



Tidsskrift for Søværnen

Nr. 3 · 2012 · 183. årgang



UDGIVET AF SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

2012/3 * 183. årgang

Redaktion: Hans Christian Bjerg

INDHOLD

Indeks for Tidsskrift for Søværnen 2011

Meddelelser fra redaktionen 153

Artikler

Det moderne Marinehjemmeværn
Af Jens Walther 154

Den kejserlige japanske flådes indledende
operationer i 2. verdenskrig
Af Svend S.v.F.Kieler 176

Convoy PQ 17
En massakre i Barentshavet 1942
Af Per Jacobsen 183

Annoncer 217

Redaktionen sluttet 1. september 2012.

Forside: Marinehjemmeværnsfartøjet MHV 810 LUNA i funktion

Tidsskrift for Søvæsen

2011 - 182. årgang



REDAKTION
HANS CHRISTIAN BJERG

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

KØBENHAVN
2011

Tidsskrift for Søvæsen
udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet
og etableret i 1827 som
Archiv for Søevæsenet

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

Søe-Lieutenant-Selskabet
Overgaden O. Vandet 62B
1415 København K
Email: sls@post9.tele.dk

Trykt hos:
ID-TRYK

ISBN 0040-7186

INDHOLDSFORTEGNELSE

EMNELISTE I

FORSVARSPOLITIK OG STRATEGI

Bøgh, Rune HVOR ISEN MØDER HAVET EN BERETNING OG ANALYSE AF SIRIUSPATRULJEN OG DENS VIRKE	3
Renzi-Lomholt, Martino ARKTISKE UDFORDRINGER DEN DANSKE FLÅDES FREMTIDIGE ROLLE I GRØNLAND	37
Nielsen, Mathias PIRATJAGT I ADENBUGTEN	50
Niewald de Place, Rasmus FLÅDENS ROLLE I DEN GLOBALISEREDE VERDEN	57
Kastberg, Stig SØVÆRNETS NYE HØJTEKNOLOGISKE FREGATTER -STORE KRAV TIL SPECIFIKKE KOMPETENCER	157
Hansen, Karsten Palle DANMARKS MILITÆRE STRATEGI UNDER FORANDRING	227

MARINE- OG SØKRIGSHISTORIE

Muusfeldt, Henrik SØOFFICERSRULLE 1919-2010 Rettelse	65
Kieler, S.S.v.F. DEN ITALIENSKE MARINE UNDER 2. VERDENSKRIG ...	78

Nørby, Søren OPERATION JUDGEMENT DOMMENS DAG FOR DEN ITALIENSKE FLÅDE DEN 11.-12. NOVEMBER 1940	112
Theill, Viggo IMPLEMENTERING AF EN NY SKIBTYPE ERINDRINGER FRA SØLØVEN-KLASSEN 1965	121
Winther, Kristen H DEN OFFICIELLE FORTEGNELSE OVER FLÅDENS OFFICERER ET PAR KOMMENTARER TIL SØOFFICERSRULLER	132
Muusfeldt, Henrik SØOFFICERSRULLE 1910-2010 RETTELSE NR. 2	135
Jacobsen, Per MICHIEL ADRIANSZOOM DE RUYTER HOLLANDSK ADMIRAL OG DANSK ADELSMAND	172
Hansen, Mikael Kristian MARINEHISTORISKE PORTRÆTTER 6 PORTRÆTTER AF FAMILIEN HOLCK	203
Bjerg, Hans Christian MODTAGERE AF GERNERS MEDALJE OG H.M.DRONNINGENS ÆRESSABEL PÅ SØVÆRNETS OFFICERSSKOLE EFTER 1966	211
Theill, Viggo SØVÆRNETS MASKINKORPS 160 ÅR	216
Muusfeldt, Henrik SØOFFICERSRULLE 1910-2010 RETTELSE NR. 3	219
Theill, Viggo TRÆK AF DYKNINGENS HISTORIE I SØVÆRNET 1510-2010	261

Muusfeldt, Henrik SØOFFICERSRULLE 1910-2010 RETTELSE NR. 4	298
Jacobsen, Per SØSLAGET I PHILIPPINE SEA 19.-20. JUNI 1944	301
Møller, Per BUCCANEERS I CARIBIEN I DET SYTTENDE ÅRHUNDREDE	332
Møller, Per PIRATER – FØR OG NU	352
Bjerg, Hans Christian NEKROLOGER I TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN	363

FORFATTERFORTEGNELSE TIL EMNELISTE I

Bjerg, Hans Christian MODTAGERE AF GERNERS MEDALJE OG H.M.DRONNINGENS ÆRESSABEL PÅ SØVÆRNETS OFFICERSSKOLE EFTER 1966	211
Bjerg, Hans Christian NEKROLOGER I TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN	363
Bøgh, Rune HVOR ISEN MØDER HAVET EN BERETNING OG ANALYSE AF SIRIUSPATRULJEN OG DENS VIRKE	3
Hansen, Karsten Palle DANMARKS MILITÆRE STRATEGI UNDER FORANDRING	227
Hansen, Mikael Kristian MARINEHISTORISKE PORTRÆTTER 6 PORTRÆTTER AF FAMILIEN HOLCK	203

Jacobsen, Per MICHEL ADRIANSZON DE RUYTER HOLLANDSK ADMIRAL OG DANSK AEDELSMAND	172
Jacobsen, Per SØSLAGET I PHILIPPINE SEA 19.-20. JUNI 1944	301
Kastberg, Stig SØVÆRNETS NYE HØJTEKNOLOGISKE FREGATTER -STORE KRAV TIL SPECIFIKKE KOMPETENCER	157
Kieler, S.S.v.F. DEN ITALIENSKE MARINE UNDER 2. VERDENSKRIG ...	78
Muusfeldt, Henrik SØOFFICERSRULLE 1919-2010 Rettelse	65
Muusfeldt, Henrik SØOFFICERSRULLE 1910-2010 RETTELSE NR. 2	135
Muusfeldt, Henrik SØOFFICERSRULLE 1910-2010 RETTELSE NR: 3	219
Muusfeldt, Henrik SØOFFICERSRULLE 1910-2010 RETTELSE NR. 4	298
Møller, Per BUCCANEERS I CARIBIEN I DET SYTTENDE ÅRHUNDREDE	332
Møller, Per PIRATER – FØR OG NU	352
Nielsen, Mathias PIRATJAGT I ADENBUGTEN	50
Niewald de Place, Rasmus FLÅDENS ROLLE I DEN GLOBALISEREDE VERDEN	57

Nørby, Søren	
OPERATION JUDGEMENT	
DOMMENS DAG FOR DEN ITALIENSKE FLÅDE	
DEN 11.-12. NOVEMBER 1940	112
Renzi-Lomholt, Martino	
ARKTISKE UDFORDRINGER	
DEN DANSKE FLÅDES FREMTIDIGE ROLLE	
I GRØNLAND	37
Theill, Viggo	
IMPLEMENTERING AF EN NY SKIBTYPE	
ERINDRINGER FRA SØLØVEN-KLASSEN 1965	121
Theill, Viggo	
SØVÆRNETS MASKINKORPS 160 ÅR	216
Theill, Viggo	
TRÆK AF DYKNINGENS HISTORIE I SØVÆRNET	
1510-2010	261
Winther, Kristen H	
DEN OFFICIELLE FORTEGNELSE	
OVER FLÅDENS OFFICERER	
ET PAR KOMMENTARER TIL SØOFFICERSRULLER	132

EMNELISTE II

BOGANMELDELSER

Jørgen F. Bork	
Åbent hav – Mit liv i Søværnet 1945-1990	
(Asger Bagge)	73
Ole Kropp	
Fregatterne Holger Danske og Niels Ebbesen 1945-1963	
(1818)	223
Lars Jordt	
Ministrygerne af Vig-klassen 1959-1976	
(1818)	224

Poul Bech Søkrig i danske farvande under anden verdenskrig 1939-42 (1818)	357
---	-----

MARINENS BIBLIOTEK

ERHVERVELSER JULI/AUGUST 2009	146
-------------------------------------	-----

MEDDELELSER FRA REDAKTIONEN

(Hans Christian Bjerg) 2011/1	1
2011/2	77
2011/3	153

MEDDELELSER FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

MEDDELELSE FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET (Christian G.H.Meinertz)	154
---	-----

PROJEKTET ”DANSKE SØOFFICERER 1950-2015” (Hans Christian Bjerg)	360
--	-----

FORMANDENS BERETNING FOR DET 227. FORSAMLINGSÅR (Christian G.H. Meinertz)	410
---	-----

NEKROLOGER

1636. JOHN MOGENS ARENTOFT (1634,1637)	67
---	----

1525. ADAM HELMS (1617,1657)	69
---------------------------------------	----

1827. KNUD ERIK JOHAN BORCK (1828, 1836)	140
---	-----

2316. MICHAEL LARSEN (2303)	144
--------------------------------------	-----

1679. MOGENS MICHAEL TELLING (1657)	220
--	-----

FORFATTERFORTEGNELSE TIL EMNELISTE II

Bagge, Asger ÅBENT HAV – MIT LIV I SØVÆRNET 1945-1990 (Boganmeldelse)	73
---	----

Bjerg, Hans Christian PROJEKTET ”DANSKE SØOFFICERER 1950-2015” (SLS Meddelelser)	360
--	-----

(1657) Bork, Jørgen, F 1679. MOGENS MICHAEL TELLING (Nekrolog)	220
--	-----

(2303) Breschel, Bjarne 2316. MICHAEL LARSEN (Nekrolog)	144
---	-----

(1617) Kieler, S.S.v.F. og (1657) Jørgen F. Bork 1525. ADAM HELMS (1617,1657)	
---	--

Meinertz, Christian G. H. MEDDELELSE FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET (SLS Meddelelser)	154
---	-----

Meinertz, Christian G.H. FORMANDENS BERETNING FOR DET 227. FORSAMLINGSÅR (SLS Meddelelser)	410
---	-----

(1634) Reib, P.E.A og (1637) Ulf Henriksen 1636. JOHN MOGENS ARENTOFT (Nekrolog)	67
--	----

(1828) Schriver, Poul og (1836) J.P.A.Thomsen 1827. KNUD ERIK JOHAN BORCK (Nekrolog)	140
(1818) Sørensen, Arvid FREGATTERNE HOLGER DANSKE OG NIELS EBBESEN 1945-1963 (Boganmeldelse)	223
(1818) Sørensen, Arvid MINISTRYGERNE AF VIG-KLASSEN 1959-1976 (Boganmeldelse)	224
(1818) Sørensen, Arvid SØKRIG I DANSKE FARVANDE UNDER ANDEN VERDENSKRIG 1939-42 (Boganmeldelse)	357

FORFATTERE EFTER SØOFFICERSRULLEN 1720

1617	S.S.v.F.Kieler
1634	P. E. A. Reib
1637	Ulf Henriksen
1657	Jørgen F. Bork
1818	Arvid Sørensen
1828	Poul Schriver
1836	J. P. A. Thomsen
2303	Bjarne Claus Breschel

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

MEDDELELSER FRA REDAKTIONEN 2012/3

Med dette nummer af Tidsskrift for Søværnen udsendes indekset for den foregående årgang 2011. Det er redaktionens håb, at tidsskriftets abonnenter vil benytte udsendelsen af det årlige indeks for den forrige årgang til at lade tidsskriftets numre indbinde, således at dette fortsat vil beholde sin værdi som opslagsværk og vidensinspiration. Tidsskrift for Søværnen, der i disse år kun udkommer i fem numre om året, er som bekendt ikke lagt an på dagsaktuelle, men dog aktuelle emner. Artiklerne og indlæggene er beregnet til at være langtidsholdbare, ligesom det vil lette benyttelsen og adgangen til artiklerne senere, hvis de indbindes sammen med indekset.

Det er tanken, at de årlige indeks efterhånden indsættes på Selskabets website, når der etableres en planlagt nyopsætning og opdatering af dem. Der findes indeks tilbage fra starten i 1827, der hver omfatter 25 år. Senest er udsendt indeks for perioden 1979-2003. Disse vil efterhånden i digitaliseret form blive placeret på Selskabets website. Et ønske fra redaktionen - og formentlig fra alle brugere af tidsskriftet - kunne i denne forbindelse være, at der med tiden blev afsat ressourcer til etableringen af et samlet digitaliseret indeks fra 1827 og til dato, der kunne placeres på Selskabets website og dér løbende ajourføres og vedligeholdes.

Udover indeksen publiceres i dette nummer en artikel om Det moderne Marinehjemmeværn, skrevet af dettes chef. Den direkte anledning til dette er, at Marinehjemmeværnet under betegnelsen Det maritime Hjemmeværn blev oprettet i 1952 som statsinstitution, altså for 60 år siden. Artiklen understreger, at Marinehjemmeværnet i dag står på et højdepunkt, både hvad angår opgaver og materiel, og dermed også i betydning, set i forhold til det samlede danske beredskab. Det må objektivt konstateres, at der udføres et dygtigt og kompetent arbejde af frivillige inden for rammerne af et ganske lille budget. Vi får her som samfund meget for vores penge!

Forholdet mellem Søværnet og Marinehjemmeværnet har vel altid været som mellem en storebror og en lillebror. I denne periode, hvor storebror ofte er i udlandet, er betydningen i nærområdet af lillebroren, Marinehjemmeværnet, for Det Blå Danmark næsten steget til uundværlighed!

Hans Christian Bjerg

DET MODERNE MARINEHJEMMEVÆRN

Af
Kommandør Jens Walther
Chef for Marinehjemmeværnet

Marinehjemmeværnets (MHV) rødder går tilbage til 1926, hvor Motorbådsforeningen blev stiftet med daværende orlogskaptajn Halfdan Barfod som formand. Det var imidlertid først den 15. marts 1952, at Det Maritime Hjemmeværn (DMH) blev oprettet med kommandør G.E.C. Lichtenberg som flotilleinspektør, og det er på den baggrund, at Marinehjemmeværnet fejrede 60-års jubilæum i Nyborg den 26. maj.

Der var god grund til at markere jubilæet¹. Det har været 60 år præget af konstant fremgang, hvor MHV siden den kolde krigs afslutning har formået at omstille sig i takt med samfundets udvikling, så ingen - uanset politisk tilhørsforhold - stiller i dag spørgsmålstegn ved MHV høje samfundsmæssige nytteværdi.

Konceptuelt og materielmæssigt har MHV afsluttet den omstilling og udvikling, der blev igangsat med Berlinmurens fald. Den udvikling vil der kort blive redegjort for i denne artikel, så tidsskriftets læsere får et indtryk af, hvad der i dag forstås ved - *Det Moderne Marinehjemmeværn*.

Fartøjerne

I de første år efter oprettelsen i 1952 var Marinehjemmeværnets fartøjsmateriel en blanding af motorbåde, små minestrygere og ombyggede fiskekuttere. Hovedparten af materiellet var fartøjer, som Søværnet ikke længere anvendte. Et historisk interessant eksempel herpå er Søværnets tidligere minestryger MS-2, der blev overtaget af Marinehjemmeværnet som MHV 81 ASKØ og i dag kan ses på koldkrigsmuseet på Langeland.

Det var først i 1957, ved bygning af trækutterne af MHV 70-klassen, at der for første gang blev bygget fartøjer specielt til MHV. De første stål-skibe var MHV 90-klassen. MHV 90-klassen blev bygget i starten af 70'erne, og er i dag udfasede. 90-klassen var levende fartøjer, der bevægede sig i hårdt vejr, men som altid bjærgede sig. Der var oprindeligt seks fartøjer i 90-klassen, som også var bygget specielt til Marinehjemmeværnet.

MHV 90, som ses på Fig. 1 er overdraget til Søværnets Våbenkursus ved Sjællands Odde, hvor det i dag sejler under navnet LUNDEN. De øvri-



Fig. 1 Y 343 LUNDEN ex-MHV 90 BOPA overdraget Søværnets Våbenkursus, Sjællands Odde

ge fem er solgt ved auktion til private. Det sidste fartøj i tjeneste, MHV 92 HOLGER DANSKE, blev solgt i maj 2011.

MHV 800-klassen blev indfaset fra 1992 og alle 17 fartøjer er fortsat i operativ tjeneste. Fartøjerne er sødygtige og udrustet med hydraulisk kran og en relativ stor gummibåd. Fartøjerne er løbende blevet opdateret i takt med den elektroniske udvikling.

MHV 900-klassen er en videreudvikling af 800-klassen. Skroget er forlænget med 3,5 meter for at give plads til flydespæringer om bord. Denne styrkelse af havmiljøkapaciteten opstod som et ønske efter olieforureningskatastrofen i Grønsund i 2001.

Med det øgede fokus på havmiljø var det naturligt at overveje, om det var muligt at forlænge 800-klassen, så også 800-klassen kunne medtage en flydespærring. Der blev udarbejdet et projekt, og MHV 818 SABOTØREN blev forlænget på Assens værft, lige som agterskibet fik en anden udformning. Ombygningen - MHV 851 - har været meget vellykket, så det vil være naturligt at tage udgangspunkt i dette projekt, når man til sin tid skal se på erstatningsbyggeri for 800-klassen.

HKH Kronprinsesse Mary navngav MHV 912 HOLGER DANSKE i



Fig. 2 Modstandsfolk fra Gruppen Holger Danske samlet i forbindelse med navngivningen af marinehjemmeværnsfartøjet MHV 912 HOLGER DANSKE

Kalundborg den 18. september 2011. Tolv MHV fartøjer har navne, der er knyttet til modstandsbevægelsen. De har navne efter modstandsgrupper² eller illegale blade³ for at værne om modstandsbevægelsens minde og fastholde opmærksomheden om Hjemmeværnets oprindelse. Ved navngivningen i Kalundborg lykkedes det at samle en gruppe af modstandsfolk fra HOLGER DANSKE (Fig. 2); de fleste af dem var over 90 år gamle og den mest kendte utvivlsomt den tidligere kræftforsker, dr.med. Jørgen Kieler, der var leder af en af HD-grupperne og har skrevet flere meget læseværdige bøger⁴. I navngivningen deltog også Halfdan Barfods søn, marinehistorikeren Jørgen Barfod, som var flotillechef i Flotille 1 (Lyngby/Skovshovedflotillen) i 10 år fra 1950. Som det ses, eksisterede der flotiller før oprettelsen af Det Maritime Hjemmeværn.

