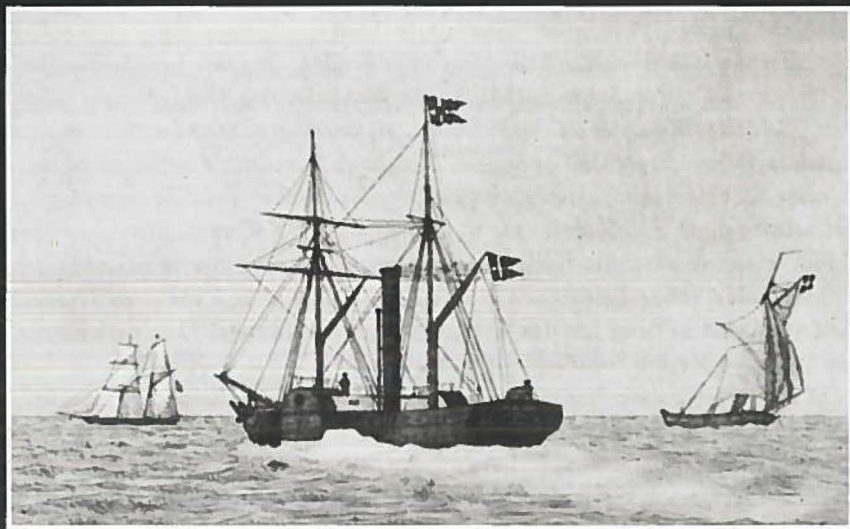




Tidsskrift for Søvæsen

Nr. 1 · 2012 · 183. årgang



UDGIVET AF SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

2012/1 * 183. årgang

Redaktion: Hans Christian Bjerg

INDHOLD

Meddelelser fra redaktionen 1

Artikler

Amfibiekrigens mestre under 2. verdenskrig
Af S. S. v. F. Kieler 2

The Introduction of Steam Propulsion
in the Royal Danish Navy 1824-64
Af Hans Christian Bjerg 48

Kommentar

Replik til formandens beretning
Af Henrik Muusfeldt 53
Duplik
Af Christian G.H. Meinertz 58

Debat

"Frisk fremad igen" kære tidsskrift
Af Kristen H. Winther 59

Nekrologer 62

Rettelse nr. 5 til Søofficersrulle 1910-2010
Af Henrik Muusfeldt 70

Marinehistoriske Portrætter nr. 8

Hans Martin Bille og Margrethe Lütken
Af Hans Christian Bjerg 72

Annoncer 76

Redaktionen sluttet 1. marts 2012.

Forside: Den danske flådes første dampskib KIEL, tilgået 1824

MEDELELSER FRA REDAKTIONEN

2012/1

Der er ved flere lejligheder givet udtryk for, at en af forklaringerne på, at Søe-Lieutenant-Selskabet har kunnet eksistere siden 1784, er at de skiftende bestyrelser af søløjtnanter har formået at 'forandre for at bevare'. De medier, som selskabet i dag benytter sig af, er – efter bestyrelsens seneste initiativer – tidsskriftet, web-siden, facebook og linkedin. Det er væsentligt at fastholde, at ingen af disse medier udelukker hinanden. Der er brug for kommunikation på flere forskellige niveauer og med forskellige formål, selv om målgruppen i virkeligheden er den samme. Søe-Lieutenant-Selskabet har nu gruppe-profiler både på LinkedIn og Facebook.

Tidsskriftet kan optage større afhandlinger og kommunikation af mere blivende karakter. I disse år er selskabets økonomi kun til at der udsendes fem nr. om året. Derfor er tidsskriftet ifølge sagens natur langt fra velegnet til den hurtige kommunikation og de hurtige kommentarer og meddelelser.

Selskabets web-side, der i øvrigt fortsat bør udbygges og opdateres, udfylder et andet behov for kommunikation, som tidsskriftet ikke er i stand til i dag, således mere permanent tilgængelige oversigter over selskabet, dets historie, vedtægter og uddybende meddelelser. LinkedIn og FaceBook, især den sidstnævnte, kan fremover udgøre et perfekt kommunikationsredskab med hurtige meddelelser og appetitvækkere til medlemmerne af Søe-Lieutenant-Selskabet. Viften af kommunikationsmidler gør, at alle medlemmer har mulighed for at modtage meddelelser på den måde, som de i dag er vant til at modtage kommunikation på. Ingen hægtes af.

Dette nummer af tidsskriftet indeholder et debatindlæg af kontreadmiral Kristen H. Winther. Han foreslår, at tidsskriftet – i lighed med Militært Tidsskrift – får en redaktionskomiteen, som kan være med til at skaffe artikler om mere moderne og nutidige problemer. Forslaget er en opfølgning på redaktionens tidligere konstatering af vanskelighederne med at skaffe sådanne artikler til tidsskriftet i dag. Bestyrelsen har diskuteret forslaget, og har valgt i første omgang sammen med det eksisterende redaktionsudvalg at overveje, hvorledes dette kan aktiveres og inddrages mere i den redaktionelle proces.

Hans Christian Bjerg

AMFIBIEKRIGENS MESTRE UNDER 2. VERDENSKRIG

**Admiral Bertram Ramsay, R.N. og admiral Kelly Turner,
U.S. Navy
Deres planlægning og ledelse af de vestallieredes
landgangsoperationer.**

Af kommandør S.S.v.F.Kieler

Indledning

Amfibiekrigsførelse er en gammel krigskunst, som i Oldtiden blev praktiseret af bl.a. Grækerne og Romerne. I Danmark husker man især Vikingetiden og Valdemarstiden, hvor denne form for krigsførelse var normen.

Ved amfibiekrig skal i denne redegørelse forstås landgangsoperationer på forsvarrede fremmede kyststrækninger udenfor større havne. Landsætning af tropper og materiel, hvor udskibningen sker ved kaj, anses i denne sammenhæng ikke for amfibiekrig i egentlig forstand, selvom formålet med en sådan operation kan være den samme. Egentlige amfibieoperationer stiller krav om særligt egnet skibsmateriel i form af landgangsfartøjer af forskellig art samt om særlige støtteoperationer fra de forskellige våbenarter, hvad der har gjort sådanne større operationer til den mest vanskelige og risikable form for krigsførelse, afhængige som de er af hav- og vejrforholdene. Men det har tillige været operationer, som har haft afgørende indflydelse på krigenes udfald.

Når man taler om amfibieoperationer, må evakuering af tropper og materiel over åben kyst under kampforhold også henregnes til amfibiekrigsførelse, om end med "modsat fortegn".

I Oldtiden og den tidlige Middelalder var skibsmaterieller af en sådan art, at de anvendte skibe kunne gå helt ind til stranden ved de udvalgte landgangssteder for landsætning af mandskab og materiel, når kysten og vejrforholdene i øvrigt tillod en sådan landsætning. Senere blev skibene så store og dybtstikkende, at landsætninger måtte ske ved hjælp af både, som medbragtes af de anvendte krigs- og transportskibe, en besværligere og langsommeligere operation. I industriens tidsalder øgedes mulighederne for udførelse af amfibieoperationer, men det var først under 2. verdenskrig, at der – især hos de vestallierede – i større omfang blev udviklet specielle landgangsskibe- og fartøjer, som kunne gå helt op på

stranden og landsætte tropper og materiel, herunder kampvogne og selv-kørende artilleri m.m., som er uundværlige våben i moderne landkrigsførelse. Det var også først under 2. verdenskrig, at luftvåbnene var så udviklede, at de kunne støtte og bidrage direkte til landgangsoperationer, herunder også ved supplerende luftlandsætninger ved de udvalgte kyststrækninger. Bombardementer fra luften og artilleristøtte fra de delta-gende krigsskibe, både før, under og efter en landgang eller evakuering, blev også en nødvendig del af en vellykket amfibieoperation.

En mindre landgangsoperation med begrænsede mål blev betegnet som et "raid", en operationstype som også kunne kræve støtte-ild både fra søen og luften. Det karakteristiske ved et "commando raid" var, at målet for operationen altid var begrænset i både omfang og tid, og at det, der endnu var intakt af de landsatte styrker, hurtigt blev evakueret ad den søvej, som de var kommet af. Ligesom ved de større amfibieoperationer tilstræbtes et overraskelsesmoment, hvor modstanderen bragtes i uvished om, hvor og hvornår en landgang kunne finde sted, og derfor blev nødt til at sprede sine forsvarsstyrker.

Verdenskrigene i det 20. århundrede

Alle de stridende parter udførte amfibieoperationer under 1. verdenskrig. Mest kendt er vel den britisk/franske landsætning under Dardanellerfelttoget i 1915, som mislykkedes og endte med en evakuering. På tysk side blev der i 1917 udført en vellykket amfibieoperation mod Rusland i Riga bugten, om end på et tidspunkt, hvor Rusland var ved at trække sig ud af krigen på grund af revolutionen. Men begge de nævnte operationer gav de krigsførende både operative og tekniske erfaringer, som blev videreudviklet under 2. verdenskrig. En strategisk lærdom, som blev understreget allerede under 1. verdenskrig var, at en vellykket landgangsoperation krævede søherredømme i det valgte operationsområde. Under 2. verdenskrig udvidedes denne erfaring til, at der også måtte kræves luftoverlegenhed ved udførelse af en større landgangsoperation. Det var den lektie, som både japanerne under deres indledende operationer i Østasien og Stillehavet og senere de vestallierede i Nordafrika, Europa og i Stillehavet erkendte som nødvendige betingelser, de først måtte sikre eller tilkæmpe sig.

Selvom alle tre tyske værnsgrene blev indsat i invasionen af Norge og Danmark i 1940, kan denne landgangsoperation ikke betegnes som en egentlig amfibieoperation, fordi landsætningerne og udskibningerne skete ved kajerne i de udvalgte havne, overraskende for de uforberedte modparter. Briternes og franskmændenes efterfølgende landsætninger i

brohoveder på Norges vestkyst, sluttende med generobringen af Narvik, var præget af mangel på egentligt landgangsmateriel og fornøden luftstøtte. De endte som bekendt med påkrævede evakueringer. Selvom tyskerne under disse operationer måtte regne med allieret overlegenhed til søs, blev denne energisk imødegået af tysk flåde- og luftindsats, i modsætning til ved den senere nok så berømte britiske evakuering ved Dunkirk, som skal omtales nærmere i det følgende.

De tyske planer om en efterfølgende landsætning i Sydengland måtte, efter nogle store forberedelser, opgives af den tyske overkommando, fordi det ikke havde været muligt at tilkæmpe sig hverken lokal luft- eller sø-overlegenhed, men også på grund af, at man ikke rådede over egnede landgangsfartøjer. De i 1941 af tyskerne udførte angreb på Grækenland og landsætningerne på øerne i Ægæerhavet blev primært succesfulde gennem luftlandsætningen på Kreta. Den britiske sø-overlegenhed i Middelhavet blev her imødegået af tysk/italiensk luftoverlegenhed, hvad der førte til store britiske tab – både af tropper og krigsskibe – under de efterfølgende søvejs evakueringer. Japanernes planlagte landgangsoperation på øen Midway i 1942, blev som bekendt afværget af amerikanske sø- og luftstyrker. Den japanske admiral Yamamoto, som havde planlagt denne operation, havde regnet med at kunne tilkæmpe sig både luft- og søherredømme i dette område samtidig med landsætningen, men blev her overrasket af den amerikanske admiral Nimitz' forudseende modtræk. De senere udførte amerikanske landgangsoperationer var alle præget af, at man først havde måttet tilkæmpe sig både luft- og sø-overlegenhed, primært baseret på de amerikanske hangarskibsstyrker og udført med det nybyggede landgangsmateriel.

Den største amfibieoperation under 2. verdenskrig var den britisk/amerikanske landgang i Normandiet i sommeren 1944, efter at man først havde tilkæmpet sig det nødvendige sø- og luftherredømme. Den sømilitære del af denne operation er beskrevet i det følgende.

Britisk ledede amfibieoperationer under 2. verdenskrig - admiral Ramsays rolle. Operation "Dynamo"

Det var en skæbnens ironi, at den første store britiske amfibieoperation under denne krig skulle blive en evakuering af det britiske ekspeditions-korps fra kysten omkring Dunkirk i Nordfrankrig. Men det var et held i uheld, at denne operation, beordret af Admiralitetet på det britiske krigskabinetets anbefaling efter ulykkerne i Frankrig og Belgien ultimo maj 1940, skulle blive ledet af den genindsatte og krigserfarne britiske admiral Bertram Ramsay.

Det er ikke her hensigten at give en nærmere beskrivelse af operation ”Dynamo”, som der er skrevet så meget historisk om, men blot at omtale nogle af de observationer og de særlige tiltag, der blev gjort og truffet af admiral Ramsay, hans stab og de styrker, der var under hans kommando.

Evakueringerne startede med nogle støtte- og transportoperationer fra de franske kanalhavne Boulogne og Calais, som var ved at blive erobret af tyske panserstyrker. Det kom herunder til direkte nærkampe mellem britiske destroyere og tyske hærstyrker. Ramsay mistede to destroyere og et transportskib under disse evakueringer. Tabene skyldtes fortrinsvis bombeangreb fra det tyske Luftwaffe, som det var vanskeligt for Royal Air Force at imødegå, fordi dets jagerfly kun havde brændstof til at være en halv time over operationsområdet. Trods disse tab bemærkede Ramsay hurtigt, at moralen og modstandsviljen hos personellet i alle tre britiske værn var uanfægtet, hvad der kom til at betyde meget for indsatsen og de risici, der blev løbet under den senere store evakuering fra havnen og ydermolen i Dunkirk og fra den 12 km lange sandstrand øst for byen

Straks, da evakueringen var blevet besluttet på højeste plan, gik Ramsay i gang med at lade sin stab beregne det nødvendige skibsrum og det antal fartøjer, som krævedes for at evakuere op mod den halve million mand, som udgjordes af det britiske ekspeditionskorps og de franske og belgiske styrker, som briterne kæmpede sammen med under den af Lord Gort ledede tilbagetrækning mod kysten ved Dunkirk. Området omkring Dunkirk var ved udgangen af maj måned den eneste franske kyststrækning ved Doverstrædet, som tyskerne endnu ikke havde erobret. Ramsays planlægningsarbejde førte som bekendt til tilvejebringelsen af ikke alene ekstra krigsskibe af destroyere og mindre typer, men også til et væld af civile fartøjer, såsom passagerskibe, færger, trawlere, slæbebåde og motordrevne lystfartøjer. Egentlige landgangsfartøjer, der kunne gå helt ind til stranden, var ikke endnu til rådighed, selv om Admiralletet på grundlag af erfaringer fra Norgesfelttoget havde planer om bygning af sådanne fartøjer udstyret med bovporte og plads til kampvogne og andet tungt hær-materiel. Det var på forhånd opgivet at evakuere de allierede styrkers tunge materiel, som måtte efterlades så vidt muligt i ødelagt stand, for ikke at komme tyskerne til gavn. Men et stort antal hollandske lavtstikkende og fladbundede ”skøjter” var i mellemtiden kommet til England, hvor de blev overtaget og bemanded af Royal Navy med hollandsk hjælp. Disse fartøjer kom til at gøre stor nytte, da det ikke længere var muligt at udskibe alt fra havnen i Dunkirk på grund

af de tyske bombardementer. De fladbundede skøjter kunne gå helt ind til stranden og udnytte tidevandets skiften.

Et andet tiltag, som Ramsay hurtigt tog, var at få udvidet sin lille stab, så den kunne virke i døgndrift under et stort og stigende pres. Det blev muligt efter evakueringen fra Norge at få tilført nogle erfarne søofficerer, bl. a. tre kommandører, der på tøm kunne virke som hans vagtchefer, samt at få andet nødvendigt personel stillet til rådighed. Ramsay blev i korte perioder, for at få tiltrængt søvn, afløst af selveste admiral Somerville, som også havde været på "retirement list" ved krigens udbrud, men var blevet genindkaldt, og selv tilbød at hjælpe Ramsay. Men staben måtte også udvides med repræsentanter fra hær og flyvevåben og fra ministerierne for skibsfart og forsyning. Der var et stort logistisk behov for de mange civile skibe, der kom til at deltage i evakueringen, både med bemanning og antiluftskytssarmering, samt med nødvendigt signaludstyr og søkort, udover proviant og andre fornødenheder.

Ramsays stab havde underjordiske lokaliteter ved Dover Castle, og man fik her hurtigt oprettet et operationsrum med mulighed for plotning af de deltagende skibes bevægelser samt statusavler for de involverede styrker af alle tre værn, hvoraf en hel del jo gik til og måtte hjælpes eller erstattes. Det var denne erfaring, som senere på vestligt hold førte til oprettelsen af amfibie-hovedkvarterer i land og indretning af egentlige amfibie- kommandoskibe med de fornødne faciliteter og personel fra de forskellige værn.

Der var andre erfaringer, som blev standard under de senere amfibieoperationer på allieret side, både når det gjaldt evakueringer og landsætninger i større stil. Det var bl.a. nødvendigheden af at have en krigserfaren søofficer af passende anciennitet som overordnet leder af ind- og udslibning af tropper og materiel på vedkommende kyst. Han måtte assisteres af "Beach"grupper bestående af transportofficerer og specialuddannet personel fra "Royal Marines". Han måtte også råde over det nødvendige signalpersonel og materiel, så han kunne være i direkte og konstant forbindelse med de kommanderende for såvel de deltagende søsom landstyrker.

Det britiske Admiralitet havde kun regnet med at kunne evakuere 45.000 mand i de tre sidste døgn af maj, inden tyskerne fik overtaget. Men det var ikke mindst admiral Ramsay, som insisterede på at fortsætte evakueringen i endnu fire døgn, hvorved det blev muligt at evakuere i alt over 300.000 mand herunder det meste af det britiske ekspeditionskorps. Ved de senere evakueringer fra Brest og andre sydlige franske havne øgedes

den evakuerede styrke med op til 200.000 mand, hvoraf en stor del franske tropper samt ca. 40.000 civile, som kom til at betyde meget for den allierede sag og britisk beslutning om ikke at indlade fredsforhandlinger med Tyskland.

De britiske tab var dog følelige. Den britiske hær mistede som faldne og krigsfanger, hvad der svarede til en størrelsesorden af et par divisioner. Royal Air Force havde også en del flytab, men formåede dog at tilføje det tyske Luftwaffe endnu større tab. På flådesiden mistede briterne 9 af de 41 deltagende destroyere, 5 transportskibe af de indsatte 45 og mange af de mindre fartøjer, som deltog i operation "Dynamo". Men selv efter denne store tilbagetræknings-operation og de herved lidte tab, kom Storbritannien så styrket ud af operationerne, at krigsførelsen efterhånden kom til at gå briternes vej, hvad ikke mindst admiral Ramsay havde sin andel i.

Portræt af Admiral Sir Bertram Home Ramsay 1883-1945 med et resumé af hans baggrund.

Bertram Ramsay blev født 1883 i Colchester, hvor hans far gjorde tjeneste som oberst i den britiske hær. Slægten var en gammel skotsk adelslægt, hvor "Bertie" Ramsays aner fortrinsvis havde haft stillinger i den britiske armé. Han blev selv optaget som kadet i Royal Navy som 15-årig og udnævntes til Sub-Leutenant i 1903 med tjeneste på togter til kolonierne i Vestindien og Afrika. Han fik senere en uddannelse som artilleriofficer, men skiftede efter eget ønske til signalbranchen med "Fleet Work" som hans store interesse. I årene op til og under 1. verdenskrig gjorde han primært tjeneste som signalofficer og adjutant (Flag Lieutenant) under de daværende britiske flådechefer, herunder chefen for 5. eskadre i "Home Fleet", som var underlagt admiral Jellicoe

I 1912 havde Royal Navy som noget nyt oprettet en marinestab under Admiralitetet, dog med betydelig modstand fra både ledende politikere og ældre admiraler. Ramsay støttede som ung officer denne nyskabelse og søgte optagelse på det først afholdte stabskursus, som senere skulle blive til "The Royal Navy Staff College", hvor det britiske imperiums ledende søofficerer siden er blevet uddannet. Ramsay fik herved tidligt grundfæstet den metodik, logik og kritiske sans, som var karakteristisk for hans senere tjeneste. Det medførte også, at han en tid blev instruktør på dette College og senere lærer på "The Imperial Defence College", hvor officerer af alle tre værn blev uddannet.

I 1915 under 1. verdenskrig blev han - efter udnævnelse til Commander - chef for destroyeren *Broke*, som hørte til Dover patruljen, en tjeneste

som skulle gøre ham særlig fortrolig med dette farvands vejrlig, tidevand, strøm og grunde. Og med havneforholdene og kysterne på begge sider af dette smalle stræde, alt sammen noget som han fik særlig brug for under 2. verdenskrig. Hans destroyer deltog også i kystbombardementer til støtte for de allierede hære i Nordfrankrig og Belgien, en disciplin som også blev vigtig under 2.verdenskrigs amfibie-operationer

Efter krigen valgte Jellicoe i 1919 Ramsay som "War Staff Officer" ombord i slagkrydseren *New Zealand*, som foretog en verdensomsejling, hvis formål var at drøfte Imperiets fremtidige flådepolitik og styrkemål med regeringerne i de forskellige Dominions, en vanskelig opgave efter nedrustnings-bestræbelserne efter 1.verdenskrig. Ramsay blev derefter næstkommanderende i slagskibet *Benbow*, hvis chef var den senere så berømte admiral Somerville, som han fik et godt samarbejde med. I 1924 blev Ramsay udnævnt til kommandør og chef for krydseren *Weymouth* på et togt til Hongkong og Østasien. I 1925 chef for krydseren *Danea* i Middelhavsflåden med station på Malta. 1929 var han "Flag Captain" og chef for den nye krydser *Kent* med station i Hongkong og i 1933 chef for slagskibet *Royal Sovereign* i Middelhavsflåden, hvorefter han blev udnævnt til kontreadmiral. I 1935 blev han tilbudt stillingen som stabschef for CinC "Home Fleet", admiral Backhouse – en tidligere, lidt ældre skibskammerat fra Ramsays unge dage.

