet Charles II fandt det alt for risikabelt for Huset Stewart, at Hertugen af York, der også var tronfølger, var til søs som flådens chef. Han blev derfor beordret i land, hvor han overtog ledelsen af Admiralitetet, medens Lord Sandwich overtog kommandoen over flåden. Han faldt imidlertid i unåde, og kommandoen over den britiske flåde på 80 skibe, overgik herefter til Admiral Monk, der var blevet Hertug af Albemarle, og Prince Rupert i fællesskab. De gik ombord i flagskibet, ROYAL CHARLES på 82 kanoner i maj 1666, og flåden ankrede i The Downs, hvor man afventede den hollandske flådes tilsynekomst.

4-dages slaget

I foråret 1666 var der indtrådt en ny aktør i krigen, idet den franske Konge, Ludvig XIV, honorerede sin forsvarsaftale med Holland, og erklærede Storbritannien krig. Charles II modtog nu en melding om, at 36 skibe fra den franske Middelhavsflåde nærmede sig Den engelske Kanal, hvorefter han begik den store strategiske fejl, at han, i stedet for at koncentrere sig om først at nedkæmpe den fjendtlige hovedstyrke, delte flåden, således, at Prince Rupert med ROYAL JAMES som flagskib blev sendt vest på med en tredjedel af den britiske flåde for at nedkæmpe den franske flåde, medens Albemarle måtte tage sig af hollænderne. Det viste sig nu, at den observerede flåde ikke var fransk, men spansk, og i øvrigt var på vej til Portugal. Da man blev klar over fejltagelsen, blev Rupert kaldt tilbage. Han var imidlertid nået til Isle of Wright, så det tog nogen tid for ham at nå tilbage til Albemarle²⁹.

Den 11. juni fik Albemarle den hollandske flåde på 85 skibe under de Ruyter i sigte ud for North Foreland. Han besluttede at angribe uanset sin talmæssige underlegenhed. Vinden var stærk fra SW, og Ruyter med den hollandske flåde lagde kursen mod SW og den flanderske kyst.

Albemarle måtte lægge sig på samme kurs, og da han var til luvart af hollænderne, kunne han på grund af den stærke sø ikke bruge kanonerne på underste batteri. Under den første del af kampen kunne han derfor ikke bruge sine svære kanoner på 48 og 32 pund. Efter tre timers kamp nærmede man sig det lave vand på den flanderske kyst, og Albemarle var tvunget til at lade flåden stagvende på en gang, og gå over på en ny kurs, der var den modsatte af den oprindelige. Han havde stadig luven, og hvor det før var underste batteri på bagbords side, han ikke kunne bruge, var det nu batteriet på styrbords side. De britiske skibe led voldsomt under den hollandske beskydning, og 3-4 skibe forlod slaglinien og blev erobret af Hollænderne³⁰.

Ved slutningen af 1. dag havde Albemarle 44 skibe, der stadig var kampklare, medens de Ruyter stadig havde 80 kampklare skibe. Albemarle holdt om aftenen et krigsråd med sine chefer, og han besluttede at genoptage kampen med hollænderne næste dag trods disses styrkemæssige overlegenhed. Det var næppe nogen klog beslutning, og endnu flere britiske skibe blev hårdt medtaget, selvom der ikke var nogen, der sank. Ved dagens slutning havde Albemarle kun 16 kampdygtige skibe, medens Ruyter stadig rådede over ca. 80 kampduelige skibe, selvom der også havde været en del skader på de hollandske skibe. Således måtte Tromp skifte sit flag til et andet skib, og også Ruyters eget skib var medtaget. Albemarle besluttede sig nu for at trække sig tilbage mod Themsen. Han sendte de stærkest beskadigede skibe i forvejen, og med de 16 kampduelige skibe dannede han en cordon, der beskyttede de foran liggende beskadigede skibe. Ruyter forsøgte flere gange, at bryde denne beskyttelse, men uden held.

Albemarle fortsatte tilbagetoget den 3. dag, og hen på eftermiddagen fik man Ruperts eskadre i sigte. Da han nærmede sig Ruperts eskadre, tog hans flagskib ROYAL CHARLES grunden på Galloper, men kom fri igen, derimod stødte ROYAL PRINCE hårdt på samme grund. Den ombordværende flagmand, Sir George Ayscue, overgav skibet til Tromp, for at undgå unødigt tab af menneskeliv. Til dennes store ærgrelse, beordrede Ruyter, der ikke ville spille tiden med at få prisen af grunden, at det skulle brændes.

Prince Rupert forenede nu sine 24 skibe med Albemarles skibe, hvor yderligere 17 af de beskadigede var blevet repareret tilstrækkeligt til at kunne deltage i den kommende kamp. De to britiske admiraler besluttede nu, selvom de stadig var styrkemæssigt underlegne, og selv om besætningerne på Albemarles skibe var udmattede, at genoptage kampen. Ved solopgang angreb Ruyter. De to flåder begyndte slaget, begge



DE ZEVEN PROVINCIE, de Ruyters flagskib under Fire-dages-slaget mellem den engelske og den hollandske flåde i juni 1666

i slaglinie, men den hårde sydvestenvind og besætningernes udmattelse førte hurtigt til et mêlée. Der blev kæmpet hårdt indtil sidst på eftermiddagen, og begge parter led stor skade. En del af de britiske skibe trak sig ud af kampen, og stævnedes mod den britiske kyst, og kort efter blev det tåget, så 4-dages slaget sluttede. Briterne havde mistet 10 skibe, hvoraf seks var erobret, medens hollænderne kun havde mistet fire. De menneskelige tab var også store. 2.500 briter var faldet, medens 2.500 var fanget. To admiraler og 12 skibschefer var døde. Hollænderne havde mistet tre admiraler og 2.500 mand³¹.

North Foreland – St. James's dag

Den 4. august 1666, St. James's dag, mødtes de to flåder igen. Denne gang ud for North Foreland. Den hollandske, under de Ruyter i ZEVEN PROVINCIEEN på 80 kanoner, bestod af 89 skibe, medens den britiske under Prince Rupert og Albemarle, der havde deres flag i ROYAL CHARLES på 82 kanoner, bestod af 88 skibe. Vinden var NNE, og de to flåder, der begge anvendte linietaktiken ved slagets begyndelse, nærmede sig hinanden på konvergerende kurser. Den britiske flåde var under kommando af Albemarle, der selv kommanderede centrum, medens avantgarden blev ført af Vice-Admiral Sir Thomas Allen og arrieregarden af Rear Admiral Sir Thomas Smith. I den hollandske flåde kommanderede Ruyter selv centrum, medens avantgarden blev ført af Lieutenant-Admiral J. Evertszoon og arrieregarden af Tromp.

Slaget begyndte ca. kl. 10 om formiddagen mellem de to avantgarder. Afstanden imellem Evertszoon's eskadre og Ruyter's centrum var på grund af et forbigående vindstille blevet så stor, at Albemarle kunne lade den forreste del af sit centrum bistå Allen's eskadre i dens angreb på den hollandske avantgarde. Denne koncentration samt det tunge britiske artilleri og de veltrænede britiske kanonbesætninger betød, at de hollandske skibe blev voldsomt beskadiget, og da Evertszoon og to af hans underførere blev dræbt, og et par af de hollandske skibe var gået tabt, og andre var stærkt beskadiget, trak mange af eskadrens skibe sig hastigt tilbage.

Efterhånden var de Ruyter's centrumseskadre nået op, og der udviklede sig en hård kamp mellem de to centre, og det hollandske center klarede sig under Ruyters ledelse bedre end avantgarden. Mange britiske skibe blev beskadiget, og Albemarle og Rupert måtte skifte til ROYAL JAMES på 78 kanoner, da ROYAL CHARLES blev meget medtaget. Også Ruyters flagskib ZEVEN PROVINCIEEN blev så beskadiget, at det en overgang måtte trække sig ud af slaget for at sætte en nødriig i stedet for bortskudte master. De britiske kanoner og dygtigere kanonbesætning-

ger fik efter hånden overtaget. Ved middagstid, da begge flåder var stærkt medtaget, ophørte slaget midlertidigt, medens begge flåder foretog reparationer. Hen imod aften havde de britiske admiraler formået noget der lignede en slaglinie, og slaget begyndte igen. Ruyter havde imidlertid organiseret de mindst beskadigede hollandske skibe således, at de dækkede den hollandske tilbagetrækning. Briterne fortsatte forfølgelsen indtil daggry, men opgav videre forfølgelse, da man nærmede sig det læge vand langs den hollandske kyst.

Arrieregarden under Tromp nåede aldrig frem for at forene sig med Ruyter. Meget tyder på, at grunden var Tromps had til de Ruyter, fordi denne var blevet valgt til flådens chef i stedet for ham selv. Han endte imidlertid med at komme i kamp med den britiske arrieregarde under Smith. Disse to eskadrer forsvandt ud af syne, og udkæmpede deres eget slag. Da Tromp blev klar over, at resten af den hollandske flåde efter nederlaget havde søgt havn, vendte han den 6. august også tilbage til Holland i havnen i Wierling.

Resultatet af slaget var et eklatant nederlag til hollænderne, der havde mistet op imod 20 skibe, som var sunket eller brændt, og ca. 7.000 mand, medens briterne kun havde tabt et enkelt skib og nogle brandere, og kun omkring 300 mand. Efter slaget beskyldte Ruyter Tromp for ulydighed ved at forlade slaglinien uden tilladelse, medens Tromp beskyldte Ruyter for ikke at have ydet tilstrækkelig støtte til den ødelagte avantgarde. Resultatet var, at Ruyter og Tromp gjorde klart, at ingen af dem fremtidigt ville gøre tjeneste med den anden³².