Med navngivningen af MHV 912 var moderniseringen af fartøjsflåden tilendebragt. Prisen for moderniseringen har været antallet. Hvor MHV tidligere rådede over 37 fartøjer, så er antallet i dag 30 fartøjer. Til gengæld er disse fartøjer mere kapable, de er nærlig ens, og de er alsidi-



Fig.3 Marinehjemmeværnets nyeste fartøj MHV 912 HOLGER DAN-SKE

ge og sødygtige fartøjer. Det har naturligvis store fordele såvel uddannelsesmæssigt som logistisk og operativt.

Operativt betyder det, at Søværnets Operative Kommando i langt højere grad end tidligere er i stand til at anvende MHV fartøjer som en egentlig ressource, der kan indsættes nationalt i stedet for at være begrænset til at løse opgaver, der er styret af geografi og fartøjsspecifikke forhold. Det har haft stor betydning for udviklingen af MHV opgavekompleks (Fig. 3).

Opgaverne

I Marinehjemmeværnets pionértid og under den kolde krig var opgaverne knyttet til lokalområdet og bestod primært af adgangskontrol og bevogtningsmæssig støtte til anløbende søværnsenheder - eksempelvis i mineombordtagningshavne. Flotillerne var støttet af et landbaseret kommandoelement og kystudkigge. En del gaster, ikke mindst kvindelige, var også beskæftiget med at støtte Søværnet med ABC-varsling (CBRN-tjeneste) og vejledning af den civile skibstrafik (NCAGS-tjeneste). Når fartøjerne var på havet bidrog de altid til farvandsovervågningen og indgik i søredningsberedskabet.

Med Berlinmurens fald fik koldkrigsopgaverne langt mindre betydning, mens de mere civilt prægede opgaver voksede i omfang og kompleksitet. Denne udvikling blev understøttet af øget samfundsmæssig fokus på havmiljø, en mere homogen og kapabel MHV-flåde og en voldsom reduktion i antallet af orlogsskibe, der kunne indgå i farvandsovervågningen og søredningsberedskabet. Udviklingen har betydet, at hovedopgaven for Marinehjemmeværnet i dag er at hjælpe Søværnet med at løse de kystnære myndighedsopgaver. Hjemmeværnets styrke er først og fremmest evnen til at varetage beredskabsopgaver, og for MHV vedkommende er det først og fremmest bidraget til SAR-beredskabet og havmiljøberedskabet, der er af samfundsmæssig betydning.

Den øgede betydning på SAR-området ses bl.a. ved, at Hjemmeværnet siden 2011 har været repræsenteret i Redningsrådet og ved, at MHV fartøjer ofte er redningscentralernes førstevalg, når der skal udpeges en lokal leder (OSC) af søredningsoperationer.

På havmiljøområdet er beredskabet også af uvurderlig værdi. Heldigvis har Danmark hidtil været skånet for de helt store katastrofer, men der er hvert år større eller mindre olieudslip, hvor MHV fartøjer indsættes til beskyttelse af havmiljøet. Det er i den forbindelse tankevækkende, at Danmark ikke ville være i stand til at leve op til sine internationale forpligtelser på havmiljøområdet, hvis ikke det var for det bidrag, der udgøres af MHV 30 fartøjer, bemandede med frivilligt personel.

Den samfundsmæssige beredskabsværdi illustreres måske tydeligst ved at nævne, at Søværnet skulle styrkes med 2.500 årsværk, hvis det skulle kompensere for det beredskab, der udgøres af de frivillige i Marinehjemmeværnet.

MHV fartøjer indgår naturligvis fortsat i den almindelige farvandsovervågning, når de er på havet. Herudover har MHV med 30 fartøjer været i stand til at stille to fartøjer til rådighed for SOK 50 weekender om året som aflastning for Søværnets MIE-enheder. Der er her tale om en driftsbetonet opgave; opgaver af en karakter som ikke altid er let forenelig med den frivilliges opfattelse af hjemmeværnstjeneste.

Som bekendt råder politiet ikke over egne skibe, hvorfor MHV også yder støtte ved løsning af politimæssige opgaver på havet. Da føreren af et MHV fartøj ikke er fastansat søofficer, fører MHV fartøjer ikke kommandotegn og har ikke tillagt myndighed. MHV assistance begrænser sig derfor oftest til ren transportstøtte og maritim rådgivning for det medsejlende politipersonale.

Toldkontrollen er i dag en opgave for SKAT, og da toldkrydserne er udfaset uden erstatning, yder MHV også platformsstøtte til SKAT på baggrund af en indgået aftale, der er fornyet og udvidet i år, så SKAT også kan gennemføre toldkontrol i den tilstødende zone⁵. Støtten er aftalt til 40 dage om året, og det er lige på grænsen af, hvad MHV kan levere med det nuværende fartøjsantal.

I tilgift til de nævnte, faste opgaver, er der voksende efterspørgsel på MHV fartøjer til at løse en række andre opgaver af meget forskellig karakter. SOK anvender i stigende omfang MHV fartøjer til at varetage repræsentative opgaver i Norge og Østersøområdet, og også forskningssektoren ønsker at udnytte MHV fartøjer eksempelvis som kontrolenhed ved opsendelse af rumraketter ved Bornholm, deltager i marinebiologisk forskningsprojekter, deltager i havgeologiske undersøgelser og opsamler af vejrballoner for TV-stationer.

MHV får også i voksende omfang en række ønsker fra maritime interesseorganisationer om samarbejde. Det kan være ønsker fra langtursejlere om uddannelse i natsejlskole for at styrke sikkerheden til søs, ønsker fra sejlkлубber om udlægning eller inddragelse af sejlskibe eller ønsker fra Verdensnaturfonden (WWF) om at registrere den marine natur. Ønsker af denne karakter, som udspringer af Danmarks position som en maritim nation, søges imødekommet, når aktiviteten kan indpasses i andre aktiviteter, og der samtidig er et uddannelsesmæssigt udbytte for gasterne. MHV nuværende struktur levner ikke plads til at påtage sig nye, ressourcekrævende opgaver.

Endelig skal det nævnes, at MHV modtager et voksende antal henvendelser om askespredning til søs, lige som det bør nævnes, at MHV to musikkorps benyttes flittigt af såvel Marinehjemmeværnet som andre ved ceremonielle lejligheder.

De to lidt nicheprægede koldkrigsopgaver - NCAGS- og CBRN-tjeneste - er under afvikling i MHV. CBRN-kapaciteten efterspørges ikke længere, og NCAGS-tjeneste er for smalt et område til, at HJV kan afsætte de nødvendige ressourcer til en fortsat understøttelse af området.

Det moderne Marinehjemmeværn hviler i dag således på to veletablerede søjler, der populært kan kaldes henholdsvis *'det blå og det grønne marinehjemmeværn'*.

Det blå marinehjemmeværn er den del af MHV, der er knyttet til de søgående fartøjer. Den virksomhed er beskrevet ovenfor.

Det grønne marinehjemmeværn hentyder til den del af MHV-personellet (Maritime Force Protection-enhederne), der anvender de samme grønne uniformer som Hær- og Flyverhjemmeværnet. Tidligere anvendtes udtrykkene *'det våde marinehjemmeværn'* og *'det tørre marinehjemmeværn'*, men som det fremgår af den efterfølgende omtale af *'det grønne marinehjemmeværn'*, er der ikke længere grundlag for at dele MHV op i våde og tørre dele. Al virksomhed i MHV er i dag fokuseret på det våde element - uanset uniformsfarven.

Fra bon til maritim bevogtning

Bevogtning har altid været en opgave for Marinehjemmeværnet, selv om der indledningsvis ikke var tale om selvstændige bevogtningsflotiller; bevogtningsopgaverne blev løst af flotillernes våbendivisioner. Fra den spæde start og til afslutningen af den kolde krig drejede det sig om lokalt nærforsvar, beskyttelse af anløbende søværnsskibe og bemanning af Bofors 40-mm anløbskontrolbatterier. *'Det viste sig muligt at uddanne MHV personel - ja, sågar kvindelige marinere - på langt kortere tid, end der var afsat til samme uddannelse i Søværnet. Udstationering af pjecer til de enkelte flotiller har haft den gavnlige virkning, at besætningerne kan fastholdes, når de har deres 'egen' kanon. Det er egentligt imponerende - ved almindelig fritidsundervisning - at kunne have alle anløbskontrolbatterier udrustet med veluddannet personel fra Marinehjemmeværnet.'*⁶ En flot cadeau fra en indsigtfuld søofficer, som havde et tæt og veludviklet samarbejde med MHV i sine mange år som chef for Sundets Marinedistrikt og Stevnfortet.

Med afslutningen på den kolde krig, ændringerne i marinedistriktsstrukturen og lukningen af Stevnfortet og Langelandsfortet forsvandt imidlertid også de vigtige og meget konkrete opgaver for flotillernes våbendivisioner.

I Søværnet var det en fredstidsopgave for Søværnets Militærpoliti at sikre adgangen til Søværnets landetablisser, herunder flådestationerne. Når der blev behov for egentlig bevogtning, var det en opgave, der blev løst af en mobiliseringsstyrke af hjemsendte værnepligtige. Disse værnepligtige blev uddannet på forterne og ved disses lukning overgik uddannelsesopgaven til flådestationerne.

Ved forsvarsforliget 1994-1999 blev antallet af værnepligtige reduceret, og det betød, at bevogtningspersonellet blev beskåret. Ved forsvarsforliget 2000-2004 blev opgaven med bevogtning af søværnets etablisser overdraget til Hjemmeværnet, og opgaven tilfaldt Marinehjemmeværnet. Man bevarede opgaven inden for værnfarven.

Det stod hurtigt klart, at opgavens omfang betød, at den ikke kunne løses af de eksisterende - '*arbejdsløse*' - våbendivisioner. Der måtte opbygges en helt ny søjle i Marinehjemmeværnet - Bevogtnings- og nærforsvarsflotiller (BON). Behovet for styrker var relativt højt, da der indgik ca. 2.000 mand i søværnets mobiliseringsstyrke, men det erkendtes hurtigt, at det mål var helt urealistisk for Marinehjemmeværnet, hvorfor opstillingsmålet blev fastsat til ca. 500 gaster. To af de nye MHV BON-flotiller skulle indgå i Hjemmeværnets Indsatsstyrke (HIS), som skulle være særligt godt udrustet og uddannet.

Det var en udfordring at overtage bevogtningsopgaven fra Søværnet og opstille BON-flotillerne. For frivillige er det meget væsentligt, at man bruger sin fritid på noget meningsfyldt, og det gælder selvfølgelig navnlig i en pionérperiode, når noget nyt skal bygges op. Den meningsfyldte opgave var i sagens natur svær at få øje på, dels da der ikke længere forelå en militær trussel mod Danmark, og dels da MHV BON-ressourcer ikke selv kunne dække behovet, hvis der var en reel trussel. Derfor var der ingen operationsplan, og det medførte, at det var vanskeligt at tilrettelægge en meningsfuld uddannelse. Problemet blev ikke mindre af, at de ansatte i Marinehjemmeværnet, der var søofficerer uden nogen større bevogtningsmæssig indsigt, ikke altid viste den store forståelse for de nye BON-flotiller og deres udfordringer, ligesom det var vanskeligt at få fastlagt materielniveauet, når opgaverne ikke var nøje beskrevet.

Det er ikke for meget at sige, at pionértiden - trods et stort engagement - var præget af en frustration, som ikke blev mindre af, at Søværnets Mobile Base (MOBA) blev nedlagt. Hermed forsvandt en spændende og konkret bevogtningsopgave for MHV BON-flotiller.

Disse frustrationer mærkede jeg tydeligt som ny Marinehjemmeværnsinspektør (MHI) i sommeren 2009. Der var utilfredshed med, at udrustingsniveauet var forskelligt fra flotille til flotille, da nogen hørte til HIS-styrken, mens andre ikke gjorde det. Der var utilfredshed med, at opgaven stadig var noget diffus, ikke mindst anti-terrormæssigt, og endeligt følte gasterne i BON-flotillerne ikke, at de var en fuldt integreret og accepteret del af Marinehjemmeværnet. I realiteterne kunne en enhed fra Hærhjemmeværnet løse de opgaver, MHV BON-enheder løste, næsten lige så godt.

I erkendelse heraf blev det besluttet at udarbejde et konceptuelt grundlag fra MHV bevogtningsenheder. MHV skulle fremover ikke bevogte Søværnets landtjenestesteder, men fokusere på de sejlene enheder, når de var i havn. Der skulle derfor udvikles en særlig maritim bevogt-



Fig. 4 MFP-flotillernes trailerbaserede gummibåd

ningskompetence, hvor bevogtningsobjektet var skibet. Civilt eller militært - i civil havn eller på flådestation eller red. Der er tale om en fundamental konceptuel ændring, som de frivillige har været med til at sætte deres præg på, og for at signalere denne ændring er der også indført et nyt navn for MHV bevogtningsstyrke: Maritime Force Protection (Fig. 4).

MFP-koncepten er ved at blive implementeret, og det er forventningen, at MFP-enhederne er fuldt operative ved årets udgang med nye gummibåde, kommandokøretøjer. Med den nye koncept er der anlagt en opgave-tilgang, så alle flotiller er udrustet med samme materiel. Det er derfor muligt at sammensætte en styrke af varierende størrelse med bidrag fra samtlige flotiller, da alle har samme materiel, samme uddannelse og samme opgaver.

Hvis der skal indsættes en større enhed - vil der naturligt opstå et behov for at styrke evnen til føring. Derfor har Marinehjemmeværnet taget initiativ til at etablere et samarbejde med tidligere søofficerer, der nu er reserveofficerer. MHV har fået mulighed for at oprette stillinger til reserveofficerer, og de foreløbige kontakter viser, at flere tidligere søofficerer er interesseret i denne tjeneste.

MFP-koncepten er ved at være implementeret, og tiden er derfor moden til at se på opgaven i lidt bredere forstand. Når det bevogtningsmæssige fokus er på det maritime, så er det jo - ikke mindst i anti-terror-optik - også interessant at vide, hvad der foregår under havets overflade. Afsøg-



Fig. 5 Marinehjemmeværnets første ROV fjernstyret undervandsrobot

ning af havbunden, havnebassiner og vandsøjlen er ikke ukompliceret. Som søofficer ved man, at ASW og MCM er komplicerede opgaver, og det kræver dyrt udstyr og langvarig træning og uddannelse at kunne vurdere undervandsbilleder. For få år siden ville dette område derfor heller ikke være noget, der var realistisk for MHV at interessere sig for.

Imidlertid har den teknologiske udvikling betydet, at der nu er kommercielt, relativt billigt og brugervenligt udstyr til rådighed, hvorfor Marinehjemmeværnet i forlængelse af MFP-koncepten har udarbejdet en MMU-koncept (Marinehjemmeværnets Mobile Undervandsberedskab), der adresserer udfordringer og muligheder. Foreløbig har MHV anskaffet en fjernstyret undervandsrobot (ROV) til et pilotprojekt, lige som der vil blive gennemført et pilotprojekt med simple sidescan sonarer monteret på gummibåde. Undervandsdronen har været præsenteret for Forsvarsudvalget og Rigspolitichefen, som har vist stor interesse for mulighederne. MMU-koncepten er p.t. til behandling i Hjemmeværnskommandoen. (Fig. 5)

Organisatorisk udvikling

Marinehjemmeværnets organisatoriske udvikling har de seneste mange år været et spejl af de ændringer, der har fundet sted indenfor Søværnet,

men det kan være af historisk interesse også i denne artikel kort at trække tråden tilbage til starten.

Som allerede nævnt, er der forbindelse helt tilbage til 1926 og Motorbådsforeningen med Halfdan Barfod som formand, men det var først efter 2. verdenskrig, at der blev oprettet et statsligt Hjemmeværn. Man anså primært Hjemmeværnet for at være en landmilitær organisation knyttet til lokalforsvaret, men der var plads til et vist maritimt islæt⁷. Marinekompagniet i Lyngby havde et marinedetachement, der havde Jørgen Mortensen som delingsfører. Detachmentet blev snart en flotille som den 24. april 1950 blev overdraget til viceadmiral Vedel ved en parade i Skovshoved havn, og da det var landets første flotille, fik den betegnelsen Flotille 1 (Fig. 6). Administrativt var flotillen stadig underlagt Distrikt 2 i Region 6 i det landmilitære hjemmeværn. 'Toldbodkompagniet', der opstod efter den 29. august 1943, blev Flotille 2, da Hjemmeværnsloven trådte i kraft i 1949, og efterfølgende blev der udnævnt chefer for yderligere en række hjemmeværnsflotiller. Allerede i januar



Fig. 6 Møde under en øvelse i 1950 mellem flotillechef Jørgen H. Barfod, Flotille 1, og flotilleinspektøren, kommandør Godske de Lichtenberg

1953 fik flotillerne nye numre, begyndende med nummer 300. Flotille 1 blev således til Flotille 321 (København Nord), mens Flotille 2 blev til Flotille 322 (Københavns Havn).

Med loven om hjemmевærnnet i 1952, blev det maritime element endelig anerkendt som værende en selvstændig del af det samlede hjemmевærn under navnet '*Det Maritime Hjemmевærn*' (DMH) med kommandør G.E.C. de Lichtenberg som flotilleinspektør fra 15. marts. Det var dog først med Lov om Hjemmевærnnet i 1961, at navnet blev ændret til Marinehjemmевærnnet, selv om alle i værnnet og Søværnnet havde anvendt denne betegnelse hele tiden. Det blev fastslået, at DMH i administrativ henseende svarede til en hjemmевærnsregion.

Fødslsen havde været svær, dels på grund af den landmilitære dominans, men også fordi mange i Søværnnet ikke så det store formål med et maritimt hjemmевærn, og fordi Marineforeningens formand, kommandør Ipsen, var stærk modstander af oprettelsen⁸.