Ramsay var noget betænkelig, fordi de var ret forskellige af natur og så forskelligt på stabsarbejde og organisation, men han endte med at sige ja tak. Efter nogen tid, hvor Backhouse omgik sin stabschef og ordnede sine sager i direkte kontakt med de yngre stabsofficerer, sagde Ramsay sit job som stabschef op og bad om forflyttelse. Da, der ikke var nogen stillinger ledige, som han ønskede, blev han afskediget fra linien og gik i reserven på "halv løn" i de følgende 4 år. Men i 1938, da krisen med Hitler- Tyskland var under optræk, blev han på opfordring af admiral Backhouse, som i mellemtiden var blevet 1. Sea Lord, tilbudt fuld tjeneste i en stilling som "Flag Officer in Charge – Dover" under "The Nore Command", hvor admiral Drax var tiltrådt som CINC med station i Chatham. Samarbejdet med Drax var godt, men med overførslen af det britiske Ekspeditionskorps til Frankrig havde Admiralitetet fundet det nødvendigt også at have en erfaren vice-admiral med station direkte ved Dover Strædet.

Ramsays efterfølgende fremragende tjeneste som planlægger og leder af britiske amfibieoperationer under 2. verdenskrig er beskrevet i hovedteksten til denne redegørelse.



Admiral Ramsay

Bertram Ramsay var et stærkt troende kristent menneske, der øvede daglig bøn med tanke på det ansvar, han havde for andres ofre, liv og førlighed. Det var ham en stor anerkendelse og glæde, da han på Churchills anbefaling og med regeringens og majestætens godkendelse to måneder før landgangen i Frankrig blev genantaget som admiral af linien.

Før en planlagt konference med feltmarskal Montgomery i Belgien omkom "Bertie", som han blev kaldt mellem venner, ved en flyulykke nytårsdag 1945 og ligger nu sammen med flyets øvrige besætning begravet på kirkegården ved Saint-Germain-en-Laye i Frankrig, hvor han havde haft sit sidste hovedkvarter. Der blev senere holdt en mindegudstjeneste for ham i Westminster Abbey.

At Ramsay – på linie med Cunningham, Somerville, Tovey, Fraser og Vian – blev en af Englands store admiraler under 2. verdenskrig er fremhævet af blandt andre den officielle britiske marinehistoriker S.W.Roskill, R.N.

Operation "Torch"

Den næste store amfibieoperation fandt først sted i 1942 efter USA's indtræden i krigen. Det var den britisk/amerikanske invasion af Fransk Nordafrika, hvor amerikanerne gik i land ved Casablanca i Marokko samtidigt med britisk/amerikanske landgange i Algeriet en tidlig novembermorgen efter en større flådeopmarch over Atlanten, uopdaget af aksemagterne. Planlægningen af denne operation, kaldet "Torch", som admiral Ramsay deltog i, trak ud, fordi amerikanerne havde ønsket en tidlig landgang i selve Frankrig, en plan som briterne måtte afvise, før man havde sikret sig tilkæmpelse af det nødvendige sø- og luftherredømme og fået fremskaffet tilstrækkeligt med nye landgangsskibe og -fartøjer. De britiske betænkeligheder ved en tidlig landgang i Frankrig medførte til sidst enighed om at udføre operation "Torch" for at få aksemagterne ud af Afrika og i håb om, at franske Vichy-styrker ikke ville gøre hård modstand men være villige til at samarbejde med de allierede, hvis operationen kom overraskende og med en indsættelse af styrker, der var de franske styrker overlegne.

Den britiske admiral Cunningham blev, ledsaget af admiral Ramsay, sendt til Washington for at konferere med de amerikanske stabschefer og starte den indledende planlægning for denne første store fællesoperation. Overkommandoen blev tildelt den amerikanske general Eisenhower, mens flådedelen af operationen kom under admiral Cunninghams kommando. Ramsay fik etableret et godt og fortroligt samarbejde med dem

begge. Der skal her heller ikke redegøres nærmere for operation ”Torch” udover at fremhæve nogle træk, der var karakteristiske for denne amfibieoperation.

Opmarchen til søs foregik overraskende uantastet af tyske ubåds- og luftangreb direkte fra USA og England, men Ramsay var alligevel ret bekymret for, at det vigtige overraskelsesmoment kunne fortabes på grund af den nødvendige opbygning og stationering af både flåde – og luftstyrker i Gibraltar, hvilket næppe ville undgå aksemagternes opmærksomhed. Det viste sig dog heldigvis, at de tyske og italienske overkommandoer troede, at det var forberedelser til nye forstærkninger enten til Malta eller til Montgomerys styrker i Ægypten, hvorfor landgangene i Fransk Nordafrika kom som en overraskelse for dem.

Ramsay var, med sine erfaringer fra Dunkirk, i øvrigt stærkt impliceret i planlægningen af den britisk ledede del af operationen og inspicerede landgangsstyrkerne inden deres afsejling fra Skotland, dels for at rådgive og dels for at sikre sig, at alt nu også var klart. Han forblev dog i London for at være i hurtig kontakt med Admiraltetet for alle tilfælles skyld.

Den amerikanske landgang i Marokko blev ledet af den amerikanske admiral Hewitt. Landgangen var en såkaldt ”ship to shore”-operation, hvor troppetransportskibene placeres et godt stykke fra kysten for udsætning af de medbragte landgangsfartøjer, som så samlet i flere på hinanden følgende bølger bliver indsat mod kysten på de udvalgte landgangssteder. Det var en landgangsmetode, som var udviklet og indøvet i samarbejde med det amerikanske marinekorps, og som senere var blevet indøvet med styrker fra den amerikanske hær. Landgangen blev udført under vanskelige vejrforhold med stærk brænding på kysten, hvilket forårsagede tab af ca. halvdelen af de indsatte landgangsfartøjer, men det lykkedes at få alle troppestykker i land. De amerikanske styrker mødte indledningsvis ret stærk modstand fra loyale Vichy-styrker både til lands og til søs. Det var blevet bestemt, at franske flådestyrker kun måtte imødegå med våbenmagt, hvis de gik til angreb. Den amerikanske landgangsflåde var imidlertid stærkt beskyttet af en eskorte bestående af både slagskibe, krydsere, destroyere og nogle eskorte hangarskibe, som kunne give fly-støtte til landgangsstyrkerne. De franske flådeangreb blev derfor afvist med ret store franske tab, og modstanden indstilledes, efter at Vichy-styrkerne i land på admiral Darlans ordre opgav al videre modstand og indvilligede i at samarbejde med de landsatte allierede styrker.

De to landgangsoperationer mod havnene Oran og Algier i Middelhavet lededes henholdsvis af den britiske admiral Borrough og Commodore

Troubridge under overopsyn af Cunningham, som havde oprettet sit hovedkvarter i Gibraltar sammen med den britiske luftmarskal Tedder, der stod for flyoperationerne, og hvor den øverstkommanderende, general Eisenhower, også var til stede.

Også her var der tale om "Ship to Shore"-operationer, hvor briterne mistede mange af deres små landgangsfartøjer, mere på grund af navigationsfejl og uerfaring hos bådførerne end på grund af fransk modstand. Erfaringer fra det lidt tidligere og ret mislykkede Dieppe Raid var endnu ikke fordøjet. Det var et landgangsforetagende, som Ramsay ikke havde haft andel i.

Ved invasionen i Algeriet søgte man hurtigt at erobre de to nævnte havne ved at sende nogle ældre destroyere med specialstyrker ombord overraskende og direkte ind i havnene, men begge steder blev disse angreb imødegået af franskmændene med stort tab af personel og skibe til følge. De to byer og havne blev først indtaget senere efter landsætninger på kysterne omkring de nævnte steder. Direkte angreb mod forsvarede havne, blev derfor ikke gentaget ved de senere allierede landgangsoperationer. Sø-styrkerne, der var indsat i Middelhavet, blev kun angrebet af nogle få tyske og italienske ubåde og flystyrker uden større tab på allieret side.

Når operation "Torch" endte så hurtigt og vellykket, skyldtes det især den grundige allierede planlægning og hemmeligholdelse samt de store styrker, hvormed disse landgangsoperationer blev indsat, overraskende for modparterne. Men naturligvis også fordi det lykkedes for general Eisenhower at komme overens med den franske øverstkommanderende i Fransk Nordafrika, admiral Darlan, om en hurtig indstilling af kamphandlingerne og et efterfølgende samarbejde med de allierede invasionsstyrker.

Såvel de amerikanske som de britiske erfaringer fra operation "Torch" fik stor indflydelse både på planlægningen og udførelsen af senere større allierede landgangsoperationer. Ved landgangene i Marokko var det lykkedes for amerikanerne ved både dristighed og held at erobre et sydligt havneområde, hvor et større transportskib lastet med tanks blev i stand til at udskibe disse ved kaj. Det var dog en langsommelig proces, og de landsatte kampvogne nåede da heller ikke at komme i funktion, før kamphandlinger i Marokko blev indstillet. Denne erfaring fremskyndede både udformning og bygning i USA af de større og mere anvendelige landgangsskibe, stærke fartøjer forsynet med bovporte, der blev kendt under betegnelserne LST, LSI, LCM, LCT og LCP m.m.. De var for-

stærkede i bundkonstruktionen, så de kunne sejle direkte op på stranden og hurtigt landsætte såvel tropper som tanks og andet tungt materiel.

En anden erfaring var, at det ikke havde været muligt at neutralisere de franske kystbatterier i Marokko før kamphandlinger blev indstillet. For at opnå overraskelse ønskede den amerikanske general Patton ikke at engagere disse batterier, før selve landgangen fandt sted, og de franske batterier tilføjede da også de amerikanske landgangsstyrker og flådestyrker en hel del tab, før kampene blev indstillet. Hele dette spørgsmål forblev dog kontroversielt mellem landfolk og søfolk under de følgende allierede amfibieoperationer i Middelhavet.

En tredje erfaring var, hvor vigtigt det var hurtigt at få erobret en flyveplads, hvortil man kunne indflyve egne fly til støtte for landgangsoperationerne. Trods særlige forberedelser lykkedes det ikke for amerikanerne i Marokko at sikre sig en flyveplads, før den blev indtaget af landgangsstyrkerne, og kampene derefter blev indstillet.

Endelig så led de amerikanske transportskibe udfor landgangsstederne i Marokko med tropper og materiel ombord - ret sent i operationen - nogle tab fra tyske ubåde, som det var lykkedes at komme uopdaget i angreb. Ved senere amfibieoperationer blev der derfor lagt større vægt på anti-ubådsoperationer og beskyttelse af de transportskibe, som måtte forblive i længere tid ved landgangsområdet.

Selv om amfibieoperationen i Nordafrika var vellykket, var der specielt på britisk side nogen fortrydelse over, at operation "Torch" ikke også havde inkluderet en landgang i det franske Tunis, der jo som bekendt hurtigt blev erobret af tyske og italienske styrker. Såvel Cunningham som Ramsay havde under planlægningen overvejet en sådan yderligere samtidig landgangsoperation, men mangel på landgangsfartøjer og transportskibe samt de nødvendige ekstra troppestyrker, blev udslagsgivende for opgivelsen af en sådan ekstra landgang, som dog betragtet efterfølgende meget vel kunne have forkortet kamphandlingerne i Nordafrika.

Der havde fra de logistiske planlæggeres side også været en frygt for at overstrække de allieredes forbindelseslinier ved en samtidig landgang i Tunis. Men de efterfølgende begivenheder tyder på, at en sådan ekstra landgangsoperation ville være lykkedes uden for store tab og med rigelig gevinst.

Ikke mindst den kraftige modstand, som de amerikanske tropper mødte

under kamphandlingerne i Tunis fra det Tyske Afrika-korps, bekymrede de allierede og mentes at kunne være undgået ved en tidlig landgang i Tunis. For de amerikanske amfibiekrigsplanlæggere medførte denne erfaring, at man i Stillehavet blev mere villig til at foretage fremskudte landgangsoperationer, hvor japanerne ikke kunne nå at reagere så effektivt, som de to andre aksemagter gjorde det i Tunis.

Operation "Husky"

På de allieredes Casablanca Konference i januar 1943 var det blevet besluttet at udnytte succesen i Nordafrika og bruge de her samlede styrker af alle tre værn til en ny landgangsoperation på Sicilien med hovedformål at åbne sejladsen gennem Middelhavet og søge at slå Italien ud af krigen. Denne operation blev døbt "Husky" og blev igen lagt i hænderne på general Eisenhower som øverstkommanderende assisteret af Cunningham som leder af flådeoperationerne og Tedder som leder af luftoperationerne. Som ved invasionen i Nordafrika tildeltes amerikanerne og briterne hver sin del af de valgte landgangsteder. Cunningham besluttede straks, at planlægning af landgangsoperationerne og udførelsen af den britiske del af operationen skulle lægges i admiral Ramsays hænder.

"Husky" var både en "Ship to Shore" og en "Shore to Shore" operation, idet en stor del af de nye landgangsskibe, man i mellemtiden havde fået til rådighed, blev afsejlet med tropper og materiel ombord fra havne i Nordafrika for en direkte landsætning på de udvalgte strande på Sicilien under temmelig hård søgang. Hovedstyrkerne blev dog fremført på større transportskibe støttet af stærke flådestyrker både fra Ægypten i øst og fra England og USA i vest. Den britiske base på Malta var i mellemtiden blevet udbygget til at støtte "Husky" som en fremskudt base og et hovedkvarter for koordination af sø- og luftoperationerne. De forskellige landgangsskibe blev fremført via Malta af koordinationshensyn. De allierede havde efter kampene i Nordafrika tilkæmpet sig en sikker både luft- og sø-overlegenhed i stræderne omkring Sicilien, og havde inden landgangen på Sicilien foretaget to vellykkede landgangsoperationer for erobring af øerne Lampedusa og Pantelleria.

Det var et vedtaget allieret princip, at en flådechef havde kommandoen over landgangsstyrkerne, indtil man havde fået fast fodfæste i land, hvorefter en hærchef overtog kommandoen over de landsatte styrker, men først når denne meldte, at han var klar hertil. Ved operation "Husky" blev amerikanerne tildelt landgangssteder på Siciliens sydkyst. Her havde admiral Hewitt kommandoen, indtil general Patton kunne overtage kommandoen over de landsatte styrker. Briterne og canadierne

var tildelt landgangssteder på Siciliens sydøstlige hjørne, hvor admiral Ramsay var flådechef, og hvor general Montgomery derpå overtog kommandoen over de landsatte styrker, alt med henblik på hurtig erobring af hele Sicilien. Flåde- og luftstyrker fra begge nationer, som opererede fra baser udenfor Sicilien, skulle vedblivende støtte de landsatte styrker, en opgave som Middelhavets geografi gav gode muligheder for.

Der skal igen her kun fremdrages nogle særlige træk ved og erfaringer fra denne amfibieoperation, som iværksattes primo juli 1943 og blev yderst vellykket ved at ende med Siciliens erobring efter en måneds kampe i land.

Planlægningen af "Husky" havde været vanskelig, fordi de forskellige topchefer med deres stabe var placeret forskellige steder, hvor der var etableret forberedende planlægningsgrupper. Eisenhower, Cunningham og Tedder havde oprettet deres hovedkvarter i Algier. Hewitt var i Casablanca, mens både Patton og Montgomery var engageret i ledelsen af kampene mod aksemagterne i Tunis. Ramsay var blevet stationeret i Cairo med en lille stab for at være i kontakt med de forskellige chefer af alle tre værn, som skulle levere styrker til den britisk/canadiske landgangsstyrke, enheder der primært var samlet i Mellemøsten. Ramsay besøgte selv Montgomery i hans hovedkvarter i Tripoli og konfererede senere med ham i Cairo, hvor de etablerede et godt samarbejde, selvom det tog lidt tid for den selvbevidste Montgomery at affinde sig med, at Ramsay var chef for hans landgangstropper, indtil de havde fået godt fodfæste på siciliansk jord.

Der var andre grunde til at planlægningen blev vanskelig. De oprindelige planer udsendt af Eisenhower og Cunningham gik ud på, at amerikanerne skulle landsættes på Siciliens nordvestkyst for hurtig erobring af havnen i Palermo, mens den britisk/canadiske styrke skulle landsættes i det sydøstlige hjørne af øen for hurtigt at få kontrol over havnene Syrakus, Augusta og Catania. Denne plan imødegik både Montgomery og Ramsay og krævede en mere koncentreret indsats af de samlede landgangsstyrker i den sydlige del af Sicilien for hurtigt at kunne erobre der-værende aksemagt luftbaser og få tilstrækkelig store brohoveder til at etablere og opbygge de landsatte hærstyrker. Efter nogle længere diskussioner med Cunningham ændredes planerne, som foreslået af Montgomery og Ramsay.

Selvom de allierede regnede med at kunne håndhæve både sø- og luftherredømmet omkring Sicilien efter at have erobret Nordafrika og her havde fået tilført betydelige amerikanske luftstyrker, ville man ikke

udelukke indsats mod invasionsstyrkerne fra resterne af den italienske hovedflåde, som var trukket tilbage til baser i Norditalien, og fra nyudlagte minefelter samt fra tyske og italienske ubåde og luftstyrker i Middelhavsområdet. Sidstnævnte medførte et behov for, at de allierede flådestyrker også indeholdt betydelige anti-ubådsstyrker, minestrygere og hangarskibe med jagerfly. Som tingene kom til at udvikle sig, var aksemagternes sømilitære indsats mod invasionsstyrkerne beskeden, mens deres luftindsats var ret betydelig, om end utilstrækkelig til at afvise landgangs-operationerne.

Et nyt træk ved "Husky", var de i ventetiden af Ramsay etablerede træningscentre for personel af alle tre værn og hans iværksættelse af intensive øvelser for landgang på forsvarede kyster, med korrekt betjening af de nye landgangsfartøjer, som i mellemtiden var tilgået, alt sammen noget, der fik stor betydning for de vellykkede indledende landsætninger på Sicilien. Herunder ikke mindst effektiviteten af de veluddannede "Beach" grupper, som skulle styre ind- og udskibninger, således som det var blevet praktiseret tre år tidligere under den af Ramsay ledede operation "Dynamo".

Mens der af de allierede luftstyrker blev udført kraftige og hyppige angreb på aksemagternes luftbaser på Sicilien og Sardinien og i Italien og Grækenland før landgangen, var disse så spredte, at aksemagterne ikke kunne vide, hvor de forventede landgangsoperationer ville finde sted. Men ligesom under "Torch", blev der ikke foretaget forudgående flåde-bombardementer af modstandernes kystbatterier og andre forsvarsstillinger på de udvalgte landgangssteder før efter landgangen. Det var igen hærfolket, der ikke ønskede derved at forskertse overraskelsesmomentet. Forudgående bombardementer forblev et stridsspørgsmål mellem land- og søfolkene lige til operation "Overlord" ca. et år senere, hvor de allierede ændrede doktrin på dette område.

Bombardementsstøtte fra søen blev alligevel noget meget væsentligt for operation "Husky"s succes. Det lykkedes for eksempel de allierede flådestyrker at afvise flere modangreb med tanks mod det amerikanske brohoved på Siciliens sydkyst. Og de britiske flådestyrker måtte hele tiden være klar til at give ildstøtte til de landsatte og fremrykkende britisk/canadiske hærstyrker på østkysten.

Et andet nyt træk ved "Husky" var de anstrengelser, der blev gjort inden landsætningen for at få nøje efterretninger om modstandernes forsvarsforanstaltninger og klarhed over beskaffenheden af de landgangsstrande, man havde udvalgt. Udover luftfotografering blev der, inden landgan-

gen, indsat et antal ubåde som i mørke sendte frivilligt personel i land ombord i kanoer og lignende for at få nøje oplysninger om de hydrografiske og topografiske forhold og aksemagternes forsvars foranstaltninger på de udvalgte landgangsstrækninger. En del af disse landsatte frivillige blev enten dræbt eller taget til fange af fjenden.

Ubåde blev, ligesom under operation ”Torch”, anvendt som anduvningsmærker for landgangsskibene ved de forskellige landgangssteder, idet det var besluttet at gå i land i mørke, nogle timer før dagslysets indtræden, både for at overraske fjenden og for at undgå beskydning fra kysten under de indledende landsætninger. Italienerne rådede ikke over radarudstyr, som i tide kunne opdage en landsætning fra søen, så den kom helt bag på dem, også fordi vejret havde været stærkt blæsende

De nye landgangsskibe og fartøjer, som var tilgået både fra England og USA, inden ”Husky” iværksattes, viste sig ideelle ved den omfattende og hurtige landgang, man havde tilsigtet. Ikke mindst det i USA nyudviklede amfibiefartøj, kaldt DUKW, som blev fremdrevet svømmende på dybere vand og kunne køre over revler og op på åben strand. Disse ”køretøjer”, der sejlede frem og tilbage mellem de større skibe og kysten, var ansvarlige for den hurtige opbygning af det tunge materiel og forsyningerne til landgangsstyrkerne, og blev siden uundværlige ved de allieredes amfibie-operationer.

Endelig, også som noget nyt, iværksattes efter sø-landsætningen en luftlandsætning med både britiske og amerikanske faldskærmstropper for tidlig erobring af nogle flyvepladser. De allieredes erfaringer med den slags operationer var endnu ufuldkomne og operationen mislykkedes delvis.

Ramsay selv havde flyttet sit hovedkvarter til Malta nogen tid før landgangen på Sicilien, for herfra at få det nyeste overblik over situationen samt at få kontakt med de landgangsstyrker, der kom vestfra og havde canadierne ombord. Men kort før landgangen skiftede han sin kommandopost til sit nyindrettede kommandoskib, *Antwerp*, en ældre ombygget færge fra den engelske kanaloverfart, hvorefter han tog position udfør landgangsstederne på Siciliens østkyst sammen med de britiske flåde- og landgangsstyrker, som var kommet østfra. Det var herfra han overvågede selve landgangen. Hans skib undgik at blive angrebet, hverken fra søen eller luften på trods af den intense luftaktivitet, der var i landgangsområdet. Da han havde sikret sig, at landgangen var blevet udført som planlagt, og kommandoen over landgangsstyrkerne var overgivet til Montgomery, fratrådte han som leder af den britisk/canadiske

del af operation "Husky", og sejlede til England i et passagerskib, en afslappende sørejse, hvor han fik en længe tiltrængt hvilepause og et efterfølgende gensyn med hustru og børn, som han i lang tid kun havde været i brevkontakt med.

I London blev han sat som leder af planlægningen af den maritime del af den kommende operation "Overlord", de allieredes landgang i Normandiet i Frankrig, som forventedes udført i forsommeren 1944. Ramsay havde kun indirekte andel i planer og udførelse af de to i mellemtiden udførte landgangsoperationer i Italien, operation "Avalanche" i Salernobugten og operation "Shingle" ved Anzio, som begge mødte kraftig modstand fra tyske hær- og luftstyrker og en overgang "hang i en tynd tråd". Italien var i mellemtiden trådt ud af krigen, på grund af tabene i Nordafrika og på Sicilien, og de efterfølgende landgange i Syditalien. Det var et allieret krigsresultat, som Ramsay havde haft sin store andel i.