Den britiske flåde beherskede nu fuldstændigt Kanalen og den sydlige Nordsø, hvor den erobrede hollandske handelsskibe, og udførte raids mod de hollandske kystbyer. Et eksempel på det sidste var et raid udført af den fra Afrika kendte Captain Holmes. På reden bag Terschelling ødelagde han ca. 150 handelsskibe, hvorefter han ødelagde den lille by, Westerschelling³³.

Angrebet på Medway

Da man skulle tilrettelægge den britiske indsats i krigen i 1667 havde Charles II store økonomiske problemer. Stemningen i den britiske befolkning var ved at vende sig mod krigen med Holland, idet man fandt det forkert at føre krig med et andet protestantisk land. Charles havde ikke penge til at udruste flåden, herunder til betaling af personellet og indkøb af de nødvendige forsyninger, og Parlamentet var, bl.a. på grund af kongens ødsle hofhusholdning, utilbøjelig til at bevillige ham tilstrækkelige penge. Charles prøvede at låne penge hos London City's

købmænd, men her kom omkostningerne ved den netop overståede storbrand i London i vejen. Charles havde indledt forhandlinger med Holland i byen Breda, men de gik trægt. Charles besluttede imidlertid at "gamble". I håb om, at freden ville blive en realitet inden sæsonen i 1667, besluttede han at undlade at udruste den britiske flåde i 1667.

Hollænderne var også krigstrætte, og samtidigt var de, på trods af den aktuelle alliance med Frankrig, mistroiske overfor Ludvig XIV's ekspansionstrang. De var dog ikke som briterne i særlig økonomiske vanskeligheder; de havde stadig penge til bekoste flådens udrustning og betale lønningerne. De havde derfor ikke nogen hast med at afslutte fredsforhandlingerne, hvor briterne stod bedst. Den hollandske Rådspensionarius, Johan de Witt, besluttede nu at udnytte situationen for at forbedre den hollandske stilling. Han beordrede de Ruyter med en flåde til at sejle ind i Themsens munding og derefter op i Medway, for at angribe den britiske flådes store skibe, der var oplagt der. Han skulle ødelægge så mange skibe som muligt, og evt. erobre nogle af dem.

De Ruyter og de øvrige admiraler var ikke begejstrede for planen, som de anså for mere eller mindre umulig at gennemføre med de vanskelige besejlingsforhold, man havde i både Themsen og Medway på grund af de mange banker, de vanskelige forhold omkring den nødvendige vind og tidevand. De Witt fastholdt imidlertid planen, og beordrede sin broder, Cornelis de Witt, om bord hos de Ruyter som repræsentant for Det centrale Råd.

Operationen blev udført af de Ruyter i dagene fra 19.–23. juni. Briterne var fuldstændigt uforberedte. Det lykkedes hollænderne at erobre fortet i Sherness og sprænge den jernkæde, der spærrede vejen op ad Medway. Det lykkedes herefter at erobre ROYAL CHARLES, som bragtes hjem til Holland som et trofæ, medens de store skibe, LOYAL LONDON, ROYAL OAK og ROYAL JAMES, blev brændt.. De Ruyter var heldig, at vinden vendte fra den nordvestlige retning, der havde været nødvendig for at trænge op i Medway, til en sydvestlig retning, der gjorde tilbagetrækningen mulig..

Den hollandske flåde forblev herefter nogen tid i Themsens munding, hvor man fuldstændigt blokerede sejladsen til London. Forholdene havde nu vendt sig, og briterne sluttede hurtigst muligt fred den 21. juli 1667 i Breda på vilkår, der var ganske gunstige for hollænderne. Navigationsloven blev lempet på nogle punkter, hollænderne anerkendte briternes krav på flag- og sejlstrygning i Kanalen og de tilstødende farvande, og briterne fik lov at beholde New York, medens hollænderne fik

Surinam i Sydamerika, ligesom briterne fik lov at beholde et fort i Vestafrika. Krigens største betydning i søkrigshistorien var nok, at den sejl-skibstaktik, der blev gældende de næste 200 år, blev grundlagt og fæstnet under denne krig³⁴.

Den 3. britisk-hollandske krig 1672 – 1674

Efter afslutningen af den 2. krig var forholdet mellem Storbritannien og Holland bedre. Begge parter var begyndt at blive betænkelige ved Ludvig XIVs øjensynlige ekspansive tilbøjelighed. I sommeren 1667 havde hans hære invaderet de spanske Nederlande, der hurtigt var blevet erobret. Holland frygtede nu en fransk invasion, og Storbritannien mente, at en fransk besiddelse af Rhindeltaet udgjorde en sikkerhedstrussel. Der blev derfor på britisk foranledning indgået en traktat med Holland, der senere tiltrådtes af Sverige. Efter pres fra denne Triple Alliance, måtte Frankrig i 1668 slutte fred med Spanien i Aix-la-Chapelle, og Ludvig XIV måtte forlade de spanske Nederlande³⁵.

Ludvig, der var rasende, besluttede nu, at Holland skulle erobres, og han forsøgte igennem diplomatiske forhandlinger at isolere Holland. Det lykkedes for så vidt angår Sverige, men problemet var større med hensyn til Storbritannien, hvor Parlament og befolkning nærrede betydelig større sympati for Holland end for Frankrig. Han skabte kontakt med Charles II ved hjælp af Hertuginde af Orleans, der var den britiske konges søster. Charles var ikke uinteressert i en krig mod Holland, idet han håbede på store gevinster ved en hurtig krig, således, at han kunne frigøre sig økonomisk fra Parlamentets kontrol. Den 22. maj 1670 indgik Ludvig og Charles derfor i Dover en hemmelig traktat om et fælles angreb på Den hollandske Republik. Frankrig skulle invadere Holland fra syd og øst, medens Storbritannien ved flådens hjælp skulle invadere kysten og de Zeelandske øer. Charles skulle have årlige subsidier fra Frankrig, ligesom han skulle have et særligt beløb for at konvertere officielt til den katolske kirke³⁶.

Den britiske befolkning og Parlament var for så vidt ikke indstillelset på nogen krig mod Holland. Tværtimod var man tilbøjelig til at betragte Frankrig som den kommende hovedfjende, og Parlamentet bevilgede faktisk Charles et beløb til rustninger med henblik på en kommende krig med Frankrig. Ydmygelsen fra angrebet på Medway huskedes dog stadig, og da der også kom et par hollandske undladelser af at stryge flaget ved møde med britiske orlogsskibe, var det ikke så svært at skabe en midlertidig stemning mod Holland. Krigen mellem Storbritannien og Unionen begyndte uden formel krigserklæring, da Sir Robert Homes den 13. marts 1672 angreb en hollandsk Smyrna konvoj ud for Isle of

Wright med sin eskadre. Den formelle krigserklæring kom få dage efter. Nogenlunde samtidigt invaderede Ludvig XIV Den hollandske Republik. En hær på 120.000 mand invaderede fra syd og erobrede hurtigt en stor del af de sydlige provinser, medens en hær på 30.000 mand fra Frankrigs allierede invaderede de nordlige provinser³⁷.

Også under denne krig var de Ruyter chef for den hollandske flåde. Han kom i søen hurtigt efter krigsudbruddet for at hindre foreningen af de britiske og franske flåder, men nåede ikke at forhindre denne. Storbritannien skulle efter planerne invadere Holland fra søsiden til støtte for den franske invasion. En sådan invasion fra søen var imidlertid ikke mulig, før den hollandske flåde var nedkæmpet. Man besluttede derfor at placere den allierede flåde på Dogger Banken, hvor den kunne angribe de hollandske konvojer. Det var så håbet, at man på denne måde kunne tvinge den hollandske flåde bort fra deres kystfarvande for at beskytte den hollandske handel, således at man kunne få mulighed for at ødelægge den i et afgørende slag.

Den allierede flåde, var igen under kommando af James, Hertugen af York³⁸, medens den franske eskadre blev ført af Vice-Admiral d'Estrées. Flåden var gået til Southwold Bay (Sole Bay) syd for Lowestoft for at proviantere og fylde vand, og her blev den overrasket af den hollandske flåde under de Ruyter. Den britiske flåde bestod af 45 linieskibe og nogle fregatter, den franske eskadre af 26 linieskibe og nogle fregatter, medens den hollandske bestod af 61 linieskibe og nogle fregatter³⁹. Den allierede flåde var således styrkemæssigt overlegen. Den var ankret under kysten med den franske eskadre (den hvide) sydligst, derefter centrum under James, og nordligst (den blå eskadre) under Lord Sandwich. Eskadreacheferne var ankret lidt til luvert for deres eskadre. Vinden var ØSØ, og Ruyter, der havde luven, angreb i frontorden. Den allierede eskadre, der blev overrasket, kappede ankertovene, og Sandwich med den blå eskadre og Ruyter med centrum stod nord på for styrbords halse, medens d'Estrées med den hvide eskadre stod sydover for bagbords halse. Hvorvidt dette skyldtes, at han ikke havde fået instrukser fra James, og derfor valgte den retning, der gav de bedste muligheder for at få rum til at manøvrere, eller at Ludvig XIV havde instrueret ham om at skåne flåden, får stå hen i det uvisse⁴⁰.