Kommandør Lichtenberg rykkede ind i Haregade 35 i Nyboder med sin lille stab. Udover staben rådede han over seks officerer, fordelt rundt om i landet, som havde den løbende kontakt til flotillerne og støttede dem med gennemførelse af uddannelse. Da Søværnskommandoen, som havde til huse i Gernersgade, kom i pladsnød, måtte flotilleinspektøren i 1956 med sin stab flytte fra Haregade til Overgaden oven Vandet 48C på Christianshavn (Bombøbessen) og indrette sig på 2. sal. Der var beklædningsdepot i loftsetagen, mens fartøjsmateriel og våbendepot blev anbragt i kælderen.⁹

Ved nytårsskiftet 1972-73 oprettedes Hjemmевærnskommandoen (HJK) som en værnsfælles myndighed og flyttede med Hjemmевærnsstaben, som hidtil havde resideret på Sorgenfri Slot, ind i Generalstok på Kastellet. Samtidig nedlagdes Marinehjemmевærnets stab, der herefter indgik som en integreret del af den nye Hjemmевærnskommando.

Der blev oprettet et centralt inspektorat med en Marinehjemmевærnsinspektør og en assisterende officer i Hjemmевærnskommandoen, og MHI blev maritim rådgiver for Chefen for Hjemmевærnnet uden kommandomyndighed. Samtidig oprettedes tre marinehjemmевærnsdistrikter (MHD), og de tre distriktsschefer refererede herefter kommandomæssigt direkte til Chefen for Hjemmевærnnet. Det er værd at nævne, at den første chef for MHD-1 var KK G. Smidt-Jensen, som havde været aktiv modstandsmand, var linjeofficer og ved reorganiseringen gjorde tjeneste som stabschef hos flotilleinspektøren. Det er samtidig den historiske for-

klaring på, hvorfor chefen for MHD-1 var kommandørkaptajn, mens de to andre distriktschefer var orlogskaptajner.

Ved reorganiseringen i 1973 blev flotillenumrene ændret igen. Første ciffer var distriktsnummeret, andet ciffer regionsnummeret og tredje ciffer et løbenummer i regionen.

Organisationsændringen var en følge af forsvarsloven af 1969, hvor også Forsvarskommandoen (FKO), blev oprettet som en værnssfælles myndighed. I marts 1973 var FKO på plads i en ny bygning i Vedbæk med de tre værnssstabe, og den nye organisation kunne træde i kraft. De tidligere værnsschefer havde fået indskrænket deres råderum, og 1. juli 1982 blev stillingen som Chef for Søværnet ændret til Inspektør for Søværnet. Som følge af en fortsat tilpasning af Forsvarets øverste ledelse, blev Marinestaben og dermed funktionen som Inspektør for Søværnet nedlagt med udgangen af 1990. En række af Marinestabens opgaver blev overflyttet til Søværnets Operative Kommando.

Hjemmeværnskommandoen var som nævnt også blevet oprettet som en værnssfælles kommando og formelt set på samme niveau som Forsvarskommandoen. Når Hjemmeværnet ikke fulgte trop i 1982 og nedlagde funktionen og stillingen som Marinehjemmeværnsinspektør, skyldes det formentlig, at Hjemmeværnet ikke havde en myndighed, der kunne overtage de opgaver, som MHI og hans assisterende officer løste.

I 1992 fik Marinehjemmeværnet igen ny struktur, da MHD-2 og MHD-3 ('cykeldistriktet') blev sammenlagt som MHD-2; denne gang blev flotillenumrene dog ikke ændret. Selv om det nye MHD-2 nu var større end MHD-1, var stillingen som chef fortsat en orlogskaptajn stilling. I år 2005 blev MHD-2 omdøbt til Marinehjemmeværnsdistrikt Øst, mens MHD-1 blev omdøbt til Marinehjemmeværnsdistrikt Vest.

Lige siden 1973 har det nærmest været et krav fra de frivillige i Marinehjemmeværnet at få den maritime chef, de mistede ved etableringen af MHI-funktionen, og med forsvarsforliget 2010-2014 skulle det ønske gå i opfyldelse.

Det fremgår af forligsteksten, at *'Hjemmeværnets og Hjemmeværnskommandoens organisation tilpasses og effektiviseres på kort sigt, så den organiseres efter samme organisations- og ledelsesprincipper som forsvarets stabe på tilsvarende niveau'*.

Organisationsændringerne trådte i kraft 1. januar 2011, og fra samme



Fig. 7 Marinehjemmeværnets havarikommission samlet til sit første møde

dato blev der oprettet en ny, meget lille myndighed, der hierarkisk er placeret mellem marinehjemmeværnsdistrikterne og Hjemmeværnskommandoen. Myndighedens navn er 'Marinehjemmeværnet', og det er selvfølgelig ikke nogen heldig betegnelse, men at kalde myndigheden 'MHV Operative Kommando' ville være at tage munden for fuld, da Chefen for Marinehjemmeværnet og hans lille stabselement ikke ind sætter fartøjer operativt. Chefen for Marinehjemmeværnet råder over fire stabsofficerer - præcis som MHI gjorde de senere år - og de varetager samme funktion, som SOK stab gør mht. udførelse af Niveau-II sagsbehandling. Mange ressourcer anvendes på vedligeholdelse af det omfattende reglementariske grundlag, gennemførelse af inspektionsvirksomhed og stævner og mødeaktiviteter med frivillige, lige som der bruges mange ressourcer på at behandle havarisager. Marinehjemmeværnet har oprettet sin egen havarikommission, som også inddrager de frivillige i sagsbehandlingen. (Fig.7) Forsvarets Skibshavarikommission kan anmodes om at behandle havarisager vedrørende MHV fartøjer, men det er meget ressourcekrævende og er kun sket i et enkelt, alvorligt tilfælde. Andre opgaver for CH MHV og hans sagsbehandlere er at udarbejde brugerspecifikationer for nye materielsystemer, gennemføre pilotforsøg, autorisere nye fartøjsførere, gennemføre operativ modtagekontrol af fartøjer efter større værftseftersyn og afholde møder med Søværnet og andre samarbejdspartnere, herunder SKAT og Politi.

Ved den seneste reorganisering blev bemandingen ved MHD styrket i



Fig. 8 CH MHV Kommandør Jens Walther med Marinehjemmeværnets nye myndighedsfane

erkendelse af, at bemanningen ikke havde fulgt med MHV personel-, aktivitets- og opgavemæssige ekspansion. (Fig.8)

Marinehjemmeværnets struktur er således i dag i god overensstemmelse med Søværnets struktur. CH MHV og hans lille stabselement løser principielt samme opgaver som CH SOK og SOK stab, mens de to MHD løser operative opgaver for de to maritime operationscentre - MOC N og MOC. Det er dog værd at bemærke, at distriktsgrænserne for MHD historisk har afspejlet regionsgrænserne og fortsat gør det og derfor ikke er sammenfaldende med MOC områderne. I praksis er det dog et håndterbart problem.

Kvinder i marinehjemmeværnet

Kvindelige Marineres (KM) historie går helt tilbage til 1946 og dermed længere tilbage end den formelle oprettelse af Marinehjemmeværnet. Det kvindelige marinekorps (KMK) udviklede sig på samme vis som MHD med underlagte distrikter. KMD-1 var placeret i Århus, KMD-2 i Korsør og KMD-3 på Holmen. I 1973 blev også KMK reorganiseret og korpsschefen inkorporeret i HJK lige som MHI blev det. I 1975 blev KMK-kompagnierne nedlagt og indplaceret ved MHV-flotillerne, da der ikke længere var rationale i at opretholde særlige kvindekorps. I 1977 oplevede KMK sit medlemsmæssige højdepunkt med 1.538 medlemmer eller knap halvt så mange, som de mandlige medlemmer af MHV-flotillerne.

I Søværnet havde kvinder kunnet sejle med udvalgte enhedstyper fra midt i 80'erne, og nu kom turen til Marinehjemmeværnet. Fra 1989 kunne kvinderne indgå i besætningerne og i stabene på lige fod med deres mandlige kolleger, og den første kvindelige flotillechef blev i 1996 Ilse Strøyer fra Aalborg. I 1989 blev de KMK'ere, der var mobiliseringsplaceret ved Søværnet, indplaceret i det nyoprettede Tjenestedskorps (TJEK). Det var ca. halvdelen af KMK'erne, der gik til dette korps.

I 2004 blev tjenestedskorpsset splittet igen og medlemmerne fordelt på de tre værnsgrene. I MHV var det navnlig NCAGS-tjenesten, der trak på de tidligere KMK'ere. Som nævnt er NCAGS-tjenesten under afvikling i Marinehjemmeværnet, og det må ses som det sidste skridt på en fuld integrering af kvinderne i '*det våde marinehjemmeværn*'.

Tilbage er dog et meget synligt bevis på KMK historie, og det er naturligvis Kvindelige Marineres Musikkorps, som der forhåbentlig ikke er planer om at nedlægge.

I dag er der flere kvindelige fartøjsførere og flotillechefer, og antallet er voksende. Der er vel næppe en besætning uden et kvindeligt islæt, og det er i dag 20 % af de nye gaster i Marinehjemmeværnet.

Slipshavn - uddannelsesmæssige forhold

Man kan ikke nævne Marinehjemmeværnet uden i samme åndedræt at nævne Slipshavn - Marinehjemmeværnets Hjerte.

Orlogskaptajn Thorkel Bjerre¹⁰ indrettede Slipshavn til et maritimt uddannelsessted og organiserede de første kurser allerede i 1950. Lige siden har Slipshavn, som ligger ved indsejlingen til Nyborg Fjord, spillet en helt central rolle i Marinehjemmeværnet, og alle de maritime uddannelser er siden starten gennemført her.

Slipshavn er karakteriseret ved at være centralt placeret i landet ved gode sejlfarvande. Den lille havn, den naturskønne beliggenhed, de gamle bygninger og det forhold, at alle faciliteter: undervisning, underbringelse, administration, cafeteria, slæbested, havn - højst er fem minutters gang væk har gjort Slipshavn til noget helt særligt. Der er en intim og tryk atmosfære, som næppe kan etableres andre steder, og som har været uvurderlig for kammeratskabet og trivslen i Marinehjemmeværnet.



Fig. 9 Slipshavn ved Nyborg

Udfordringen ved Slipshavn er, at grunden ejes af godset Juelsberg.

I 1984 besluttede Chefen for Hjemmeværnet, generalmajor Rud Gottlieb, at HJV maritime uddannelser fortsat skulle finde sted på Slipshavn. Der blev derfor indgået en langtidskontrakt om leje af jorden, så en tiltrængt vedligeholdelse og udbygning af skolen kunne gennemføres. Men det er snart 30 år siden, og der er igen behov for betydelige bygningsmæssige investeringer, og grunden er stadig lejet. Samtidig har Forsvaret mange tomme kvadratmeter på etableringer rundt omkring i landet.

Der har været mange angreb på Slipshavn i tidernes løb, og det kommer der helt sikkert også nu, hvor der skal forhandles om et nyt forsvarsforlig. Om skanserne på Slipshavn også overlever det næste stormløb er uvist. Problemet er, at Slipshavn udgør en af de bløde værdier, som får de frivillige til at bruge hundredvis af timer af deres fritid på Marinehjemmeværnet, men de bløde værdier fremgår ikke af økonomiberegningerne. (Fig. 9)

Fremtidsperspektiver

Når man arbejder sammen med frivillige i Marinehjemmeværnet kan man ikke undlade at tænke over, hvad der er for brændstof, der driver disse mennesker til at bruge hundredvis af timer hvert år på en meget engageret, ulønnet, frivillig indsats. Der er næppe tvivl om, at meningsfyldte opgaver, et stærkt kammerat- og fællesskab og kærlighed til søen er væsentlige faktorer. Og så er det naturligvis vigtigt, at samfundet - politikere og de ansatte - anerkender den gode indsats. For nogen er det sikkert også motiverende, at man kan blive fartøjsfører med grundlæggende samme ansvar som en skibschef i Søværnet.

Den frivilliges løn er de 'bløde værdier', og det er afgørende, at den frivillige også i årene fremover, kan indkassere disse værdier. Materiellet skal være moderne og i orden, og det samme gælder uniformerne. Opgaverne skal være meningsfyldte såvel for den enkelte som for samfundet, lige som der skal være de nødvendige rammer for at dyrke det sociale fællesskab, der skaber korpsånd.

Der er en hårfin balance mellem de bløde værdier (de frivilliges 'løn'), og de opgaver, de frivillige vil løse. Den balance er i fare for at tippe som følge af ressourceknaphed og et - forståeligt - ønske fra samfundet om at udnytte fartøjerne maksimalt.

De frivillige løfter gerne beredskabsopgaver, men har stærke reservatio-

ner overfor opgaver af driftsrelateret karakter, da de ikke ønsker at blive anvendt som billig arbejdskraft eller blive beskyldt for konkurrenceforvridende virksomhed.

Marinehjemmeværnet råder i dag over en homogen og moderne fartøjsflåde, hvor der er god balance mellem ressourcer og opgaver, og der er med det seneste forsvarsforlig etableret en organisation, der er tæt på at være optimal. Det er imidlertid også sikkert, at når det drejer sig om den søgående del af MHV, så er bageret er fuldt. Med den nuværende fartøjsflåde kan MHV ikke påtage sig nye eller flere opgaver.

Når det drejer sig om de nye MFP-flotiller, så er situationen lidt anderledes. Den nye koncept er endnu ikke fuldt implementeret, og potentialet på undervandsområdet er endnu ikke fuldt afdækket, men meget tyder på, at der er grundlag for en betydelig opgaveudvidelse for MFP-flotillerne med de trailerbaserede gummibåde og deres kommandokøretøjer. Hvor meget de kan påtage sig, må tiden vise.

De opgaver, Marinehjemmeværnet løser, er helt uafhængige af de sikkerhedspolitiske konjunkturer. Opgaverne udspringer af, at Danmark er en maritim nation med en lang kystlinje, og de kystnære maritime myndighedsopgaver skal også løses om ti år. Det er det forhold, der betyder, at Marinehjemmeværnet i hele sin levetid har været præget af en personelmæssig fremgang, der ikke fluktuerer i takt med den sikkerhedspolitiske udvikling.

Hvis Søværnet skulle opretholde det søredningsberedskab, Hjemmeværnet i dag råder over med 30 fartøjer, ville det som tidligere nævnt kræve, at Søværnets mandskabsstyrke blev forøget med 2.500 stillinger – en stigning på mere end 50 %. Omkostninger til finansiering af så mange stillinger ville overstige omkostningerne til at drive hele Hjemmeværnet. Det er naturligvis helt urealistisk og illustrerer, hvorfor ingen andre organisationer kan konkurrere med det beredskab, Hjemmeværnets frivillige stiller til rådighed for samfundet. Derfor vil Marinehjemmeværnet også eksistere om 10 år.

Det er dyrt at drive et rederi, og derfor vil der forsat være stort pres på for at udnytte fartøjskapaciteten endnu bedre. Presset er stort for også at påtage sig driftsbetonede opgaver, og det er jo ikke enestående for Marinehjemmeværnet. Det er en samfundsmæssig tendens, at en stadig større del af de samfundsmæssige opgaver varetages af frivillige. MHV er i dag organiseret og bemannet med henblik på at løse beredskabsmæssige opgaver, men det vil måske være muligt i højere grad at løse

driftsbetonede opgaver, hvis det i højere grad end i dag blev muligt at udnytte 'det grå guld'.

Men kan MHV påtage sig at løse andre opgaver end de nuværende, hvis der anskaffes færre men mere kapable skibe? Lad mig med det samme sige, at det tror jeg bestemt ikke er en farbar vej. Vi har efter min opfattelse nået grænsen for skibsmæssig kompleksitet, når det drejer sig om frivillighed. Det vil ikke være tidsmæssigt muligt at uddanne frivillige til at bemane større og mere komplekse skibe, og hvis prisen for mere komplekse skibe er færre skibe, så er det et meget dårligt samfundsmæssigt bytte. MHV helt store værdi er det landsdækkende høje beredskab; skal man redde menneskeliv eller samle olie op, skal man være fysisk til stede. Det kan ikke klares med fjernbetjening. Så jeg er temmelig sikker på, at MHV også om 10 år vil være landsdækkende med en fartøjstype meget lig den nuværende og med et opgavekompleks, der grundlæggende er det samme. Når jeg siger 'grundlæggende', så betyder det også, at der er muligheder for at løse de nuværende opgaver endnu bedre.

Hvis der var økonomisk råderum til at supplere den nuværende flådesammensætning med et mindre antal små, hurtigtgående fartøjer, ville det være muligt i højere grad at imødekomme de ønsker, SKAT Politi og forskningssektoren har og yderligere at understøtte det samfundsmæssige behov for beredskab. Sådanne fartøjer er ikke så personel- eller uddannelseskrævende, og de ville kunne gøre god gavn i beskyttede og læge farvande. De ville i nogle tilfælde kunne give øsamfund et 'søambulanceberedskab', og det er måske samfundsmæssigt attraktivt, da helikopterberedskab er meget dyrt og i øvrigt ofte mere afhængig af vejrlig end skibe er.

Der er heller ingen tvivl om, at MHV vil kunne løse enkle opgaver for så vidt angår myndighedshåndhævelse. Skal MHV udøve myndighed vil det dog kræve lovmæssige ændringer, og da der ikke fra Søværnets side fremsat ønske om, at Hjemmeværnet skal kunne løse sådanne opgaver, er det ikke noget, der arbejdes videre med. MHV skal ikke skabe behov; MHV skal dække behov.

Bemanding af større skibe og myndighedshåndhævelse ville naturligvis kunne klares, hvis bemanningen blev udgjort af en blanding af ansatte og frivillige, hvor fartøjsføreren så var søofficer og skibschef. Det er en teoretisk mulighed, som jeg ikke tror på, da jeg er overbevist om, at det vil være dræbende for frivilligheden. Man skal være yderst varsom med at lade ansatte og frivillige sammen løse opgaver.