Operation "Neptune"

"Neptune" var flådedelen af operation "Overlord", de allieredes landgangsoperation i Normandiet den 6.juni 1944. Det var igen Eisenhower, der var øverstkommanderende, men efter at Cunningham var blevet 1.Sea Lord, var Ramsay udpeget som øverste flådechef, mens Tedder var blevet afløst af luftmarskal Leigh-Mallory, som øverste chef for luftstyrkerne. Efter landsætningerne skulle Montgomery have kommandoen over de britiske og canadiske hærstyrker og de amerikanske generaler Bradley og Patton over de amerikanske styrker, alle under Eisenhowers overkommando. Det blev - efter nogen diskussion mellem London og Washington - planen at landsætte i alt 5 allierede divisioner, 2 britiske, 1 canadisk og 2 amerikanske det første døgn og at opbygge disse styrker til 30 divisioner i løbet af en måned for at kunne matche, hvad tyskerne kunne sætte ind mod dem.

Under planlægningen af "Neptune" havde Ramsay været i nær kontakt med feltmarskal Alanbrooke, der var leder af den britiske "Chiefs of Staff" organisation. De havde sluttet et varmt venskab efter evakueringen af det britiske ekspeditionskorps ved Dunkirk. Et godt og tillidsfuldt forhold mellem den britiske hær og "Royal Navy" som "Senior Service" var noget karakteristisk for det britiske militær. Det var et tillidsforhold, som også kom til at omfatte "Royal Air Force" efter sejren under "The Battle of Britain", og som havde betydet så meget for afvisningen af en mulig tysk invasion af Storbritannien i 1940. Ramsay havde ønsket Alanbrooke som øverstkommanderende for operation "Overlord", men det modsatte amerikanerne sig.

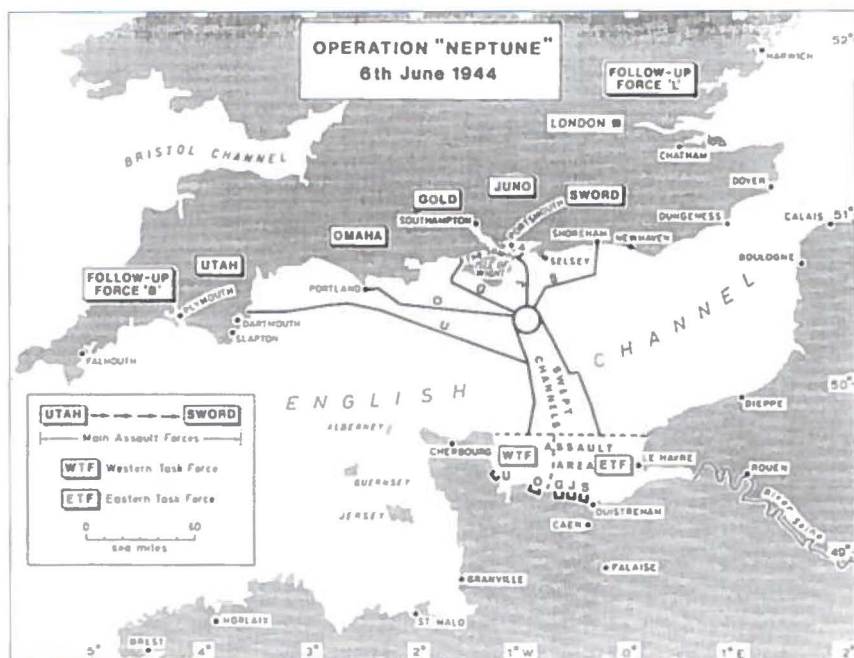
De oprindelige planer for landgangen var også, som ved "Husky", blevet ændret på ikke mindst Montgomerys opfordring til en større indsats på en længere kyststrækning på D-dag. Det kom til at betyde en måneds udsættelse af operationen for at fremskaffe de nødvendige ekstra troppestyrker og landgangsfartøjer

Betingelserne for iværksættelse af "Neptune" - den største amfibieoperation under 2. verdenskrig - erhvervelse af sø-herredømmet og luftoverlegenhed i operationsområdet - var i mellemtiden blevet opnået til fulde. De tyske ubåde var blevet stækket i kampen om Atlanten siden midten af 1943, og de større tyske overfladeenheder stationeret i Norge og Frankrig var blevet elimineret. Der var dog fortsat en hel del ubåde og mindre enheder, herunder et større antal tyske motortorpedobåde, stationeret i Frankrig og Nederlandene, som man måtte tage forholdsregler imod under landgangsoperationen. På luftsiden havde de allierede, efter stationering af stærke amerikanske luftstyrker både i Middelhavsområdet og i England, i løbet af 1943/44 fået stækket det tyske "Luftwaffe" så meget, at det stort set havde opgivet både luftangreb og rekognoscering over Storbritannien og de omgivende farvande.

De allierede havde gjort vigtige erfaringer under deres amfibieoperationer i Nordafrika og Italien, som kunne komme "Neptun" til gode, men denne landgangsoperation var dog meget anderledes og mere kompliceret på grund af de tyske kystbefæstningsanlæg og andre tyske foranstaltninger til at imødegå en landgang på Hitlers "Atlantvold".

Hovedproblemet var at få tilstrækkelige styrker hurtigt i land og få opbygget et brohoved, der ville være i stand til at modstå et modangreb fra tyske panser- og hærstyrker. Hemmeligholdelse af landgangssted og tidspunkt og særlige foranstaltninger, der kunne vildlede tyskerne blev derfor en vigtig del af operation "Overlord". Det blev iværksat på forskellig måde i god tid og kom til at virke efter hensigten.

Og så var der de lokale tidevandsforhold at tage hensyn til ved valg af landgangssted og tidspunkt. Man ønskede at kunne gå i land ved stigen- de vandstand to til tre timer efter ebbe og en time efter det blev lyst, dels på grund af de undervandshindringer, som tyskerne havde udlagt på kysten og dels for at kunne nå at foretage kraftige kystbombardementer mod de tyske kystbatterier og forsvarsstillinger på stranden inden selve landgangen. Månens faser spillede også en rolle, og der var derfor kun to til tre dage i hver måned, som var ideelle for en landgang på den franske kyst. Når valget faldt på Normandiet, var det fordi denne kyststrækning var mindre stærkt befæstet end kysten i Pas de Calais områ-



Operation "Neptune" 1944

det, hvor tyskerne forventede en landgang. Det blev igen en kombineret "Ship to Shore"- og "Shore to Shore"-operation, om end nok mest det sidste, ligesom evakueringen fra Dunkirk fem år tidligere under Ramsays ledelse havde været.

De allieredes landgang blev koncentreret på en 60 km lang kyststrækning i bugtområdet mellem Le Havre og Cherbourg, men udenfor disse havne, som var stærkt forsvarede af tyskerne. Der var udvalgt fem landgangsstrande med de senere så kendte betegnelser: "Sword", "Juno", "Gold", "Omaha" og Utah", hvor amerikanerne havde de to sidste og vestligste. Flådestyrkerne, der skulle støtte de britisk/canadiske landgangsstyrker var under kommando af den britiske admiral Vian, mens den amerikanske admiral Kirk varetog flådestøtten til de amerikanske landgangsstyrker. De allierede flådestyrker i operation "Neptune", der udgjordes af 5 slagskibe, 2 monitorer, 30 krydsere og over 100 destroyere o.lign. var for første gang blandede, hvad der skabte nogle problemer for admiral Kirk, men de blev udredet af admiral Ramsay.

Der var ingen hangarskibe i flådestyrken, fordi den nødvendige luftstøtte kunne tilvejebringes fra flyvepladserne i Sydeuropa.

Her skal der igen ikke gøres detaljeret rede for udførelsen af "Neptune", men nok fremhæves en række ting, der var markante og specielle for denne store amfibieoperation under Ramsays ledelse.

Ligesom ved planlægningen af "Husky" sørgede Ramsay for, at alle de deltagende landgangsstyrker fik øvelse i at gå i land på "forsvarede" åbne kyster, øvelser der endte med en generalprøve for at sikre, at alt var forberedt og indøvet. Til disse øvelser udvalgte britiske kyststrækninger, som lignede de kyststrækninger, man havde udvalgt i Normandiet, bl. a. en kyst med mudret bund, hvor det ville blive vanskeligt for amfibiekøretøjer og tungt materiel at få fodfæste og komme i land, uden at det havde været indøvet før.

Vildledelsestiltagene bestod dels af samling af flåde- og troppestyrker i Skotland og Themsens området pegende på mulige landgange i Norge eller ved Pas de Calais, noget som både Hitler og de tyske generaler anså for det mest sandsynlige. Dels var det udsendelse af falske radiomeddelelser om de forestående operationer og sporadisk jamming af tyske kystradarer også på strækninger, hvor man ikke ville gå i land. Forudgående luftangreb rettedes ikke mod de tyskbesatte havne og kystbefæstningsanlæg i Normandiet, men koncentreredes om de større havne ved Kanalkysten, broerne over Seinefloden og jernbanelinierne mod hele kystområdet. Alle disse vildledelsestiltag, tillige med en streng hemmeligholdelse af planerne for "Neptune", virkede efter deres hensigt, idet landgangen i Normandiet viste sig at være blevet en overraskelse for tyskerne.

Ligesom på Sicilien gjorde man inden landgangen meget ud af at få nøjagtige oplysninger om de tyske forsvarsforanstaltninger ved de udvalgte landgangssteder. Daglige fotorekognosceringer op til landgangsdagen blev udført af Royal Air Force, og man havde også stor gavn af de oplysninger, man kunne få fra de franske modstandsgrupper i området. Endelig blev der, dagen før D-dag, indsat to mini-ubåde for fra søsiden nøje at identificere de valgte landgangsstrande og for på D-dag at virke som markører for landgangsfartøjerne.

Og så var der de meteorologiske forhold, som er så afgørende for iværksættelsen af alle amfibieoperationer. Som bekendt måtte Eisenhower udsætte landgangen ét døgn, fordi der på den planlagte D-dag, 5. juni, var et kraftigt lavtryk med vinde af stormstyrke over Kanalområdet, hvad

der forårsagede brænding på den franske kyst og medførte et lavt skydække, som især ville hindre en effektiv udførelse af den planlagte luftstøtte. Udsættelsen medførte problemer for de forskellige konvojer med landgangsstyrker, som allerede var afsejlede fra deres forskellige udgangspunkter, og som måtte stoppes eller tilbagekaldes, problemer som dog i tide blev løst hensigtsmæssigt af Ramsay og hans stab. De to mini-ubåde fik en drøj ventetid, og den øgede overfartstid for landgangsstyrkerne i det hårde vejr betød, at de fleste af de indskibede tropper led af søsyge, indtil de var blevet landsat. Men de barske vejrforhold tjente dog også de allieredes sag, idet tyskerne ikke forventede en landgang under sådanne vejrforhold, lige så lidt som franskmændene havde gjort det ved operation "Torch" i Marokko og italienerne ved operation "Husky" på Sicilien.

Der var i modsætning til ved de tidligere landgangsoperationer et stort behov for forudgående minestrygning af de forud planlagte ruter over Kanalen, der førte op til de valgte landgangsstrande, hvor over 200 minestrygere måtte indsættes. Da der også måtte ryddes miner i de områder udfor landgangskysten, som skulle forbeholdes bombardementsstyrkerne, måtte minestrygere her operere i dagslys i sigte fra kysten. Minestrygnings-operationerne blev dog ikke imødegået af tyskerne, formentlig fordi de troede, at der var tale om en rutinemæssig minestrygning i Kanalområdet.

Ansejlingen af de forskellige flåde- og landgangsstyrker foretoges, som ved operation "Husky", gennem et knudepunkt, populært kaldet "Piccadilly Circus", placeret i farvandet udfor Portsmouth, en forholdsregel som skulle sikre, at de forskellige landgangs- og støtteskibe kom i den rigtige rækkefølge, og at de foreskrevne ruter mod landgangsområdet blev fulgt. Der var tale om en total styrke på over 1000 skibe, som skulle passere knudepunktet ved opmarchen på D-dag. (Se kortskitsen).

Som ved operation "Husky" blev landgangsoperationen støttet af stærke luftstyrker både ved bombning af kystbefæstningerne, jager "sweeps" over landgangsstrandene samt luftlandsætninger udført såvel med slæbte svæveplaner som med nedkastede faldskærmstropper. Sidstnævnte skulle dels sikre, at nogle broer ikke blev demoleret af fjenden, dels at man blev i stand til at angribe de tyske forsvarsstyrker fra landsiden. Trods vanskeligheder på grund af vindforhold og skydække var disse luftlandsætninger mere vellykkede end på Sicilien under operation "Husky" og medvirkende til den hurtige erobring af tilstrækkeligt store brohoveder for den efterfølgende opbygning af landgangsstyrkerne.

De angreb, som blev indsat af tyske ubåde og torpedobåde efter D-dag, blev alle stort set afvist af Vians og Kirks flådestyrker. Angreb på krigs- og landgangsskibene fra det tyske "Luftwaffe" var sporadiske og blev imødegået af jagerfly og skibenes antiluftskyts. Den største trussel kom fra de af tyske luftfartøjer nedkastede miner af en ny ukendt type kaldet "oyster mines" på engelsk, trykminer på dansk. De medførte nogle skibstab, fordi man endnu ikke havde fundet metoder til at stryge sådanne miner.

Under "Neptune" var der for første gang blevet indsat et større antal "Underwater Demolition Teams" til at fjerne eller ødelægge de forhindringer bestående af bukke af stål, såkaldte "spanske ryttere", og andre undervandshindringer, der var forsynet med miner, som tyskerne i god tid havde udlagt i forstranden. De var synlige ved ebbe-tid, men skjultes når vandet steg. Disse UWD-teams udførte et farligt, krævende og dygtigt arbejde, som kostede sine ofre.

De to berømte kunstige "Mulberry" havne, hvis forskellige bestanddele blev bygget i England i god tid før landgangen i Normandiet, og som etableredes udfor landgangsstrandene i løbet af de to første uger efter D-dag, var et særkende ved operation "Neptune". De kom til at betyde enormt for den hurtige opbygning af forstærkninger, materiel og forsyninger, som var påkrævede for den efterfølgende offensive landfase af operation "Overlord". De allierede havde under planlægningen af landgangsoperationen opgivet en tidlig erobring nogle af de større havne på den franske kyst, som alle var vel forsvarede af tyske garnisoner. Man sigtede godt nok på en erobring af Cherbourg inden en måned efter landgangen, hvilket også lykkedes, men både havnen der og havnen i Brest, der blev erobret noget senere, var blevet så ødelagte af tyske spæringer og demoleringer, at det tog lang tid at rydde dem og få forstærkninger og forsyninger ind ad disse havne.

Den "Mulberry" havn, som betjente de amerikanske styrker, blev ødelagt den 21. juni af en af de i sommertiden sjældne storme i Kalamorrådet, men den havde forinden gjort god nytte. Og den anden, som betjente briterne og canadierne, var, selvom den også var blevet beskadiget af stormen, tilstrækkelig til at modtage de forstærkninger og forsyninger, der var påkrævede, indtil man fik erobret andre havneanlæg.

Udlægningen af en olieledning på bunden over Kanalen – kendt under navnet "Pluto" – var også med til at "speede" landgangsoperationen og den efterfølgende offensiv op. Man havde indledningsvis måttet klare sig med brændstof forsyninger fremført af mindre tankskibe, som ankre-

de op ud for invasionskysten og leverede olie og benzin gennem udlagte "slanger" til olietanke, der var blevet opstillet på stranden.

Endvidere bør nævnes nogle andre materielle nyskabelser, såsom tanks forsynet med roterende "flails" som rodede jordbunden op og uskadeliggjorde udlagte landminer, samt "bulldozere" som kunne fjerne strandvolde, pigtrådsspæringer og andre forhindringer i opkørslerne fra stranden. De kom til at betyde meget for en mindskelse af tabene af både mandskab og materiel ved landgangen og for fremrykningen i land. At de indledende landgange trods alle forholdsregler og nyskabelser blev en "bloody" affære, især på den amerikanske "Omaha Beach", var vel uundgåeligt og ikke uventet. Tabene ved de andre landgangsstrande var dog en hel del mindre, end man havde frygtet.

Det havde været vanskeligt at finde et egnet D-dags hovedkvarter for Eisenhower og hans chefer, men det var Ramsay, som fandt frem til at placere det på Royal Navy's navigationsskole HMS Dryad i det gamle herresæde Southwick House lidt nordvest for Portsmouth. Her havde man de nødvendige faciliteter, og her har man siden bevaret et stort vægplot over situationen på D-dag.

Ramsay blev inden sin bratte død engageret i planlægningen og udførelsen af endnu en amfibieoperation, landgangen på øen Walcheren. Formålet var åbning af floden Schelde for uhindret adgang til havnen i Antwerpen, uden hvilken fremskudte forsyninger til den videre landoffensiv mod Tyskland ikke ville være mulig. Landgangsoperationen her, som blev udført af canadiske styrker, støttet af britiske Royal Marines, blev imødegået kraftigere end i Normandiet, men blev gennemført i løbet af en uge, hvorefter en stor tysk hærstyrke overgav sig.

Admiral Ramsay var en flittig dagbogsskriver, hvor både hans militære og private gøremål er noteret. Selv på den sidste dag, før han fløj mod Brüssel og omkom, fylder dagbogen en hel side. Mange af de problemer, man løb ind i både ved planlægningen og udførelsen af "Neptune", fremgår af dagbogen, hvor han også omtaler sine relationer til de forskellige personer, der deltog heri. Hans dagbog fra 1944 er udgivet i bogform, og for alle, der ønsker at få et nøjere indtryk af ham både som søofficer og privatperson, er dagbogen en god kilde.

Selvom operationerne "Neptune" og "Overlord" er blevet en eftertid bekendt gennem mange krigshistoriske skrifter og ved den kendte amerikansk/britiske film "The Longest Day", synes forfatteren af dette indlæg, at admiral Sir Bertram Ramsays betydningfulde rolle og lederskab

under disse operationer, er blevet for lidt omtalt, hvilket denne beretning forhåbentlig kan råde bod på overfor interesserede danske læsere. Ramsay havde en ikke uvæsentlig andel i, at diktaturmagterne Italien og Tyskland til sidst måtte kapitulere til de Allierede.

Amerikansk ledede amfibieoperationer i Stillehavet - admiral Turners rolle

Efter sø/luftslagene i Korallhavet og ved Midway medio 1942, hvor den amerikanske flåde havde tilføjet den japanske flåde nogle svære tab, var det lykkedes at stoppe den del af den japanske offensiv, som havde været rettet mod Australien, Ny Zealand og ø-grupperne i det sydlige Stillehav.

De allierede havde medio 1942 derfor besluttet at starte en modoffensiv for at slå de japanske styrker ud af deres indledende erobringer og senere invadere selve det japanske ørige. Dette kom til at kræve en række større amfibie-operationer under amerikansk ledelse, hvor den amerikanske admiral Turner var en af initiativtagerne og hovedplanlæggeren. Efter tabene i Korallhavet og ved Midway søgte den øverste japanske admiral Yamamoto at konsolidere de japanske erobringer i det sydlige Stillehav ved at få etableret en større luftbase på den østlige ø, Guadalcanal i Salomon-gruppen, samt at udbygge en tidligere erobret sø/lufthavn for rekognosceringsfly på øen Tulagi lidt nord for Guadalcanal. Det var dette de allierede havde fået underretning om, hvorfor de amerikanske "Joint Chiefs of Staff", på admiral Kings insisteren, besluttede at erobre disse to positioner ved en overraskende amfibieoperation, før japanerne fik konsolideret sig yderligere her. Det var denne landgangsoperation som blev døbt "Watchtower", men som senere fik øge-navnet "Shoestring" af grunde, som vil fremgå af det følgende. Det var her Turner fik sin "ilddåb" som amfibiechef.

Portræt af Admiral Richmon Kelly Turner (1885-1961) og hans rolle.

Richmond Kelly Turner blev født 1885 i Oregon, hvor hans far havde en ranch og var tilknyttet et trykkeri. "Kelly", som var hans mors slægtsnavn, voksede op i et både arbejdsomt og intellektuelt barndomshjem. På anbefaling af en lokal senator blev han optaget på US Naval Academy i Annapolis i 1904 og udnævntes til søløjtnant i 1908, hvorefter han havde fire års sejlende tjeneste. Allerede som 28-årig fik han sin første chefsudkommando for torpedobåden *Steward*. Han specialiserede sig derefter i "ordnance & engineering" med følgende tjeneste i slagskibe under 1. verdenskrig, som USA deltog i fra 1917. I 1919 efter krigen blev han som kaptajn-løjtnant chef for en destroyer.



Rear Admiral Richmond Kelly Turner.

Turner fik hurtigt interesse for flyvning, fik uddannelse som marinepil-
lot, og blev efter udnævnelse til orlogskaptajn chef for søluftfartøjs-ten-
deren *Jason* og senere chef for en eskadrille marinefly under "Asiatic
Fleet" på Filippinerne for i 1933 at afslutte sin "flyverkarriere" som
næstkommanderende på hangarskibet *Saratoga*.

Kelly, som han kaldtes blandt kolleger, var meget interesseret i flåde-
strategi og taktik og blev i 1935 elev på US Naval War College i
Newport R.I. med efterfølgende tjeneste som leder af skolens fakultet
for strategi, hvor han i 1938 oplevede München-krisen, Hitlers anneksi-
on af Østrig og sammenslutningen af de militante aksemagter, Tyskland,
Italien og Japan. I 1939 blev han som kommandør chef for krydseren
Astoria, der aflagde flådebesøg i Japan, den nation, der blev USA's pri-
mære modstander under 2. verdenskrig. *Astoria* bragte ved dette besøg
asken at den nyligt afdøde japanske ambassadør i USA, admiral Kaito,
til Tokyo med behørig æresbevisning og ceremoniel, hvad den japanske
nation udtrykte sin taknemmelighed for. Det var to år før Japans overras-
kende angreb på Pearl Harbor uden forudgående krigserklæring til
USA.