Meget tyder på, at de Ruyter havde en fornemmelse af, at den franske eskadre måske ikke ville kæmpe særligt ivrigt, i hvert fald sendte han Bankert, der var eskadreachef for avantgarden, der bestod af 12 skibe, mod franskmændene for at holde dem afsondret fra de to britiske eskadrer. Herved blev han styrkemæssigt nogenlunde jævnbyrdig med de to

britiske eskadrer. Bankert og d'Estrées udkæmpede herefter på lang afstand en artilleriduel, der ikke medførte væsentlige skader, bortset fra, at en af d'Estrées divisionschefer, Rabesnières, blev dræbt. Ruyter og chefen for arrieregarden, Van Ghent, rettede nu et voldsomt angreb mod de to britiske eskadrer. Kampen blev indledt af Van Ghent mod den britiske blå eskadre under Lord Sandwich, der lå mest til luvart, og angrebet gik særligt ud over hans flagskib, ROYAL JAMES, fordi det lå lidt til luvart for den øvrige eskadre. Det blev omringet af hollandske skibe, og blev så beskadiget, at Sandwich måtte skifte sit flag til et andet skib. Under vejs druknede han. ROYAL JAMES blev herefter angrebet af hollandske brandere, og brændte ned til vandlinjen. Ruyter blev indviklet i hård kamp med James, og det britisk flagskib blev så medtaget, at James måtte skifte sit flag til ST.MICHAEL, og senere til LONDON. Sent på eftermiddagen var begge parter udmattede, og Ruyter fandt tiden inde til at trække sig tilbage. Tabene var store. Hollænderne havde mistet to skibe. Van Genth var blevet dræbt, og man havde 2.000 dræbte og sårede, medens de allierede havde mistet to flagmænd. Sandwich og den franske Rabesnières, og antallet af deres dræbte og sårede var ca. 2.000. Resultatet var imidlertid, at de allierede måtte søge havn for at reparere, og de havde således ikke nået deres mål, ligesom vejen nu var fri for hollandske konvojer⁴¹.

Schooneveldt og Texel

I 1673 var såvel den politiske som den militære situation ændret. I Storbritannien havde Parlamentet gennemført den såkaldte Test Act, der forhindrede katolikker i at beklæde embedsstillinger i offentlig tjeneste. Som følge heraf måtte James opgive sin post som øverstkommanderende for den britiske flåde, hvor han blev afløst af Prince Rupert. I Holland mente den regerende oligarkiske kreds, at situationen var håbløs, og sendte fredsfølere til Frankrig. Der opstod voldsom uro i befolkning, og den mangeårige Rådspensionarius, Johan de Witt, og hans broder Cornelius, blev begge myrdet. Overhovedet for Huset Oranje, Prince William, den senere William III af Storbritannien, blev nu Stadtholder og chef for den hollandske hær og flåde. Han, der var Ludvig XIVs uforsonlige modstander, inspirerede den hollandske befolkning til fornyet modstand overfor den franske invasion, og de hollandske diger blev åbnet. Hermed var de vigtigste byer beskyttet mod franskmændene⁴². Det lykkedes også William at forlige de Ruyter og Tromp, således, at de fremover kunne optræde sammen.

Den hollandske flåde kom i 1673 til søs før den britiske, der var forsinket på grund af pengemangel. Hollænderne havde et mislykket forsøg på at spærre indløbet til Themsen, hvorefter de trak sig tilbage til anker-



Søslaget ved Texel den 21. august 1673.

pladsen ved Schooneveldt nordøst for Zeebrügge. Den hollandske flåde var i 1673 stærkt svækket, fordi det havde været nødvendigt at lægge en del skibe op på grund af ammunitions- og mandskabsmangel. Det sidste skyldtes, at flåden havde måttet afgive meget personel til hæren. Ruyter rådede kun over 52 linieskibe mod de allieredes 76⁴³, hvortil kom, at de allieredes skibe havde tungere artilleri, og var bedre bemandede. Han var klar over, at hans væsentligste opgave var at holde sin flåde intakt, idet det ikke ville være muligt for de allierede at foretage en invasion fra søen, så længe det var tilfældet. Den hollandske flåde var under denne krig et skoleeksempel på betydningen af en ”*fleet in being*”⁴⁴. Når vinden var i det vestlige hjørne og muliggjorde en allieret invasion, holdt Ruyter sin flåde i de hjemlige kystfarvande, som på grund af navigatoriske vanskeligheder, stort set var utilgængelige for den allierede flåde, medens han ved østenvind, hvor han havde mulighed for at trække tilbage, når han ville, søgte at angribe den allierede flåde⁴⁵.

I maj 1673 var de allieredes flåde til søs. Den franske eskadre var denne gang anbragt som centrumseskadre, medens Rupert kommanderede avantgarden og Spragge havde arrieregarden. I den hollandske flåde

kommanderede Bankert avantgarden, Ruyter havde teten, medens Tromp førte arrieregarden. Den 28. maj lå Rupert ud for Schooneveld. For at lokke Ruyter ud sendte han en let eskadre frem. Han behøvede imidlertid ikke at lokke de Ruyter, for den hollandske flåde lettede hurtigere, end Rupert havde regnet med, og nåede at angribe den fremskudte eskadre, inden den kunne forene sig med de allieredes hovedstyrke. Den allierede slaglinie kom herved i uorden. Begge flåder stod nu nordpå, og de oprindelige arrieregarder, ført af Tromp og Spragge, var nu reelt blevet avantgarder, medens de egentlige avantgarder ført af Bankert og Prince Rupert nu fungerede som arrieregarder. Disse to eskadrer begyndte at sakke i forhold til de to centrer, og en af de franske divisionschefer i de allierede centrum søgte nu at afskære Bankert. Ruyter, der ikke ville risikere store tab, forsøgte ikke at angribe den franske centrumseskadre, men koncentrerede sig i stedet om at frigøre Bankert. Derefter frigjorte han Tromp, hvis eskadre var blevet medtaget. Han havde således måttet skifte sit flag til et andet skib. Derefter trak Ruyter sin flåde tilbage til ankerpladsen ved Schooneveldt, og de allierede, der manglede ammunition, trak sig tilbage til Themsens munding. Det var således endnu en gang lykkedes de Ruyter at afværge invasionstruslen, og den hollandske handel kunne fortsat fungere. Den 14. juni forsøgte de allerede sig igen, men med ligeså lidt held⁴⁶.

De allierede besluttede at forsøge endnu en gang, men denne gang havde man invasionstropperne med ombord. Den allierede flåde var rangeret som oprindeligt i slaget i Sole Bay, med den franske eskadre under D'Estrées i avantgarden, Rupert i centrum, og Spragge førte arrieregarden. I den hollandske flåde anførte Tromp avantgarden, medens de Ruyter kommanderede centrum, og Bankert arrieregarden. Den allierede flåde bestod af 90 og den hollandske af 60 skibe⁴⁷. Den 21. august 1673 befandt de to flåder sig ud for Den Helder og Texel Kanalen på hollandske kyst. Vinden var sydvestlige, og de to flåder lå på en sydvestlig kurs, og den hollandske flåde var til luvert og i omvendt orden.

Ruyter sendte nu Bankerts forreste division mod den franske divisions tete, hvorimod han ignorerede de to andre franske divisioner. Dette gav mulighed for, at han kunne koncentrere de to af Bankerts divisioner og hans egne tre mod den bagerste division i den franske tete og mod Ruperts centrum. Den franske eskadre søgte at vinde luven fra Bankert, og havde faktisk held med det, da vinden drejede mod syd. Da den franske eskadre herved var kommet i nogen uorden, lykkedes det imidlertid Bankert at trænge igennem franskmændenes linie, således, at han kunne støtte Ruyter i dennes kamp med det britiske centrum. Rupert blev herved hårdt presset. Chefen for den britiske arrieregarde, Spragge, havde

stoppet sin division for at optage kampen med Tromp. De to eskadrer, der kæmpede hårdt, kom herved væk fra deres centrunseskadrer. Både Tromps og Spragges flagskibe blev så medtaget, at de måtte skifte til andre skibe, men under vejs druknede Spragge. Ruyter og Rupert stod nu mod nord for at deltage i slaget mellem Tromp og Spragge, der havde udviklet sig til et mêlée. Rupert forsøgte at få hele sin flåde ind på en egentlig slaglinie i forhold til flagskibet, men den franske eskadre, der stort set havde holdt sig passiv hele dagen, adlød ikke hans signaler. Da Ruyter havde forenet sig med Tromp, fandt han tiden inde til at afbryde slaget og gå tilbage til hollandske kystfarvande. I sin rapport skrev Rupert, der også trak sig tilbage:

*"The enemy, when dark came, stood off to their own coast which I had reason to be glad of."*⁴⁸

Taktisk var slaget uafgjort, men der var tale om betydelig strategisk sejr for hollænderne, der igen havde forhindret den allierede invasion, ligesom man havde brudt den allierede blokade af den hollandske kyst. Franskmændenes passivitet under slaget havde ikke ligefrem styrket tilhiden til alliancen, og den britiske befolkning og dets Parlament ønskede ikke længere krig mod Holland, og navnlig ikke at støtte Frankrig i dets krig mod Holland, idet man var begyndt at opfatte Frankrig og dets territoriale ambitioner som farligere end Holland. Charles II var derfor tvunget til at forlade krigen og den franske alliance. Freden blev sluttet i Westminster i februar 1674 på meget lempelige vilkår for Holland, der alene måtte anerkende pligten til at hilse britiske orlogsskibe i farvandet fra Kap Finisterre til Norge samt betale en krigserstatning på 200.000 pund sterling⁴⁹.

De Ruyter i Middelhavet, hvor han falder

Holland fortsatte imidlertid krigen mod Frankrig. Allerede ni dage efter slaget ved Texel havde Holland sluttet en traktat med Spanien, Lorraine og den tyske kejser, og Ludvig XIV trak sig efter råd fra Marskal Turenne ud af Holland. Efter fredsslutningen med Storbritannien, var det meningen, at Tromp med en eskadre skulle rette angreb mod den franske kyst, medens Ruyter med en anden eskadre og soldater blev sendt til Vestindien for at angribe de franske Antiller. Man forsøgte uden held, at holde de to operationer hemmelige, men franskmændene fik alligevel oplysninger, og var forberedte, hvorfor begge operationer måtte opgives⁵⁰.