Om MHV om 10 år fortsat vil være en del af et selvstændigt, samlet hjemmевærn er uvist, men jeg håber det. En af de helt store styrker ved opretholdelse af et værnssælles Hjemmевærn er, at der er tyngde og en selvstændig identitet i det frivillige fællesskab i Hjemmевærnet, og en meget bred erfaring med det frivillige militære arbejde i HJV, der aldrig kan overtages af myndigheder under Forsvarskommandoens myndighedsområde.

Alternativet hertil er en indplacering i forsvarets operative struktur, og det vil for mig at se ikke være hensigtsmæssigt. En indplacering i den operative struktur vil formentlig betyde, at MHV helt og holdent vil komme til at efterleve det af SOK fastlagte operative regelkompleks, og det vil betyde en mindre fleksibilitet og operative begrænsninger, da det vil være vanskeligt i SOK regi at tilpasse et regelgrundlag til de særlige forhold, der gælder for en frivillig organisation. Jeg er også bekymret for, om der vil være den nødvendige fokus på de bløde værdier, som er og bliver de frivilliges brændstof.

Pejlemærkerne for at nå det optimale er fortsat dygtiggørelse (professionalisme), sikkerhed og velfærd – vægtet lige højt. Det er det, der skal til for at fastholde og udbygge den høje samfundsmæssige nytteverdi; det er det, der giver mening for den enkelte, for søværnet og samfundet.

Afslutning

Kommandør C.K. Simonsen, som var Marinehjemmевærnsinspektør fra 1. januar 1986 til 30. november 1992, kan med rette og uden at forklej-
ne andre betegnes som *Det Moderne Marinehjemmевærns* fader. Kommandøren fastsatte to strategiske prioriteter ved sin tiltræden som MHI:

- Gennemførelse af et byggeprogram for MHV fartøjer, da fartøjerne var en forudsætning for Marinehjemmевærnets overlevelse.
- Styrkelse af samarbejdet med Søværnet, som skulle tage Marinehjemmевærnet alvorligt og ikke blot højtideligt.

Ved Marinehjemmевærnets 40-års jubilæumsdag den 9. juli 1992 havde kommandøren kort tid inden sin afgang som MHI den glæde, at HKH Prins Henrik navngav det første fartøj af 800-klassen, MHV 801 ALDEBARAN. Ved Marinehjemmевærnets 60-års jubilæumsarrangement i Nyborg lørdag den 26. maj 2012 kunne KD Simonsen 20 år senere konstatere, at hans strategi var lykkedes.

Der er gennemført et stort byggeprogram, som netop er afsluttet, og i

dag betragtes MHV som en professionel samarbejdspartner, der tages alvorligt. Den udvikling er skabt af et MHV, der lever af lyst og forpligtende fællesskab. Den er skabt af engagerede og aktive frivillige, der gerne vil gøre en forskel. Lad os håbe, at den udvikling kan fastholdes også i de kommende 60 år.

Marinehjemmeværnets bevogtningsenheder - MFP-flotillerne - er i dag et ligeværdigt medlem og en fuldt accepteret og integreret del af *'det våde marinehjemmeværn'* med et fortsat godt udviklingspotentiale.

Overordnet set har de seneste 20 år betydet en ændring i MHV opgavekompleks fra lokal, kystnær anløbskontrol til indsættelse i nationalt regi til løsning af en bred vifte af opgaver overalt i indre danske farvande. Opgaven primært at hjælpe Søværnet med at løse de kystnære myndighedsopgaver, men 'kundekredsen' er blevet udvidet betydeligt til at omfatte andre statslige styrelser og maritime interesseorganisationer.

Ved festligholdelsen af 40-årsdagen for oprettelsen af *'Det Maritime Hjemmeværn'* talte chefen for Søværnets Operative Kommando, kontre-admiral Knud Borck. Admiralen omtalte Marinehjemmeværnet som Søværnets 'lillebror' og sagde tak til 'lillebror' for 40 års god indsats med ønsket om sikker sejlad i fremtiden.

Kælenavnet er blevet hængende, og hvis vi skal blive i admirals terminologi, så kan det slås fast, at Søværnets lillebror er blevet voksen.

Noter

1. MHV Jubilæumsmagasin kan læses her: <http://www.hjv.dk/MHV/Sider/forside.aspx> eller bestilles ved henvendelse til marine@hjv.dk
2. Bopa, Brigaden, Holger Danske, Hvidsten, Ringen, Speditøren
3. Baunen, Budstikken, Kurere, Partisan, Patrioten, Sabotøren
4. Navnlig kan værket *'Hvorfor gjorde I det?'* anbefales tidsskriftets læsere
5. Problemstillingen med den tilstødende zone er udførligt behandlet i en artikel *Martha* Nr. 3/2011 pp. 22-25.
6. Jf. artikel af KK Poul Garde i MHV 40-års jubilæumsbog. ISBN87-7790-011-1.
7. Kilde: Marinehjemmeværnet 1952-1992.
8. KD Ipsen var på dette punkt nok ikke helt i samklang med sine medlemmer. Eksempelvis blev Marinekompagniet i Lyngby oprettet af udbrydere fra netop Marineforeningen.
9. Kilde: HJV Landshistoriske Selskab, Årsskrift 1992.
10. OK Thorkel Bjerre havde siden 31. juli 1948 været stillet til rådighed for Søværnskommandoen i f.m. gennemførelsen af lov om Hjemmeværnets ordning.

DEN KEJSERLIGE JAPANSKE FLÅDES INDLEDENDE OPERATIONER I 2. VERDENSKRIG 1941-43 OG KRIGENS RESULTATER OG AFSLUTNING.

Af Kommandør S.S.v.F. Kieler.

Indledning.

Det totale Japanske nederlag medio 1945 i kampene mod de vest-allierede har begrænset en nærmere historisk omtale af de japanske overvejende sejrige, offensive, indledende operationer i Stillehavet efter Japans krigserklæringer overfor U.S.A., Storbritannien og Nederlandene i december 1941. Den japanske regerings og det japanske militærs beslutning om at gå i krig mod disse stater og at erobre disses koloniale besiddelser og forbundsfæller i Stillehavsområdet var angiveligt forårsaget af den amerikanske olie-embargo, der var ledsaget af krav om, at Japan trak sig ud af de igangværende militære operationer mod Chiang Kai-shek's Kina.

De militære operationer, som Japan startede den 7. december 1941 var - militært set - nogle energiske og dygtigt ledede operationer, såvel på flåde- som luftsiden ligesom ved den japanske hærs landgangsoperationer. Deres indledende resultater så en overgang ud til, at Japan ville opnå og bevare sine strategiske mål og gå sejrrigt ud af den af Japan besluttede og erklærede krig.

Men hvad var det så, der gik galt for japanerne, og hvornår vendte krigslykken, har mange spurgt. Man har siden anset den japanske krigsførelse for at være alt for præget af de indledende sejrige resultater, kaldet "Victory Decease" og præget af overmod. Og der er heller ikke tvivl om, at Japan, som den tredje aksemagt, så Tysklands og Italiens indledende succesfulde krigsførelse mod Storbritannien og Frankrig som et eksempel til efterfølgelse.

Japan havde imidlertid fra starten i sine bestræbelser for at oprette den såkaldte "Greater East Asia Co-Prosperity Sphere" besluttet at undlade at engagere sig mod Sovjetunionen, trods de andre to aksemagters opfordringer og indledende, resultatrige offensive operationer mod det europæiske Rusland. Så bortset fra Japans tidligere militære operationer mod Kina startende i 1931 og den efterfølgende japanske besættelse af fransk Indokina og Thailand på det asiatiske fastland i henholdsvis juli og

december 1941, undlod Japan at engagere Sovjetunionen i det Fjerne Østen, trods de andre aksepartners ønsker herom.

Det var Japans nationale ønske om helt at koncentrere sig om at erobre Sydøstasien og de nærmest liggende øgrupper i Stillehavet, hvorfra Japan kunne få de nødvendige råvarer, specielt olie, til at understøtte deres fortsatte krigsførelse, der blev afgørende. Og det var den japanske krigsledelses tro og håb, at kunne etablere og opretholde en fremskudt forsvarslinie i Stillehavsområdet mod senere allierede modangreb, og dermed tvinge dem til en for Japan hurtig og tilfredsstillende krigsafslutning og fredsaftale.

De japanske indledende kampe og erobringer

En oversigt over den indledende japanske offensiv med dens erobringer i Sydøstasien og Stillehavet vil fremgå af det afsluttende bilag.

Det er ikke forfatterens hensigt at gå i detaljer med disse indledende japanske sejre og erobringer, som er velbeskrevet i såvel allieret som japansk krigslitteratur, men blot at fremføre nogle karakteristiske træk, der uddyber og bekræfter den japanske indledende fremgang i Stillehavskrigen.

Som det fremgår af bilaget, var det en meget vidtgående og koordineret offensiv Japanerne satte i gang den 7. december 1941 såvel mod USA som Storbritannien og Nederlandene. Den strakte sig fra Pearl Harbor i nord til Singapore og Hollandsk Ostindien i syd. Det var japanernes hensigt at etablere en fremskudt forsvarskæde gående fra det Indiske Ocean i vest til Solomon-øerne i det sydøstlige Stillehav. En strategi, der ikke mindst gik ud på at afskære Australien og Ny Zeeland fra søvejs forbindelse med USA. Og med erobringen af Tulagi og Guadalcanal i Solomon-øgruppen sammen med planer om yderligere erobringer af Gilbert og Fiji øgrupperne samt Ny Hebriderne og Ny Caladonien, var japanerne ved at nå deres mål i 1942.

Ved de indledende japanske angreb på Malakka halvøen med Singapore og på Hollandsk Ostindien tog de allierede kampen op med de styrker de havde, bl. a. den såkaldte ABDA flådestyrke bestående af hollandske, britiske og amerikanske enheder af krydser- og destroyertypen samt en hollandsk MTB styrke. Trods energiske modstød formåede disse styrker ikke at nedkæmpe de styrker, japanerne satte ind for at erobre Hollandsk Ostindien. Det muliggjorde den senere japanske erobring af støttepunkter på Ny Guinea og i Solomon-øgruppen, uden at der her blev ydet væsentlig og øjeblikkelig allieret modstand. Den japanske offensiv blev

grundigt understøttet ved hurtig oprettelse af luftbaser på de erobrede øer samt af den japanske hangarskibsstyrke under admiral Nagumos offensiv i det Indiske Ocean og mod det nordlige Australien fra februar til april 1942.

Den japanske flåde viste sig under disse kampe særlig kvalificeret til kampe om natten med effektiv brug af lysbomber, artilleri og deres hurtige og langtrækkende torpedoer, der overgik de allieredes tilsvarende våben.

Det var japanernes plan at etablere en fremskudt forsvarslinie på de erobrede øgrupper i Stillehavet gående fra Solomon-øerne i det sydøstlige Stillehav og over Marshall-øerne og Midway til Aleuterne i nordlige Stillehav. Fremstødet mod sydøst var ikke mindst iværksat for at afskære såvel Australien som New Zealand fra allieret hjælp og forstærkninger ad søvejen. Og med erobringen af Tulagi og Guadalcanal i Solomon-øgruppen og planer om videre erobringer af Gilbert og Fiji øerne var japanerne ved at nå deres mål i 1942.

Hvad gælder de indledende japanske erobringer af Malakka halvøen og af Hollandsk Ostindien, tog de allierede som nævnt kampen op, med hvad de havde af lokale styrker, bl.a. den allierede flådestyrke betegnet ABDA flådestyrken i ønsket om at imødegå en japansk erobring af Hollandsk Ostindien med dets oliekluder og gummi-fabrikation og andre strategisk vigtige varer. Trods energiske modangreb formåede ABDA styrken ikke at nedkæmpe de flåde- og luftstyrker, som japanerne satte ind mod området. Den japanske offensiv blev grundigt støttet af luftstyrker baseret i lufthavne på de erobrede omliggende øer. Og også af den japanske hangarskibsstyrke under kommando af admiral Nagumo, der iværksatte en offensiv i det Indiske Ocean og mod det nordlige Australien i foråret 1942 efter hans hangarskibes resultatrige angreb på Pearl Harbor i december 1941.

Den japanske flåde viste sig under disse kampe overlegen og særlig vel-egnet til natkampe med udnyttelse af deres effektive lysbombere og artilleri, samt deres hurtige og langtrækkende torpedoer. Og de japanske luftstyrker med deres "Zero"-jagerfly var også de allieredes luftstyrker overlegne, indtil amerikanerne fik bygget nye og stærkere beskyttede fly under Stillehavskrigen senere faser.

Vendepunktet, som indtraf ved kampene omkring Solomon-øerne.

Det var først efter at den amerikanske Stillehavsflåde under admiral Nimitz ledelse optog kampen og undsatte Australien og Ny Zealand ved

at sende en hangarskibsstyrke under kommando af admiral Fletcher til Korallhavet for at imødegå det japanske fremstød mod Solomon-øerne, at de vest-allierede fik stoppet videre japansk fremgang.

Udfaldet af sø/luftkampene i Korallhavet i maj 1942 var afgørende for at stoppe videre japansk fremgang i dette område af Stillehavet. Der var alvorlige tab på begge sider, hvor amerikanerne fik sænket japanernes hangarskib *Shoho* og beskadiget deres hangarskib *Shokuko*, men selv mistede hangarskibet *Lexington*. Men det lykkedes herved for amerikanerne at hindre et amfibieangreb på Port Moresby på Ny Guinea, og at få den japanske hangarskibsstyrke til at trække sig tilbage. Japanerne opgav videre forsøg på at erobre den australske del af Ny Guinea efter et mislykket forsøg på at erobre Port Moresby over land, og de koncentrerede sig nu om at fastholde deres indledende erobringer af New Britain/New Ireland og Solomon-øgruppen.

Det var under disse fortsatte kampe, at amerikanerne besluttede at generebre Guadalcanal ved at landsætte en marinedivision på øen, hvad der førte til en række voldsomme kampe både til søs, i luften og på land, inden Japanerne fik så store tab, at de besluttede at trække sig tilbage og evakuere deres tropper fra Guadalcanal.

Det store sø/luftslag ved Midway i Juni 1942 var et totalt japansk nederlag, hvor de mistede 4 af deres hangarskibe og derefter opgav erobringen af denne øgruppe i det nordligere Stillehav. Det var den japanske admiral Yamamoto, der havde planlagt dette angreb. Han omkom selv under en luftkamp, hvor hans transportfly blev nedskudt af amerikanske jagerfly i april 1943. Tabet af den japanske flådechef blev symbolsk, fordi Japan herefter overgik til kun at føre en forsvarskrig, som de tabte på grund af de allieredes modstand og efterfølgende offensiv med overlegne styrker.

Yamamoto, der havde planlagt og beordret det japanske angreb på Pearl Harbor, havde oprindelig frarådet at starte en krig mod USA, hvis industrielle overlegenhed han var vidende om. Men da den japanske ledelse havde besluttet sig på krig, forlangte han, at der skulle sættes et overraskelses angreb ind mod den amerikanske Stillehavsflåde som første led i den omfattende japanske offensiv. Admiral Nagumo, der var chef for hangarskibsstyrken, der angreb Pearl Harbor, var oprindelig modstander af et sådant angreb, fordi han mente, at hangarskibene var for sårbare, hvis det kom til kamp med de amerikanske flåde- og luftstyrker. Men han blev overbevist om det hensigtsmæssige ved dette indledende overraskelsesangreb, trods de risici man løb. Forberedelserne og opmarchen

til angrebet forblev som bekendt uopdaget af amerikanerne og førte til store tab af skibe, fly og personel på amerikanernes hovedbase i Stillehavsområdet.

Men præsident Roosevelts og USA's reaktion på angrebet, førte til en fast beslutning hos de vest-allierede om at bekæmpe både Japan og de to andre aksemagter til de overgav sig betingelsesløst, hvad der som bekendt skete i 1945

Afsluttende bemærkninger

Kunne Japan have fået en fredsslutning på rimeligere vilkår inden de seneste angreb fra de allierede og dermed undgået atombomberne mod Hiroshima og Nagasaki, før de gav op, vil man afslutningsvis kunne spørge? Men det var næppe muligt med den indstilling til kamp lige til det sidste, som prægede den japanske krigsledelse, en holdning som først blev ændret efter atomangrebene på den japanske kejsers henstilling.

Man kan også spørge, hvorfor de tre aksemagters indledende sejre med veltrænede og kampivrige militære styrker ikke kunne sikre sig en anden afslutning på 2. verdenskrig, hvor de alle tre blev besat af sejrherrene, og hvor deres politiske og militære organisationer blev totalt ophævet og ændret til noget, der passede deres krigsmodstandere?

En af årsagerne er sandsynligvis, at det aldrig lykkedes for aksemagterne at få en egentlig koordineret krigsindsats iværksat mod de allierede. Dertil var især japanernes målsætning med krigen for forskellige fra de europæiske aksemagters tilsvarende målsætninger.

Der kan i dag næppe være tvivl om, at det ikke alene var præsident Roosevelts og den amerikanske regerings beslutning om at slutte helt op om Storbritannien og dets allierede, indtil den endelige sejr over alle tre aksemagter var vundet, som gjorde et sejrrigt udfald af krigen til en kendsgerning. Hertil kom ikke mindst den amerikanske industris overlegne formåen, som noget væsentligt krigsafgørende. Det gamle ord om, "at den der vinder det sidste slag, vinder krigen", blev igen bekræftet til gavn og glæde for både amerikanerne og ikke mindst de europæiske nationer, såvel de sejrige, de der havde været besat af fjenden og de besejrede. 2.verdenskrig har mere end noget andet i efterkrigstiden præget verden og det internationale klima, trods de modsætninger, der fortsat er mellem stater og befolkninger.