Mens krigen i mellemtiden var brudt ud i Europa, blev Turner i 1940
ansat som "Director of War Plans" og assisterende stabschef for den
amerikanske flådes øverstkommanderende, "Chief of Naval Operations"
den nyudnævnte admiral Ernest King. Sammen med denne deltog Turn-
er i det hemmelige møde mellem Roosevelt og Churchill medio august
1941 i Newfoundland, hvor de to demokratiers fællesstrategi blev
grundlagt, og det såkaldte "Atlantic Charter" blev udstedt.

Kelly Turners medkollega som assisterende stabschef var kommandør
Willis Lee, som han senere kom til at gøre tjeneste sammen med under
operation "Watchtower", felttoget ved Salomon-øerne, hvor Lee var
chef for de nybyggede slagskibe af Washington-klassen. Begge
udnævntes til kontreadmiraler i 1941, hvorpå Turner blev sendt til admi-
ral Ghormley's hovedkvarter på Ny Hebriderne for at blive chef for de
allierede amfibiestyrker i det sydlige Stillehav. Turners efterfølgende
rolle som amfibiechef under Stillehavskrigen 1942-45 er beskrevet i
hovedteksten.

Den officielle amerikanske marinehistoriker, S.E.Morison, der ellers var
ret kritisk i sin bedømmelse af Kelly Turner, har karakteriseret ham som
en bemærkelsesværdig omhyggelig og nøjeregnende planlægger med en
fantastisk huske evne og sans for detaljerne. Han besad den offensive,
dristige og beslutsomme karakter, som udførelsen af amfibieangreb

krævede. Af væsen kunne han være barsk og vanskelig at gøre tjeneste under, men han havde dog altid øje for nyttige forslag fra sine underordnede chefer og sin stab.. Han opnåede hurtigt, trods nogle indledende fejltagelser, både sine overordnede og underordnede chefers og mandskabers tillid og loyale samarbejde.

Efter krigen blev han i 1947 ansat som "Naval Deputy" i De Forenede Nationers militære stab, men gik på pension året efter. Han blev opfordret til at holde foredrag om sine erfaringer fra Stillehavskrigen bl.a. på Naval War College, hvor han i sine yngre dage havde været instruktør. Nederlaget til den japanske flåde i det natlige søslag ved Savo Island under landgangen på Guadalcanal i 1942, hvor de allierede mistede 4 krydsere og nogle destroyere, havde gjort et næsten lige så stærkt et indtryk på den amerikanske nation som angrebet på Pearl Harbor i 1941. Både under og efter krigen blev der derfor iværksat undersøgelser og høringer sponseret af såvel flåden som kongressen, og Turner måtte lige til det sidste bruge tid og kræfter på at redegøre for sine dispositioner og forsvar sig for den kritik, der blev rettet mod ham for visse af hans taktiske beslutninger under nævnte søslag. Men ellers levede han sammen med sin familie et tilbages trukket otium til han døde i 1961 i en alder af 76 år. Han ligger begravet på "Golden Gate National Cemetery" i Californien sammen med sine tidligere nærmeste overordnede admiralerne Nimitz og Spruance.

Operation "Watchtower"

Efter at den amerikanske general Mac Arthur medio 1942 var blevet allieret øverstkommanderende med hovedkvarter i Australien, blev det sydlige Stillehav på admiral Kings forlangende udskilt som et særligt kommandoområde på grund af dets maritime karakter og dets betydning for søfor-bindelseslinierne til Australien og Ny Zeeland. Som kommanderende for dette geografiske område indsattes den amerikanske viceadmiral Ghormley med hovedkvarter i Espiritu Santo på Ny Hebriderne, et britisk mandat.. Under Ghormley opererede her en amerikansk hangarskibsstyrke under kommando af viceadmiral Fletcher, som var den, der i 1942 havde haft den taktiske kommando i de to sejrige sø/luftslag i Korallhavet og ved Midway.

Ghormley blev beordret til at oprette en landgangsstyrke med tropper fra det amerikanske marinekorps og med denne snarest at foretage en landgangsoperation på Guadalcanal og Tulagi med støtte fra Fletchers hangarskibsfly. Kommandoen over landgangstyrken blev givet til kontre-admiral Turner, som fik indskibet marinetropperne i 19 transportskibe kommende fra de allieredes baser i Australien, Ny Zeeland, Hawaii og

Californien. Landgangsstyrken havde en blandet dækningsstyrke af allierede krydsere, destroyere og minestrygere under kommando af den britiske kontreadmiral Crutchley.

Ved to samtidige "Ship to Shore"-operationer lykkedes som bekendt de allierede overraskende at erobre de japanske støttepunkter på Guadalcanal og Tulagi den 8-9. august 1942, d.v.s hele tre måneder før operation "Torch", den første allierede landgangsoperation fra Atlanterhavet.. Operation "Watchtower" måtte iværksættes før man havde tilkæmpet sig et lokalt sø- og luftherredømme for at opnå fuld overraskelse, og før japanerne fik færdigbygget deres påbegyndte luftbase på Guadalcanal. Både sø- og luftherredømme forblev imidlertid omstridt i de seks måneder, det tog de landsatte tropper at erobre øen. Udover nogle svære kampe i land omkring den erobrede flyveplads, kom dette - primært amerikanske - felttog til også at omfatte seks større sø/luftslag, hvor der i to af dem deltog såvel hangarskibe som enkelte slagskibe på begge sider, alle kampe, som med vekslende held og resultater medførte alvorlige tab på begge sider. Det lykkedes for amerikanerne at vinde luftoverlegenhed i dagslys ved at tilflyve og stationere egne fly på den erobrede lufthavn, som blev døbt "Henderson Field" efter en amerikansk marine-major, der som pilot var faldet i kamp mod japanerne ved Midway. Det lokale søherredømme blev i de mange følgende måneder bestridt af japanerne, som sendte stærke flådestyrker mod de allieredes landgangssteder, styrker der både indeholdt hangarskibe, slagskibe, krydsere og destroyere m.m. samt embarkede troppestyrker for landsætning på Guadalcanal i nattetimerne til forstærkning af de derværende kæmpende japanske tropper. Men ingen af disse fremstød formåede at nedkæmpe de indsatte allierede styrker, hvorfor japanerne til sidst besluttede at evakuere deres overlevende tropper på Guadalcanal ved en natlig flådeoperation.

Admiral Turners rolle under dette felttog blev markant grundet hans energi, fasthed og udholdenhed i støtten til de landsatte amerikanske marinestyrker med løbende forsyninger og af yderligere troppestyrker fra den amerikanske hær. Han blev herunder stærkt inspireret af den berømte og initiativrige amerikanske admiral Halsey, som i mellemtiden havde afløst admiral Ghormley som øverstkommanderende i det sydlige Stillehav.

Den amerikanske "lektie" fra dette blodige og langvarende felttog var nødvendigheden af at tilkæmpe sig det fornødne sø- og luftherredømme før en sådan større amfibieoperation, samt nødvendigheden af at fremføre fornødne og tilstrækkelige forsyninger til tropperne i land, så længe kampene stod på. Betydningen af en nøje og vidt udgående luftrekog-

noscering med korrekte og hurtigt afleverede observationer samt en tidlig oprettelse af egne luftbaser i det erobrede landgangsområde var også en erfaring.

Både Fletcher og Turner blev under og efter "Watchtower" både "fra oven og fra neden" udsat for kritik for nogle af de dispositioner, de havde truffet under de indledende kampe, dispositioner, som havde bragt tropperne i land i vanskeligheder, en kritik som især kom fra marine-korpset.. Turner tog denne kritik til sig, og sørgede for, under de senere store landgangsoperationer i Stillehavet, at der kom til at herske fuld tilid mellem de landsatte tropestyrker og de støttende flådestyrker, der hvor han fik kommandoen over landgangsoperationerne.

Efter erobringen af Guadalcanal blev der foretaget nogle nye landgangsoperationers på Ny Guinea under Mac Arthurs kommando og i Salomon ø-kæden under kommando af admiral Halsey, begge dele for at søge at bryde gennem den såkaldte Bismarck Barriere for senere landgang på Filippinerne. Udover Turner udmærkede de amerikanske kontra-admiraler Wilkinson og Barbey sig her, som ledere af landgangsoperationer. Det var under disse operationer, at man udviklede den såkaldte "Leap Frog" strategi, hvor man forbigik en hel del af de af japanerne besatte øer og støttepunkter og blot sørgede for, at de herværende japanske baser og garnisoner blev holdt i skak ved hyppige luftangreb og blev isoleret fra søsiden, så de hverken kunne få forstærkninger eller forsyninger. Det var en strategi, som blev anbefalet både Nimitz og Mac Arthur af Halsay og Turner, efter de havde erfaret hvor mange kræfter og hvor lang tid, der skulle til for at erobre blot de mindre japanske støttepunkter i Salomon ø-kæden. Strategien blev mulig, efter at man havde bremsset de japanske forsøg på at genvinde sø- og luftherredømme i det sydlige Stillehav, og det blev en strategi, som fulgtes af de allierede under resten af Stillehavskrigen.

Landgangen på øgruppen Ny Georgia i juni 1943, som lededes af Turner, var en af hans markante skæbnestunder, idet hans flagskib, *Mc Cawley*, blev ramt og var synkende efter angreb fra japanske torpedofly. Det lykkedes for Turner og hans stab at blive overført til en destroyer, hvorfra han kunne videreføre sin kommando. *Mc Cawley* blev søgt reddet ved at blive taget under slæb af en anden destroyer, men sank efter yderligere torpedoangreb.

Mens disse operationer var i gang havde de amerikanske "Joint Chiefs of Staff", på admiral Kings opfordring, og med støtte af chefen for Stillehavsflåden, admiral Nimitz, besluttet at iværksætte en mere direkte

offensiv mod selve Japan. Det var en plan, som Kelly Turner i sin tid som "War Plans Officer" havde været "far til", og som skulle ske ved en række amfibieoperationer mod de japansk besatte øgrupper i det nordligere Stillehav, støttet af den nu stærkt udvidede amerikanske 5. flåde med dens "Fast Carrier Force" under kommando af viceadmiral Mitscher. Turner var i juli 1943 blevet hjemkaldt fra den sydlige Stillehavskommando for at blive chef for amfibiestyrkerne i det centrale Stillehav. Han blev forinden tilstået nogle få ugers ferie i Californien sammen med sin kone, som han ikke havde set i godt et års tid.

Operation "Galvanic"

Den 5. flåde, der også omfattede en stor landgangsstyrke, kom i første fase under kommando af admiral Spruance. Det var ham, der havde udmærket sig i søslaget ved Midway, og derefter blev Nimitz stabschef og hans hovedplanlægger. Sammen med ham fik Kelly Turner til opgave at planlægge en landgang på Gilbert øerne, Makin og Tarawa, nogle japanske mandatbesiddelser, hvor de havde oprettet lufthavne og befæstningsanlæg. Med sine erfaringer fra operation "Watchtower" fik Turner også her kommandoen over landgangsstyrkerne, indtil den efter landsætningerne kunne overgå til generaler fra det amerikanske marinekorps eller den amerikanske hær afhængig af, hvad de landsatte styrker tilhørte.

Spruances flådestyrke med dens hangarskibe blev placeret nord for øgruppen for forberedende luftangreb på de japanske Gilbert-øer, der var udset til at blive erobret. Dette var også for at kunne imødegå et muligt modangreb fra den japanske hovedflåde baseret på atollen Truk, som var beliggende ca. 1000 sømil vestnordvest for Tarawa, svarende til et par døgn sejlads. Men ud over at indsætte de japanske luftstyrker, der var baseret på mandat-øerne, indsatte den nye øverstkommanderende japanske admiral, Koga, kun nogle ubåde, fordi han var optaget af kamphandlingerne i det sydlige Stillehavsområde. Det lykkedes for en japansk ubåd at torpedere det amerikanske eskortehangarskib *Liscome Bay*, som gik ned "med mand og mus". Men alle andre japanske fly- og ubåds-angreb på de amerikanske styrker blev afvist.

Landgangen på øen Makin blev udført af den amerikanske hær, støttet af bombardementer fra søsiden. Den mødte kun ringe modstand, men det tog dog tre døgn at erobre øen, hvad den amerikanske marinegeneral, Holland Smith, kendt under øgenavnet "Howling Mad", syntes var for længe.

Til gengæld var modstanden i land på Tarawa, mod de der landsatte ame-

rikanske marinestyrker, meget stor og vel forberedt med underjordiske befæstnings-anlæg, hvorfra japanerne kæmpede til sidste mand. De amerikanske marinetropper blev fra deres transportskibe overført til deres landgangsfartøjer 8 sømil fra landgangsstedet. Disse fartøjer fik store vanskeligheder både med navigationen, mekaniske havarier og med de koralrev, der lå foran landgangsstranden. Landgangsoperationen kom til at koste over 1000 marinesoldater livet, før Tarawa blev erobret. Det gjorde et stærkt og vemodigt indtryk på det amerikanske folk, men det øgede også i høj grad dets agtelse for det amerikanske marinekorps, som også tidligere havde sikret sejren på Guadalcanal.

”Læren” fra operation ”Galvanic” var først og fremmest, at man måtte foretage et betydelig større indledende bombardement af befæstningsanlæg på landgangsstederne, inden selve landgangen blev sat ind. Man blev også klar over, at man forud måtte gøre mere ud af at få nøje oplysninger om hydrografi, tidevand og strømforhold ved de valgte landgangsstrande. Man havde under planlægningen kun kunnet basere sig på offentligt tilgængelige oplysninger og luftfotografering.

Operation ”Flintlock”

Den næste store amfibieoperation i Stillehavet fandt sted ultimo januar 1944, tre måneder efter operation ”Galvanic”. Det var på ny en operation med admiral Spruances flådestyrke, hvor viceadmiral Mitschers hangarskibsstyrke nu bestod af seks store hangarskibe og seks lette hangarskibe ledsaget af to nye slagskibe af *Iowa*-klassen. Kontreadmiral Turner var igen hovedplanlægger af landgangsoperationerne og kommanderende over de landgangsstyrker, der skulle sættes ind mod den store atol, Kwajalein, i Marshall øgruppen 300 sømil nordvest for de erobrede støttepunkter i Gilbert øgruppen. Der blev herfra givet luftstøtte til landgangen på Marshall-øerne.

Kelly Turner var embarkeret i det nyudrustede amfibie-kommandoskib *Rocky Mount* sammen med sine generalskolleger fra de andre værn, som deltog i operationen. Formålet var at oprette fremskudte flåde- og luftbaser i nogle af de atoller, der var tilstrækkelig store og havde vel beskyttede ankerpladser mod vejrliget. Hovedangrebet blev rettet mod den store atol Kwajalein. Japanerne havde både luftbaser og befæstningsanlæg på atollens to nordlige øer, Roi og Namur, og på den sydlige hovedø Kwajalein, som atollen var opkaldt efter. Sidstnævnte var omgivet af flere mindre øer, som japanerne også havde besat.

Landgangsstyrken havde forinden erobret en mindre ubefæstet atol,

Majuro, uden at møde japansk modstand. Amerikanerne oprettede her en fremskudt base med hjælpeskibe og andre basefaciliteter for den krævede logistik. Det blev et nyt og markant træk ved Stillehavskrigen.

Belært af erfaringerne fra operation "Galvanic" blev angrebene på Kwajalein atollen indledt med et luft- og sø-bombardement af tre døgns varighed. Alligevel blev modstanden i land på de nordlige øer Roi og Namur så voldsom, at det tog flere døgn for de indsatte styrker fra både den amerikanske hær og fra marinekorpsset at erobre den nordlige indsejling til atollen. Landgangen på hovedøen Kwajalein blev, udover de forberedende bombardementer fra luften og søen, støttet af landgange på de mindre øer omkring hovedøen for opstilling af artilleri, der kunne beskyde de japanske befæstningsanlæg på selve hovedøen. De amerikanske tab ved denne landgang var betydelig mindre end på Tarawa.

Erfaringerne fra "Flintlock" var først og fremmest værdien af de indledende bombardementer for at mindske mandskabstabene ved selve landgangen. Man havde endvidere haft stor gavn af nogle nykonstruerede amfibiefartøjer, kaldet "Amtracs". De var forsynede med "larvefødde", så de kunne passere over koralrev og forhindringer på landgangsstranden. Man havde også stor glæde af de såkaldte DUKVer, som kunne både flyde og køre på land med forsyninger. De havde, som tidligere nævnt, været til stor gavn ved de allieredes landgang på Sicilien året forinden. Værdien af først at have erobret en fremskudt logistisk base nær målområdet blev understreget her. Endelig var der værdien af at have et egentligt amfibie-kommandoskib til at kontrollere og koordinere landgangsoperationerne, hvad der også blev praksis ved de senere større landgangsoperationer i Stillehavet.

Operation "Flintlock" var så vellykket og medførte så få amerikanske tab, at man besluttede hurtigt at erobre atollen Eniwetok 200 sømil nordvest for Kwajalein. Denne landgang mødte næsten ingen modstand og blev hurtigt gennemført under kommando af den amerikanske kontreadmiral Hill, som også under Turners overopsyn havde haft kommandoen over landgangsstyrken på Tarawa.

Den japanske flåde havde igen kun gjort en begrænset modstand mod de amerikanske landgangsstyrker med en resultatløs indsættelse af ubåde, hvoraf fire blev sænket. Alle de indsatte luftangreb på de amerikanske flåde- og landgangsstyrker var blevet afvist af hangarskibenes jagerfly, om dagen som om natten, efter at man havde fået natjagere ombord i hangarskibene. Japanerne havde ellers udviklet en særlig og effektiv taktik for luftangreb på skibe om natten med såkaldte "stifinderfly", der

nedkastede særdeles kraftige faldskærmslys og lysbøjer til støtte for de efterfølgende bombe- og torpedofly.

Situationen var nu sådan, at Mitschers hangarskibsstyrke kunne rette et kraftigt luftangreb på den japanske flådes hovedbase på atollen Truk i Carolinerne, et angreb der blev så vellykket, at den japanske flådeledelse opgav Truk som hovedbase i Stillehavet, og trak hovedflåden tilbage til baser i Ostindien og Singapore. Man har sammenlignet dette angreb med det japanske hangarskibsangreb på Pearl Harbor i 1941, hvor amerikanerne trods de store tab besluttede at beholde deres fremskudte hovedbase på Hawaii.

Operation "Forager"

Mens Spruances flåde, benævnt den 5. flåde, endnu var ude, samlet og intakt, besluttede Nimitz at iværksætte den længe forberedte invasion af øgruppen Marianerne med hovedøerne Saipan, Timian, Rota og Guam, hvoraf sidstnævnte var en tidligere amerikansk besiddelse og flådebase, som japanerne i deres store offensiv i 1941 havde erobret. Generhvervelse af denne øgruppe var et stort ønske fra "The Joint Chiefs of Staff" og den amerikanske hærsluftvåben, der ønskede at stationere deres store nye bombefly på disse øer, fordi de herfra kunne bombe mål såvel på Filippinerne som i Kina og i selve Japan, hvad der tidligere ikke havde været mulighed for. Men også den amerikanske flåde var interesseret i at få oprettet en ubådsbase der, for at kunne intensivere angrebene på den japanske forsyningsskibsfart fra Indonesien og Malaya. Det var landgangen på disse øer, som blev kaldt operation "Forager". Marianerne lå ca. 3500 sømil fra Hawaii og ca. 1500 sømil fra både Filippinerne og Japan. Der blev således her tale om den hidtil længst udgående allierede amfibieoperation i Stillehavet.

Spruances flådestyrke, der skulle støtte operationen, var blevet udbygget til at indeholde 15 hangarskibe, fem nye slagskibe tillige med et større antal krydsere og destroyere m.m.. Landgangsstyrken, der på ny var under Turners kommando, bestod af et større antal transportskibe suppleret med 65 LST for landsætning af kampvogne og artilleri. De var blevet samlet fra så forskellige positioner som Hawaii, Californien, Niwitok og Ny Zeeland.

Landgangen på den nordlige ø Saipan startede den 15. juni 1944 på en kyst, der var meget anderledes end kysterne på de atoller, hvor man tidligere havde gjort landgang. Modstanden var større end forventet, fordi japanerne havde fået tilført forstærkninger og havde opstillet deres kanoner og andre våben i nogle godt kamuflerede stillinger placeret på øens

bjergsider, og som derfor var svære at få øje på og beskyde. Det viste sig ikke muligt at ødelægge disse forsvarsstillinger ved de indledende to døgn luft- og sø-bombardementer. Men ifølge en japansk krigsfange var det beskydningen fra søen under og efter landgangen, der blev afgørende for udfaldet af kampen på Saipan.

Inden hovedlandgangen blev der iværksat en fingeret landgang på en kyststrækning, hvor man ikke ville gå i land, og det havde til følge, at japanerne fik deres forsvarsstyrker spredt. De to amerikanske marinedivisioner under kommando af general Holland Smith, der blev indsat på D-Dag, led alligevel følelige tab ved hovedlandgangen på Saipans sydvestkyst, men det lykkedes dog at få en betydelig styrke i land, som måtte søge at holde stand på stranden, før de kunne rykke videre frem. Tanks havde svært ved at trænge frem i terrænet, hvor undergrunden var af vulkansk aske. Den næste morgen satte japanerne et voldsomt "banzai" modangreb ind for at drive de landsatte styrker i søen, men det blev tilbagevist med ildstøtte fra to amerikanske krydsere og nogle destroyere.

Spruance havde placeret sin hovedflåde lidt vest for Marianerne for at kunne imødegå luftangreb fra de japanske besatte øer i området. Han forventede også et angreb med hangarskibe fra den japanske hovedflåde, der var stationeret i Ostindien, men som først kunne være fremme ved Marianerne fire døgn efter landgangen på Saipan. Nimitz havde ladet stationere nogle amerikanske ubåde i farvandene omkring Filippinerne for at kunne rapportere og angribe japanske flådestyrker på vej mod landgangsstedet. Man håbede ved sådanne dispositioner at kunne opretholde det nødvendige luft- og søherredømme i landgangsområdet.

Det var disse dispositioner, der førte til det nok så berømte sø/luftslag i Filippinerhavet, hvor japanerne mistede de fleste af de ca. 500 fly, de satte ind mod amerikanerne, tillige med to af deres resterende store hangarskibe og andre krigsskibe, uden at amerikanerne mistede et eneste. Den japanske flådechef, viceadmiral Ozawa, der havde handlet på ordre fra Tokyo, måtte erkende sit nederlag, og trak det, der var igen af hans flådestyrke, tilbage til baser i Ostindien og Japan udenfor de allierede flys rækkevidde.