I 1674 udbrød der oprør på Sicilien mod det spanske styre. Oprørerne søgte og fik støtte fra Frankrig. Den spanske flåde viste sig meget inef-

fektiv, og i 1675 var franskmændene etableret i Messina, hvortil Ludvig XIV sendte en vicekonge. Spanierne søgte nu bistand hos Holland, der var udmærket efter krigen, ligesom landets økonomi var blevet yderligere stram på grund af de subsidier, man måtte betale til sine allierede. Alligevel besluttede man at sende en flåde til hjælp for Spanierne. Ruyter blev sendt af sted med en eskadre på 18 skibe og fire brandere. Inden afsejlingen protesterede han uden held overfor Det centrale Råd over det ringe antal skibe. På vejen anløb han i september Cadiz, hvor han blev forsinket af den spanske regering, og han nåede først frem til den sicilianske nordkyst i slutningen af december. På grund af vindforholdene kunne han ikke komme ind i Messina Strædet, og han krydsede nu mellem Messina og Lipari øerne. Han havde fået underretning om, at en fransk flåde under kommando af den dygtige franske admiral, Duquesne, var på vej til Messina med en forsyningskonvoj, hvorfor han havde placeret sig på franskmændenes sandsynlige rute.

Slaget ved Stromboli⁵¹

Den 7. januar 1676 kom den franske flåde, der bestod af 20 linieskibe og seks brandere i sigte. På dette tidspunkt havde Ruyter luven, men undlod at angribe. I nattens løb gik vinden over i VSV, og Duquesne, der nu fik luven, besluttede at angribe. Han sendte sin konvoj forud, og formerede slaglinie på en sydlig kurs for styrbords halser. Det samme gjorde Ruyter, der mod sin sædvane afventede det franske angreb. De to flåder var næsten lige store, idet Ruyter ud over sine egne 18 skibe også havde et spanske skib. De øvrige spanske skibe havde søgt læ for nattens kraftige byger. Der var alligevel tale om en fransk overlegenhed, idet de franske skibe generelt var større og tungere bevæbnet end de hollandske.

Duquesne indledte sit angreb med at stå skråt ind mod den hollandske slaglinie, hvorved ikke mindst den franske tetes to førende skibe blev stærkt medtaget af den hollandske artilleriild. De utrænede franske chefer havde vanskeligt ved at gennemføre denne manøvre uden at bryde egen slaglinie, og flere franske skibe kolliderede. Slaget udviklede sig herefter til en hård artillerikamp mellem de to tetes og centre, hvorimod kampen mellem de to arrieregarder var knap så hård. Flere af de franske skibe i arrieregarden kolliderede. De Ruyter veg langsomt mod øst, men blev ikke fulgt af sin arriregarde under den Haen. Der opstod derved en farlig åbning i den hollandske linie, som de spanske galejer forgæves søgte at lukke. Der var imidlertid ikke tilstrækkelig vind til, at Duquesne kunne udnytte denne åbning, og efter seks timers kamp stoppede slaget. De mest medtagne hollandske skibe blev bugseret til Milazzo af de spanske galejer, og Ruyter søgte havn samme steds med resten af flåden. Under tilbagetrækningen sank et stærkt medtaget hollandsk skib⁵².



Slaget ved Augusta, Scicilien, den 22. april 1676, hvor en hollandsk flåde under kommando af sammen med en spansk flåde kæmper mod en fransk flåde de Ruyter. Den hollandske admiral bliver hårdt såret og død efter slaget.

Ruyters død.

Den 22. april 1676 mødtes de 2 flåder igen, denne gang ud for Augusta. Den franske flåde med Duquesne som chef bestod af 29 skibe, medens den allierede flåde bestod af 27 skibe. Uheldigvis insisterede den spanske øverstkommanderende, Don Francisco de la Cerda, der var øverstkommanderende for den allierede flåde, på, at den spanske eskadre skulle placeres som centrumseskadre. Ruyter, der var klar over de spanske skibes ineffektivitet, rådede til, at man i stedet spredte dem i slaglinien, således at de kunne understøttes af de hollandske skibe, men kunne ikke trænge igennem med dette forslag. Ruyter kommanderede herefter den allierede tete og den Haen arrieregard. De allierede, der havde luven, angreb, og der opstod en hård artillerikamp mellem de to teter. Den spanske eskadre i centrum holdt sig imidlertid på lang afstand, og var i

en stor del af slaget kun lidt indblandet i kampen. Den hollandske arrieregarde under den Haen var forpligtet til at holde sin station i forhold den øverstkommanderende, og kom derfor heller ikke meget i kamp. De fleste skibe i Ruyters eskadre blev stærkt medtagne, fordi det spanske centrums tilbageholdenhed havde muliggjort, at også de forreste skibe i det franske centrum kunne angribe Ruyters eskadre. Først ved slagets slutning kom La Cerda sin tete til hjælp. Tre hollandske skibe blev bugseret ud af slaglinien af spanske galejer. Da slaget, der var en klar fransk sejr, sluttede, trak de allierede sig tilbage til Palermo⁵³.

Under slaget var de Ruyter, der kun en enkelt gang før under sin lange karriere i den hollandske flåde havde været såret, blevet ramt af et musketskud, der viste sig at være dødeligt. Han døde en uge senere i Syracuse. Om denne store admiral konstaterede Mahan, at *"der er almindelig enighed om, at han under 1600-tallets britisk – hollandske krige var den mest fremtrædende skikkelse, ikke blot i den hollandske flåde, men blandt alle datidens søofficerer"*. Denne opfattelse delte han som nævnt i artiklens begyndelse med James, Hertug af York, hans modstander i slaget i Sole Bay⁵⁴.

Litteratur:

- Finn Askgaard*: Kampen om Østersøen 1654 – 60, København 1974
Olav Bergersen: Fra Henrik Bielke til Ivar Huitfeldt, Bind. 1, Trondhjem 1953
Geoffrey Callender: The naval side of British History, London 1943
G. Grinnell-Milne: Life of Lieut-Admiral De Ruyter, London 1896, genoptryk
K.H.D. Haley: The Dutch in the seventeenth Century, London 1972
David Howarth: The Men of War, Amsterdam 1978
E.H. Jenkins: A History of the French Navy, London 1973
Paul Kennedy: The Rise and Fall of British naval Mastery, London 2001
C. Knighthon: Pepys and the Navy, Gloucestershire, England 2003
Andrew Lambert: War at Sea in the Age of Sail, London 2000, Lambert 1
Andrew Lambert: Admirals, London 2008, Lambert 2
Jacob B. Liefde: The great Dutch Admirals, London 2004, genoptryk
A.T. Mahan: The Influence of Sea Power upon History, Boston 1918
O.J. Marcus: A naval History of England, Bind 1, London 1961
Jaques Mordal: Twenty-five years of Sea Warfare, London 1959
N.A.M. Rodger: The Command of the Ocean, London 2006
Brian Tunstall: Naval Warfare in the Age of Sail, London 1990
Oliver Warner: Great Sea Battles, London 1981
L.A. Wilcox: Mr. Pepys' Navy, London 1966

Noter:

1. Rodger pag. 85.
2. Se f.eks. Grinnell pag. 133.
3. Se om Huset Oranje's betydning Haley pag. 50, 66, 72, 74 ff., 90, 110, 141, 168 og 190 samt Mahan pag. 99.
4. Grinnell pag. 3.
5. Ibidem pag. 8.
6. Ibidem pag. 8 ff.
7. Ibidem pag. 10.
8. I det følgende som regel benævnt Holland.
9. Howarth pag. 48 ff.
10. Ibidem pag. 54 ff.
11. Marcus pag. 141, Mordal pag. 70 f. og Grinnell pag. 31 ff.
12. Grinnell pag. 34
13. Ibidem pag. 37 ff.
14. Ibidem pag. 38 ff.
15. Tunstall pag. 19.
16. Howarth pag. 66 og Lambert 1 pag. 1 og 10

17. Grinnell pag. 81
18. Askgaard pag. 45 ff. og Bergersen pag. 376 ff. og 3993
19. Se om Ruyters ophold i Danmark, Askgaard pag. 364 – 482. Angrebet på Nyborg og Kerteminde omtales pag. 416 – 419 og 421 – 423. Endvidere Bergersen pag. 400 – 498.
20. Askgaard pag. 482, Bergersen pag. 524 og Grinnell pag. 87.
21. Grinnell pag. 89 ff.
22. Ibidem pag. 93.
23. Marcus pag. 155.
24. Grinnell pag. 108 ff. Se også om forspillet til krigen Howarth pag. 94 f. og 111 ff.
25. Tunstall pag. 22 ff.
26. Marcus pag. 156.
27. F.eks. Marcus pag. 156 f.
28. Howarth pag. 125 ff.
29. Howarth pag. 131 og 134 ff. og Mahan pag. 118
30. Se om 4-dages slaget Mahan pag. 119 ff. og Howarth pag. 134 ff.
31. Howarth pag. 137
32. Se om slaget ved North Foreland (Engelsk benævnelse: St. James'Day) Howarth pag. 140 ff.
33. Howarth pag. 144 f.
34. Se om angrebet på Medway og Themsen Howarth pag. 150 ff.
35. Marcus pag. 163.
36. Ibidem pag. 163 f.
37. Ibidem pag. 164.
38. Jenkins pag. 40.
39. Mordal pag. 82 og Mahan pag. 146.
40. Mahan pag. 146 ff., Jenkins pag. 48 ff. og Tunstall pag. 32 ff.
41. Tunstall ibidem.
42. Mahan pag. 149 ff. og Grinnell pag. 184 f.
43. Grinnell pag. 184 f.
44. Jenkins pag. 51 ff. og Mahan pag. 151.
45. Lambert 1 pag. 75 og Mahan pag. 151.
46. Jenkins pag. 51 f. og Grinnell pag. 185 ff.
47. Grinnell pag. 189 ff., Mahan pag. 152 og Tunstall pag. 35 f.
48. Tunstall pag. 37. Se om slaget ved Texel i øvrigt Tunstall pag. 36 f., Mahan pag. 152 ff. og Jenkins pag. 53 f.
49. Lambert 1 pag. 76 og Mahan pag. 158.
50. Grinnell pag. 203 ff.
51. På fransk "Slaget ved Alcuri", Jenkins pag. 58.
52. Jenkins pag. 57 ff., Grinnell pag. 224 ff. og Mahan pag. 160 ff.
53. Jenkins pag. 59 f., Grinnell pag. 236 ff. og Mahan pag. 165 f.
54. Mahan pag. 117 og 166.