Oversigt over de vigtigste japanske fremstød og erobringer 1941-43

Sted	Tidspunkt	Operationens art
Pearl Harbor	Søndag 7. Dec. 1941	Japansk hangarskibsangreb på Amerikas flådebase på Hawaii.
Philippinerne	8. – 25 Dec. 1941	Japanske luftangreb og landsætninger for erobring af øgruppen
Guam	10. Dec. 1941	Japansk landgang og erobring
Wake Island	11. – 23 Dec. 1941	Erobring efter mislykket angreb 11. Dec.
Malaya	8. Dec. 1941	Japansk landgang
Thailand	8. -9. Dec. 1941	Japansk erobring
Gilbert Islands	9. – 10. Dec. 1941	Japansk erobring af øerne Makin og Tarawa
South China Sea	10. Dec. 1941	Japanske luftangreb fra baser i Vietnam, hvor de britiske slagskibe <i>Prince of Wales</i> og <i>Repulse</i> blev sænket.
Britisk Borneo	16. – 19. Dec. 1941	Japansk landgang og erobring af de nord lige oliekluder.
Celebes	11. – 24 Jan. 1942.	Japansk erobring af støttepunkter.
New Britain/ New Ireland	22 Jan. 1942	Japansk landgang og erobring af flåde basen i Rabaul.
Hollandsk Borneo	12. Jan – 16. Febr. 1942	Japansk erobring af hele Borneo med dens olie industri.
Singapore	15. Febr. 1942	Japansk erobring fra Malakka.
Sumatra	15. Febr. 1942	Japansk erobring af de nordlige øer.
Timor	20. Febr. 1942	Japansk landgang og erobring.
Bandung Strait	19. – 20. Febr. 1942	Søslag mellem japanerne og den allierede ABDA flådestyrke.
Java Sea/ Sunda Strait	27. Febr. – 8 March 1942	Afgørende søslag, hvor den allierede ABDA flådestyrke led nederlag.
New Guinea	8. March 1942	Japansk erobring af den nordlige del af øen med baserne Lae og Salamaua

DEN JAPANSKE FLÅDES INDLEDENDE OPERATIONER 1941-43

Sted	Tidspunkt	Operationens art
Admiralty Islands	March/April 1942	Japansk erobring af øgruppen
Ceylon	5.-9 April 1942	Japansk hangarskibsangreb på Colombo og Trincomali samt mod allierede konvojer i det Indiske Ocean.
New Guinea	June- April 1942	Japansk beslutning om at erobre hele øen med den australske base Port Moresby
Solomon Islands	30. April 1942	Japansk erobring af Tulagi og landgang på Guadalcanal.
Coral Sea	7. May 1942	Større søslag mellem japanske og amerikanske hangarskibsstyrker, hvor begge led tab, men hvor amerikanerne fik overvægten og sejrede strategisk.
Aleuterne	28. May – 7 June 1942	Japansk erobring af øerne Attu og Kiska og hangarskibsangreb på Dutch Harbor.
Midway	4. – 5 June 1942	Afgørende søslag, hvor japanerne mistede 4 hangarskibe og opgav erobringen

CONVOY PQ 17

EN MASSAKRE I BARENTSHAVET 1942

Af marinehistorikeren, lic.jur. Per Jacobsen

Da den tyske hær om morgenen den 27. juni 1941 iværksatte Operation Barbarossa, angrebet på Sovjetunionen, på trods af den mellem parterne eksisterende Ikke-Angrebspagt, var det afslutningen på en periode, hvor de to ideologiske dødsfjender faktisk havde været tæt allierede, og hvor Sovjet i vid udstrækning havde leveret råstoffer, der var vigtige for Tysklands krigsførsel. Samtidigt lettede angrebet også situationen for Storbritannien, der på dette tidspunkt efter Frankrigs kapitulation, nederlag i Grækenland og på Kreta og tilbagegang i Nordafrika, var hårdt trængt.

Det stod hurtigt klart for den britiske regering, at det var afgørende for krigens videre forløb at bevare Sovjetunionen som krigsførende, jf. en udtalelse fra de britiske stabschefer i oktober 1942, hvori det hedder:

"It cannot be too clearly recognised that it is the war in Russia which is most rapidly sapping Germany's strength"

Stabscheferne gav videre udtryk for, at den Røde Hær udgjorde

"the primary means by which the German army can be defeated on land"

Først, når den Røde Hær endeligt havde undermineret den tyske militærmagt, ville det være muligt at lande og opretholde en stor allieret hær i Frankrig. Stabscheferne fastslog derfor, at de allieredes planer først og fremmest måtte udformes sådan, at man ydede størst mulig assistance til russerne¹.

Denne opfattelse delte de britiske politikere med premierminister Winston Churchill i spidsen allerede kort efter det tyske angreb. Også det endnu neutrale USA's præsident, Franklin D. Roosevelt, der anså Storbritannien som været mod de brutale og hensynsløse tyske angreb på de demokratiske stater, var af denne mening. Det hedder i en udtalelse fra Roosevelt:

"There is absolutely no doubt in the mind of a very overwhelming num-

*ber of Americans that the best immediate defense of the United States is the success of Great Britain defending itself, and that therefore, quite aside from our historic and current interest in the survival of Democracy in the world as a whole, it is equally important from a selfish point of view and of American defense, that we should do everything possible to help the British Empire to defend itself.....We must produce arms and ships with every energy and resource we can command....we must be the great arsenal of Democracy."*²

Det var baggrunden for den såkaldte *Lend and Lease-Act*, der også skulle blive grundlaget for materielle leverancer til Sovjet Unionen. Den eneste måde, hvor man umiddelbart kunne hjælpe russerne, var, at Storbritannien og USA i størst muligt omfang efterkom de russiske ønsker om levering af krigsmateriel, som jagerfly, panservogne, lastbiler og ammunition, og vigtige råmaterialer, som aluminium. Et behov, der efter den hurtige tyske fremgang på den russiske front, hvor store industri-centrer blev erobret eller ødelagte, var meget stort. Der blev derfor i oktober 1941 indgået aftale med russerne om sådanne leverancer.

De første konvojer.

Problemet var herefter, hvorledes man skulle få forsyningerne frem til Rusland. Der var på dette tidspunkt reelt to muligheder. Den ene var, at man kunne sende konvojer syd om Afrika, og derefter transportere forsyningerne gennem Iran til Rusland. Den anden mulighed var, at sende forsyningskonvojerne til Nordrusland, hvor havnen i Murmansk var isfri hele året, medens Arkhangelsk var lukket af is i nogle måneder hver vinter. Ruten syd om Afrika og gennem Iran var lang og tidskrævende. Derudover var den præget af meget dårlige veje. Resultatet blev derfor, at langt den største del af transporterne til Rusland i de første år blev sendt med konvojer ad den betydeligt hurtigere vej til Nordrusland.

Den 1. konvoj til Rusland, der fik kodenavnet "Dervish", samledes i Reykjavik på Island, og afsejlede allerede den 21. august 1941. Opgaven var at transportere 48 Hurricane jagerfly til Rusland på det gamle hangarskib ARGUS og et handelsskib. Konvojen var under kommando af Rear-Admiral Wake-Walker. Den blev eskorteret af 6 destroyere, og blev dækket af krydserne DEVONSHIRE og SUFFOLK samt hangarskibet VICTORIOUS. Handelsskibet med fly, som var pakket i kasser, nåede Arkhangelsk uden problemer, og de af ARGUS transporterede fly kunne, efter start fra hangarskibet, lande uden problemer ved Murmansk.

Den 1. konvoj af de såkaldte PQ og QP serier, QP 1, der bestod af det handelsskib, der havde fragtet Hurricane fly til Nordrusland, afsejlede

fra Arkhangelsk den 28. september 1941, og allerede næste dag afsejlede den 1. konvoj (PQ 1) mod Rusland fra Hvalfjord på Island³.

Det operative ansvar for konvojerne til og fra Nordrusland påhvilede den britiske Home Fleet under kommando af Admiral Sir John Tovey. Ruslandskonvojerne forøgede i høj grad hans globale strategiske problem på et tidspunkt, hvor hans ressourcer i forvejen var strakte til det yderste, bl.a. på grund af afgivelse af skibe til konvojer i Middelhavet til støtte for den belejrede ø, Malta, ligesom Admiralitetet var begyndt at overveje forlægning af skibe til det Fjerne Østen på grund af den voksende japanske trussel. Endvidere var man presset af de tyske ubådes offensiv i Atlanten.

Forholdene blev endnu værre i 1942, hvor man efter tabet af PRINCE OF WALES og REPULSE måtte forsøge at genopbygge en britisk styrke i det Indiske Ocean, ligesom konvojer til Malta samt landgangen i Nordafrika, Operation Torch, og den efterfølgende kampagne i Nordafrika stillede store krav til den britiske flåde. Endvidere måtte Admiral Tovey stadig være forberedt på, at de svære tyske enheder kunne tænkes at bryde ud i Atlanterhavet gennem Danmarksstrædet eller passagen mellem Island og Færøerne. Den sidste var dog delvist spærret af et britisk minefelt. Den omstændighed, at USA overtog besættelsen af Island i august 1941, lettede i høj grad presset på Home Fleet med hensyn til passagen gennem Danmarks Strædet. Tovey kunne ikke vide, at Hitler, efter tabet af BISMARCK, havde opgivet igen at sende svære enheder på kryds i Atlanten⁴. Tovey og hans stab havde foreslået, at PQ konvojerne skulle afgå mod Rusland hver 40. dag, men Admiralitetet krævede afgang hver 10. dag, idet Churchill havde lovet russerne en sådan cyklus. Churchills løfte var urealistisk, idet det ikke var muligt at fremskaffe de nødvendige eskortefartøjer, og der blev i praksis mere end 10 dage mellem konvojerne.

Konvojerne til Nordrusland medførte således betydelige problemer for Admiral Tovey. Baggrunden for disse problemer illustreres meget godt af chefen for de krydsere, der udgjorde den nære dækning for PQ 17, Rear-Admiral Hamilton, med ordene:

*"The Russian convoy is and has always been an unsound operation of war."*⁵

Såvel 1. Sea Lord, Sir Dudley Pound, som Admiral Tovey, delte denne opfattelse. Baggrunden var, at tyskerne beherskede den lange norske kyst, hvor man havde etableret flybaser, blandt andet i Bardufoss lidt syd

for Tromsø, i Banak lidt syd for Nordkap og i Kirkenæs. Disse baser gjorde det muligt for tyske fly at angribe konvojerne under en meget stor del af den mere end 2000 sømil lange rute, ligesom de gav muligheder for en intensiv rekognoscering af konvojerne fra luften. Hertil kom, at tyskerne havde indrettet ubådsbaser med reparationsfaciliteter i Trondhjem og Bergen, hvorfra konvojerne var udsat for angreb af tyske ubåde. Endeligt gav de dybe fjorde i Nordnorge, som Altenfjord og Vestfjord, gode muligheder for ankerpladser for tyske overfladeenheder, der ville kunne operere mod konvojerne med dækning fra landbaserede fly.

Til gengæld var konvojerne uden landbaseret flydækning en meget stor del af vejen, idet den britiske Coastal Command kun var i stand til at yde flydækning på den første del af ruten med fly baseret på Island og Shetlandsøerne, medens Home Fleet på grund af risikoen for beskadigelse eller af tab af eet eller flere af flådens fåtallige hangarskibe var ude af stand til at yde dækning resten af vejen. Coastal Command var heller ikke umiddelbart i stand til at yde den fornødne bistand i form af effektiv luftrekognoscering. Hvor de tyske enheder, der måtte angribe konvojerne, kunne falde tilbage på deres baser, var dette ikke muligt for de britiske (og senere amerikanske) enheder fra konvojens eskorte. På grund af de manglende baser under vejs, måtte konvojerne medbringe tankskibe, hvorfra eskorteskibene kunne bunkre. De ekstreme vejforhold, som konvojerne ville møde på ruten, udgjorde naturligvis også et problem for Tovey, idet de britiske enheder ikke var indrettet til operationer i Polarhavet. Skibene i eskorte og dækningsstyrker havde også store navigatoriske problemer, idet selv gyrokompasser var ustabile i de arktiske områder.

Hertil kom, at eskorteskibene havde et meget væsentligt operativt problem, idet de meget vanskelige sonarforhold i de arktiske havområder vanskeliggjorde antiubådsoperationer. Endeligt udgjorde den permanente polaris et stort problem for konvojerne til Rusland. I vintermånederne lå iskanten meget sydligt, og konvojerne måtte derfor passere forholdsvis tæt forbi de tyske flybaser i Nordnorge. Til gengæld blev de tyske flyoperationer i nogen grad hindret af nedsat sigtbarhed i de meget lange polarnætter. Om sommeren trak iskanten sig tilbage, så det blev muligt for konvojerne at lægge ruten nord om Bjørneøen, således at man var længere fra de tyske flybaser. Til gengæld var det meget langvarige dagslys en fordel for de tyske fly under deres angreb. Der var således tale om en sommer- og en vinterrute, hvor sommerruten forlængede rejsen til Nordrusland med to – tre dage.

Med de ovenfor nævnte betingelser for konvojsoperationerne kunne man

have forventet betydelige tab. Så galt gik det imidlertid ikke i starten, idet konvojerne i resten af 1941 blev gennemført uden tab. Til gengæld betød det, at stabene i Home Fleet og Admiraltetet høstede en del erfaring. Baggrunden for den lempelige start af angreb på konvojerne, var utvivlsomt, at det tyske Luftwaffe var stærkt optaget af den tyske offensiv på den russiske front, og derfor ikke kunne afse flystyrker til Norge, samtidigt med, at den tyske ledelse endnu ikke var blevet helt opmærksom på betydningen af de britiske forsyningskonvojer til Rusland. Det sidste var formentlig også baggrunden for, at der endnu ikke var dirigeret ubåde til operationer i Polarhavet.

De svære tyske enheder forlægges til Nordnorge

I starten af 1942 begyndte forholdene at ændre sig. Den tyske rigskansler, Adolf Hitler, havde selv overtaget kommandoen over samtlige tyske styrker. Hans såkaldte intuition førte til en overbevisning om, at de allierede (USA var som bekendt indtrådt i krigen den 7. december 1941) ville foretage en landgang i Nordnorge for at aflaste det tyske pres mod Sovjetunionen. Hans opfattelse blev i nogen grad støttet, dels af forskellige meldinger fra det tyske *Abwehr*, og dels af en melding fra den finske militærattaché i Stockholm, der fra pålidelig allieret kilde havde modtaget meddelelse om, at man i London havde besluttet at foretage en landsætning i Nordnorge i nær fremtid⁶.

Resultatet af Hitlers intuition blev, at han ønskede at samle alle den tyske flådes kampklare svære enheder i Nordnorge. Det medførte, at det store moderne slagskib TIRPITZ, der netop var blevet færdigt med sin "work up" periode i Østersøen, midt i januar måned blev forlagt til Trondhjem, ligesom Operation CERBERUS (forlægning af de svære tyske skibe i Brest til tyske havne) blev iværksat midt i februar med henblik på senere at koncentrere også disse enheder i Nordnorge⁷. Forlægningen af de svære enheder fra Brest lykkedes kun delvist, idet de 2 slagkrydsere, GNEISENAU og SCHARNHORST, blev beskadiget af miner i hollandsk farvand, således at GNEISENAU, efter yderligere beskadigelser under bombardementer efter ankomsten til tysk havn, var blevet så beskadiget, at den var utjenstedygtig i resten af krigen, medens SCHARNHORST først blev kampklar efter en længere reparationsperiode. Kun den svære krydser, PRINZ EUGEN, var klar til at blive sendt til Norge.

De første to måneder af det nye år forløb dog uden større tab for Ruslandskonvojerne, idet der af konvojerne PQ 7 – 11 nåede 41 fuldt lastede skibe frem til Rusland, medens kun 1 blev sænket. En del skibe

fra de forskellige konvojer var dog vendt tilbage til Island på grund af skader, affødt af de ekstreme vejrforhold og af konflikt med polarisen.

I den sidste del af februar blev også PRINZ EUGEN og lommeflagskibet ADMIRAL SCHEER sendt til Norge. Skibene blev ikke observeret under forlægningen på grund af dårlig sigtbarhed forårsaget af snetykning, men kort før indsejlingen til Trondhjem blev PRINZ EUGEN torpederet af den britiske undervandsbåd TRIDENT. Det tyske skib var i stand til at følge ADMIRAL SCHEER ind i Aasfjord til TIRPITZ, men var ikke længere operationsklart, og måtte senere vende tilbage til Tyskland for at blive repareret. I løbet af foråret ankom også den svære krydser, HIPPER og lommeflagskibet LÜTZOW⁸ til Norge. HIPPER blev stationeret sammen med TIRPITZ i Trondhjem, medens de 2 lommeflagskibe blev placeret i Narvik. Samtidigt med forlægningen af de svære enheder til Norge blev også den tyske destroyer styrke i Norge forstærket.

Flytningen af TIRPITZ fra Østersøen til Norge var ikke helt uventet for Tovey. Det 43.000 tons store og moderne slagskib, der havde en hovedarmering 8 stk. 38 cm. kanoner og en sekundær armering på 12 stk. 15 cm kanoner og en max. fart på 30 knob, fik efter sin forlægning til Norge en væsentlig rolle som "fleet-in-being", idet den bandt flere enheder fra Home Fleet. Selv de nyeste britiske slagskibe af KING GEORGE V klassen var, med deres 36 cm. kanoner, lettere bevæbnet end TIRPITZ, således at man måtte regne med, at en nedkæmpelse af det tyske slagskib ville kræve mindst 2 af denne type. Tilstedeværelsen af TIRPITZ betød derfor vanskeligheder for Home Fleet med hensyn til afgivelse af enheder til forstærkning af indsatsen i det Fjerne Østen og i Middelhavet. Det lettede dog noget på Tovey's situation, at US Navy i en periode forstærkede den britiske Home Fleet med 1 slagskib og 2 krydsere. Det tyske slagskibs strategiske betydning for de allierede illustreres i et brev fra Churchill til de britiske stabschefer, hvori det hedder:

*"...the destruction or even crippling of this ship...The entire naval situation throughout the world would be altered...The whole strategy of the war turns at this period on this ship which is holding four times the number of British capital ships paralysed, to say nothing of the two American battleships retained in the Atlantic. I regard the matter as of highest urgency and importance."*⁹

Forsøgene fra Fleet Air Arm og Royal Air Force på at ødelægge TIRPITZ på dets ankerplads i den af høje klipper omgivne smalle Aasfjord var dog forgæves. Samtidigt ødelagde man ved et commando raid den store

tørdok i St. Nazaire på den nordfranske kyst, idet den var denne eneste tørdok, der var stor nok til at rumme det tyske slagskib¹⁰. På dette tidspunkt var tyskerne øjensynligt blevet klar over betydningen af de allierede forsyningskonvojer til Rusland, idet man havde trukket flere ubåde til de arktiske farvande, medens det stadig kneb med at frigøre flystyrker fra den russiske front,

Den britiske ængstelse på grund af TIRPITZ's placering i Nordnorge var nok lidt overdreven, idet de tyske enheder var pålagt kraftige begrænsninger i deres aktivitet, idet de samlede tyske beholdninger af fuel oil kun var på 156.000 tons. Tyskerne var afhængige af forsyninger fra Rumænien, der var utilstrækkelige, idet tyske offensiver ikke som planlagt havde nået de russiske olieletter. Efter nedenfor nævnte forsøg på angreb på PQ12, der havde kostet tyskerne 7.500 tons olie, blev de tyske enheder pålagt yderligere restriktioner. Operationer mod fjenden forudsatte nu, at de fjendtlige enheder var identificeret og, lokaliseret, før omfattende flådeoperationer sattes i gang. Restriktionerne gjald dog ikke ubådene, idet der ikke var mangel på dieselolie¹¹. Tovey, der var uden kendskab til disse tyske vanskeligheder, måtte imidlertid påregne, at TIRPITZ på et eller andet tidspunkt ville angribe en konvoj på vej til Rusland, og det blev forsøgt i marts måned.