Men det japanske flådefremstød var ikke uden indflydelse på operation "Forager", hvor Turner en overgang midlertidigt måtte trække sine transportskibe væk fra landgangsområdet, og hvor Spruance måtte udsætte den planlagte landgang på hovedøen Guam foreløbig i to uger. Det tog hele to måneder at erobre alle øerne i Marianerne. Den japanske admiral Nagumo, der havde kommandoen over Marianerne, og som i øvrigt var

den, der havde ledet angrebet på Pearl Harbor i 1941 og dermed fik ind-draget USA i krigen som Storbritanniens allierede, begik selvmord lige-som den lokale general Saito, da de havde erkendt deres nederlag.

Af særlige træk ved operation "Forager" kan nævnes, at det - ligesom under den næsten samtidige operation "Neptune" i Europa - var nød-vendigt at indsætte "Underwater Demolition Teams" med frømand for at rydde udlagte undervandshindringer og miner. De måtte tillige foreta-ge sprængninger i koralrevet for at skaffe uhindret passage for land-gangsfartøjerne. Der måtte også forinden indsættes mimestrygere for at sikre transportskibene og de krigsskibe, som udførte ildstøtte til tropper-ne i land. Japanerne indsatte uden resultat et større antal ubåde mod landgangsstyrkerne, hvor det lykkedes effektive amerikanske anti-ubådsstyrker at sænke 14 japanske ubåde. Nyt var, at amerikanerne omsider havde fået uddannet et antal "Beachmasters" af passende grad, som sørgede for, at der ikke skete en unødigt ophobning af mandskab og materiel på landgangsstederne, noget de formentlig kunne have lært af briterne på et tidligere tidspunkt.

Guam, den sydligste af øerne i Marianerne, den tidligere amerikanske besiddelse, var dobbelt så stor som Saipan og endnu stærkere befæstet af japanerne. Det blev nødvendigt med endnu en udsættelse af landgangen på Guam, som blev fastsat til 27.juli, d.v.s ca. en måned efter landgan-gen på Saipan.

Under Turners overordnede opsyn var landgangsstyrken under kom-mando af kontreadmiral Conolly, som havde erfaringer fra Guadalcanal. Landgangstropperne, som bestod af to divisioner fra marinekorpsen, var under kommando af generalmajor Geiger. Der var desuden indskibet en division fra den amerikanske hær som reserve, der ligesom på Saipan, blev indsat efter landgangen for at overkomme den stærke japanske modstand i land.

Landgangen fandt sted på Guams vestkyst nord og syd for den eneste større havn, Apra, som japanerne havde klargjort til demolering. Der var nogle store koralrev udfor landgangsstederne, hvor japanerne havde etableret nogle spærringer bestående af stålwirer holdt oppe af svære træstammer og understøttet med koralblokke i net af ståltråd. Desuden var strandene forsynet med flere rækker af pigtrådsspærringer opsat på nedrammede pæle. Det hele beskyttet af betonbunkere med mortar- og maskingeværreder. Disse forsvarsforanstaltninger krævede en stor ind-sats af frømand for at ødelægge eller fjerne de udlagte hindringer, hvil-ket tog tid, hvorfor det også var en fordel, at landgangen var blevet

udsat. Denne udsættelse betød tillige en mere intensiv sø- og luftbombardering af de japanske forsvarsstillinger i land.

Det tog tre uger at nedkæmpe modstanden på Guam, hvor japanerne kæmpede til sidste mand, mange, som havde skjult sig, også efter at øen blev erobret. Som et særligt træk ved landgangen på Guam kan nævnes, at der blev udlagt nogle flydende pontonbroer ved begge landgangssteder, der tjente til hurtigere udlosning af tungt materiel.

Japanerne havde flere gode flyvepladser på Tinian, som også måtte erobres. Landgangen på Tinian, som lå lige syd for Saipan, blev udført som en "shore to shore"-operation med en af de marinedivisioner, som havde deltaget i erobringen af Saipan. Landgangen var lagt i hænderne på kontreadmiral Hill og marinestyrkerne var under kommando af generalmajor Harry Smith, alt under overopsyn af Turner og med støtte fra Spruances 5. flåde. Øen blev erobret på en uge.

Den mindre ø Rota, som lå midtvejs mellem Guam og Tinian, havde også en japansk lufthavn, som først blev erobret efter kampene på Guam og Tinian..

Leyte Gulf

Den amerikanske landgang på Filippinerne i oktober 1944 med deltagelse af styrker fra Australien og Ny Zealands afstedkom som bekendt verdenshistoriens hidtil største søslag, både hvad angår geografisk udstrækning, varighed og størrelse af de styrker, der blev indsat på begge sider.

En generobring af Filippinerne havde været et strategisk mål for USA lige fra starten, og da general Mac Arthur, som havde haft overkommandoen på Filippinerne i maj 1942, blev beordret til Australien for at være øverstkommanderende for de allierede militære styrker i det sydvestlige Stillehavsområde, erklærede han straks, at han ville vende tilbage til Filippinerne. Det forberedtes ved en række amfibieoperationer på ny Guinea og øgrupper nord herfor med støtte af den 7. amerikanske flåde under viceadmiral Kinkaid og med Barbey og Wilkinson som ledere af de indsatte landgangsstyrker, som også indeholdt styrker fra Australien og Ny Zealands.

Den japanske overkommando var klar over, at en amerikansk generobring af Filippinerne ville kunne afskære deres livsvigtige forsyninger fra Sydøstasien og afbryde deres forbindelseslinier til de tilbageværende japanske støttepunkter i Stillehavsområdet. For at imødegå en erobring

af Filippinerne forberedte de derfor indsættelse med alt, hvad man rådede over af sø- og luftstyrker fra japanske baser og flyvepladser i Sydøstasien, på Formosa og i selve Japan, udover hvad de havde af styrker på Filippinerne..

Her skal kun omtales de amfibieoperationer, der blev nødvendige for en generobring af den filippinske ø-gruppe.. Det havde forinden været nødvendigt at erobre nogle mindre øer og atoller syd for Filippinerne for at få fremskudte flyvepladser og flådebaser, hvoraf den på Ulithi blev den vigtigste, fordi den kunne rumme det meste af den store 5. flåde, Spruance hidtidige flåde, som admiral Halsey, inden landgangen på Filippinerne, havde overtaget kommandoen over, og som derpå hed den 3. flåde.

Landgangsoperationen i Leyte Gulf blev foretaget af Mac Arthurs 7. amerikanske flåde under kommando af viceadmiral Kinkaid. Selve landgangsstyrken var under kommando af kontreadmiral Wilkinson. Den var i mellemtiden blevet stærkt udbygget med landgangsskibe af enhver art. Til støtte for landgangen rådede Kinkaid over fem ældre slagskibe samt et antal krydsere, destroyere og minestrygere under kommando af den amerikanske kontreadmiral Oldendorf. Og til løbende luftstøtte var der 16 eskortehangarskibe fordelt i tre grupper under kommando af den amerikanske kontreadmiral Sprague. Den landsatte styrke var under kommando af generaløjtnant Krueger fra den amerikanske hær.

Admiral Halseys 3. flåde, "The Fast Carrier Force", bestående af 9 store og 8 lette hangarskibe, 5 nye slagskibe samt krydsere og destroyere, var ikke underlagt Mac Arthur, men skulle udføre forberedende luftangreb både på Filippinerne og Formosa og i øvrigt sørge for den nødvendige fjerndækning af landgangsstyrken mod mulige angreb fra japanske flåde.

Selvom de allierede havde tilkæmpet sig en høj grad af overlegenhed, hvad angår både luft- og sø-styrker i farvandene omkring Filippinerne, afholdt det ikke japanerne fra at indsætte, hvad de havde af luft- og flådestyrker mod landgangsoperationen. Landgangen var dog, hvad angår valget af landgangssted, en overraskelse for japanerne, og det varede derfor et stykke tid, før de kunne reagere med tilstrækkelig styrke.

Øen Leyte, der ligger midt i den filippinske ø-gruppe, var ikke stærkt befæstet af japanerne, hvorfor landgangen blev gennemført på et par døgn uden alvorlig modstand. Mens man havde afstået fra et forudgående bombardement fra søen, havde det været nødvendigt at foretage

minestrygning i de sejlruiter, der førte ind til landgangsstrandene mellem nogle mindre øer ved indsejlingen til bugten.

En uge efter landgangen, mens landgangskibene stadig var i gang med forsyninger til de landsatte, blev landgangen søgt imødegået af en stærk japansk flådestyrke bestående af slagskibe, krydsere og destroyere. Styrken delte sig, idet den største del af den, under kommando af admiral Kurita, søgte frem gennem det nordlige San Bernadino Stræde, mens en mindre styrke bestående af 2 slagskibe, 1 svær krydser og 4 destroyere, under kommando af admiral Nishimura, ved natetid søgte frem gennem det sydlige Surigao Stræde, der fører direkte op til Leyte bugten.

Den nordlige styrke blev kraftigt angrebet med fly fra Halseys flåde og måtte trække sig midlertidigt tilbage efter nogle svære tab. Den vendte dog tilbage den følgende morgen.

Den sydlige styrke blev imødegået af Oldendorfs slagskibe med den velkendte "Crossing the T" manøvre for at få flere kanoner end fjenden til at bære, en manøvre som ikke tidligere havde været anvendt af amerikanske flådeførere. Det blev efterfulgt af koordinerede angreb af hans destroyere, hvorved det lykkedes ikke blot at stoppe men også næsten at eliminere Nishimuras styrke.

Halsey havde på dette tidspunkt fået melding om et fremstød af en japansk hangarskibsstyrke som kom fra Japan, hvorfor han forlod landgangsområdet for at gå til modangreb. Det var denne beslutning, der førte til en kritisk situation, idet det nu blev muligt for Kuritas styrke at trænge frem gennem det nordlige stræde for at komme i angreb på landgangstyrken. Den japanske admiral blev dog først opmærksom på Spragues eskortehangarskibe, som han troede var Halseys styrke. Han gik til angreb på eskortehangarskibene og sænkede to af dem, men led selv tab og besluttede derfor at trække sig tilbage uden at have været i kontakt med landgangsstyrken i Leyte bugten. Halsey blev som bekendt stærkt kritiseret for at have forladt landgangsområdet af hans overordnede admiral Nimitz og af admiral Kinkaid, som han havde fået ordre til at støtte.

Selvom landgangstyrkerne nu kunne konsolidere sig, viste det sig vanskeligt at trænge videre frem i land på grund af sej japansk modstand, og det blev december før kampene på Leyte sluttede.

Et særligt træk ved landgangen på Leyte var de japanske piloters overraskende Kamikaze selvmordsangreb, der sænkede og beskadigede fle-

re skibe, bl. a. et af Spragues eskortehangarskibe. Denne form for luftangreb blev et tilbagevendende og alvorligt problem for de allieredes flådestyrker under resten af Stillehavskrigen.

Lingayen Gulf

Som nævnt blev det nødvendigt at foretage endnu et større amfibieangreb for at erobre Filippinerne, idet det havde vist sig at være for vanskeligt at rykke frem fra Leyte mod hovedøen Luzon med hovedstaden Manila. "The Joint Chiefs of Staff" besluttede derfor efter ønske fra Mac Arthur at iværksætte en ny stor amfibieoperation mod Luzon. Man valgte her at gå i land i den nordvendte Lingayen bugt, hvor også japanerne havde foretaget deres hovedlandgang i 1941/42. Det var igen Kinkaid's 7. flåde, som i mellemtiden var blevet frigjort fra Leyte operationen, der stod for udførelsen af og støtten til landgangsoperationen i Lingayen Gulf den 9. januar 1945.

De to landgangsstyrker var under kommando af kontreadmiralerne Barbey og Wilkinson, mens Oldendorfs slagskibsstyrke stod for det indledende 3 døgns bombardement af de japanske kystbefæstninger i landgangsområdet. Også her var der behov for forudgående minestrygning.

Det var begrænset, hvad den japanske flåde kunne sætte ind mod landgangsstyrkerne både under opmarchen og under landgangen, men et hovedtræk ved denne amfibieoperation var de talrige Kamikaze-angreb, der fik sænket eller beskadiget en hel del af de allieredes skibe. Den australske krydser *Australia* blev angrebet fire gange af kamikazefly, men formåede trods svære skader at forblive flydende og give artilleristøtte til landgangen. Kampene i land blev en langvarig affære på grund af sej japansk modstand. Manila blev indtaget i marts, to måneder efter landgangen i Lingayen bugten, og hele den filippinske øgruppe kom først på allieredes hænder i juni 1945.

Admiral Turner havde ikke deltaget i amfibieoperationerne ved Leyte og Lingayen, fordi han var blevet sat til at planlægge de følgende amfibieoperationer mod Iwo Jima og Okinawa. Men det var hans forskrifter og metodik for udførelse af større landgangsoperationer, som nu var blevet standard i den amerikanske flåde og som både Wilkinson og Barbey benyttede sig af ved landgangsoperationerne på Filippinerne.

Iwo Jima.

Landgangsoperationerne på Iwo Jima og Okinawa, hvis planlægning og udførelse var lagt i hænderne på Kelly Turner, nu som viceadmiral, blev også nogle store og vanskelige amfibieoperationer. Disse operationer var blevet besluttet af "The Joint Chiefs of Staff" allerede før landgangen på

Filippinerne. Ønsket om at erobre de to positioner, var at få rådighed over nogle fremskudte baser til støtte for en senere landgang på det japanske hovedland.

Iwo Jima, en mindre ø på størrelse med Anholt, var beliggende ca. midtvejs mellem Saipan og selve Japan. Det var primært det amerikanske luftvåben, som her ønskede at få rådighed over øens tre flyvepladser for stationering af jagerfly, som kunne eskortere dets bombefly, som udgik fra Marianerne, på deres bombetogter mod mål i det japanske hovedland. Man ønskede også en nødlandeplads for beskadigede bombemasiner, der var på vej hjem fra deres togter. Som fremskudt flådebase egne Iwo Jima, en ø uden en større havn eller lagune, sig ikke.

Øens sydende var i øvrigt markant med dens høje vulkanske kegle, Mount Suribachi, som siden er blevet udødeliggjort med billedet af de amerikanske marinetroppers flaghejsning på vulkanens top, efter den var blevet indtaget efter en hård kamp.

Angrebet på Iwo Jima var blevet udsat en måned for at sikre Mac Arthur fornøden støtte fra Stillehavsflåden til erobringen af Filippinerne. Denne udsættelse muliggjorde en betydelig forstærkning af det japanske forsvarspotential på Iwo Jima. Japanerne havde efter de allieredes landgang på Saipan, og de erfaringer man havde gjort for forsvaret af denne ø, fået tid til at udbygge forsvaret på Iwo Jima kraftigt med kamouflerede kanonstillinger i udgravede huler med underjordiske forbindelses-tunneller. Amerikanerne forsøgte at ødelægge disse forsvarsanlæg ved gentagne både sø- og luftbombardementer i løbet af de tre måneder, der var til rådighed før det fastsatte landgangstidspunkt, en indsats der imidlertid skulle vise sig at være uden større effekt.

Landgangen fandt sted den 19. februar 1945 på øens sydøstside med et tre timers indledende bombardement fra slagskibe under kommando af den amerikanske kontreadmiral Blandy, som tilhørte Spruances 5. flåde. Under Turners overopsyn havde kontreadmiral Hill kommandoen over landgangen Marinekorpsets tre divisioners landgangsstyrke, der var under kommando af generalmajor Harry Schmidt, mødte ingen større modstand på stranden, fordi den japanske general Kuribayashi ikke var tilhænger af modangreb af "Banzai" typen, men havde besluttet at føre en sej henholdende kamp på landjorden, støttet af hans skjulte kanon- og maskingevær-stillinger. Inden landgangen havde amerikanerne indsat nogle frømand til at rydde mulige undervandshindringer. De led nogle tab under beskydning af de fartøjer, der satte dem ind, men de fandt ingen hindringer udfor kysten, hvor det blev muligt for de store LST'er at

gå helt op på stranden. Den japanske flåde indsatte kun nogle enmands-mini-ubåde, såkaldte Kaitens, fremført af nogle større ubåde, men de fik ringe udbytte af deres indsats og blev alle tilintetgjort af effektive amerikanske anti-bådsstyrker. Japanerne måtte opgive at undsætte øen fra søsiden på grund af den store amerikanske 5. flådes tilstedeværelse i landgangsområdet. To hangarskibe i denne flåde blev dog angrebet og svært beskadiget af japanske kamikaze fly, som også sænkede et eskortehangarskib. mens landgangs-operationen på Iwo Jima stod på..

Den fanatiske modstand man mødte i land var præget af en japansk antiracistisk indoktrinering og propaganda mod folk af anglo-amerikanske folkeslag, noget som er en del af forklaringen på, at der blev taget meget færre krigsfanger i Stillehavet end ved landgangsoperationerne i Europa. De amerikanske marinetropper, der var blevet landsat på Iwo Jima, fik en uventet hård kamp overfor en stædig og dygtig japansk modstand, hvorfor det tog en hel måned at erobre Iwo Jima. Der er dog ingen tvivl om, at denne erobring blev en af marinekorpsets største og mest huskede sejre under Stillehavskrigen, og at Turners planlægning og ledelse af landgangen var det, der trods store vanskeligheder i land muliggjorde en sådan erobring fra søsiden.

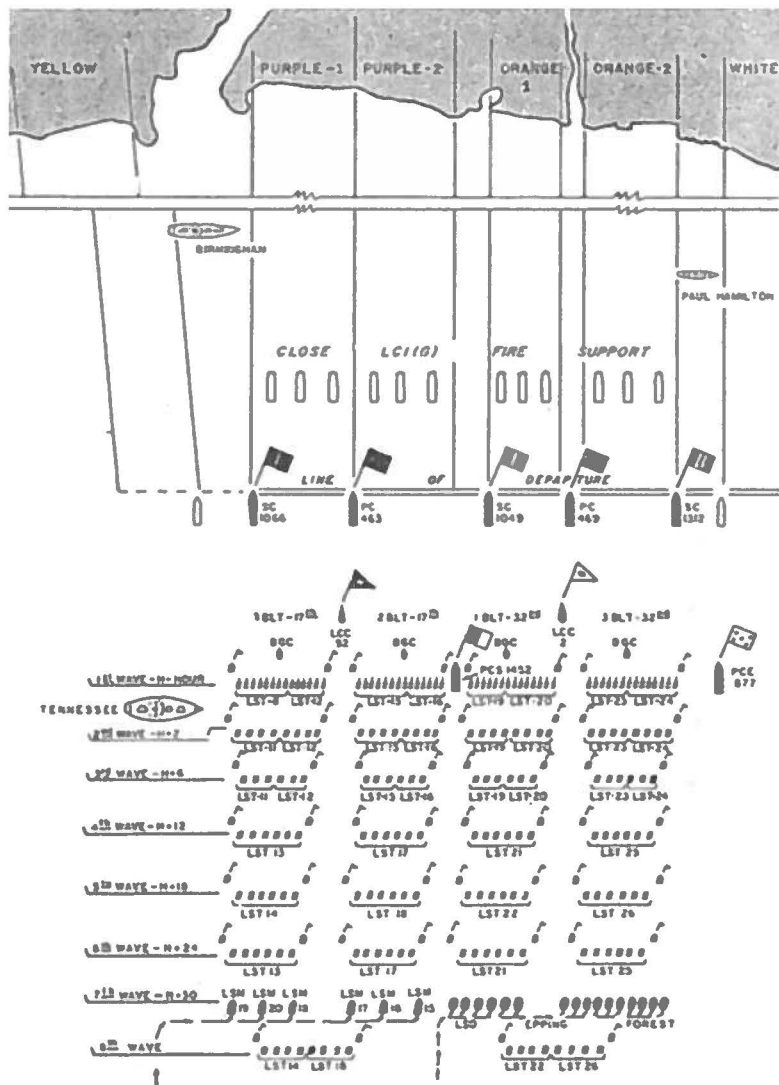
Okinawa

Efter den modstand, man havde mødt på Filippinerne, besluttede de allierede at erobre Okinawa i stedet for Formosa, som man først havde udset til det næste mål., men som man besluttede af forbi passere, fordi denne ø var stærkere befæstet end Okinawa. Som støttepunkt for en senere landgang i selve Japan lå Okinawa også 300 sømil nærmere det japanske hovedland end Formosa.

Det var på ny Spruance og Turner, sammen med generaløjtnant Boliver Buckner fra den amerikanske hær, der skulle udføre denne landgangs-operation, som blev fastsat til 1. april 1945. d.v.s efter at Iwo Jima var erobret. Landgangen skulle støttes af den 5. flåde med Mitschers "Fast Carrier Force", som Spruance havde overtaget efter Halsey. Turner fik kommandoen over landgangsstyrken, indtil Buckner kunne tage over efter landgangen.

I ugen før landgangen havde man, uden at møde modstand, fået gennemført en mindre landgangsoperation på en lille øgruppe, Kerama Retto, beliggende lidt vest for Okinawa. På Turners initiativ fik man her oprettet en fremskudt base, der løbende skulle tage sig af forsyninger med brændstof og ammunition m.v. til landgangsstyrken. Denne frem-

AMFIBIEKRIGENS MESTRE UNDER 2. VERDENSKRIG



OKINAWA LANDINGS
1 APRIL 1945

LANDING PLAN AND DIAGRAM FOR INITIAL BOAT WAVES
FROM TRANSPORT GROUP "DOG" LANDING 7TH INFANTRY
DIVISION ON PURPLE AND ORANGE BEACHES

LEGEND

△ LVT (A) ○ LCM ○ LVT (A)
 △ LVT (A) △ LVT WAVE GUIDE AND BOAT WAVE COMMANDER
 LST: AND LSM: ARE NUMBERED WITH ASSIGNED ARMY SERIAL NUMBER 95

skudte base havde hospitalsskibe til at tage sig af sårede samt flydedokker og andre faciliteter til at reparere beskadigede skibe.

Landgangen blev indsat på vestsiden af den sydlige del af den langstrakte ø Okinawa, for der hurtigt at erobre to nærliggende flyvepladser. Selve landgangen gik som "clock work" uden nævneværdig modstand. Efter at have konsolideret sig der, startede man en fremrykning for at få resten af øen under kontrol, og det blev en langvarig og blodig affære, fordi japanerne havde etableret nogle velbefæstede forsvarslinier og alle steder søgte at holde ud til sidste mand. Okinawa blev først erobret efter tre måneders kampe, som dog endte med, at de japanske styrker, der var tilbage, overgav sig, efter at den japanske øverstkommanderende på øen, general Ushijima, havde begået selvmord. Den amerikanske general Buckner var også blandt de faldne under disse sidste kamphandlinger.