MARINEHISTORISKE PORTRÆTTER 6

PORTRÆTTER AF FAMILIEN HOLCK

Af Cand.mag. Mikael Kristian Hansen

Indledning

Ved en tilfældig gennemgang af Frederiksborgmuseets registreringssystem for nogle år siden faldt jeg over to relativt ukendte portrætter, som er interessante for marinehistorikere. Det var portrætter af søofficeren Carl Christian von Holck (1758-1816) og hans hustru Bolette Henriette Margarethe von Holck, født Lund (1776-1846). Portrætterne er i dag i privateje. Artiklen indeholder nogle betragtninger over Carl Christian von Holcks karriere indenfor den dansk-norske søetat. Derefter følger en præsentation af kunstneren bag portrættet. Til sidst kommer en afrunding.

Carl Christian von Holck

Carl Christian von Holck blev født i 1758 som søn af oberst Carl Philip Holck og dennes hustru Louise Sophie, født von Leben. Dermed var den lille Carl Christian af officersfamilie, og det var derfor kun naturligt, at han fik en lignende karriere. Allerede 5 år gammel blev han volontær kadet på Søkadetakademiet. Fra 1771 var han virkelig kadet.

I 1780 blev Carl Christian von Holck udnævnt til sekondløjtnant. I perioden 1780-1790 fik sekondløjtnant Holck ikke de store opgaver i den danske flåde. I 1783 var han med orlogsskibet "Oldenburg" til Middelhavet. Under den svensk-russiske krig 1788-1790 var han chef for kongebåden "Mågen", et rekognosceringsfartøj. Under krigen blev han forfremmet til premierløjtnant og senere kaptajnløjtnant. Carl Christian von Holck blev samtidig indrulleringsofficer i Aalborg. Sidstnævnte opgave varetog han i syv år. I perioden frem til 1796 var han jævnlige udkommanderet i eskadre. Netop dette år fik Carl Christian Holck sin store chance.

I slutningen af 1790'erne var konvojering en meget vigtig opgave for den danske orlogsflåde. Den danske handelsflåde havde store interesser i Middelhavet, men blev angrebet af sørøvere fra de nordafrikanske barbareskstaten. Disse stater satte ligefrem sørøveriet i system. Den danske konge måtte betale tribut for at beskytte sin handel, men alligevel fortsatte overgrebene i mindre målestok. Når tributkravene blev for store, skred man ind med våbenmagt. I 1796 opstod der en konflikt med pashaen i Tripolis.

Regeringen i Danmark valgte at sende en flådeekspedition mod Tripolis. Kaptajn Steen Andersen Bille fik kommandoen over fregatten "Najaden" og to mindre skibe. Carl Christian Holck var så heldig at blive udnævnt til chef for briggen "Sarpen" i eskadren til Middelhavet. Rejsen til Middelhavet blev dog besværlig. I december samme år måtte han melde til admiralitetet, at han var løbet ind til Norge som følge af havarier under en storm i Nordsøen. I den forbindelse måtte han sende 37 mand på sygehus, overvejende på grund af frost i hænder og fødder. I begyndelsen af april 1797 nåede "Sarpen" omsider frem til Middelhavet. Han kom hurtigt i aktion og deltog med hæder i den danske eskadres angreb på Tripolis samme år. Efter en dramatisk kamp med de fjendtlige skibe, lykkedes det Steen Andersen Bille at opnå et relativt gunstigt forlig og tvinge pashaen til fred. Den danske handel i regionen var for en tid beskyttet.

Under togtet til Middelhavet var Steen Andersen Bille meget tilfreds med Holcks evner. Han sagde ligeud, at det var en fornøjelse at have ham under sin kommando, hvilket var store ord efter datidens forhold. Hans dygtighed gik heller ikke ubemærket hen hjemme i Danmark. I slutningen af juli 1797 udtrykte kongen sit velbehag med Holcks mod og standhaftighed i affæren ved Tripolis. Omsider i 1799 vendte han hjem til Danmark efter tre års ophold i Middelhavet.

Carl Christian Holck havde vist sig som en dygtig officer under sit ophold i Middelhavet, og det var sikkert medvirkende til, at han i 1801 blev udnævnt til kongelig konsul i Tunis, som var en af Barbareskstaterne. Han forlod dog ikke søetaten af den grund. Samme år rejste han med fregatten "Thetis" under Georg Albrecht Koefoeds kommando til Middelhavet. I slutningen af oktober ankom konsul Holck til Tunis. Den nye konsuls ankomst var ikke billig for den danske stat, da den måtte overdrage gaver for cirka 20.000 rigsdaler. Derudover gjorde herskeren i Tunis, beien, krav på en række personlige gaver, hvilket dog blev afslået i første omgang.

De følgende år skulle Carl Christian Holck sikre, at Danmark ikke kom i krig med Tunis, da det kunne destabilisere den danske handel i Middelhavet. Det var ikke nogen let opgave, for beien fastholdt sit krav om flere gaver, selvom han ikke burde gøre det ifølge den indgåede fredstraktat. Imidlertid fastholdt han kravet over for konsulen. Beien var særligt interesseret i karonader og krudt. Da Carl Christian Holck indberettede dette, besluttede den danske regering at give beien de ønskede gaver og gav Holck ordre til at skaffe juveler, flint og en dolk besat med diamanter (en attagan).

I slutningen af april 1804 afgik presentskibet fra Danmark, men det nåede først frem i januar 1805. Beien blev meget tilfreds med gaverne. Holck gav også selv en del mindre gaver, navnlig til chefen for artilleriet i anledning af den forestående prøve af karonaderne. Det var ikke uden grund, at Danmark efterkom beiens ønske. Tunis befandt sig i en opgangsperiode. Beien anlagde nye fæstninger og lod opføre et nyt palads i et forsøg på at gøre sig uafhængig af Algier. Derfor fandt konsul Holck det også tilrådeligt efter beiens ønske at indhente et overslag på den før omtalte attagan.

I begyndelsen af 1806 ønskede konsul Holck at blive rappelleret, da hans helbred ikke længere var, hvad det havde været. Han kunne heller ikke klare sig med sin gage. Alt var steget med 100 %. Attaganen var foreløbig ikke færdig, og beien begyndte at blive utålmodig. Samtidig pressede beien igen Danmark ved at forlange flere gaver, selvom det stred imod traktaten. Denne gang lød kravet på to fragtskibe, hvilket Holck ikke turde afslå. Regeringen ville sende endnu et fragtskib og gav Holck tilladelse til at vende hjem. Han virkede som konsul i Tunis frem til 1807, da han fik orlov i et år. Carl Christian Holck havde gjort et nydeligt stykke arbejde under besværlige forhold i Middelhavet, hvor flere danske handelsskibe risikerede at blive opbragt.¹

I 1809 fik han sin afsked fra søetaten med karakter af kommandørkaptajn. Det følgende år fik han sin afsked som konsul. Dermed skulle man tro, at han havde tjent i flåden for sidste gang, men under den senere periode af Englandskrigene (1807-1814) havde den danske flåde brug for alle de officerer og sømænd, som kunne skaffes. Derfor blev han i november 1812 udnævnt til kommandør og chef for det franske linieskib "Dalmate" på Schelden, der var bemandet med dansk besætning. Dermed var det meningen, at han skulle tjene blandt Napoleons danske hjælpestyrker. Han nåede dog aldrig at tiltræde tjenesten. På det tidspunkt var Holck også på vej mod de 60 år og efterhånden en prøvet mand. Han døde i 1816 og blev begravet på Holmens Kirkegård. Seks år før sin død blev han og hans efterkommere optaget i den danske adelsstand.

Kunstneren bag portrætterne

Kunstneren bag portrættet var ikke hvem som helst. Det var den berømte nordtyske portrætmaler Friedrich Carl Gröger (1766-1838). Han blev født som søn af skræddermesteren Friedrich Carl Gröger. Han skulle egentlig være fulgt i sin faders fodspor, men endte som portrætmaler, uddannet på Kunstakademiet i Berlin (1789-92). Frem til 1808 virkede Friedrich Carl Gröger overvejende i Nordtyskland, hvor han var en meget eftertragtet portrætmaler. Friedrich Carl Gröger opholdt sig dog



Carl Christian von Holck. Maleri af Friedrich Carl Gröger. Privateje



Bolette Henriette Margarethe von Holck. Maleri af Friedrich Carl Gröger. Privateje

også i Dresden i 1798 og i Paris i 1802. I Hamburg var han meget søgt af byens velhavende købmandsstand og rådsherrer. Friedrich Carl Gröger begyndte egentlig som miniaturemaler i Lübeck, men under sit ophold i Paris stiftede han 1802 bekendtskab med empirens portrætkunst. Efter hjemkomsten fra Paris skiftede han til olieportrættet, hvor den franske indflydelse i begyndelsen var meget synlig, mens man i hans senere portrætter kan spore påvirkninger fra den danske portrætmaler Jens Juel.