Convoy PQ 12.

Denne konvoj bestod af 17 fragtskibe, 4 russiske, 7 under Panama flag og 6 britiske samt en Fleet Oiler, som medbragte olie til de i Nordrusland stationerede britiske minestrygere. Commodore for konvojen var Captain H.T. Hudson, RNR, med sin stander ombord i det britiske LLAND-AFF. Eskorten bestod af den lette krydser KENYA med 15 cm. kanoner, samt 2 destroyere af O-klassen, ORIBI og OFFA, samt adskillige norske hvalfangerbåde udrustet som A/S trawlere. Chef for eskorten var Captain Denny, RN, i HMS KENYA. PQ 12 var i øvrigt den første af Ruslandskonvojerne, der blev dækket af Home Fleet's hovedstyrke under Admiral Tovey.

Det havde oprindeligt ikke været Tovey's mening at dække konvojen med hele sin styrke, idet han ville beholde KING GEORGE V, VICTORIOUS og en svær krydser i Scapa Flow med henblik på et evt. tysk forsøg på at bryde ud i Atlanten. Den 3. marts beordrede Admiralitetet imidlertid, at KING GEORGE V som flagskib, søsterskibet DUKE OF YORK, hvor Home Fleet's næstkommanderende, Vice-Admiral A.T.B. Curteis havde sit flag, slagkrydseren RENOWN, krydseren BERWICK og 12 destroyere, samt ikke mindst hangarskibet VICTORIOUS, skulle dække konvojerne. Samtidigt meddelte Admiralitetet Tovey, at

*" Their Lordships took full responsibly for any break out of German ships which may occur while you are covering PQ and QP convoys."*¹²

Baggrunden for Admiralitetets ordre var, at man ønskede, at konvojen skulle nyde godt af beskyttelse af jagerfly fra VICTORIOUS. Tovey forventede, at der var størst chance for et møde med det tyske slagskib på en strækning fra Jan Mayen Island til et punkt ca. 150 sømil vest for Bjørneøen. Han foreslog derfor Admiralitetet, at såvel de udgående PQ konvojer som de hjemgående QP konvojer skulle starte samtidigt med intervaller på 14 dage. På denne måde ville han være i stand til samtidigt at beskytte begge konvojer bedst muligt mod angreb fra tyske overfladeenheder på det farligste stykke af konvojernes rute. Derfor sejlede såvel PQ 12 som den hjemgående QP 8 fra h.h.v. Reykjavik og Kola Fjorden den 1. marts 1942¹³. Home Fleet ville støde til PQ 12 den 6. marts.

Ved middagstid den 5. marts, altså før Home Fleet kom til stede, blev konvojen observeret af et tysk rekognosceringsfly af Focke-Wulf Condor typen omkring 75 sømil sydøst for øen Jan Mayen. Meldingen blev videresendt til den operative ledelse i Kiel. Så snart man i Gruppe Nord i Kiel havde modtaget denne melding fra det tyske rekognosceringsfly om PQ 12, søgte man, og opnåede Hitlers tilladelse til, at Vizeadmiral Ciliax løb ud med TIRPITZ for at angribe konvojen. Den 6. marts kl. 11 forlod Ciliax Trondhjem med TIRPITZ, ledsaget af destroyerne PAUL JACOBI, FRIEDRICH IHN, HERMANN SCHOEMANN og Z 25. Det var hans mening at overraske konvojen. Det lykkede imidlertid ikke, fordi den tyske eskadre blev observeret af den britiske undervandsbåd TRIDENT kl. 1700. Chefen for TRIDENT var imidlertid ude af stand til at sende en fjendemelding, idet bådens sender ikke kunne række. Tyskerne var imidlertid også blevet observeret af chefen for undervandsbåden SEAWOLF, Lieutenant R.P. Raikes, RN, som dykkede ud kl. 1940, hvorefter han straks sendte sin fjendemelding til Admiralitetet¹⁴.

Da Tovey havde modtaget meldingen fra SEAWOLF om, at en svær fjendtlig enhed var observeret, styrede han mod nordøst for at placere sig imellem det tyske slagskib og konvojerne, som passerede hinanden sydvest for Bjørneøen ved middagstid den 7. marts. I de følgende timer, hvor de tyske destroyere ledte efter konvojen, var der på grund af dårlig sigtbarhed, der forhindrede luftrekognoscering, jf. Roskill, tale om et "game of blind man's buff"¹⁵. På et vist tidspunkt befandt Home Fleet, de to konvojer og det tyske slagskib sig alle inden for en afstand af ca. 100 sømil fra hinanden. Tyskerne var dog næppe klare over, at konvo-

jerne blev dækket af en så stærk britisk eskadre. Der var ingen kontakt mellem parterne, bortset fra, at en tysk destroyer sænkede en russisk "efternøler" fra QP 8¹⁶.

Sent på aftenen den 8. marts drejede den tyske eskadre mod syd. Admiralitetet havde imidlertid opsnappet og afkodet tyske signaler, som tydede på, at den tyske eskadre var på vej tilbage til Norge. På grundlag af denne viden fik Tovey ordre til at sætte kurs mod Lofoten med chance for at fange TIRPITZ. Den 9. marts om morgenen fik et rekognosceringsfly fra VICTORIOUS øje på TIRPITZ, og kl. 0840 blev det angrebet af torpedobærende Albacore fly fra VICTORIOUS. Besætningerne på torpedoflyene var imidlertid ikke tilstrækkeligt trænede, ligesom chefen for eskadrillen var ny og uden tilstrækkeligt kendskab til sine besætninger. Resultatet var, at torpedoangrebet mislykkedes, og TIRPITZ kunne vende uskadt tilbage til Narvik. Uanset det mislykkede angreb på det tyske slagskib, havde de to konvojer været en succes, idet både PQ 12 og QP 8 nåede deres bestemmelsessteder uden andre tab end den tidligere nævnte russiske "efternøler"¹⁷.

Efter angrebet vurderede Tovey situationen, og han kom til resultat, at den tyske marineledelse fremtidigt ville være meget tilbageholdende med at risikere deres svære enheder i kamp med tilsvarende britiske enheder. I hans vurdering hedder det:

"The TIRPITZ, by her existence, contains very large British and United States forces and prevents their transfer to the Far East or the Mediterranean. She is so valuable an asset to all the Axis Powers that I am convinced that the enemy will not willingly expose this unique and irreplaceable asset to any unnecessary risk. The promptitude with which she entered the nearest harbour when attacked by aircraft from VICTORIOUS.... supports my conviction..."

Tovey's vurdering var korrekt, idet tyskerne i deres "Post mortem" efter, at TIRPITZ var undsluppet flyangrebet, var klar over, at det alene skyldtes held, at TIRPITZ stadig var uskadt. Storadmiral Raeder besluttede derfor, at man i fremtiden skulle undgå at udsætte skibet for risici¹⁸.

Convoys PQ 13, 14, 15 og 16.

Efter PQ 12 var der en vis uenighed mellem 1. Sea Lord, Admiral Sir Dudley Pound, og Admiral Tovey om, hvad der måtte være den væsentligste opgave for Home Fleet. Pound anså fremkomsten af PQ og QP konvojerne ril deres bestemmelsessteder som den væsentligste opgave, medens Tovey anså ødelæggelse af TIRPITZ som det vigtigste. På bag-



En PQ konvoj angribes i 1942

grund af Tovey's ovenfor citerede vurdering, anså han det for unødvendigt at bruge alle sine svære enheder på at dække konvojerne, idet han anså de tyske ubåde og fly for at udgøre den største risiko for konvojerne. Her udover gjorde Tovey gældende, at Admiralitetets krav, om anvendelse af alle hans slagskibe og hangarskibet VICTORIOUS som en samlet enhed til dækning af konvojerne, ville betyde, at Home Fleet ville miste sin destroyersikring en stor del af tiden, fordi dens destroyere måtte sendes ind for at bunkre. Endeligt protesterede Tovey imod Admiralitetets tilbøjelighed til at sende detaljerede instrukser om, hvordan han skulle bruge sine styrker. På det sidste punkt bevægede Tovey sig på lidt "usikker is", idet Admiralitetet utvivlsomt, i kraft dets muligheder for at få viden om indholdet af tyske signaler igennem Operation ULTRA, hvor man afkodede signaler, hvor de tyske Enigma-kodemaskiner havde været brugt, nødvendigvis måtte have en større viden om og oversigt over situationen, end han selv havde mulighed for. Især havde Tovey i forbindelse med sin protest det problem, at han selv under PQ 12 operationen havde anmodet Admiralitetet om at stå for operationen af hans destroyere¹⁹.

Selvom Admiralitetet ikke mente, at 2 slagskibe var tilstrækkeligt til at dække konvojerne mod TIRPITZ, opnåedes der enighed om, at Home Fleet ikke skulle gå ud over 14 gr. øst uden sit destroyerscreen, og ligeledes om, at ødelæggelsen af TIRPITZ var den væsentligste opgave for

Home Fleet. Der var imidlertid stadig en vis uenighed om, hvorledes dette formål skulle nås, idet Admiralitetet stadig mente, at det bedst blev nået gennem en stærk eskorte, medens Tovey ville gå mere offensivt til værks.

De næste konvojer var PQ 13 og QP 9. Den hjemgående konvoj nåede frem uden tab, men PQ 13 løb den 24. marts ind i en voldsom storm, som medførte, at konvojen blev spredt over en strækning på ca. 175 sømil, således at den var forsvarsløs overfor flyangreb. Den blev angrebet dels af bombefly og dels af ubåde, og også af 3 tyske destroyere. Under kamp med de tyske destroyere den 29. marts affyrede Rear-Admiral S. Bonham-Carters flagskib, krydseren TRINIDAD, torpedoer mod en tysk destroyer, men styremekanismen på en af torpedoerne var defekt, så den ramte TRINIDAD, der blev svært beskadiget. Det lykkedes dog krydseren at nå frem til Murmansk den 30. marts. Den gik senere tabt ved et flyangreb, da den var på hjem for reparationer²⁰. Konvojen mistede i alt 5 handelsskibe, medens tyskerne mistede destroyeren Z 25.

Efter angrebene på PQ 13 var Tovey klar over, at tyskerne nu havde indset betydningen af de allierede konvojer til Rusland, og at de fremover ville gøre deres bedste for at afbryde denne forsyningslinje. Der var ikke tvivl om, at såvel de tyske ubåde som flystyrker stationeret i de arktiske områder var blevet kraftigt forstærket. Efter hans anmodning overførte Admiralitetet et antal destroyere, korvetter og A/S trawlere fra Western Approaches Command til Home Fleet, således at den nære eskorte for enhver konvoj kunne bringes op på 10.

De næste konvojer var PQ 14 og QP 10, der afgik den 8. april. PQ 14, der efter amerikansk pres var blevet forøget til 24 handelsskibe, løb imidlertid ind i tyk drivis, og blev fuldstændigt spredt. Både handelsskibe og eskortefartøjer blev beskadiget af is, og mange måtte vende tilbage til Island. Kun 8 ud af de oprindeligt 24 handelsskibe var i stand til at fortsætte rejsen til Kola Fjorden. Et af de 8 tilbageværende skibe, Commodorens standerskib, EMPIRE HOWARD, blev sænket af tyske fly, således at kun 7 af de oprindelige 24 skibe nåede frem til Kola Fjorden. Eskorten til PQ 14 var under kommando af Rear-Admiral Bonham-Carter i HMS EDINBURGH. Vilkårene for konvojerne fremgår med al tydelighed af Bonham-Carters rapport, hvori det hedder:

"The remains of PQ 14 were extremely lucky in the weather in that when the first heavy air attack developed on Friday, 17th April, fog suddenly came down.....on the following day.....when a combined surface, submarine and air attack was expected, the weather again was on our side,

fog and snow showers persisting all day, and on the final run into the Kola Inlet a strong gale from the north-west sprang up. I consider it was due to the fine work of the Anti-Submarine Escort Force (under Commander M. Richmond) that only one ship was lost."

I Bonham-Carters rapport hedder det videre:

"Under present conditions with no hours of darkness, continually under air observation for the last four days, submarines concentrating in the bottlenecks, torpedo attacks to be expected, our destroyers unable to carry out a proper hunt for search owing to the oil situation, serious losses must be expected in every convoy."²¹

De næste konvojer var PQ 15 og QP 11. Den udgående konvoj, PQ 15, bestod af 25 handelsskibe, og blev dækket af Home Fleet, ligesom den havde en stærk eskorte. Den blev angrebet af tyske torpedofly flere gange i perioden 2. – 4. maj, men mistede kun 3 handelsskibe, og den 4. maj blev den ramt af tæt tåge, der dækkede den på resten af ruten. Det er i øvrigt bemærkelsesværdigt, at luftangrebene på PQ 15 var de første, hvor det tyske luftvåben benyttede de torpedofly, der skulle blive en svøbe for konvojerne i resten af krigen.

QP 11 var knap så heldig. Den havde en stærk næreskorte bestående af 6 destroyere, 4 korvetter og 1 A/S trawler. Eskorten var under kommando af Rear-Admiral Bonham-Carter, der havde sit flag hejst i HMS EDINBURGH. Den blev angrebet af både tyske destroyere, ubåde og fly. EDINBURGH blev angrebet af U-456 med 2 torpedoer, der ødelagde agterstævnen og styremekanismen. Den forsøgte herefter eskorteret af 2 britiske og 2 russiske destroyere at nå tilbage til Murmansk, idet det styrede alene med maskinerne, og med en fart på ca. 2 knob. Den kom nu i kamp med 3 store tyske destroyere, hvor det lykkedes den at sænke HERMANN SCHOEMANN, men den måtte bukke under for en tredje torpedo, der nærmest delte skroget midt på. De 2 minestrygere, HARRIER og GOSSAMER reddede 790 overlevende, hvorefter den britiske destroyer FORESIGHT sænkede krydseren med en torpedo. Under kampene blev de 2 britiske destroyere FORESIGHT og FORESTER, der kun førte 12 cm. kanoner, alvorligt beskadiget af ild fra de tyske destroyere, der førte 15. cm. kanoner. Forinden kampen med de britiske eskortefartøjer prøvede de tyske destroyere uden held at trænge gennem næreskorten, der blev ledet af Commander Richmond i HMS Bulldog.

I sin rapport foreslog Bonham-Carter, at konvojerne til og fra Rusland skulle stoppes indtil de tyske luftbaser i Nord Norge var ødelagte, og

indtil der kom nogle mørke timer i døgnet. Både Tovey og 1. Sea Lord støttede forslaget. 1. Sea Lord skrev således i et brev til den amerikanske COMINCH, Admiral King:

"The Russian convoys are becoming a regular millstone round our necks and cause a steady attrition in both cruisers and destroyers"

Politiske hensyn i form af et stærkt pres fra såvel Præsident Roosevelt som den russiske leder, Marskal Stalin, over for den britiske regering betød, at konvojerne måtte fortsættes, og at de blev gjort større²².

Den 21. maj, hvor forholdene var blevet ekstra vanskelige for konvojerne, og tilsvarende fordelagtige for de tyske fly, på grund af vedvarende dagslys hele døgnet, afgik PQ 16, der var den hidtil største, omfattende 35 handelsskibe, fra Island. Samtidigt afgik QP 12 på 15 skibe fra Kola Fjorden. På britisk side var man gennem opsnappet og afkodet tysk signaltrafik klar over, at de 2 lommeflagskibe ADMIRAL SCHEER og LÜTZOW var placeret i Narvik, medens TIRPITZ og den svære krydser HIPPER befandt sig i Trondhjem. På grund af muligheden for angreb fra tyske overfladeenheder, bestod Konvojens nærdækning af krydserne NIGERIA, NORFOLK, KENT og LIVERPOOL og 3 destroyere under Rear-Admiral H.M. Burrough, medens fjerdækningen for denne konvoj også udgjordes af hele Home Fleet. Chef for eskorten var Commander Onslow.