Et særligt træk ved felttoget mod Okinawa, var de meget store og koncentrerede kamikaze-angreb, som de amerikanske flådestyrker blev udsat for, og som medførte betragtelige tab af både mandskab og skibe. For at varsele og imødegå disse angreb, havde man efter Turners plan udstationeret en ring af "destroyer-pickets" omkring landgangsområdet, og det var ikke mindst disse skibe, som led tab. Men på tabslisten kunne også noteres både hangarskibe og landgangsskibe, om end ikke som sænkede så dog som så svært beskadigede, at de måtte trækkes ud af kampområdet.

En britisk hangarskibsstyrke, som blev sat ind mod de japanske flystyrker på Formosa, blev også udsat for kamikaze-angreb, men var bedre i stand til at bekæmpe de skader, den fik, end de amerikanske hangarskibe, der havde flyvedæk af træ, mens briterne flyvedæk var af panserstål.

Trods tabene, var det de allierede flådestyrkers forbliven i farvandet omkring Okinawa og deres afvisning af alle de japanske forsøg på at tilintetgøre landgangsstyrkerne med såvel fly- som flådeangreb, der sikrede erobringen af denne stædigt forsvarede japanske øgruppe Okinawa.

Krigsafslutning i Stillehavet

Admiral Turner blev hjemkaldt fra Okinawa i juni 1944, for at gå i gang med planlægning af amfibieangreb på selve Japan, hvor man havde udset sig nogle landgangssteder på den sydligste ø Kyushu og senere på de nordligere øer. Disse operationer blev, som alle ved, ikke nødvendige, da den japanske regering og kejser besluttede at kapitulere efter de

to atombombe angreb, og da de indså, at alle tilførsler ad søvejen til Japan nu var blevet afskåret.

Den bedste karakteristik af Kelly Turners evner som planlægger af amfibie-operationer er givet af den officielle amerikanske marinehistoriker, Samuel Elliot Morison, i hans værk "The Two Ocean War" med hans beskrivelse af landgangsoperationen på Okinawa. Den her gengivne grafik af landgangsplanen viser mere end noget andet Turners metodik og grundighed som planlægger. Morison fremhæver også Turners beslutsomhed, når alt var rede, med hans velkendte korte ordre: "Land the Landing Force". På planen for landgangen på Okinawa, der er vist på modstående side, ser man de valgte sideliggende strande betegnet med en farve og et tal, banerne, der fører op til disse landgangsstrande, og den såkaldte "line of departure" for de otte bølger af landgangsskibe af forskellig type samt placeringen af de påkrævede markør- og støtteskibe, der sættes ind ved Turners landgangoperationer.

Ligesom Ramsay havde Turner lagt stor vægt på, at der blev afholdt realistiske øvelser i landgangsoperationer for alt det involverede personel og materiel, gerne afsluttende med en "generalprøve" før hver ny større landgangsoperation. Det var væsentligt for at se, om der var mangler, man kunne nå at rette, og for at skabe den ønskede tillid til at operationen ville lykkes. Turner var uden tvivl amfibiekrigens mester "par excellence" under Stillehavskrigen og havde en stor andel i de allierede endelige sejr over aksemagten Japan. I modsætning til admiral Ramsay førte han ikke nogen personlig dagbog, og han har heller ikke skrevet sine memoirer. Men man kan få god indsigt i hans karakter og kommandoføring ved at læse den amerikanske viceadmiral G.C.Dyers tobinds værk om Turner med titlen: "The Amphibians Came To Conquer". Dette værk giver en glimrende indsigt i de mange problemer, der er forbundet med store amfibie-operationer såvel på det organisatoriske som det kommandomæssige område. Dyer giver også et indtryk af de kommanderende personligheder, der var involveret i Stillehavskrigen amfibie-operationer. I den kritik, som både Fletcher og Turner var udsat for efter operation "Watchtower" tager Dyer mest Turner i forsvar. Turner var ikke så meget som Ramsay en "kirkens mand", men han følte altid et stort ansvar for sine underordnede liv og afsluttede ofte sine operationsordrer med et: "God bless you all".

Dyers værk er i øvrigt et så grundigt og stadig aktuelt værk, at det bør studeres af alle officerer, som måtte få højere kommandobeføjelser eller blot kommer til at deltage i fremtidige amfibie-operationer.

Efterskrift

Spørgsmålet om at opretholde et stærkt amfibie-potentiel efter 2. verdenskrig, blev genstand for en længere diskussion specielt i USA. Mange anså den store koncentration under landgangsoperationer af skibe, tropper og materiel som oplagte mål for nukleare våben. Det gik endog så vidt, at der var fortalere i den amerikanske hær for at afskaffe landgangsskibe og nedlægge marinekorpset. Men også i det amerikanske flyvevåben var der folk, der mente at man kunne undvære både landgangsmateriel og den amerikanske flådes hangarskibe med deres marinefly. Disse diskussioner foregik godt nok inden den såkaldte nukleare terrorbalance opstod mellem USA og Sovjetunionen under den kolde krig. Det blev dog også hurtigt klart, ikke blot i USA, at der igen kunne opstå forhold og situationer, hvor der var behov for både et amfibie-potentiel og hangarskibe til at støtte landgangsoperationer eller evakueringer.

Der skal her blot mindes om Koreakrigen i 1950-53, Suezkrisen i 1956, Vietnamkrigen 1965-73, Falklandskrigen i 1982 og de to krige i Irak i 1991 og 2001, hvor de involverede flådemagter ikke ville have kunnet gøre sig gældende uden amfibie-materiel og hangarskibsfly. Man kan også nævne, at Sovjetunionen, på trods af at være bleven en jævnbyrdig atomvåben magt med USA, under den kolde krig udbyggede og opøvede et stærkt amfibie-potentiel i Østersøen med henblik på landgangsoperationer i Nord- og Vesteuropa i tilfælde af "hot war".

Den tekniske udvikling efter 2. verdenskrig har medført en række nyskabelser af betydning for udførelse af amfibie-operationer. Det gælder især landgangsskibe udstyret med troppetransport- helikoptere, luftpudebåde og andre hurtige landgangsfartøjer samt missil- og artilleri- præcisionsvåben til støtte for landgangsoperationer. USA og andre vestlige flådemagter råder også i det 21. århundrede over et stærkt hangarskibs- og amfibie-potentiel tillige med styrker, der er professionelle i landgangsoperationer. Alle, som interesserer sig for amfibie-krigsførelse, har heller ikke kunnet undgå at bemærke, at disse flåder i de senere år har lagt større vægt på at kunne optræde i kystnære farvande med dertil egnede skibstyper for såkaldt "Littoral Warfare".

Der er således ikke meget, der tyder på, at fortsat udvikling af doktriner og materiel til amfibie-krigsførelse forsvinder i det 21. århundrede, eller at der i fremtiden vil komme til at savnes admiraler, der mestrer denne form for krigsførelse.

Litteratur fortegnelse

1. "Ramsay at War" The Fighting Life of Admiral Sir Bertram Ramsay. David Woodward. Udg. af William Kimber, London 1957.
2. "Full Cycle" The Biography of Admiral Sir Bertram Home Ramsay. Rear-Admiral W.S. Chalmers. R.N. Udg. a. Hodder & Stroughton, London 1959.
3. "The Navy at War 1939-1945". Captain S.W. Roskill. R.N. Udg. a. Collins, London 1960.
4. "Der Seekrieg 1939- 1945" Admiral F. Ruge. G.N. Udg. a. K.F. Koehler Verlag, Stuttgart 1962.
5. "The Strategy of Sea Power. Its Development and Application". Captain S.W. Roskill. R.N. Udg. a. Collins, London 1962.
6. "The Two Ocean War. A Short History of the United States Navy in the Second World War". S. E. Morison. Udg. a. Little Brown & Co. Boston 1963.
7. "The Amphibians Came To Conquer" The Story of Admiral Richmond Kelly Turner. Vice-Admiral C.C. Dyer. U.S.N. Udg. af U.S. Government Printing Office, Washington 1969.
8. "The History of the Second World War" B.H. Liddell Hart. Udg. af Putnam's Sons, New York 1970.
9. "The Quiet Warrior". A Biography of Admiral R.A. Spruance. T.B. Buell. Udg. af Little Brown & Co. Boston 1974
10. "Nimitz" E. B. Potter. Udg. af Naval Institute Press, Annapolis 1976.
11. "The Year of D-Day. The 1944 Diary of Admiral Sir Bertram Ramsay". R.W.Love Jr. and John Major. Udg. af The University of Hull Press 1994.

THE INTRODUCTION OF STEAM PROPULSION IN THE ROYAL DANISH NAVY 1824-64 SOME VIEWPOINTS

By HANS CHRISTIAN BJERG

When you study the development of military technology and especially naval technology you will recognize that it often takes a long time from the innovation and introduction of new technology to emerge to the general and accepted use of this technology in warfare. For instance, we had the first plane in the air 1903, but it was not till 1941 the influence of naval aviation changed the naval warfare and initiated a new era. The nuclear propulsion and missile weapons are now in practical use, but can we really say that this technological progress has radically changed the contemporary naval warfare. Today naval warfare will be carried out mostly by ships without nuclear propulsion, just like we observe that the case would have been in the middle of the 19th Century, when the navies were a compound of sailing ships and vessels with steam propulsion.

A study of the introduction of steam propulsion in the navies and its influence on naval warfare will in my opinion confirm the statements given about the delay or inertia from new technology is introduced to its comprehensive and integrated implementation in the warfare. In 1807 you have Robert Fulton's CLERMONT. The paddle wheels at that time impeded the development of the practical use of steam propulsion in warships, but after 1840 when the screw propeller was introduced this restriction was removed, but in spite of that history shows that the naval battle at Lizza 1866 marked the beginning of a new era.

The inertia in the development mentioned here might also be observed when you study the introduction of steam propulsion in the Royal Danish Navy in the 19th century.

In 1819 Denmark got its first vessel with steam propulsion. It was the paddle-wheel steamer CALEDONIA. It was bought in Britain by a businessman. Of course it attracted attention, and the city of Copenhagen demanded that the boilers of the vessel had to be switched off before entering the harbour of the city. As a curiosity it is worth mentioning that in 1959 - 140 years after - history repeated itself, when the City of Copenhagen refused the American merchant ship SAVANNAH with

nuclear propulsion to visit the harbour of the city because of the risk of explosion.

Around 1820 a Danish naval officer studied in Britain. He reported to the authorities at home about the ships with steam propulsion which were used in the Royal Navy. He wrote that they were independent of wind and they were used as tug boats. In the Danish Admiralty they gave considerations to the new phenomenon, but after the war 1807-1814 had ended there was no money, so the Navy could not buy such a ship just in order to make tests or to look into the future.

In 1824 a new yacht for the Danish King was in question. The Danish Admiralty made use of this proposal to suggest that a so-called steamship was bought and used as a Royal yacht. When the King did not use it, for instance in case of war, the Navy could use the ship as a tug and a dispatch boat. The King accepted the idea, and a Danish naval officer in Britain got orders to buy an appropriate steamship for the mentioned purposes.

Such a steamship was bought and arrived in Copenhagen on the 4th of June 1824. It got the name the KIEL. The Royal Danish Navy had got its first vessel with steam propulsion. It was the second steam vessel in Denmark at all. Not till 1828 the third came. It was on private hands and was used to bring passengers across the Great Belt.

The next two steam vessels, which arrived at Denmark were also on private hands, and in 1830 there were only 5 steam vessels in the country.

The question of new purchases of steam vessels was again on the table in the Danish Admiralty in 1833. A commission was investigating the conditions for building up a new flotilla of gun-boats. These boats had sails, but the main propulsion was to be oars. The Danes had had success with rowing gun-boats during the war with Britain 1807-1814. The gun-boats had their advantages in calm weather, where they could attack large sailing warships in their dead angles. The gun-boats were considered an absolutely appropriate weapon platform in the narrow Danish waters. In this connection an interesting question would be to what extent the Danish naval officers or naval authorities were to discuss which strategy should dominate the Danish naval defence. Should the strategy be primarily based on *big sailing ships* or on *small rowing boats*?

The Britains had taken our big sailing ships in 1807 and also most of the

rowing gun-boats, which was mentioned before, have had a successful campaign in 1807-1814. After the War the strategic option was therefore not very obvious. During the 1820s and 1830s the naval officers discussed the concept of *the big ship* versus *the small ship*.

As a matter of fact some Army officers interfered in that discussion claiming that the Army was the main force and the Navy would always be only an auxiliary force helping the Army.

However, among the naval officers we can clearly recognize that ever-green discussion between the Offensive and the Defensive School of Thoughts according to the Concept of Sea Power.

The result in Denmark was a mixture of the two schools. The Royal Danish Navy continued after 1820 to build gun-boats, but also began to build big sailing ships again.

The mentioned commission drew the attention to the fact that the appearance of the paddle-wheel steamer had reduced the value and the advantages of the rowing gun-boats. In the future, the commission wrote, you could predict that the big sailing ships arriving at the Danish Waters would have small steamers as accompanying boats, which could turn the great ships-of-the-line in order to avoid the dead angles where the gun-boats could attack in calm and windless weather. It was therefore necessary for a flotilla of gun-boats, in the future also to have steam vessels at their disposal. Actually, the commission could not escape from the fact that the rowing gun-boats as a type were on their way out. If a flotilla of greater sailing ships was opposed to a flotilla of gun-boats and both of them were followed by small steamers, the sailing ships would overrule the rowing boats under all conditions.

The result of the work of the commission was that the King and the Admiralty decided that the Danish Navy should therefore pay more attention to the steam vessels and take steps to get several of them, especially so they could be used together with the rowing gun-boats. This decision was dated the 4th of May 1834, but according to the files the Admiralty did not take action on the case till 1838 when they sent the Chief Naval Constructor to Britain in order to study the latest development of the use of the steam propulsion in warships and other naval vessels.

After the study trip to Britain the Chief Naval Constructor proposed that the Navy got two paddle-wheel steamers, one for use together with the

sailing ships and one to work together with the rowing gun-boats. Furthermore he wrote that he would himself be able to construct a steam vessel and conduct the building of it. The Admiralty decided in 1839 on the basis of the report that two steamers should be bought in Britain. And in 1840 the Chief Naval constructor got his orders to construct a steam vessel, which was going to be built at the Danish Naval Yard.

The two steamers purchased in Britain got the names the ÆGIR and the HEKLA and arrived in Copenhagen 1841 and 1842, respectively. The first Danish built steam vessel the GEJSER was launched in 1844. The screw propeller was now innovated and introduced, but remembering the mentioned problem of inertia it is not surprising that the two next Danish steam vessels, which were launched in 1847 and 1849, respectively, were also paddle-wheelers.

1848-50 Denmark had a war with the Insurgents in Schleswig-Holstein, who were supported by Prussia. During this war the Danish concept of the use of the steam vessels in case of war came into being. On the 5th of April 1849 a Danish flotilla consisting of the ship-of-the-line the CHRISTIAN VIII of 84 guns, a frigate the GEFION of 48 guns, and the steam vessels the HEKLA and the GEJSER, attacked some coast fortifications in the Bay of Eckernförde which was carried out in spite of the fact that the direction of the wind was not very favourable for the sailing ships, but the commander-in-chief relied on the current concept of tactical use of the steam vessels which said that in case of trouble the steam vessels would be able to tug the sailing ships out of the bay. The flotilla really got trouble, but the hard reality showed that because of the force of the wind and too small horse powers of the engines of the steamers, they were not able to tug the sailing ships out. The result was that the Danes lost their two mighty sailing ships. The steam vessels escaped.

In Denmark the conclusion was that a continuing development of genuine sailing warships helped by steamers was doomed to fail. The solution of the observed problem was the new technology, which made it possible to give the sailing warships steam as a secondary propulsion. It would eliminate the role of the small steamers in naval warfare. The development of the steam warship continued from now on.

In 1851 the Danish Navy Yard launched the THOR the first so-called screw-corvette of the Navy. The ship was primarily a sailing ship.

The development went fast those days, but in 1855-60 the Royal Danish Navy launched three so-called full-power ships, the next step in the evo-

lution of the warship on its way to the modern warship. They were the screw-frigates the NIELS JUEL, the SJÆLLAND and the famous the JYLLAND, which still exists as a museum-ship. Full-power ships were both sailing ships and steam ships.

During the Danish-German War 1864 a Danish flotilla fought at the island of Heligoland on the 9th of May 1864, with an Austrian-German flotilla. On the Danish side the two screw-frigates the NIELS JUEL and the JYLLAND and the screw-corvette the HEIMDAL participated. The ships of the enemy were also screw-vessels. For the first time in Nordic Waters a naval battle took place where all the ships had steam propulsion, at least during the battle.

In 1863 Denmark purchased the monitor ROLF KRAKE, which was a genuine steam ship. The main propulsion was steam though it had a support sail. From now on the Royal Danish Navy built or purchased only steam ships, not until 1887 were all ships in the Navy ships with steam as their primary propulsion. All the full-power-ships were cancelled.

The steam propulsion was introduced in the Royal Danish Navy in 1824. The first ship with screw-propeller came in 1851, and the full-power-ship in 1855. The first ship with steam as its sole propulsion came in 1863, but at the end of the 1880s the Danish Navy could finally be characterized as a screw-and-steam navy. The development of the Danish case dares to show the problem of *inertia* in connection with the implementation of new technology especially in a small navy. It is not difficult to recognize contemporary trends in the development from those observed in the naval history of the 19th century.

KOMMENTARER

REPLIK TIL FORMANDENS BERETNING

Af kommandør Henrik Muusfeldt

Ref.: Tidsskrift for Søværnen, nr. 4 – 2011

Som tidligere formand for Søe-Lieutenant-Selskabet har det hvert eneste år været mig en stor glæde at læse formandens beretning over forsamlingsåret, herunder om de mange initiativer som *"juvelen i søværnets krone"* (ref. kommandør Poul Adam Mørch på et møde i Selskabet) har bidraget med. Det er derfor med nogen overraskelse, forundring og skuffelse, at jeg i Tidsskrift for Søværnen nr. 4 – 2011 netop i formandens beretning læser, at *"KD Henrik Muusfeldt ikke så sig i stand til også at inkorporere alle de officerer, som pga. de mange skiftende personelordninger, ikke fremgår af rullen"*. Formanden fortsætter; *"det er et større, men ikke desto mindre meget væsentligt arbejde, som bestyrelsen meget gerne vil opfordre til fortsat udføres"*.

Hvor lyder det positivt, og derfor ønsker jeg for god ordens skyld at redegøre for sagens udvikling og bestyrelsens afgørelse og i øvrigt hen-vise til min introduktion til Søofficersrulle 1910-2010 i T.f.S. nr. 5-2010.

I T.f.S. nr. 5-2006 oplyses det, at Selskabets bestyrelse har besluttet i anledning af Selskabets 225 års jubilæum i 2009 at søge udgivet en biografi over danske søofficerer. Værket var tænkt som en fortsættelse af den biografi, som blev udgivet i 1984. Det nævnes, at udarbejdelsen vil blive placeret i et redaktionsudvalg og der efterlyses *"især pensionerede søofficerer, der på "frivillig" basis vil være interesserede i at medvirke i dette projekt"*. Det fortælles, at arbejdet vil blive ledet af orlogshistoriker Hans Christian Bjerg til hvem interesserede skulle henvende sig. Da jeg gennem knap 30 år havde indsamlet oplysninger om søofficerer og i øvrigt altid havde haft stor interesse for personalhistorie, meldte jeg mig som "frivillig". I meddelelser fra redaktionen i det følgende nummer af T.f.S. nævnes det bl.a., *"at Selskabets ønske om at videreføre de biografiske bøger om danske søofficerer, af redaktøren benævnt "søofficer-skorpset blå bog", resulterer i, at Selskabet i februar går i gang med nærmere at planlægge projektet"*. Udover mig viste også kontreadmiral Arvid Sørensen og kommandør Bent Fabricius interesse for arbejdet. Det første og mig bekendt eneste møde i Styregruppen for projekt Danske Søofficerer blev afholdt hos Hans Chr. Bjerg i februar 2007. Udover

vi tre "frivillige" deltog endvidere daværende formand for Søe-Lieutenant-Selskabet, kaptajnløjtnant Michael G. Landmark i mødet. På mødet orienterede Hans Chr. Bjerg om projektet generelt, herunder om hjælpe- og kildemuligheder til projektet, organisering af arbejdet og fondsansøgninger.

På mødet orienterede jeg om min indsamling af oplysninger til en eventuel fortsættelse af Raben-rullen og der var enighed om, at en sådan rulle ville være et godt udgangspunkt for forfættelse af biografierne. Derfor besluttedes det at iværksætte og gennemføre to projekter; en opdateret Raben-rulle med planlagt udgivelse til Selskabets 225 års jubilæum i september 2009 og en biografi over danske søofficerer til udgivelse i forbindelse med Flådens 500 års jubilæum i 2010. Endvidere, og ikke uvæsentligt, drøftedes kriterier for optagelse i "Danske Søofficerer 1982-2010".

Det blev foreslået at biografien skulle omfatte alle søofficerer også søofficerer efter 1982 (P-83 strukturen), samt alle tjenstgørende intendantur (AN) og maskinofficerer (TN) i 1982. Hans Chr. Bjerg oplyste på mødet, at arbejdet med indhentning og sammenskrivning af oplysninger om de biograferede søofficerer ville ske i samarbejde med Forsvarets Personeltjeneste. Endelig beslutning om omfang skulle drøftes i Selskabets bestyrelse og senere blive meddelt styregruppens medlemmer.

Herefter skete der intet. Vi tre "frivillige" ventede længe på at blive indkaldt til møde for at blive præsenteret for bestyrelsens beslutning.

Først i august 2008 henvendte Hans Chr. Bjerg sig til mig og foreslog afholdelse af et møde, så vi kunne komme videre i arbejdet. Der var efterhånden gået 1½ år uden, at der var skrevet en linje. Jeg havde selv fortsat min indsamling af oplysninger til Raben-rullen. Mødet blev afholdt i Nyholms Hovedvagt, med det formål at drøfte de to projekter; Raben-rullen og søofficersbiografierne, hvorfor det undrede mig meget at kun jeg var indkaldt og ikke hele styregruppen. Mødet endte med at fokusere på Raben-rullen. For at gøre opgaven mere enkel (nemmere at gå til) konkluderede Hans Chr. Bjerg, at en fortsættelse KUN skulle omfatte officerer i den eksisterende rulle, kommandørkaptajn Hans Nørsgaard's fortsættelse fra 1978 samt de officerer (alle kategorier), der som følge af P-83 strukturen alle har fået tildelt et "Tordenskjold" nummer. Vi aftalte, at fortsættelsen skulle begynde med nr.1375 Sven Aage Albeck, der udnævntes til sekondløjtnant den 19. september 1910 og, at redaktionen skulle stoppe pr. 31. december 2008. Rullen skulle være klar til udgivelse ved Selskabets 225 års jubilæum den 17. september 2009.