Med de tætte politiske og kulturelle forbindelser mellem Danmark og Nordtyskland var det kun naturligt, at mange af F. C. Grögers kunder var velhavende danskere. Under et ophold i Kiel udførte han en tegning af Frederik 6., som skulle anvendes som forlæg for nye mønter. Det er sandsynligt, at det var denne kontakt med Frederik 6., der tilskyndede Friedrich Carl Gröger til at rejse til Danmark. I perioden 1808-1809 opholdt Friedrich Carl Gröger sig i København, hvor han fik flere opgaver for den danske kongefamilie. Samtidig fik han også flere mange opgaver fra andre kunder i København. Det blev ikke hans sidste ophold i Danmark. Også i perioden 1812-1816 virkede han i Danmark, hvorefter han bosatte sig i Hamburg. Fra de to perioder har vi bevaret en række flotte portrætter i forskellige museumssamlinger og privateje². Under opholdet i Danmark udbyggedes også hans kendskab til den danske portrætmaler Jens Juels kunst, som han kendte fra Nordtyskland.

Carl Christian von Holck og hans hustru kom i kontakt til Friedrich Carl Gröger og bestilte to portrætter. De to malerier blev malet som pendants i 1808 under Grögers første ophold i Danmark. De to portrætter er brystbilleder. Carl Christian Holck sidder med front mod tilskueren med kort gråt hår i sin blå officersuniform med rød krave og epauletter. Han har et sort halsklæde og en hvid vest på under uniformen. Hans hustru sidder ligeledes med front mod tilskueren med brunt, krøllet hår. På hovedet og ned langs overkroppen bærer hun et kniplingsslø. Ligeledes bemærker vi hendes kjole med dyb udskæring fortil og flæser.

De to portrætter er typiske for Grögers stil i denne periode. Et par år før sin ankomst til Danmark var Friedrich Carl Gröger gået over til at portrættere sine modeller ved brystbilleder. Derved ville han i portrættet give en mere dybdegående karakteristik af modellen. Samtidig udskiftede han baggrunden i portrætterne. Tidligere brugte han ofte en landskabsbaggrund, men nu brugte han en mere ensfarvet baggrund, ofte i grågrønne farver. I den nye stil trådte figuren også tydeligere frem på billedet. Samtidig gik han også mere i detaljen, når han skulle gengive sine modellers påklædning.³ Ved portrætterne af familien Holck bemærker vi

netop hans karakteristisk af modellerne, dens ensfarvede baggrund og den detaljerede gengivelse af deres påklædning. Farvesans og evne til at give en god karakteristisk blev mere end billedkomposition hans styrke. Hvor portrætterne befinder sig i dag, ved vi ikke.

Som tidligere nævnt findes der flere Grögers portrætter bevaret. På Rosenborg findes portrætter af Frederiks 6. og hans dronning Marie Sophie Frederikke. Af søofficersportrætter kan vi nævne portrættet af C. W. Jessen på Frederiksborgmuseet og portrættet af Peter Mandrup Tuxen i privateje. Desuden findes et portræt af en ubekendt søofficer og hans hustru i privat eje.⁴

Afrunding.

Portrætterne af Carl Christian von Holck og hans hustru Bolette Henriette Margarethe von Holck er gået upåagtet hen blandt marinehistorikere. Ligeledes har værkerne ikke fået nogen opmærksomhed blandt danske kunsthistorikere. Ægteparret blev portrætteret i 1808, da Carl Christian von Holck stod på højdepunktet af sin karriere. Han var udnævnt til kommandør, og han valgte den dygtige nordtyske maler Friedrich Carl Gröger til at udføre familieportrætterne. Portrætterne er ganske karakteristiske for Grögers stil i perioden 1806-1810.

Litteratur

Bille, Steen Andersen: *Det danske Flag i Middelhavet i Slutningen af det 18de Aarhunderde; et Bidrag til den danske Marines Historie. Uddraget af Geheime-Statsminister; Admiral Steen Billes efterladte Papirer; tilligemed nogle forudskikkede biographiske Erindringer af hans Liv*, København 1840.

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

Dansk Adelsforening (udg.): *Danmarks Adels Aarbog XLII*, København 1925.

Feldbæk, Ole: *Konvoj*, København 1992.

Lisberg Jensen, Ole: *Orlogsmuseet. Introduktion til flådens historie*, København 1994.

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

Poulsen, Vagn & Lassen, Erik & Danielsen, Jan (red.): *Dansk Kunsthistorie III. Akademiet og Guldalderen. 1750-1850*, København 1972.

Vignau-Wilberg, P.: *Der Maler F. C. Gröger*, Neumünster 1971.

Wandel, C. F.: *Danmark og Barbareskerne 1746-1845*, København 1919.

www.kulturarv.dk/kid/VisKunstner.do?kunstnerId=520

Noter

1. C. F. Wandel (1919), s. 101-107.
2. Alene dette forhold gør det betænkeligt, at han ikke omtales i Vagn Poulsen & Erik Lassen & Jan Danielsen (red.) (1972).
3. P. Vignau-Wilberg (1971), s. 19-21.
4. P. Vignau-Wilberg (1971), s. 125.

MODTAGERE AF GERNERS MEDALJE OG H.M.DRONNINGENS ÆRESSABEL PÅ SØVÆRNETS OFFICERSSKOLE EFTER 1966

**Af orlogshistoriker Hans Christian Bjerg
Søværnets Officersskole**

De to fornemmeste æresbevisninger i forbindelse med uddannelsen på Søværnets Officersskole er henholdsvis Gerners Medalje og Kongens/Dronningens æressabel. Historien bag disse to æresbevisninger er der tidligere mere udførligt redegjort for af kommandørkaptajn E. Borg i Tidsskrift for Søværnen 1967. Denne redegørelse, der i øvrigt henvises til, var ledsaget af en fortegnelse over hvem der gennem årene – det vil sige frem til 1966 – havde modtaget henholdsvis Gerners Medalje og Kongens/Dronningens æressabel.

Det skønnes, at der nu er behov at få publiceret en opdateret liste over de søkadetter, der ved udnævnelsen til officerer siden 1966 har modtaget disse æresbevisninger.

Gerners Medalje er opkaldt efter Flådens bekendte skibskonstruktør, fabrikmester, kommandørkaptajn Henrik Gerner (1742-1787). Efter Henrik Gerners død besluttede en kreds af søofficerer og venner at indstifte en mindemedalje til ære for den afdøde fabrikmester. Geneimeråd, kammerherre E. C. F. Schack fik denne medalje og besluttede at stille midler til rådighed, således at en tilsvarende præmiemedalje hvert år kunne uddeles på Søkadetakademiet som belønning til den søkadet, der ”ved en til den ende anstillet prøveeksamen viser mest indsigt og kyndighed i de videnskaber, som danne søofficeren, især matematik”. Der blev således stiftet en fundats i forbindelse med uddelingen af denne præmiemedalje. Der hænger i øvrigt portrætter af Geheimeråd Schack såvel på Søværnets Officersskole og i Søofficers-Foreningen i Søkvæsthuset på Christianshavn.

Den første Gerners Medalje blev uddelt 1792 på Henrik Gerners dødsdag den 27. december. Efter 1806 blev den kun uddelt såfremt en af kadetternes ved udnævnelsen opfyldte de særlige betingelser.

Gennem årene har der været forskellige bestemmelse knyttet til forud-



Gerners Medalje, indstiftet 1792.



H.M.Kongens/H.M.Dronningens æressabel, indstiftet 1812

sætningerne for at modtage Gerners Medalje. I en periode blev der gennemført selvstændige eksamener "om bord" og "i land".

Her var Gerners Medalje knyttet til de teoretiske fag ved eksamenerne "i land". I den seneste bestemmelse hedder det, at "indenfor hver af officersgrunduddannelsens to linier uddeles en Gernermedalje til den kadet, der har opnået den bedste teorikarakter ved afgangseksamen, dog mindst 10,0 efter 13-skalaen". Denne bestemmelse er nu konverteret til 12-skalaen.

I 1812 blev der indført en ny ærespræmie for søkadetterne. Ved kgl. reskript af 30. september 1812 besluttede Frederik VI, at der hvert år skulle uddeles en æressabel til den søkadet, der havde bestået den bed-

ste eksamen. Bestemmelserne for Kongens æressabel, der blev uddelt første gang i 1813 har også vekslet lidt gennem årene. Bortset fra et par enkelte år, samt i perioden 1880-86 er æressablen blev uddelt næsten hvert år frem til 1966. Efter dette tidspunkt er det, der nu er H. M. Dronningens æressabel kun blevet uddelt otte gange, således som det fremgår af nedenstående opstilling.

I den seneste bestemmelse vedrørende H.M. Dronningens æressabel hedder det, at den "tildeles den bedst bestående kadet, der ved afgangseksamen har opnået mindst 10,7 i den gennemsnitskarakter, hvorefter udnævnelsesrækkefølgen fastsættes".

I dag er der på øverste repos i forbindelse med skolens hovedtrappe placeret indrammede fortegnelser over modtagerne gennem årene af Gerners Medalje og Kongens/Dronningens Æressabel tillige med et eksemplar af henholdsvis medaljen og æressablen.

	Æressabel	Gerners medalje
1968	K. H. Winther	x
1971	J.Olesen	x
	L. Wille-Jørgensen	x
1972	U.H.Olsen	x
1976	H.F.Lange	x
1977	P.Gylfe	x
1978	J.-P.K.Jørgensen	x
1981	F. Hansen	x
	A.Ruth	x
1982	U.M.Berthelsen	x
1984	E.T.Holst	x
1986	M.Wenzell	x
	M.Michaelsen	x
1987	M.Jørgensen	x
1989	M.B.Nielsen	x
1991	H.Rost-Nielsen	x
1996	P.H.Andersen	x
1997	P.M.Pedersen	x
1998	J.O.Skogøy	x
1999	K.Haick	x
	P.A.T.Jaszczak	x
2000	N.H.Karlsen	x
	J.L.B.Petersen	x
2001	B.B.Gammelgaard	x
	P.Kirkegaard	x

GERNERS MEDALJE OG DRONNINGENS ÆRESSABEL

2002	M.A.Petersen		X
2003	P.S.R.Hansen	X	
	S.E.Schultz-Larsen		X
2004	T.Lauridsen		X
2005	A.Overballe		X
2006	T.F.Belsø		X
2008	P.-T. Madsen		X
2009	M.K.Engelhardt	X	
2010	H.Palbo	X	
2011	C.Karlsson	X	



KOMMENTAR

SØVÆRNETS MASKINKORPS 160 ÅR

Af orlogskaptajn V. Theill

Hvis man ikke af og til holder øje med kalenderen, så passerer tiden ubemærket forbi os, uden at vi ænser, hvad der sker omkring os og glemmer at lægge mærke til milepælene. Disse markerer for nogle af os vigtige *mærkedage*. Én af disse er beskrevet i *kort* form nedenfor!