De to konvojer passerede hinanden den 25. maj, og i de næste fem dage blev PQ 16 udsat for fortsatte angreb af tyske styrtbombere og torpedofly. Uanset disse angreb lykkedes det for konvojens Commodore at få skibene til at holde konvojformationen, således at de fortsat var i stand til at koncentrere afgivningen af ild mod de angribende fly. Som Commander Onslow udtrykte det, var der tale om *"parade ground rigidity"*. Den 30. maj sejlede konvojen ind i Kola Fjorden. Den havde, uanset de vedholdende angreb fra tyske fly, kun mistet 7 skibe, medens QP 12 nåede frem til Island uden tab. Bemærkelsesværdigt er det, at de tyske ubåde slet ikke havde held til at gennemføre noget angreb på konvojen. I chefen for de tyske ubåde, Admiral Dönitz's krigs dagbog hedder det om denne konvoj, at operationerne måtte betragtes som en fiasko. I en kommentar fra Tovey til PQ 16's forløb, hedder det:

*"This success was beyond expectation; it was due to the gallantry, efficiency and tireless zeal of the officers and men of the escorts and to the remarkable courage and determination of those of the merchant ships. No praise can be too high for either."*²³

Operation Rösselsprung

I det britiske Admiralitet var man i midten af juni måned blevet klar over, at den tyske marineledelse var ved at planlægge en kombineret operation, hvor de svære overfladeenheder, fly og ubåde skulle arbejde sammen i en operation mod den næste konvoj til Rusland. Oplysningen stammede fra den britiske marineattaché i Stockholm, Captain Henry Denham, der fra forbindelser indenfor den svenske militære efterretningstjeneste havde modtaget underretning om, at svenskerne den 14. juni havde tappet en tysk telexmeddelelse til Narvik, indeholdende en operationsordre til den tyske admiral. Denham sendte følgende signal til Admiralitetet:

*"Most Immediate. Following is German plan for attack on next Russian convoy: 1. Air reconnaissance to locate eastbound convoy when it reaches Jan Mayen. Bombing attacks from bases in north Norway will then be made. 2. Pocket battleships and six destroyers will move to Altenfiord.... Tirpitz and Hipper to Narvik. Naval forces may be expected to operate...once the convoy has reached five degrees east. Simultaneous attacks when convoy on meridian of Bear Island by two surface groups supported by U-boats and aircraft."*²⁴

Denhams meddelelse var korrekt. Den tyske marineledelse havde faktisk forberedt en operation, hvor de svære overfladestyrker skulle angribe den næste konvoj, bistået af såvel ubåde som fly. Kodenaavnet for den tyske operation var "Rösselsprung", den tyske betegnelse for brikken "Springer" i skakspillet. Det vides ikke om kodenavnet havde nogen særlig mening, Woodman mener, at det havde en Wagnerisk overtone.

Baggrunden for den tyske plan var dels et behov for Kriegsmarines svære enheder til at vise, at de også deltog i krigen, og dels, at Hitler nogen tid i forvejen havde givet udtryk for, at man måtte forhindre de allierede i at opretholde den russiske modstand mod det tyske angreb ved at yde russerne materiel bistand. Det var derfor nødvendigt at forhindre, at de allierede konvojer til Nordrusland nåede frem²⁵. Hitlers ønske herom havde allerede medført en væsentlig forstærkning af de tyske flystyrker i Norge. De bestod nu af et mindre antal torpedobevæbnede Heinkel 115 søfly, 103 Junkers 88 bombefly, 30 Junkers 87b Stuka styrtbombefly, et antal Junkers 88 torpedofly, samt et stort antal rekognosceringsfly, her i blandt nogle BV 138 og nogle FW 200 Condor. Den tyske admiral i Narvik, Hubert Schmundt, rådede ligeledes over en stærk ubådsflotille, EISTEUFEL, som også skulle medvirke i operationen.

Den tyske plan, der var udarbejdet af den nye tyske flådechef, Admiral Schniewind, som havde sit flag i TIRPITZ, gik i al sin enkelthed ud på, at den og HIPPER med 6 destroyere skulle angribe de eskorterende krigsskibe, medens den anden gruppe, bestående af de 2 lommeflagskibe, ADMIRAL SCHEER og LÜTZOW og 6 destroyere, under Admiral Kummetz, skulle angribe og tilintetgøre handelsskibene. Det var udtrykkeligt bestemt i den tyske operationsordre, at man skulle undgå at engagere sig med overlegne fjendtlige styrker, ligesom der var bestemt, at man så vidt muligt skulle udføre operationen så hurtigt, at de fjendtlige slagskibe ikke kunne nå at intervenere.

Når konvojen blev rapporteret, skulle de to grupper forlægge til Alten Fjorden lidt syd for Nord Kap for at være så nær ved det kommende operationsområde som muligt. Tyskerne påregnede at angribe konvojen lidt øst for Bjørneøen og nord for Nord Kap. Planen blev forelagt Hitler, der accepterede den, men som samtidigt opstillede en betingelse, der gjorde operationen nærmest umulig for de tyske admiraler. Han forlangte, at angrebet kun måtte iværksættes, såfremt Home Fleet's hangarskibe forinden var gjort ukampdygtige eller, at der i det mindste forelå sikkerhed for, at de befandt sig på en sådan afstand, at deres fly ikke kunne gribe ind. Endeligt beordrede han, at operationen ikke måtte iværksættes, før han havde givet tilladelse hertil.

Ledelse af den tyske operation var i øvrigt besværlig på grund af de tyske kommandoveje. Den øverste tyske ledelse lå hos Seekriegsleitung i Berlin under Admiral Raeder. Den operative ledelse havde Admiral Carls i Gruppe Nord i Kiel, men med reference til Raeder i Berlin, der igen refererede til Hitler. Den taktiske ledelse af flåden havde Admiral Schniewind i TIRPITZ. Kommandoen over de tyske ubåde i Polarhavet lå hos Admiral Schmundt i Narvik, der imidlertid måtte afgive den operative ledelse af ubådene til Admiral Carls, når operationen blev iværksat. Uheldigt var det også, at kommunikationssamarbejdet mellem Luftwaffe og flåden var uhensigtsmæssigt. Signaler fra de tyske rekognosceringsfly blev sendt til en kommando i Oslo, hvorfra de så måtte videresendes til marinemyndighederne²⁶. Raeder opnåede dog Hitlers tilladelse til at forlægge enhederne til Altenfjord således, at angrebet hurtigt kunne iværksættes, når Hitler havde givet sin tilladelse.

PQ 17 og QP 13.

De næste konvojer, den østgående PQ 17 og den vestgående QP 13, blev forsinket, fordi Home Fleet havde måttet afgive temmelig mange enheder til Operation HARPOON i Middelhavet. Denne operation var en nødvendig konvoj til undsætning af øen Malta, der reelt var belejret af

tyske og italienske fly, ubåde og motortorpedobåde. Konvojerne kom derfor først af sted den 27. juni.

På baggrund af meddelelsen fra Commander Denham måtte man i planlægningen af disse konvojer regne med, at de ville blive udsat for et kombineret angreb af svære tyske overfladeenheder, herunder TIRPITZ, ubåde og fly. Tovey ville have foretrukket at udsætte konvojerne indtil, der igen blev nogle mørke timer, men måtte indse, at det ikke var realistisk af politiske grunde. PQ 17 bestod fra starten af 36 handelsskibe og et tankskib, der medbragte olie til de i Nordrusland stationerede minestrygere, samt 3 redningsskibe²⁷. Commodore for konvojen var Captain J.C.K. Dowding, RNR. Tovey foreslog, at den store konvoj blev delt i to mindre konvojer, men forslaget kunne ikke accepteres af Admiralitetet²⁸.

Beskyttelsen og dækningen af de to konvojer fulgte for så vidt mønstret fra tidligere konvojer. Eskorten bestod af 6 destroyere under kommando af eskortechefen, Commander Jack Broome i KEPPEL. Der var endvidere 4 korvetter, 4 A/S trawlere, 3 minestrygere og 2 A/A skibe, PALOMARES og POZARICA. Til eskorten hørte også 2 undervandsbåde P 614 og P 615. Blandt konvojens 36 handelsskibe var også et CAM skib, EMPIRE TIDE, som var udstyret med en forældet HURRICANE jagerfly²⁹. Endeligt var der en særlig styrke, Force Q, der bestod af en Fleet tanker eskorteret af en ældre destroyer. Denne tanker skulle først bunkre eskorteskibene fra PQ 17, og derefter eskorten fra QP 13, Nærdækningen bestod af de 2 britiske krydsere, LONDON og NORFOLK, og de amerikanske krydsere TUSCALOOSA og WITCHITA samt de 2 amerikanske destroyere, WAINWRIGHT og ROWAN og den britiske destroyer SOMALI. Nærdækningen var under kommando af Rear-Admiral L.K.H. Hamilton, der havde sit flag i LONDON.

Fjerndækningen bestod af det ny britiske slagskib, DUKE OF YORK, hvor Tovey havde sit flag, det amerikanske slagskib, WASHINGTON, hvor den amerikanske Rear-Admiral Giffen havde sit flag, hangarskibet VICTORIOUS, hvor Home Fleet's næstkommanderende Vice-Admiral Sir Bruce Fraser havde sit flag samt krydserne NIGERIA med Vice-Admiral H.M. Burrough, og CUMBERLAND samt 14 destroyere.

Den britiske taktik for PQ 17

Situationen var vanskelig for Tovey. Som han gav udtryk for, var den strategiske situation meget favorabel for tyskerne. Deres svære enheder kunne operere tæt på den af dem beherskede norske kyst, hvor de kunne få støtte fra stærke landbaserede flyenheder, og de var beskyttet af et

større antal ubåde, medens de britiske enheder var uden en sådan støtte, lige som de britiske destroyere ikke havde tilstrækkeligt olie til at kunne eskortere evt. beskadigede skibe tilbage en reparationshavn.

Med henblik på at imødegå en angreb på konvojen af de svære tyske enheder foreslog Tovey, at man skulle beordre konvojen til at vende og sætte kursen mod vest for at lokke de tyske skibe til at forfølge, således at de kunne komme inden for rækkevidde af kanonerne på de svære britiske enheder, som ventede uden for de tyske fly's rækkevidde. Han begrundede sit forslag således:

"I hoped that this temporary turn back would either tempt the German heavy ships to pursue, or cause them to return to harbour, or compel them to cruise for an extended period among our submarines, nine of which were concentrated between Bear Island and the Norwegian coast, three Russian submarines were also in this area."

Denne plan kunne Admiralitetet ikke godkende, selvom det i sin operationsordre selv forbeholdt sig at beordre konvojen til midlertidigt at ændre kurs mod vest "*under certain circumstances*", men ikke med henblik på at lokke de tyske enheder til forfølgelse³⁰.

I stedet foreslog 1. Sea Lord, Sir Dudley Pound under en telefonsamtale med Tovey, at konvojen i tilfælde af et sådant angreb skulle beordres "*to scatter*". Det var under denne samtale, at det gik op for Tovey, at Pound omgikkes med en sådan plan. Muligheden for en sådan ordre til konvojen fra Admiralitetet chokerede Tovey, der karakteriserede den som "*sheer bloody murder*". Resultatet af diskussionerne blev, at Home Fleet som sædvanligt ville fjerndække konvojen, medens krydsernes nærdækning skulle supplere eskorten indtil 10 gr. øst, hvorefter konvojen alene ville være beskyttet af eskorten og de i området ud for Nord Kap stationerede britiske og russiske undervandsbåde. Tovey, der fandt konvojen for stor, foreslog som tidligere nævnt, at den opdeltes i to mindre konvojer, men også dette forslag blev afvist af Admiralitetet på grund af det politiske pres for at få så mange forsyninger som muligt igennem til Rusland. I stedet fik chefen for de dækkende krydsere ordre til, at krydserne, hvis der var behov herfor, kunne fortætte dækningen forbi Bjørnøen, men kun hvis konvojen var truet af en fjendtlig overfladestyrke, som krydserne kunne bekæmpe, og at de ikke under nogen omstændigheder måtte fortsætte ud over 25 gr. øst³¹. Baggrunden for Admiralitetets forsigtige instruks til krydserne var naturligvis de kostbare tab af EDINBURGH og TRINIDAD under tidligere konvojer.

De første angreb på PQ 17.

Kort efter sin afgang blev PQ 17 formindsket, idet et handelsskib grundstødte i Reykjavik, og et andet blev beskadiget af drivis i Danmarks Strædet. Tankeren GREY RANGER, der medbragte olie til de i Rusland stationerede minestrygere, blev også så beskadiget af isen, at den ikke kunne gennemføre turen til Arkhangelsk, og den byttede plads med den eskorterede fleet oiler, ALDERSDALE.

Da eskorten stødte til konvojen, placerede Broome sine A/S trawlere i de yderste hjørner af eskorteformationen omkring konvojen. Indenfor denne ydre screen blev destroyere, korvetter og minestrygere placeret i en diamant formation, med KEPPEL og destroyerne LEAMINGTON og WILTON forrest, omkring de 9 kolonner af handelsskibe. De 2 undervandsbåde, P 614 og 615 blev stationeret bag konvojen ud for dennes midterakse³². De 2 A/A skibe var placeret inden for diamantformationen tæt på de 2 yderste kolonner i konvojformationen. Broome havde fordelt sine skibe således, at eskortens skibe sammen med handelsskibenes bevæbning, særligt de velbevæbnede amerikanske Liberty-skibe, kunne præstere et ganske imponerende A/A forsvar³³. Eskortens skibe holdt en afstand fra konvojformationen på knap 3.000 m, men sluttede op om konvojen på knap 1000 m, når Flag Q varslede luftangreb.

Allerede ved middagstid den 1. juli blev konvojen observeret af et tysk observationsfly, og på resten af turen var den med mindre afbrydelser, når den løb ind i tåge, under konstant observation af tyske fly. Vejret var godt, og Broome benyttede lejligheden til at bunkre eskortens skibe fra GREY RANGER. Man observerede flere tyske ubåde, som blev tvunget til at dykke af eskorteskibene, men en enkelt kom tæt nok på konvojen til at affyre 4 torpedoer, som konvojen dog undgik ved at dreje væk.

Det første flyangreb mod konvojen kom kl. 18, hvor 9 torpedofly angreb uden at opnå noget resultat. Konvojen havde i eftermiddagens løb passeret den hjemgående QP 13, og var nu blevet overhalet af Hamiltons 4 krydsere, der placerede sig 40 mil nord for konvojen og ude af sigte for de observerende tyske fly. Hamilton håbede på, at situationen ville udvikle sig således, at han blev i stand til at engagere de tyske lommeflagskibe uden, at TIRPITZ også indgik i den tyske styrke. Hamilton modtog nu et signal, hvori Admiralitetet underrettede ham om, at paksen lå længere nord på, end man hidtil havde antaget. Han beordrede flagskibet til at sende dets fly af sted til chefen for konvojens eskorte med ordre til at passere godt 70 sømil nord om Bjørneøen, og til, at han skulle forsøge at holde sig mindst 400 sømil fra den tyske luftbase i Banak, hvor man regnede med, at en større koncentration af tyske fly var

placeret. Commander Broome lagde dog ikke kursen så meget mod nord, som Hamilton havde foreslået.

Hamiltons skibe blev nu observeret af de tyske observationsfly, og de amerikanske krydsere og LONDON blev af de tyske piloter rapporteret som hangarskibe og et slagskib, en melding som voldte nogen usikkerhed i den tyske ledelse³⁴.

Den 3. juli kunne et britisk rekognosceringsfly rapportere, at TIRPITZ og HIPPER ikke længere var på deres ankerpladser i Trondhjem, medens det ikke havde været muligt at foretage en tilsvarende rekognoscering af Narvik. Denne melding betød, at det britiske Admiraltet blev usikker med hensyn til en mulig iværksættelse af et angreb på konvojen af TIRPITZ og de andre svære tyske enheder. Grunden til, at TIRPITZ og HIPPER var forsvundet, var ganske enkelt, at 1. etape af Operation Rösselsprung var indledt allerede den 2. juli, hvor de tyske skibe blev forlagt nord på til Alten Fjord. Forlægningen skete ikke uden uheld. LÜTZOW grundstødte, da den forlod sin ankerplads. Den blev så beskadiget, at den ikke mere deltog i operationen. I gruppen med TIRPITZ og HIPPER løb 3 destroyere på grund, og måtte også udgå af operationen³⁵.

Om eftermiddagen den 4. juli kom det næste luftangreb på konvojen. Det var et enligt Heinkel torpedofly, der dykkede igennem et hul i den tåge, der dækkede konvojen, og konvojen led sit første tab, den amerikanske fragter CHRISTOPHER NEWPORT, som på grund af alvorlig beskadigelser måtte sænkes af eskorten, efter at et af redningsskibene havde taget besætningen om bord. Rear-Admiral Hamiltons krydsere havde taget station foran konvojen. På ordre fra Hamilton drejede konvojen mere mod nordøst. Den tyske ubåd U 457, chef Korvettenkapitän Brandenburg, som skyggede konvojen efter at have sænket CHRISTOPHER NEWPORT, rapporterede nu, at krydserseskadren inkluderede et slagskib. Samtidigt antog Brandenburg, at A/S patruljeflyene fra WICHITA kom fra et hangarskib. Disse meldinger betød, at den tyske marineledelse antog, at Home Fleet ikke var langt væk, hvilket betød, at man ikke kunne sende de svære enheder i angreb på konvojen, fordi Hitlers betingelse om, at Rösselsprung ikke måtte iværksættes, før de britiske hangarskibe var neutraliseret, ikke var opfyldt³⁶.

Meldingerne fra Brandenburgs båd tiltrak flere ubåde, men også fly. U 88 fik manøvreret sig i en ventestilling foran konvojen. Den dykkede og undgik de første eskortefartøjer, hvorefter båden gik til periskopdybde, og affyrede torpedosalver fra både sine stævnør og de agterste rør, men uden at ramme. I de næste par timer forsøgte søfly af typen Heinkel 115

flere gange angreb med torpedoer, men havde heller ikke heldet med sig. Kl. 1930 havde destroyerne fra krydsereskadren sluttet sig til konvojen for at bunkre fra tankeren ALDERSDALE. Den amerikanske destroyer, WAINWRIGHT skulle netop begynde at bunkre, da et antal bomber eksploderede i vandet nær ved dens bagbords stævn. Den afbrød nu bunkringen og løb op på siden af KEPPEL for at afvente yderligere flyangreb, som man var sikker på ville komme.