Nu havde jeg noget at rette mig efter. Hans Chr. Bjerg oplyste, at han senere samme måned ville meddele bestyrelsen konklusionen af vort møde, hvorefter jeg ville modtage besked om at gå i gang. Hans Christiaan Bjerg og jeg var enige om, at arbejdet med udgivelse af "rullen" vil være et godt bidrag, når biografierne skulle skrives.

Til trods for denne aftale gav de mange personelordninger som søværnet har virket under gennem årene, mig fortsat anledning til væsentlige overvejelser for mig om hvem "rullen" og biografierne skulle og burde omfatte og ikke mindre det enorme omfang såvel oversigten, altså Raben-rullen, som biografierne ville få. Derfor henvendte jeg mig til Selskabets formand for at tydeliggøre de vanskeligheder man ved fravalg af visse personalekategorier kunne blive stillet overfor. Jeg beskrev situationen som jeg oplevede den, hvor nogle kom med og andre ikke. I min henvendelse til formanden benyttede jeg betegnelsen "Tordenskjold" nummer.

I august 2008 drøftede jeg med Hans Chr. Bjerg hvilke kriterier, der skulle være bestemmende for, hvilke officerer som skulle medtages i Raben-rullen og, og sidst i august måned 2008 redegjorde jeg overfor daværende formand for SLS for de overvejelser jeg havde gjort. Jeg fremhævede, at "de mange personelordninger vi har oplevet som bekendt kunne give anledning til væsentlige overvejelser om hvem der skal medtages i rullen og biografierne. Jeg opdelte søofficererne i 7 kategorier":

- *Søofficerer udnævnt før den 31. december 1969 (Kgl. udnævnte navigatører/taktikere, altså søofficerer, og alle med "Tordenskjold" nummer)*
- *A-officerer udnævnt efter den 1. januar 1970 (TA med "Tordenskjold" nummer)*
- *A-officerer udnævnt efter den 1. januar 1970 (TN og AN uden "Tordenskjold" nummer)*
- *Omskoledede B- og RE-officerer før P-83 (alle kategorier og med "Tordenskjold" nummer, dog som "O-nummer")*
- *OGU-officerer efter P-83 (alle kategorier og alle med "Tordenskjold" nummer)*
- *MS- og IT officerer udnævnt før den 31. december 1969, men tjenstgørende pr. 1. januar 1970 uden "Tordenskjold" nummer*

- *De i marts 1952 inkorporerede ca. 80 RE-officerer (navigator og kyst), der alle er omtalt i Søofficersbiografierne 1933-1982.*

Jeg henledte Selskabets formands opmærksomheden på, at TN- og AN-officerer af A-linjen udnævnt efter den 1. januar 1970, (*mellem disse en kontreadmiral og flere kommandører*) og MS- og IT-officerer udnævnt før den 31. december 1969 ikke kom med i oversigten. Jeg gjorde på den anden side også opmærksom på, at det ville være en meget stor opgave, der ville ligge foran os, hvis alle skulle med.

Afslutningsvis anbefalede jeg Selskabets formand, at bestyrelsen anmodede det Stående Udvalg om dets vurdering af Hans Chr. Bjergs forslag og om de to opgaver i øvrigt, før bestyrelsen bestemte sig for opgavens omfang. Herefter bestemtes det, med eller uden det Stående Udvalgs råd, at Søofficersrulle 1910-2010 kun skulle omfatte de officerer, der ved afgang fra Søværnets Officersskole er tildelt et Raben-nummer. Mit forslag om at bede om det Stående Udvalgs vurdering af problematikken synes ikke været fulgt, eller også har udvalget valgt at følge redaktørens forslag.

Meget sent i processen blev det godkendt, at en oversigt over de i marts 1952 inkorporerede officer blev medtaget i søofficersrullen.

At jeg også i formandens beretning skal læse, at *"der også har været kritik af bestyrelsens beslutning om at udgive rulle, senest i form af det KA Kristen Winthers udmærkede oplæg i sidste nummer af Tidsskrift for Søvæsen"*, gør ikke sagen mere positiv for bestyrelsens beslutning. Admiral Winthers kritik var, som jeg læser indlægget, ikke rettet mod Raben-rullens udgivelse, for som han udtrykker, at *"der er grund til at være taknemmelig for; og i særdeleshed er der grund til at rette en tak til kommandør Henrik Muusfeldt"*. Hvis der er tale om kritik, er den derimod mod søværnets (Forsvarets Personeltjenestes) og dets efterlevelse af de Folkeretlige krav til offentliggørelse af *"en officiel fortegnelse over flådens officerer"*. Admiral Winther skriver videre, *"at forsvaret ikke siden marts 2001 har udarbejdet aktuelt opdaterede, fuldstændige og retvisende fortegnelser over flådens officer"*. Han nævner, *"at der blev gjort nogle forsøg, men det viste sig at datasystemerne ikke kunne finde korrekt rundt i de forskellige officersordninger og havde problemer med at skelne mellem ansættelse og udnævnelser"*. Kristen Winther bemærker helt korrekt, at søofficersrullen ikke er komplet, men fortæller også, at dette delvis skyldes dataproblemer, men også de fravalg, der er foretaget i forhold til grundkriteriet, at rullen i princippet skulle omfatte alle officer, der er udgået fra Søværnets Officersskole. Jeg var selv meget til-

freds med kontreadmiral Kristen Winther kommentar, som jeg modtog og læste som en positiv "anmeldelse" af mit arbejde.

I forbindelse med min rubrik; "Rettelse nr. 4 til Søofficersrulle 1910-2010" i T.f.S. nr.4-2011, nævner jeg, at jeg har modtaget forslag om, at Søofficersrullen lægges ud på Selskabets hjemmeside. Jeg nævner endvidere, at jeg har støttet forslaget og videresendt det til selskabets bestyrelse og til redaktøren med bemærkning om, at jeg intet har at indvende mod, at "Raben-rullen" derved bliver gjort tilgængelig for en større kreds. Opfordringen om at gøre "Raben-rullen" tilgængelig for en større kreds, blev ikke bemærket i formandens beretning. Dette til trods for, at formanden på side 293 ff nævner, *"at det vil være et fokuspunkt fremover at få lavet en hjemmeside, som er spændende, tidssvarende og relevant"*.

Jeg skal afslutningsvis erindre om, at jeg overfor Selskabets bestyrelse i forbindelse med udgivelsen af Søofficersrulle 1910-2010 sidste år opfordrede til, at bestyrelsen snarest fandt en afløser for mig. Da jeg påtog mig opgaven at stå for indsamling af oplysninger til brug for rullens videreførelse var kommandørkaptajn Hans Nørgaard 61 år gammel og jeg selv 32. Nu er jeg 65 år og der er forløbet mere end 30 år siden jeg påtog mig opgaven. Arbejdet bør videreføres af yngre kræfter, og af en person med adgang til Forsvarets Interne Net, det såkaldt FIIN, og dermed adgang til relevante personelmæssige oplysninger. Jeg venter spændt på at blive afløst.

DUPLIK TIL KD MUUSFELDT

**Af kaptajnløjtnant Christian G.H. Meinertz
formand for Søe-Lieutenant-Selskabet**

Jeg beklager, hvis KD Muusfeldt, og evt. andre medlemmer, måtte have fået det indtryk, at jeg i min beretning har betvivlet dennes evner eller engagement i forhold til at indsamle informationer til brug for Søofficersrulle 1910-2010. Det er ingenlunde tilfældet, og jeg beklager i så fald sprogbruget. Som det forhåbentligt fremgår, er jeg og resten af bestyrelsen meget taknemmelige for det udførte arbejde og anerkender i høj grad arbejdet som en væsentlig del af traditionsplejen i Søværnet.

Som KD Muusfeldt nævner, traf bestyrelsen i sin tid beslutningen om at afgrænse arbejdet med inkorporering af forskellige personelordninger, netop på baggrund af de af KD nævnte overvejelser og vanskeligheder i f. m. omfanget af en sådan opgave. Det var væsentligt for bestyrelsen, at rullen kunne udgives indenfor 500-året for Flådens tilblivelse, idet rullen desværre ikke var klar til Søe-Lieutenant-Selskabets 225 års jubilæum, samt at projektet med "Danske Søofficerer" beklageligvis heller ikke var endeligt iværksat af bestyrelsen.

Når jeg alligevel opfordrer til, at arbejdet med at indføre de manglende personelordninger fortsættes, er det et udtryk for en tro på, at et sådan arbejde i høj grad vil blive værdsat af medlemmerne, og af Søværnet som helhed, som et vigtigt supplement til Søofficersrulle 1910-2010. Jeg og resten af bestyrelsen vil derfor gerne bakke op om forslaget om en afløser, men har naturligvis ikke kompetence til at pålægge nogen et sådan hverv.

Slutteligt er baggrunden for, at jeg i min beretning ikke informerede om beslutningen om at lægge rullen på hjemmesiden, at jeg ikke havde kendskab til dette forhold på tidspunktet for § 32 mødet.

DEBAT

"FRISK FREMAD IGEN" KÆRE TIDSSKRIFT!

Aktuelt stof er muligt – men det kommer ikke af sig selv!

Af kontreadmiral Kristen Winther

Vor redaktør beklager i tidsskriftets nr. 3-2011 mangelen på stof om aktuelle forhold. Søofficererne formodes at have svært ved at finde tid ved siden af andre opgaver, og brede opfordringer om at sende bidrag hjælper ikke rigtigt. Anvendelse af elevopgaver fra Søværnets Officersskole og Forsvarsakademiet har kun givet begrænset gevinst. Der opfordres atter alment til officerer i stabe og på videreuddannelse til at sende artikler af aktuel relevans.

Situationen er ærgerlig og ude af takt med Søe-Lieutenant-Selskabets målrettede indsats de seneste to forsamlingsår, med den af formanden erklærede hensigt, at "... stimulere en øget debat i Selskabet og på den baggrund til foråret (2012) at kunne afslutte forsamlingsåret med at formulere Søe-Lieutenant-Selskabets vision for fremtidens flåde ud fra relevante temaforedrag." Selskabets foredragsrække viser, at det er muligt både at definere aktuelle emner og at finde kvalificerede foredragsholdere, som iøvrigt hver må antages at skulle producere et ca. 10 siders A4 manuskript til et 45-minutters indlæg.

Selskabets engagement bør afspejles i tidsskriftet. Ikke blot frem til forelæggelse af en vision for flåden til foråret, men også som forum for en efterfølgende debat om både visionen og om hvorledes, den kan og bør afspejles i søværnets hverdag.

Her tror jeg desværre ikke på, at en bred men ikke specifik opfordring om indsendelse af artikler vil hjælpe redaktøren og alle os tidsskriftlæsere ret meget videre.

Det er nødvendigt at gå mere målrettet til værks. Og midlet findes. Vi kan nemlig lære af andre og gøre præcis, som "Militært Tidsskrift" i en årrække har gjort med succes, og som de greb til netop for at komme ud af et redaktionelt dødvande. Man aktiverede en bredt sammensat redaktionskomite med redaktøren som medlem og med opgaven, at fastlægge

temaer, og derefter udfra et omfattende "insider" kendskab til at kunne pege på de rigtige skribenter. Personer med relevant opdateret viden og med evne til at levere et produkt af den lodighed, som må kræves til et professionelt fagtidsskrift. De udvalgte kontaktes med opfordring til at skrive et indlæg. Det sker at pågældendes chefer også inddrages, så der skabes forståelse for indsatsen. Det virker forbavsende godt, vil jeg sige med erfaringer fra en fortid både i "hedenold" som redaktør af vort eget tidsskrift og et senere engagement i Krigsvidenskabeligt Selskabs bestyrelsesaktiviteter. Det er nu en gang en stærkt motiverende faktor for at give sig i lag med en artikel, hvis det er på opfordring fra en redaktionskomite eller fra ens chef. Desuden ved man, at arbejdet vil blive værdsat og brugt nu. At det stadig virker, kan enhver med kendskab til "Militært Tidsskrift" selv se.

En sådan omfattende indsats kan selvklaart ikke være et enmands arbejde for en redaktør. Jeg er opmærksom på, at Tidsskrift for Søværnen har et redaktionsudvalg, omend for tiden kun på tre personer.¹ Men jeg ved sandt at sige ikke, om udvalget fungerer efter lovenes ordlyd og hensigt, eller om det bare er der. Resultatet er under alle omstændigheder utilstrækkeligt.

"Militært Tidsskrifts" redaktionskomite omfatter lige nu omkring 10 personer bredt sammensat af militære og civile fra forsvaret samt forskere eller undervisere med tilknytning til forsvaret og det øvrige sikkerhedspolitiske miljø. Aktuelt en professor, en institutchef (tillige tidsskriftets redaktør), en forskningskoordinator, en specialkonsulent, en oberst, en kommandør, 3 oberstløjtnanter og en kommandørkaptajn. Komiteen har den fornødne indsigt og kan få tilgang til nøglepersoner i ledelseslagene for at få de rette ressourcepersoner frem.

Sådan en ting må vi også have. Det koster ikke noget, og det er inspirerende som medlem af et sådant stort redaktionsudvalg at være med til at bringe debatten fremad. Det vil ikke være vanskeligt at overtale en kvalificeret kreds til at påtage sig denne opgave.

Som selskabets foredragsrække illustrerer, så findes der personer med viden om de emner, vi vil have belyst – og de vil også gerne skrive, når de bliver opfordret til at give et konkret bidrag til belysning af en aktuel og relevant problemstilling, som del af en temabehandling og til en fast termin.

Så lad os bruge denne vej til at få officerer og civile med indsigt frem med oplæg og debat om "aktuelle forhold" – de forhold, som de fleste

selv er en del af, og som de skal virke med i 5-10-20 eller mange flere år frem.

Det kan lade sig gøre. Så – altså ”Frisk fremad igen”kære tidsskrift.²

Noter:

1. Uddrag af Søe-Lieutenant-Selskabets Love §§ 15 og 26. Fra § 15 ”...Et redaktionsudvalg (jf. § 26) assisterer redaktøren ved tilvejebringelse af stof samt med at holde tidsskriftet ajour med udviklingen for det speciale, de enkelte medlemmer af redaktionsudvalget repræsenterer.”
Og fra § 26 ”Redaktionsudvalget (jf. § 15) vælges på forsamlingsårets første møde. Redaktøren af ”Tidsskrift for Søværnen” er formand og udvalget bør som regel bestå af højst 5 medlemmer. Ved valget, der er gældende for et år ad gangen, skal det tilstræbes, at få de forskellige specialer inden for søværnet ligeligt repræsenterede. Som regel sammenkalder redaktøren redaktionsudvalget en gang hver måned for at drøfte stoffets fordeling samt øvrige spørgsmål tidsskriftet vedrørende.”
2. Med tak til hedengangne ”Sjællandske Livregiment” for genbrug af deres motto.

NEKROLOGER

Fritz Willem Bistrup

(1550) Fritz Willem Bistrup blev født på Frederiksberg 7. marts 1917 som søn af kommandørkaptajn Henning August Bistrup og hustru Ellen Marie Birgitte f. Eigted.

Efter studentereksamen i 1935 fra Metropolitanskolen blev Fritz Bistrup efter ansøgning antaget til uddannelse som søofficer og blev ved 2.verdenskrigs udbrud i 1939 udnævnt til søløjtnant af 2. grad efterfulgt året efter, da Danmark var blevet besat, af udnævnelse til søløjtnant af 1. grad. Hans første tjeneste som officer var om bord i artilleriskibet *Niels Iuel* i den etablerede sikringsstyrke. Derpå gjorde han efter tur tjeneste i inspektionsskibene *Ingolf* og *Islands Falk*, der var udrustet med henblik på personeluddannelse. Så kom turen til den højaktuelle minestrygningstjeneste, hvor han først tjente om bord i ministrygere af *Søløven*-klassen og følgende i 1942 fik sin første chefskommando i ministrygeren *MS 9*. I foråret 1943 blev Fritz Bistrup atter tilkommanderet *Niels Iuel*, og om bord i dette skib oplevede han således den 29. august dette år, hvorledes skibet efter forgæves forsøg på fra Isefjorden at undslippe til Sverige blev sat på grund, og vitale dele blev destrueret.

Da besættelsesmagtens internering af det militære personel afsluttedes hen på efteråret 1943, og Søværnet med oprettelse af den illegale stab *Elverhøj* gik i gang med at integrere det hjemsendte personel i modstandsbevægelsen, blev Fritz Bistrup sendt til Nykøbing F. Der indgik han i modstandsbevægelsens ledelse i Maribo Amt, hvor han snart blev den militære amtsleder og stod for våbenmodtagelse og fordeling, sabotageaktioner og planlægning af en eventuelt afsluttende militær indsats, der som bekendt ganske vist ikke blev påkrævet.

Tilbage efter befrielsen i den genopståede, legale marine blev Fritz Bistrup som nyudnævnt kaptajnløjtnant chef for en af de ex-tyske ministrygere af MR-klassen. Dette blev hans sidste sejlende tjeneste, idet han i foråret 1946 efter ansøgning blev optaget som elev på flyveuddannelse for officerer af begge værn, først med elementæruddannelse på flyvestation Avnø efterfulgt af videregående uddannelse i Karup. Efter endt pilotuddannelse kom Fritz Bistrup i 1947 til Søværnets daværende Luftmarinestation i København, hvor han kom til at flyve de fra England

nyligt indkøbte *Sea Otter* amfibiefly og senere de fra USA anskaffede *Catalina* amfibiefly. Som *Catalina*-pilot deltog han i det sidste år af den fra 1947 til 1950 løbende Pearyland ekspedition.

Ved sammenlægning i efteråret 1950 af Søværnets Flyvevæsen og Hærens Flyvetropper til et selvstændigt værn, Flyvevåbnet, blev Fritz Bistrup overført til dette værn men fik dog ved sit advancement kort efter søværnsgraden orlogskaptajn. Han var derefter med til at afvikle Luftmarinestation København og gjorde efterfølgende tjeneste ved Flyverstabens personelsektion. De følgende år bød på afvekslende tjeneste ved bl.a. NATO hovedkvarteret ved Oslo, ved Flyvertaktisk Kommando, hvor udnævnelse til oberstløjtnant fandt sted, som stabschef ved Grønlands Kommando, ved Forsvarsakademiet, ved Flyvestation Værløse i *Catalina* flyenes sidste periode og som chef for Flyvestation Thorshavn. Inden for denne periode frem til 1972 var Fritz Bistrup også i fire år chef for Flyvevåbnets Mathskole, en stilling han vendte tilbage til i 1973, hvor skolen i mellemtiden havde skiftet navn til Flyvevåbnets Konstabelskole. Dette blev Fritz Bistrups sidste militære tjeneste indtil hans aldersbetingede afsked med udgangen af marts 1977.

Fra hjemmet havde Fritz Bistrup arvet en dyb fædrelandskærlighed og stor interesse for Søværnet og Grønland, hvor faderen var født som søn af kolonibestyreren i Godthåb, og til hvilket land han i vid udstrækning havde viet sit liv sideløbende med tjenesten i Søværnet. Det faldt derfor naturligt, at Fritz Bistrup selv valgte en karriere i flåden, og interessen for Grønland har utvivlsomt været medvirkende til, at han søgte uddannelse som flyver og blev *Catalina*-pilot. Da han som sådan deltog i Eigil Knuths Pearyland ekspedition fulgte han i faderens fodspor, idet denne deltog i Mylius Erichsens Danmarks Ekspedition 1906-08 i samme område og i øvrigt under dramatiske omstændigheder atter var på Østgrønland, mens Fritz Bistrup var 6-7 år. For sin deltagelse i Pearyland ekspeditionen fik Fritz Bistrup Fortjenstmedaljen med spænde, ligesom faderen i sin tid havde fået denne udmærkelse for sin deltagelse i Danmarks Ekspeditionen.

Fritz Bistrup var et elskværdigt, aktivt, alsidigt og analytisk reflekterende menneske. Allerede under sin tjenestes sidste år engagerede han sig i fritiden som konsulent i et firma, der arbejdede med værdianalyse, og efter afskeden blev han medejer af dette firma. Her udviklede han modeller for systematisk problembehandling og for konferencepædagogik, og hans interesse for ungdommen, manifesteret gennem hans mangeårige virke som chef for Flyvevåbnets Math/Konstabelskole, gav sig udslag i udvikling af et koncept benævnt "Samtale i stedet for vold",

med hvilket han blev inviteret til en række skoler for at motivere de større elever til fredelig konfliktløsning.

Fra moderen arvede han sit katolske ståsted, og gennem katolske kredse kom han i kontakt med og blev at mangeårigt bestyrelsesmedlem af den danske afdeling af Le Souvenir Francais, en organisation, der på frivillig basis holder tilsyn med franske krigergrave. På det litterære område har Fritz Bistrup været medforfatter til den i 1983 udgivne publikation "Mindeblade om Danmarks-Ekspeditionen 1906-08" og til romanen "Tuumarsi" om en vestgrønlandsk fangerfamilie. Desuden har han bidraget til Ulla Dahlerups antologi af 2009 "Det var jo en anden tid".

Frits Bistrup blev gift 12. oktober 1943 med Inge Margrethe Glahn f. Gjournals. Ægteskabet opløst 1964. Han døde 31. august 2005, blev bisat fra Sct. Ansgar Kirke, og urnen er nedsat på Vestre Kirkegårds katolske afdeling.

(1619)

Paul Erik Axel Reib

(1634) Paul Erik Axel Reib blev født den 6. oktober 1923 i Røde Kro i Sønderjylland. Efter studentereksamen i 1942 blev han antaget som søkadetlærling og gennemgik den indledende militære uddannelse, som dengang fandt sted om bord i kaserneskipet *Fyen*, der henlå ved Elefanten.

Den 29. august 1943 befandt han sig som søkadetaspirant om bord i inspektionsskibet *Ingolf* i kadetdelingen i Store Bælt og blev, efter at tyskerne havde overtaget skibet, sammen med den øvrige del af besætningen interneret, først i Korsør og senere i København.