Den 23. maj 1851 blev Søværnets maskinpersonel organiseret som et regulært korps og kom under ordnede forhold. For maskinmestrenes vedkommende blev endvidere fastlagt bestemte krav om uddannelser, der foruden praksis også kom til at omfatte matematik, naturfag, maskintegning og maskinteori.

Således kan man læse i bogen "Flåden gennem 450 år" i kapitlet "Dampens indførelse" af maskinkaptajnløjtnant Poul Langballe.

Langballe slutter bl.a. med: "Vi står i dag ved en ny milepæl. Motorerne har i vid udstrækning fortrængt dampmaskinen, og snart vil gasturbinen sikkert være en realitet i det danske søværn, medens vi ude i horisonten skimter atomfremdrivningen, der allerede i dag er en kendsgerning i flere lande".

I dag, 160 år efter vort korps blev oprettet, og kort efter flådens 500 års jubilæum, er vi lige ved at sige farvel til gasturbinen med udfasningen af STANFLEX-klassen, og medens atomkraften nok stadig lader vente på sig, siger vi goddag til nye højtydende- og elektronisk styrede dieselmotorer, der vil blive hovedfremdrivningsmaskineriet i vore nye fregatter og støtteskibe af IVER HUITFELDT-klassen.

En ny type maskinofficerer, teknikofficeren, har set dagens lys med den (tilbagevendte) marineingeniørs uddannelse, der i dag doceres ved søværnets officersskole og, hvilken kommandørkaptajn Stig Kastberg bl.a. stod fadder til.

Skibsorganisationen er ændret og er blevet divisionsopdelt, hvor teknikofficeren leder teknikdivisionen og forestår desuden eftersyn, vedlige-

hold og reparation af alt teknisk udstyr ombord. En stilling, der nødvendigvis er en solid teoretisk teknisk uddannelse, mere end egentlig praktisk, og hvilken derfor er blevet decimeret.

Det er ikke til at forudsige, hvad det vil ende med i fremtiden, men når man i dag opererer med fjernstyrede bevæbnede droner, der desuden har "øjne", kan der spås vanskelige tider for et egentligt krigsskib.

Maskinmesteren, i ordets egentlige betydning, manden på maskindørken med twist i baglommen og kedeldragt er for længst en saga blott, og tilbage står en højt uddannet tekniker i sit kontrolrum spækket med data-udstyr, hvilket fortæller ham alt, hvad han vil vide om maskineriets øjeblikkelige tilstand. Glemte er planimetre, diagrammer, udregning af hestekraft og kedelvandsprøver.

De næste mange års udvikling, tror jeg, vil forbyde os, men det får en fremtidig maskinmester lov til at berette om, måske ved 200 året for vort korps oprettelse?

Jeg finder det ikke nødvendigt at berette i detaljer om den teknologiske udvikling i de forgangne 160 år, den turde være kendt, men blot antyde, at følgende har mange af os været vidne til i de sidste 50 år:

Fremdrivningsmæssigt har vi sagt farvel til dampturbinen med WIL-LEMOES afgang den 11. januar 1966 og dampstempelmaskinen med LINDORMENS ditto den 15. februar 1970, hvilket bl.a. er markeret i "Søværnets mærkedage" af Hans Christian Bjerg. Gasturbinen, der blev introduceret i SØLØVEN-klassen, og som højeste kommando den 15. februar 1965, hvilket også er markeret i "Søværnets Mærkedage", bliver udfaset som fremdrivningsmaskineri med STANFLEX-klassens afgang. Dieselmaskineriet får en renæssance i de nye fregatter og støtteskibe af IVER HUITFELDT-klassen, og atomfremdrivningen lurker stadig i horisonten, som Langballe udtrykte det for 50 år siden.

Elektronikteknikken har for alvor vist sin anvendelighed ved skibsfremdrivning, og i dag, som ovenfor nævnt, dominerer den totalt ombord, idet stort set alt udstyr i de tre specialområder "Command og "Control", "Weapons" og "Propulsion" er afhængig af elektronproduktionen fra Teknikdivisionen. Maskinsvendene har fået deres renæssance. De producerer fremdrivning og elektroner, og resten af besætningen er stort set "kun" operatører, der slutter og afbryder for elektronerne ved at betjene et tastatur i hver af de oven for nævnte specialområder.

Det har været en spændende og interessant udvikling, og ingen ved, hvornår det egentlig stopper, endsige topper!

Teknikofficeren af i dag er således en overordentlig veluddannet person, der i pagt med tidens ånd, udover at være teoretisk teknisk velfunderet også har gennemgået en lederuddannelse med pædagogiske og psykologiske elementer, således at den samlede sum af disse uddannelsers indhold, parret med praktisk erfaring, gør ham egnet til at bestride nutidens stilling som Teknikofficer!

Tillykke med de 160 år!

RETTELSE NR. 3 TIL SØOFFICERSRULLE 1910-2010

Det er med stor glæde jeg fortsat modtager rettelser og tilføjelser til Søofficersrullen, idet det indikerer den for mig ønskede interesse for rullen og i særdeleshed den nødvendige ajourføring.

Siden rettelse nr. 2 blev afleveret til redaktøren har jeg modtaget flg. oplysninger:

Nr. 1473 Hoppe, Ivar

Nr. 1593 Stegmann, Nikolaj Frederik, Nikolaj med "k"

Nr. 1808 Garde, Hans Jørgen. Udnævnt til admiral; e. 960401

Nr. 1944 Olesen, Jørn. Udnævnt til kommandør 931115

Udfør nr. 1827 Borck, Knud Erik Johan og nr. 2316 Larsen, Michael anføres* udfor dødsdato (nekrolog er bragt i Tidsskrift for Søværnen).

Som tidligere nævnt vil tilføjelser, rettelser m.v. blive modtaget med stor tak, således at "rullen" gennem opdateringer udsendt i Tidsskrift for Søværnen, fortsat kan blive til glæde og fornøjelse for dens læsere.

Tilføjelser m.v. bedes meddelt pr. e-mail til: h.muusfeldt@mail.dk eller pr. post på adressen: Spættevej 12, 2970 Hørsholm.

Henrik Muusfeldt (1926)

NEKROLOG

Mogens Michael Telling

(1679). Mogens Michael Telling blev født den 17. januar 1927 som søn af anlægsgartner Knud Michael Telling og hustru Else Olivia Kristine f. Hansen.

I nekrologer – især over officerer – finder man i stigende grad udtrykket: han forrettede ”afvekslende” tjeneste. Det er efter min mening et intetsigende og fattigt udtryk, så jeg foretrækker i forbindelse med en omtale af kontreadmiral Tellings tjenesteforløb at bruge ordet ”alsidig” tjeneste præget af mangfoldighed og vidtfavnende indsats – hen ad vejen dog præget af personelforvaltning og efterretningstjeneste.

Mogens Michael Telling blev søkadet i 1947 og søløjtnant II i oktober 1950. Hans sejlene tjeneste – det var dengang den naturlige indgang til et karriereforsøg – omfattende i hastig rækkefølge:

- fyrinspektionsskib
- HEJMDAL i grønlandske farvande
- sommertogt med DANNEBROG (igen i grønlandske farvande) og
- tjeneste som chef for minestrygeren LYØ.

Han blev søløjtnant I i juni 1951 og kaptajnløjtnant i juni 1955. Hans sejlene tjeneste fortsatte i MTB’erne fra december 1953 til oktober 1958, som chef og divisionschef, og det var efter udsagn fra hans enke en periode, han var særlig glad for.

Fra oktober 1958 til januar 1961 var han skoleofficer ved Søværnets Officersskole og herunder chef for 4. minestrygerdivision, og var herefter fra 1961-1967 ansat i Forsvarsministeriets 2. kontor og herunder fra 1. januar 1963 også adjutant hos forsvarsministeren. Denne lange tjeneste – fra marts 1962 som orlogskaptajn – lagde grunden til hans senere tjeneste i forsvarsministerielt regi.

Fra januar 1961 til marts 1969 var Mogens Telling chef for korvetten TRITON og efterfølgende for minelæggeren MØEN som skoleskibe, og det blev hans sidste sejlads.

Herefter fulgte – igen – en lang periode i Forsvarsministeriets 2. kontor som kontorchef i årene 1969 til 1975, hvor han naturligvis fik en dyb indsigt i forvaltningen af forsvarets personel, og hvor han med sin store diskretion nød stor anseelse hos en række forsvarsministre.

Efter i 1975 at have gennemgået NATO Defence College i Rom, tjenestegjorde han – som midlertidig kommandør – i NATO's International Military Staff i Bruxelles.

I juli 1979 blev Mogens Telling udnævnt til kommandør, og ansat som chef for Forsvarets Efterretningstjeneste. Denne udkommando, som kom til at vare syv år, tog sit udspring, dels i et forsvarsministerielt ønske om at skabe ro om tjenesten efter politiske tumulter blandt andet efter Kejsergade-sagen, og dels i ministeriel tillid til at netop Mogens Telling, efter sin lange tjeneste i 2. kontor, var den rette mand til opgaven – og det blev han.

Dels fik han lagt låg på en række interne stridigheder mellem de civile og de militære ansatte i tjenesten, og dels havde han et glimrende samarbejde med chefen for Politiets Efterretningstjeneste.

Som et lille kuriosum skal nævnes, at netop dette samarbejde resulterede i et FE-studie om truslen mod de øverste chefer i forsvaret, hvilket førte til en forsvarsministeriel bekendtgørelse om en udskiftning fra dieseldrevne til benzindrevne tjenestebiler til disse (så man hurtigt kunne komme væk fra et attentat).

I 1986 blev Mogens Telling angiveligt som erkendelse af indsatsen i FE, udnævnt til kontreadmiral og Inspektør for Søværnet.

Her fortsatte han, CH SMK kontreadmiral Dynnes Hansen og jeg som CH SOK det snævre samarbejde som vore forgængere havde lagt op til – og nu i forstærket form for at sikre ”den mørkeblå linie”.

Vi gik håndfast til værks – det var der al mulig grund til i fodnoteperioden – og vor anvendelse af brevpapir mærket ”Admiralitetet” skabte voldsom reaktion i Forsvarskommandoen. Vort samarbejde, som i øvrigt ikke gjorde det nemt for Mogens Telling i Forsvarskommandoen, var glimrende og ”worth while”.

Mogens Telling, som i april 1953 var blevet gift med translatør Jytte Bentzen, datter af Søværnets daværende musikdirigent, gik på pension i 1989.

Hans otium blev efter et langt og lykkeligt ægteskab hurtigt mærket af Jytte Tellings sygdom og alt for tidlige død i september 2000, hvorefter han fokuserede på at hjælpe deres eneste søn, Kim, som led af en fremskridende psykisk sygdom.

I det lange sygdomsforløb frem til juni 2007, hvor Kim døde, blev først Jytte, siden Kim, plejet i Spanien af en spansk sygeplejeske. Gracinda, som Mogens Telling efterfølgende i december 2007 giftede sig med – og de nåede at få nogle gode år sammen.

Mogens Telling havde i sin lange politisk påvirkede karriere en udtalt evne til at holde sin store insight-viden tæt til kroppen, og han udviste stor loyalitet i sin gerning – og blev dermed Søværnet en god ambassadør, og sine kolleger en god ven.

Han døde den 17. juni 2011 og blev bisat fra Holmens Kirke den 23. juni.

(1657)

BOGANMELDELSER

FREGATTERNE HOLGER DANSKE & NIELS EBBESEN 1945 - 1963



Flådens skibe nr. 4

Ole Kropp

Steel & Stone Publishing, Helsingør, 2008

ISBN 87-991490-4-4

44 sider A4 format, 66 fotos (sort/hvid), 3 tegninger, 8 tabeller og 1 datablad.

100 kr., hvortil kommer forsendelse. Kan bestilles på

www.flaadensskibe.dk

Tom Wissmann, der siden barndommen har interesseret sig for flåden og dens historie, har i 1976/77 aftjent sin værnepligt om bord i Inspektionskibet FYLLA og ved Torpedobådenes mobile Base (MOBA). Han har tidligere skrevet bl. a. *Den danske Flådes skibe* og *Stevnsfort*. Han er en yndet foredragsholder om marinehistoriske emner.

Forfatteren har med publikationen om fregatterne HOLGER DANSKE og NIELS EBBESEN fortsat det prisværdige initiativ med udgivelse af temahefter om flådens skibe. Der er pr. primo 2011 udgivet i alt 8 hefter. Der kan læses yderligere herom på ovennævnte hjemmeside.

Heftet om de to fregatter giver indledningsvis en summarisk gennemgang af skibenes udviklingshistorie fra deres bygning under 2. verdenskrig, deltagelse i eskortetjeneste under engelsk og canadisk flag og frem til skibene blev erhvervet af Danmark umiddelbart efter krigen. Kommandohejsningerne fandt sted i oktober og november 1945, og sideløbende hermed blev der foretaget eftersyn og ombygninger ved Orlogsværftet. En lang række fremragende illustrationer belyser skibenes indretning og bevæbning i perioden frem til 1963, hvor fregatterne udgik af flådens tal og blev ophugget.

Fregatterne havde et displacement på godt 2.000 t fuldt udrustet og en besætning på ca. 150 mand. Begge fregatter anvendtes som skoleskibe for mathelever samt for aspiranter og søkadetter, idet uddannelse var en højt prioriteret opgave under flådens opbygning efter krigen. Der udfør-

tes endvidere operative opgaver som fiskeriinspektion og stationstjeneste i Nordatlanten, ligesom fregatterne deltog i farvandsovervågning og øvelsesvirksomhed. Allerede i 1946 foretog HOLGER DANSKE et togt til USA. Under beskrivelsen af skibenes indsats er medtaget en beretning om RED CRUSADER-affæren ved Færøerne i 1961, fortalt af Ole Kropp, der var signalgast på HOLGER DANSKE, og som sammen med fiskeriofficeren, søløjtnant I. H. S. T. Bech, deltog i kontrolbesøg om bord i den skotske trawler. Læs evt. mere om Ole Kropp på www.maritimevenner.com/index.html

Fregatternes levnedsløb på ca. 18 år i den danske flåde er sammenfattet, og livet om bord er skildret i ord og billeder. Beretningen omtaler også den spændende oplevelse det var at "føle over" på et leje i den gamle tre-gangs dampmaskine. Mange værnepligtige, elever og søkadetter, som har tilbragt en eller flere perioder ombord, vil ved et nærmere studium af heftet sikkert kunne finde inspirerende og nostalgisk læsning om oplevelser i den gamle marine. Heftet anbefales varmt.

(1818)

MINESTRYGERNE AF VIG-KLASSEN

1959 – 1976

Flådens skibe nr. 5

Lars Jordt

Steel & Stone Publishing, Helsingør, 2008

ISBN 87-991490-6-0

44 sider A4 format, 64 fotos (sort/hvid), 5 fotos (farve), 6 tegninger, 2 tabeller og 1 datablad

100 kr., hvortil kommer forsendelse. Kan bestilles på

www.flaadensskibe.dk



Flådens skibe nr. 5 er som de øvrige hefter udgivet på Tom Wissmanns forlag, denne gang med Lars Jordt som forfatter. En artikel af forfatterens far, Jørgen Christian Jordt, der var tegnestuechef på Orlogsværftet 1958 – 66, har i et tidsskrift tidligere beskrevet bygningen af VIG-klassen, og denne artikel indgår som en del af heftet.

Beretningen om de små lægtvandsministrygere indledes med en kort omtale af den historiske baggrund for bygning af egentlige ministrygere-

re, idet man tidligere anvendte andre fartøjer, som blev udrustet til minestrygningsopgaver. De første danske skibe, der blev bygget som minestrygere, var de seks SØLØVEN-klassen fra perioden 1938 – 42. Herefter fulgte en række mindre fartøjer, som alle blev bygget med henblik på minestrygning. Efter 2. verdenskrig indgik tidligere engelske og tyske minestrygere i den danske flåde. Det var en meget omfattende og højt prioriteret opgave at sikre sejladsen ved rydning af det store antal søminer, som krigen havde efterladt i danske farvande.

Heftet beskriver de omfattende våbenhjælpsprogrammer, hvorunder Danmark modtog bl. a. de otte SUND-klassen minestrygere, og som følge af det næste program Cost Sharing projekteredes i 1958 ved Orlogsværftet 4 lægtvandsministrygere (MSI – Inshore minesweepers). I samme periode byggede flere Nato-lande store serie (i alt 186 fartøjer) af umagnetiske lægtvandsministrygere på under 200 t standard displacement. Det blev den hollandske VAN STRELEN-klasse, som i design og udstyr blev prototype for VIG-klassen. Det første fartøj i serien ASVIG blev afleveret til Søværnet i september 1961.

Forfatteren redegør for de meget strenge krav til skibets støjniveau og magnetiske signatur. Derfor anvendtes ved bygningen i størst mulig udstrækning umagnetiske materialer som træ, kobberlegeringer, letmetaller, umagnifiserbart stål, glasfiber og andre kunststoffer. Ved bygning af skroget anvendtes i stort omfang lamellimede konstruktioner af eg, og klædningen var af mahogni lagt i to lag krydsdiagonalt. De vandtætte skotter og klædningen på dækshuset udførtes i vandfast krydsfiner. De svære egeplanker, der blev tilskåret til køl, stævn og spanter, blev taget fra de såkaldte flådeeg, der blev plantet efter flådens ran i 1807. Forfatteren beskriver den forbedrede apteringsstandard og maskineriet, som ved et træk på minestrygningsgrejet på knap 7 t kunne give skibet en fart på 7 knob. Dernæst følger en omtale af minestrygningsgrejet ombord, idet VIG-klassen var udrustet til strygning af flere forskellige typer magnetiske, akustiske og forankrede miner. Udstyret omfattede desuden bl. a. kabeltrommel, paravaner, flydere, skærdragere og bøjere.

Fredstidsministrygningen blev afsluttet omkring 1973, og der blev truffet beslutning om at frigive farvandene, dvs. at opgive tvangsruterne, da minefaren i danske farvande var ringe. Sidst på sommeren 1974 udgik de fire fartøjer af VIG-klassen af flådens tal.

Som afslutning på heftet findes en beskrivelse af fartøjernes heraldiske våbenskjolde, der er gengivet i farve på omslagets bagside. Der findes desuden en liste over fartøjernes chefer samt en sammenfattet liste over

de enkelte fartøjers levnedsløb. I et afsluttende kapitel berettes om fartøjernes videre skæbne; således er SANDVIG ombygget til luksusyacht med basishavn nær Barcelona.

Ligesom de tidligere hefter i serien Flådens skibe gives der god, præcis og systematisk fremstilling af skibsklassen, og beretningen er meget levende og overskuelig. Heftet kan varmt anbefales.

(1818)



Tidsskrift for Søværnen
oprettet 1827
udgivet af Søe-lieutenant-Selskabet
Protector: 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