Efter interneringens ophør i begyndelsen af oktober deltog han i det civile navigationskursus, og blev ret hurtigt inddraget i illegal virksomhed inden for modstandsorganisationen Holger Danske, men måtte i marts 1944 fortrække til Sverige, hvor han gennemgik militær uddannelse i Den Danske Brigade og derefter tilsluttet Den Danske Flotille. Med denne vendte han i maj 1945 tilbage til Danmark. I slutningen af 1945 genoptog han uddannelsen på Søofficersskolen og blev udnævnt til søløjtnant II i juni 1948.

Efter sejlads i minestrygere gennemgik han fra april-december 1948 Undervandsbådsskolen og indledte med en kortvarig afbrydelse en langvarig tjeneste i undervandsbåde af typen U- og V-klassen. I 1952 gennemgik han i den amerikanske flåde chefsuddannelse til undervandsbåde og havde derefter flere chefsudkommandoer i danske undervandsbåde og fik ry for at være en dreven u-bådschef. Som skoleforstander for undervandsbådsskoler kom hans rige erfaring til at præge efterfølgende generationer af u-bådsofficerer.

Reib var af væsen ret ordknap og med sin lave stemmeføring harmonerede det ideelt med forholdene i de ret snævre danske undervandsbåde. Hans omgivelser var dog aldrig i tvivl om hvad han ville.

Efter perioder med sejlende tjeneste i inspektionsskibe og landtjeneste ved Forsvarsstabens og Søværnskommandoens E-afdelinger vendte han 1963 tilbage til undervandsbådene, denne gang som chef for ubådseskadren med en anden *Henrik Gerner* som kommandoskib.

Den sidste tjenestetid var fordelt mellem NATO-kommandoen NAV-BALTAP i Kiel, chef for Færøernes Kommando, Marinestabens søfartssektion og NATO-kommandoen International Military Staff i Bruxelles,

i den sidste udkommando med midlertidig grad som kommandør. Reibs karriere kom således til at strække sig over en periode, hvor Søværnet gennemgik en udvikling fra nulpunktet til at indtage en aktiv rolle i såvel national som international sammenhæng.

Reibs livsstil var enkel og ligetil overfor høj som lav. Bag det stille ydre gemte sig et varmt lune og en veludviklet sans for humor, der kunne udløse sig i en befriende latter. I den lille kadetklasse, som han tilhørte, deltog han med iver i det kammeratlige fællesskab.

En stor del af sit otium tilbragte han i huset i Dronningemølle, hvor han sammen med sin hustru Birgitte skabte rammen om et familieliv med tre døtre, børnebørn og oldebørn.

Reib døde den 13. december 2011 efter kort tids sygdom og blev bisat fra Engholmkirken i Allerød. Ihukommende hans sønderjyske rødder blev der ved bisættelseshøjtideligheden sunget den sønderjyske frihedssang "Det haver så nyligen regnet" (Johan Ottesen). Urnen er nedsat på kirkegården ved Engholmkirken.

(1637)

Vilhelm Mogens Güntelberg

(1642) Vilhelm Mogens Güntelberg blev født 13. september 1924 som søn af Dr. phil. Einar Güntelberg og hustru Astrid f. Schousboe.

Efter studentereksamen fra Gentofte Gymnasium mødte han 1. juli 1943 på Holmen som søkadetlærling og kom i august med sommerens skoledeling omfattende inspektionsskibene *Ingolf* og *Hvidbjørnen*. Da disse skibe ved det tyske overfald på det danske forsvar 29. august af tyske orlogsskibe blev stoppet i Storebælt under forsøg på at nå til Sverige, og *Hvidbjørnen* blev sænket af egen besætning, blev skibenes besætninger interneret af tyskerne, ligesom alt øvrigt dansk forsvarspersonel. Efter interneringens ophør deltog han i det for kadetterne frem til eftersommeren 1944 oprettede Civile Navigationskursus sideløbende med, at han blev engageret i det af Søværnets illegale stab *Elverhøj* organiserede modstandsarbejde for det hjemsendte personel.

Efter befrielsen deltog Vilhelm Güntelberg i den genoprettede uddannelse til søofficer og afsluttede i 1948 denne med Gerners Medaille og udnævnelse til søløjtnant af 2. grad. Han blev derpå udkommanderet med torpedobåden *Willemoes* og året efter som søløjtnant af 1. grad med inspektionsskibet *Hejmdal* på inspektion i danske farvande, i Nordsøen og ved Færøerne. Inden han i sommeren 1950 atter kom om bord i *Willemoes*, denne gang som elev på artilleriskole, var han i et par måneder fører af transportfartøjet *Sleipner*. Efter artilleriskolen fulgte frem til foråret 1951 en periode som chef for en minestryger af *MR*-klassen, hvorpå han gjorde tjeneste som adjutant for chefen for Kystflåden.

I 1953 tog Vilhelm Güntelberg sin afsked som linjeofficer og blev udnævnt til kaptajnløjtnant i reserven, idet han meldte sig til rådighedstjeneste. Samtidigt gik han i gang med en uddannelse ved Danmarks Tekniske Højskole/Universitet, hvilken han afsluttede i 1958 som cand. polyt. Derpå ansattes han indtil 1962 ved Forsvarets Forskningsråd, og derefter indtil 1971 virkede han som amanuensis ved Teknisk Højskoles matematiske laboratorium og fra 1965 tillige som lektor i rationel mekanik. I 1972 blev han chef for den som afløser af Forsvarets Forskningsråd nyoprettede Forsvarets Forskningstjeneste, der snart i NATO-samarbejde vandt stor respekt og anerkendelse, og han virkede i denne stilling indtil han i 1992 søgte sin afsked.

De første år af hans rådighedstjeneste forløb med regulære indkaldelser, den første i 1954 for tjeneste om bord i fregatten *Esbern Snare* under dennes første togt i dansk tjeneste, og senere indkaldelser omfattede tje-

neste under flere NATO-øvelser. Fra 1959 blev på Søartilleriets initiativ truffet en særordning med personelforvaltningen således, at Vilhelm Güntelberg i stedet for årligt at blive indkaldt til rådighedstjeneste i en fastsat periode permanent med sin ekspertise stod til rådighed for Søartilleriet på ad hoc basis. Dette samarbejde indledtes med, at han anvendte DASK, Danmarks første, 3,5 tons (!) tunge elektroniske regnemaskine færdigudviklet i 1958, til at udføre en række træffesandsynlighedsberegninger for de i Søværnet anvendte luftmålsanlæg, idet han sammenholdt ammunitionsforbrug og data fra 'hit-recorders' ved et stort antal øvelsesskydninger gennemført på Artilleriskolen på Sjællands Odde. Resultatet af dette pionerarbejde indgik som sammenligningsgrundlag i undersøgelserne forud for introduktion af luftmålsmissiler, og Vilhelm Güntelberg, der i 1965 udnævntes til orlogskaptajn i reserven, blev efterfølgende engageret i disse undersøgelser og de tilsvarende med henblik på indførelse af sømålsmissiler. Herunder var han bl.a. udsendt på studierejser til Israel og til Tyskland, hvor han om bord i en motortorpedobåd i Nordsøen overværede prøveskydning af prototypen til et sømålsmissil. Denne undersøgelses- og rådgivningsvirksomhed, der strakte sig frem til Søartilleriets integration i Søværnets Materielkommando i 1970, omfattede også en del arbejde i NATO-regi.

Måske lå det i generne, da Vilhelm Güntelbergs indledningsvis valgte en karriere som søofficer. Uradelsslægten Güntelberg talte i 1600- og 1700-tallet en række søofficerer, og i sidste del af 1800-tallet gjorde også hans farfader Axel Vilhelm Güntelberg tjeneste som søofficer. Som parallel sønnesønnens virke ved Søartilleriet kan anføres, at farfaderen efter videregående våbenteknisk uddannelse ved Hærens Officersskole konstruerede en mitrailleuse, som stadig findes i Søværnets museumsbeholdning, og for hvilken han modtog stor anerkendelse, selv om våbenet grundet konkurrencen fra udenlandske typer ikke blev sat i serieproduktion. Ønsket om at yde en indsats for Danmark lå som noget naturligt i slægten. Således stillede Vilhelm Güntelbergs fader, straks da kadetkorpset blev engageret i modstandsbevægelsen, kælderen i sin villa i Gentofte til disposition for prøveskydning af kadetternes første, brogede blanding af pistoler.

Alene tildelingen af Gerners Medaille ved afslutning af uddannelsen på Søofficersskolen vidner om Vilhelm Güntelbergs usædvanlige intelligensniveau, en egenskab, der var parret med stor sans for praktiske forhold. Af natur var han et beskedent menneske, men utvivlsomt har han følt, at en normal karriere som søofficer ikke kunne tilfredsstille hans ambitioner med hensyn til intellektuel udfordring. Derfor tog han uddannelsen som cand. polyt. men bevarede som officer i reserven med rådigh-

hedstjeneste sin tilknytning til Søværnet, som således fik stort udbytte af hans evner og uddannelse; ikke mindst fordi han selvopofrende i perioden under ad hoc aftalen med Søartilleriet til tider også tidsmæssigt ydede mere, end normal rådighedstjeneste havde krævet.

Vilhelm Mogens Güntelberg var i alle måder en god og hyggelig kammerat med megen lune. Efter sin pensionering opholdt han sig fra 2000 i Sydfrankrig sammen med sin hustru cand. pharm. Ida Elisabeth f. Ehrenskjöld, med hvem han blev gift 1. juli 1962. Kort før hans død 3. oktober 2008 flyttede parret tilbage til Danmark. Han blev bisat fra Garnisons Kirke og urnen blev nedsat på Søllerød Kirkegård.

(1644) (1651) (1619)

RETTELSE NR. 5 TIL SØOFFICERSRULLE 1910-2010

Nr. 1593 Stegmann, Nikolaj Frederik. Afgået ved døden 111230

Nr. 1634 Reib, Poul Erik Axel. Afgået ved døden 111213

Nr. 1687 Borelli-Møller, Erik. Afgået ved døden 120124

Nr. 1972 Johansen, Carl Boyum. Afgang fra søværnet 120131

Nr. 1984 Jørgensen, Tim Sloth. Afgang fra søværnet 111031

Nr. 1990 Bay, Finn Henneberg. Afgået fra søværnet 110731

Som det måtte være dette tidsskrifts læsere bekendt, har jeg haft vanskeligt ved at meddele afgangsdatoer fra aktiv tjeneste i søværnet. Dette skyldes i særdeleshed, som nævnt i min introduktion til søofficersrullen, de manglende eller rettere ikke tilgængelige personeloversigter. For at råde bod herpå har jeg bedt Forsvarets Personeltjeneste (FPT) om også at meddele mig disse oplysninger, altså ikke kun oplyse om udnævnelser.

Den almindelige regel om afgang var i mange år; - ved udgangen af den måned den pågældende fyldte 60 år. Men, så er der undtagelser og derfor kan jeg ikke uden videre indføre en dato. Blandt disse undtagelser er kontreadmiral K.H. Winther, som blev "forlænget" indtil udgangen af 2006 og kommandør N.E. Sørensen og kommandør A.S. Petersen, som begge fik læst ekstra tjeneste.

Fra FPT har jeg foreløbig modtaget følgende generelle regler for afgang fra søværnet:

Ved fødselsdato før den 31. december 1958 er den pligtige afgangsalder 60 år. Herefter ændres afgangsalderen over en overgangsperiode til 62 år. For officerer født mellem den 1. januar – 30. juni 1959 er afgangsalderen 60 ½ år. Den er 61 år for officerer født mellem den 1. juli – 31. december 1959, og 61 ½ for officerer født mellem den 1. januar 1960 – 30. juni 1960. For officerer født mellem den 1. juli – 31. december 1962 er den pligtige afgangsalder 62 år.

For officerer født den 1. januar 1963 eller senere er den pligtige afgangs-

alder for tiden 62 år, idet afgangsalderen forhøjes i takt med efterlønssalderen.

FPT har beskrevet overgangsordningen som følger:

Fødselsdato: 31. december 1958 eller før → Pligtig afgangsalder: 60.

Fødselsdato: 1. januar 1959 - 30. juni 1959 → Pligtig afgangsalder: 60½.

Fødselsdato: 1. juli 1959 - 31. december 1959 → Pligtig afgangsalder: 61.

Fødselsdato: 1. januar 1960 - 30. juni 1960 → Pligtig afgangsalder: 61½.

Fødselsdato: 1. juli 1960 - 31. december 1962 → Pligtig afgangsalder: 62.

Fødselsdato: 1. januar 1963 eller senere → Pligtig afgangsalder: p.t. 62, idet afgangsalderen forhøjes i takt med efterlønsalderen.

Henrik Muusfeldt

(1926)

h.muusfeldt@mail.dk

MARINEHISTORISKE PORTRÆTTER NR. 8

HANS MARTIN BILLE OG MARGRETHE LÜTKEN

Af orlogshistoriker Hans Christian Bjerg

Portrætterne

Da to-bindsværket om de dansk-norske og danske søofficerer 1660-1932 udkom i 1935 var der ikke portrætter af alle de biograferede. Senere er der dukket en del af disse portrætter op. Nogle har tidligere været gengivet her i tidsskriftet. Serien "Marinehistoriske Portrætter", fra de senere år her i tidsskriftet, har yderligere frembragt hidtil ukendte portrætter af officerer, der har tjenstgjort i Flåden.

Det er derfor glædeligt, at der er dukket endnu et portræt eller rettere sagt to frem, som ikke tidligere har været kendt i marinehistorisk sammenhæng, og derfor heller ikke har kunnet benyttes i litteraturen.

På bagsiden af kvindeportrættet står: ÆTAT 54 PINXIT C BRUN 1781. Det vil sige, at det er malt i 1781 af C. Brun, hvor kvinden har haft en alder af 54 år. Bag på mandeportrættet står ikke noget anført, men umiddelbart er det nærliggende at antage, at de to maleriet er malet samtidigt. Endvidere kan det konstateres, at manden bærer dansk-norsk søofficersuniform, og er gengivet hvor han læner sig op af en kanon. Ankerknappen blev indført i 1775, og epauletter på søofficersuniformen indført i 1783. Maleriet er derfor udført mellem 1775-83, hvilket svarer til kvindeportrættets oplysning om årstallet 1781.

Maleren C. Brun kan ikke identificeres nøjere. Portrætterne er i privateje, og blev restaureret færdig i 2000 på Konservatorskolen.

Personerne

Det kan med sikkerhed fastslås, at portrætterne forestiller søofficeren Hans Martin Bille (1732-1788) og hans hustru Margrethe Lütken (ca.1736-1812).

Hans Martin Bille blev født ind i en søofficersfamilie. Faderen var kaptein Lars Bille. Allerede som kadet var han 1751-53 med fregatten FALSTER til Marokko inden han ved hjemkomsten blev sekondløjtnant. Efter flere udkommandoer blev det i 1764 bestemt, at han skulle uddan-

nes inden for Vandbygningsvæsen. Generelt var han meget teknisk interesseret og innovativt begavet.

Bille havde tilkendegivet, at han gerne ville arbejde med søartilleri, og blev derfor 1768 medlem af Konstruktions- og artillerikommissionen. Til denne indleverede han forslag til forbedring af skibenes kanonporte, ligesom han udarbejdede et forslag til hvordan man sigter med kanoner ved brug af vaterpas. I 1769 afløste han B. Grodtschilling som Søjmester. I denne stilling virkede han frem til sin død i 1788, og leverede en fremragende indsats for at forbedre og udvikle den dansk-norske flådes artilleri. Samme år som han tiltrådte som søjlmester udarbejdede han en lærebog i søartilleri, der blev anvendt på Søkadetakademiet frem til 1822. Det var endvidere hans fortjeneste, at blikfængørret blev indført i Flåden i stedet for løst krudt, som hidtil var anvendt. I 1770 konstruerede han en meget anvendelig 4-pd svinghaubits af bronze. I 1771 konstruerede Bille nye lette falkonetter og i 1773 nogle endnu lettere såkaldte mærsefaldsfalkonetter, der kunne ophænges i mærsene og erstattede de skytter, som oftest blev anbragt i mærsene under kamp. I 1773 udarbejdede han en omfattende plan for kanontilvirkningen i Flåden. I 1786 kom lette og korte 36-pd. kanoner, som led i det system af 1786, som blev en af Billes store fortjenester. En samlet plan for artillerimateriellets behandling i Flåden kom fra hans hånd i 1784. Han døde allerede som 56-årig og kom derfor ikke til at fuldføre en række af planlagte projekter. Hans omfattende virke er kun delvist undersøgt og sparsomt omtalt.

Hans Bille blev i 1760 gift med Margrethe Lütken. Det er hende, der ses på det andet portræt. Det anføres, at hun blev døbt den 30. juni 1736, så det må antages at hun også er født i 1736, men 1735 kan naturligvis ikke udelukkes. Margrethe Bille døde først 1812. Hun var datter af søoffice-ren Frederik Christian Lütken (1698-1784), der tilhørte en anden af de store danske søofficersslægter. F.C.Lütken er bl.a. kendt for som medlem af den kommission, der skulle undersøge overfabrikmester Benstrupps skibe, at have vakt Søetatens administrator Frederik Danneskiold-Samsøes vrede. Lütken blev afskediget i 1736. Han blev senere en kendt forfatter inden for nationaløkonomi, og blev optaget i den danske adel i 1780.

De to her gengivne portrætter forestiller således Hans Martin Bille og hans hustru Margrethe. Problemet er imidlertid, at hustruens alder er anført som værende 54 år i 1781. På dette tidspunkt var hun kun 45. Det er udelukket, at hun i virkeligheden skulle have været født ni år før 1736, altså i 1727, og altså først døbt som ni-årig. Hendes forældre blev først

gift i 1729, hvor moderen var ganske ung. Margrethe blev først 54 år i 1790, og på det tidspunkt havde hendes mand været død i to år. Eneste rimelige forklaring på dette lille aldersproblem må være, at maleren har fået bytte om på tallene og derved på en ganske uhøflig måde har gjort sin model ni år ældre end hun rent faktisk var!



Søjlmester Hans Martin Bille (1732-1788).



Margrethe Bille f. Lütken (1736-1812).

CFlex

A New Generation of Terma Naval C4I Systems



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

Component-based Software Architecture providing:

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

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

www.terma.com

TERMA[®]

SØVÆRNETS SAMARBEJDSPARTNER PÅ EKSPORTMARKEDET

Naval
Team
Denmark

*International markedsføring af systemer
til Søværnets skibe og fartøjer.*

■ Medlemmer:

Odense Staalskibsværft A/S

NORDIC DEFENCE INDUSTRIES A/S

Saab Danmark A/S

Terma A/S

Logimatic

Lyngsø Marine A/S

TENCATE-Advanced Armour

TRIFIRE

Odense Maritime Technology

Affilieret medlem:

SAAB UNDERWATER SYSTEMS AB



Naval Team Denmark

Axeltorv 6, 4.

1609 København V

Tel.: 33 33 96 94

navalteam@navalteam.dk

Leverandører til Søværnet

www.navalteam.dk



DEN SIKRE LØSNING

NORDEN opererer globalt i tørlast og tank og er et af verdens ældste børsnoterede rederier.

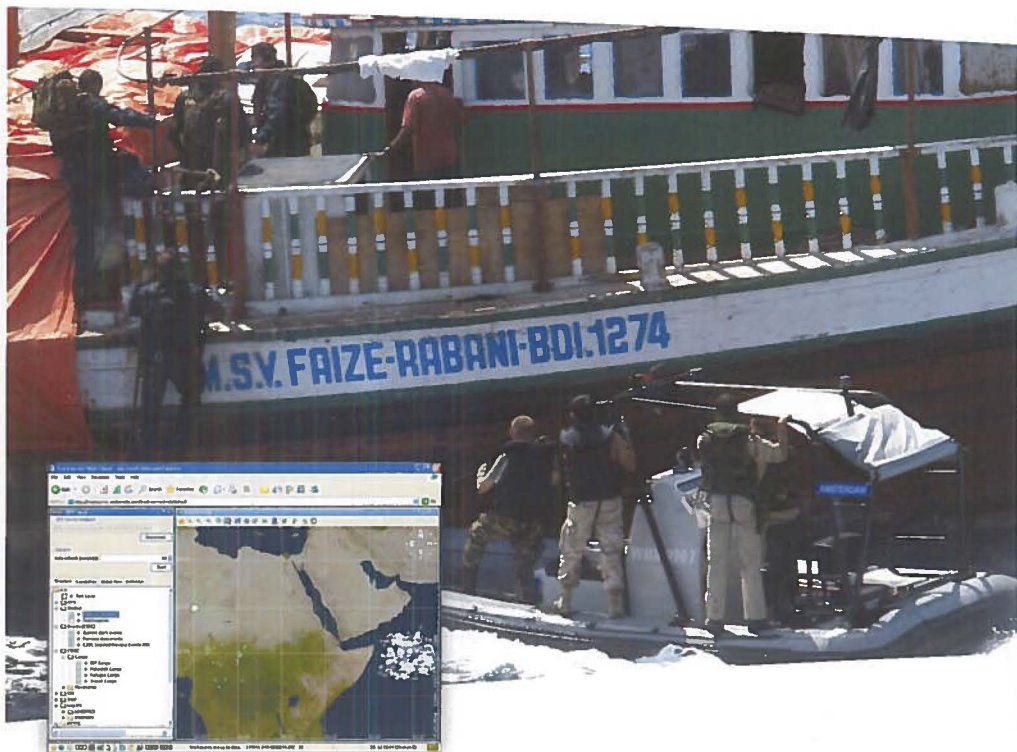
Læs mere på www.ds-norden.com.

24*7 seas



NORDEN

Maritime situational awareness



Systematics produkter og løsninger hjælper hver dag beslutningstagere med at træffe livsvigtige beslutninger.

Systematics SitaWare-produkter giver koalitionspartnere i internationale operationer adgang til et detaljeret overblik over egne og andres styrker både til lands, vands og i luften.

SitaWare Maritime Boarding er en taktisk platform, som giver unik »maritime situational awareness«, og er en sikker og pålidelig måde til at udveksle vigtige informationer i »maritime security operations«.

For yderligere oplysninger, se www.systematic.com.

SYSTEMATIC
SITAWARE

SYSTEMATIC

DFDS Tor Line – en vigtig del af forsvarets Ark-projekt



DFDS
TOR LINE

www.dfdstorline.com