Kl. 2020 observerede radaroperatørerne i A/A skibet PALOMARES flere fly under lav indflyvning til et torpedoangreb. Det blev udført af et stort antal Heinkel 111 og et antal JU 88. Captain Moon, chefen for WAINWRIGHT tog sit skib mod den fjendtlige indflyvning, idet han åbnede en meget effektiv A/A ild, der efter Captain Broome's mening var en væsentlig årsag til, at det tyske angreb til dels mislykkedes, idet det kun lykkedes at sænke 2 skibe, det amerikanske WILLIAM HOOPEL og den britiske NAVARINO, medens det russiske AZERBAIJAN blev beskadiget, men kunne fortsætte uanset skaden. Tyskerne mistede 3 fly, medens flere blev beskadiget³⁷. Admiral Hamilton var godt tilfreds efter dette første alvorlige angreb på konvojen, hvor eskorten havde vist, at den var i stand til effektivt at forsvare sig mod luftangreb. På dette tidspunkt var flere ubåde i kontakt med konvojen, således havde eskortejageren LEDBURY observeret 7, men de havde foreløbigt ikke angrebet. Til gengæld var konvojen mere end 300 sømil fra den tyske flybase, Banak, nu, da tidspunktet, hvor krydserne skulle forlade konvojen, nærmede sig. Konvojen sejlede mod nordøst, og havde passeret Bjørnøen, der lå 130 sømil agterude.

Den katastrofale ordre

Hamilton modtog et signal fra Admiralitetet, hvori han blev advaret om, at fjendtlige overfladestyrker var i området. Signalet blev videresendt til Broome, der kort efter fik brug for sin barske humor. Chefen for undervandsbåden P 615 sendte et signal, hvori det hed:

"in the event of attack by heavy enemy surface forces propose to remain on the surface."

Broome svarede kort og kontant: *"So do I."*³⁸.

Hamilton havde lige sendt NORFOLK's Walrus fly i luften på isrekognoscering, da han modtog et signal fra Admiralitetet, klassificeret som "Secret" og med prioriteten "Most Immediate", hvori krydserstyrken blev beordret til at trække sig tilbage mod vest *"at high speed."* Signalet var sendt kl. 2111, og, sammenholdt med det tidligere signal om

nærheden af fjendtlige overfladestyrker efterlod det hos såvel Hamilton som Broome opfattelsen af, at et angreb af TIRPITZ og konsorter var umiddelbart forestående. Kort efter modtog Broome et signal fra Admiralitetet, med Hamilton og Tovey som Info adressater, et signal, der ligeledes var klassificeret som "Secret" og med prioriteten "Immediate", som havde følgende ordlyd:

"Owing to threat from surface ships convoy is to disperse and proceed to Russian ports."

Efter yderligere et lille kvarter modtog eskortecheferne endnu et signal fra Admiralitetet. Det var som de 2 tidligere klassificeret som "Secret", og var prioriteret som "Most immediate". Det hed her:

*"Convoy is to scatter."*³⁹

Det var dette sidste begreb, som Tovey i telefonsamtalen med 1. Sea Lord havde karakteriseret som *"Sheer bloody murder"*. Ordren til konvojen om at *"disperse"* betød blot, at konvojens skibe ville holde op med at sejle i formation, og at hvert skib skulle sejle til sin destination med størst mulig hastighed. Det betød i praksis, at mange skibe alligevel ville være tæt på hinanden i mange timer, ikke mindst når de som i PQ 17 var destineret til den samme havn, Arkhangelsk. Ordren *"scatter"* betød derimod, at skibene spredtes i en stjerne efter forud i konvojordren og signalbogen fastlagte kurser, hvilket betød, at de ret hurtigt ville blive adskilt. Denne fremgangsmåde var ikke ualmindelig, såfremt en konvoj blev angrebet af en overlegen styrke i åbent farvand. I det konkrete tilfælde, hvor konvojens skibe på grund af det snævre farvand mellem kysten og iskanten ville have svært ved at komme uden for rækkevidde af de tyske fly fra de norske baser, var ordren ikke særlig hensigtsmæssig, idet skibene ville miste den relative sikkerhed og beskyttelse, som en beskyttet konvoj giver. Ordren blev da også modtaget med bestyrtelse og overraskelse ikke blot hos eskortens chefer, men også ombord i de enkelte handelsskibe, hvor man følte, at det løfte om relativ sikkerhed, der var givet på konvojkonferencen, nu blev svigtet⁴⁰. Commodore Dowding måtte således have Broomes signal gentaget for at forebygge misforståelser.

Selve processen med at *"scatter"* foregik uden problemer, ifølge Dowdings rapport *"as laid down....in perfect order, though it must have been apparent to the ships that had to turn to the south- west, that they were heading towards where trouble might be expected."*⁴¹

Ordren til at *"scatter"* indeholdt ikke nogen ordre til Broome's eskorte,

men han kom til det resultat, at destroyernes plads, efter konvojens opløsning og med et umiddelbart forestående angreb af de svære tyske enheder, måtte være som dækning og forstærkning for Hamiltons krydsere. Han foreslog derfor Hamilton, at destroyerne skulle slutte sig til krydserne, et forslag som admiralen billigede. Broome sendte derfor følgende signal til eskorten:

*"All convoy scatter and proceed to Russian ports. Escorts negative destroyers proceed independently to Archangel. Destroyers join KEP-PEL"*⁴²

Admiral Hamilton beordrede herefter Captain Moon i WAINWRIGHT til at formere destroyerne i 2 divisioner. Efter massakren på PQ 17 bebrejdede Admiralitetet Tovey, at han ikke havde sendt destroyerne tilbage til handelsskibene, da det viste sig, at faren for et angreb fra de svære tyske enheder ikke var umiddelbart forestående. Denne bebrejdelse gik videre til Hamilton fra Tovey⁴³.

Baggrunden for Admiralitetets ordre

Efter at man havde konstateret, at TIRPITZ og HIPPER havde forladt deres ankerpladser i Aasfjord ved Trondhjem, var man i Admiralitetet usikker på, om det tyske skibe var stået til søs for at angribe PQ 17, men man anså det for overvejende sandsynligt. På et tidspunkt blev man klar over, at de var blevet koncentreret i Altenfjorden, men om de stadig var der, eller var gået ud for at angribe konvojen, vidste man ikke. Dudley Pound hørte til de ældre admiraler, der havde enorm respekt for slagskibe, og han anså ganske givet TIRPITZ og konsorter for at være en større fare for konvojen end de tyske fly og ubåde. Han indkaldte derfor sin stab til et hastemøde, hvor man diskuterede situationen. Vicechefen for staben, Vice-Admiral Sir Henry Moore berettede følgende om stabsmødet:

*"We talked for over an hour. Most of the time Admiral Pound sat with his eyes closed, but said nothing. He always did that. He looked asleep, but he always kept an absolute track, on what was going on. All the discussion was on the basis that Tirpitz was at sea. I was completely convinced of it. Perhaps some chance remark had planted it in the back of our minds."*⁴⁴

Pound konsulterede nu Paymaster Commander N. Denning i Operation Intelligence Center. Denning, der var en af de dygtigste britiske efterretningsofficer, var den officer i Centret, der holdt styr på de tyske overfladenheders bevægelser. Til stede ved konsultationen var også den assi-

sterende stabschef, Rear-Admiral E.J.P. Brind, Vice-Admiral Moore, Captain John Eccles, der var Director of Operations (Home), samt Rear-Admiral Clayton, der var leder af Operations Centret. Commander Denning refererede mødet således:

"Pound sat down on a stool in front of the main plotting table. The plot showed the planned convoy route, the position of the convoy, our own forces and as far as was known or estimated, the position of U-boats and German surface forces. Bletchley had not yet broken the new keys.

Luftwaffe reconnaissance had still nor located Tovey's force, and had not yet located Hamllton's cruiser force.

Almost immediately Pound asked what would be the farthest on position of TIRPITZ assuming she had sailed direct from Trondhjem to attack the convoy....someone – I think it was Brind – plotted a rough course and estimated that she could then be within striking distance of the convoy.

I interjected that it was unlike in any event that she would have taken a direct course from Trondhjem Fjord as she would almost certainly have made so much use as she could of the Inner Leads and proceed via Vest Fjord. I also considered that she would put into Narvik or Tromso to refuel her escorting destroyers before setting out on a sortie"⁴⁵

Efter kort tid forlod Pound rummet, og kort tid efter modtog Commander Denning meddelelse fra Bletchley Park om afkodning af to tyske signaler. Det ene viste, at man havde observeret Hamilton's eskadre, men opfattet en af krydserne som et slagskib, medens det andet fra Raeder til Admiral Kummets, der var chef for de 2 lommeflagskibe, meddelte at han skulle sørge for ankerplads til TIRPITZ og konsorter i Altenfjord, og at de nyligt ankomne destroyere og torpedobåde straks skulle bunkre⁴⁶. Kort efter kom Pound tilbage til OIC med adskillelige stabsofficerer, bl. a. stabens vicechef og assisterende stabschef (Trade), Vice-Admiral King. I Commander Dennings beretning hedder det:

"I was immediately asked what I was proposing to say. I gave the gist of the two intercepts and a proposed comment that all indications pointed to TIRPITZ and the accompanying ships still being in harbour at Alta. Pound apparently considered the comment premature and my proposed "Ultra" was whittled down to the bald facts that TIRPITZ had arrived at Alta at 0900 that morning and that ADMIRAL SCHEER already was there."⁴⁷

Spørgsmålet var for Pound, om TIRPITZ faktisk var på vej til at angribe PQ 17, og hvad han så skulle gøre. Han, der næppe havde meget begreb om moderne krigsførsel, men i stedet var præget af sine erfaringer fra de årlige flådemanoøvrer i fredstid, måtte nu træffe en afgørelse uden at have positiv viden om de tyske skibes position. Han spurgte nu, hvor lang tid det ville vare at "toppe" de tyske destroyere op med olie. Denning svarede "ca. 3 timer". Pound spurgte herefter om, hvad den forventelige fart for TIRPITZ ville være. Denning svarede 25 – 26 knob, men 2 – 3 knob mindre, såfremt det var ledsaget af lommeflagskibene. På baggrund af disse oplysninger konstaterede Pound, at TIRPITZ, hvis den var sejlet fra Alta til morgen, kunne angribe konvojen omkring midnat.

Han spurgte herefter Commander Denning, hvorfor denne var af den opfattelse, at TIRPITZ endnu ikke havde forladt Alta. Denning henviste til, at der endnu ikke forelå nogen tysk ordre til ubådene om at holde klar af konvojen, for at undgå et muligt fejlagtigt angreb på TIRPITZ, tværtimod viste HF/DF pejlinger, at ubådene stadig var i nærheden af konvojen. Hertil kom, at de tyske meldinger om tilstedeværelsen af et slagskib i konvojens dækningsstyrke, og den omstændighed, at tyskerne havde observeret britiske fly i nærheden af konvojen, formentligt ville føre til, at de troede, at Home Fleet med et hangarskib befandt sig i nærheden. Tyskernes uvilje overfor at udsætte TIRPITZ for et møde med stærke britiske flådeenheder, ville formentligt afholde dem fra at lade det angribe konvojen. Endeligt var der overhovedet intet i den tyske signaltrafik, som tydede på, at de svære tyske skibe havde forladt deres base, og der var heller ikke modtaget nogen fjendemelding fra de britiske undervandsbåde, som patruljerede ud for Nord Kap⁴⁸.

Pound rejste sig nu, men inden han forlod rummet, spurgte han Denning direkte:

"Can you assure me, that TIRPITZ is still in Altenfiord"

Denning kunne af gode grunde ikke give Pound det ønskede svar, og kunne kun forsikre 1. Sea Lord om, at han var overbevist om, at hans vurdering var korrekt. Pound forlod herefter lokalet, og gik videre til ubådsplottet under Commander Rodger Winn, RNVR⁴⁹. Her blev han klar over, at konvojen snart kunne blive udsat for massive ubådsangreb. Signalet til krydserne om at trække sig tilbage mod vest med høj fart var forårsaget af den heraf følgende risiko for at miste flere krydser.

Efter besøget i ubådsplottet diskuterede Pound med sin stab, om man

skulle beordre konvojen til at spredes. De fleste stabsofficerer mente, at konvojen skulle fortsætte, hvorimod stabschefen gik ind for spredning af konvojen. Resultatet af overvejelserne blev, at Pound beordrede signalet om, at konvojen skulle "disperse". Da dette signal var afleveret til videre ekspedition, gjorde stabschefen opmærksom på, at konvojen ikke burde nøjes med at "disperse", men burde "scatter". Pound svarede, at det faktisk var det, han havde ment, og det resulterede i, at det sidste og helt famøse signal blev sendt som en rettelse til det forrige⁵⁰.

Kort efter modtog Commander Denning et afkodet Enigma-signal fra Gruppe Nord i Kiel. I dette signal, der var stilet til de ubåde, der opererede imod PQ 17, og som var sendt kl. 1130 den 4. juli, hed det:

*"No own forces in operational area. Position of heavy enemy group not known at present but is main target for U-boats when encountered."*⁵¹

Dette signal viste klart Commander Denning, at TIRPITZ ikke kunne være sejlet om morgenen. Denning fik nu fat i Rear-Admiral Clayton for at få denne til at overbevise Pound om, at de tyske skibe stadig befandt sig i havn. Clayton forsøgte, men forgæves. Clayton kom tilbage med ordene:

*"Father says he's made his decision and is not going to change it now."*⁵²

Pounds beslutning om at fastholde sin ordre om konvojens "scattering" forekommer uforståelig. Ordren var således i direkte strid med såvel *Atlantic Convoy Instructions* som Tovey's ordrer, der begge fastslog, at en konvoj kun skulle "scatter", såfremt dens eskorte var blevet nedkæmpet. I den konkrete situation viste Pound end ikke, om de tyske skibe overhovedet var i søen. Selvom det lægges til grund, at de svære tyske enheder havde forladt deres norske havne, kan man spørge, hvorfor Pound vurderede risikoen for tab ved angreb på den forsvarede konvoj af de svære tyske skibe som større end risikoen for tab ved angreb af fly og ubåde på de forsvarsløse skibe efter "scattering" af konvojen. Correlli Barnett's vurdering lyder således:

"It is not unjust to see in all this a combination of Pound's oldfashioned naval authoritarianism and his well-known stubborn closed-mindedness – coupled with a lack of that imaginative insight into the enemy's mind which is the mark of great commanders."

Meget tyder på, at Pound simpelthen holdt fast i en indstilling, han hav-

de, før konvojen overhovedet forlod Island. Både Tovey og Denning havde anført, at tyskerne ikke ville risikere TIRPITZ, hvis den kunne risikere at møde svære britiske enheder, men det nægtede Pound at acceptere⁵³.

Den opløste konvoj.

Ordren til at "scatter" medførte naturligvis, at skibene i første omgang blev spredt, men da afstanden til iskanten mod nord og land imod syd var forholdsvis begrænset, medførte det også, at ideen med "scattering" i nogen grad forsvandt, idet skibene havde en tilbøjelighed til at flere fulgte hinanden, ligesom mange søgte at slå følge med et eller flere eskortefartøjer. Eskortens destroyere havde forladt konvojen for at slutte sig til krydserne, og de øvrige eskortefartøjer havde af Broome blot fået ordre til individuelt at sætte kursen mod Arkhangelsk. Det, der nu blev præsenteret for de tyske fly og ubåde, var intet mindre end et vel-dækket "tag selv bord". Det varede da heller ikke længe, før de tog for sig af retterne. Flyene skulle nu ikke længere møde konvojens koncentrerede luftværnsild, men kunne uden større risiko presse deres angreb igennem, og ubådene kunne nu uden risiko dykke ud og udnytte deres større overfladehastighed.

I løbet af de første 24 timer lykkedes det tyske ubåde og fly at sænke i alt 12 skibe, herunder Commodoren's skib RIVER AFTON og tankeren ALDERSDALE, således at PQ 17 på dette tidspunkt havde mistet i alt 15 skibe, mere end dobbelt så mange som nogen af de tidligere konvojer til Nordrusland⁵⁴. Også i de næste dage fra den 6.- 10. juni mistede den opløste konvoj skibe. I alt nåede kun 11 af de skibe, der i sin tid var startet fra Island, frem til deres bestemmelsessted. 2 skibe var vendt tilbage til Island på grund af skader. 13 handelsskibe og 1 redningsskib var blevet sænket af fly, medens 10 var blevet offer for ubåde. Af de 156.492 tons, der var lastet i konvojens skibe, kom kun 57.176 tons frem. Med konvojen gik 430 kampvogne, 3.350 forskellige køretøjer og 210 fly tabt, tilstrækkeligt til at bevæbne en hel armé⁵⁵.

Som ovenfor nævnt havde konvojens handelsskibe efter udførelsen af den beordrede "scattering" en tilbøjelighed til at søge beskyttelse hos de tilbageblevne eskortefartøjer. Enkelte af disse søgte faktisk at samle og eskortere nogle af de spredte handelsskibe, medens andre blot fulgte Broome's ordre om at søge mod Arkhangelsk. En meget professionel og kompetent optræden blev vist af chefen for A/S trawleren AYRSHIRE, Lieutenant L.J.A. Gradwell, RNVR⁵⁶. Han, der var New Zealænder, var i det civile jurist og Barrister, medens hans næstkommanderende, også en Lieutenant, RNVR, ligeledes i det civile liv var jurist, men tilhørte

den anden kategori af britiske advokater, idet han var Solicitor⁵⁷. Gradwell samlede de 3 skibe SILVERSWORD, TROUBADOUR og IRONCLAD, op, og førte dem i første omgang i sikkerhed i polarisen. Her blev de kamufleret ved at blive overmalet med hvid maling, som TROUBADOUR havde om bord. Senere førte han skibene til Matochin Strædet i Novaya Zemlya øgruppen, hvor de fleste af konvojens skibe søgte hen efter spredningen.

Som nævnt søgte de fleste af konvojens handelsskibe og eskortefartøjer, herunder de 2 A/A fartøjer og flere korvetter og A/S trawlere mod Matochin Strædet i Novaya Zemlya øgruppen. Efter ankomsten til denne ankerplads kom Commodore Dowding, der var blevet reddet fra sit sænkede standerskib, igen til at spille en rolle. Han blev Commodore for den konvoj til Arkhangelsk, som blev dannet af de 5 handelsskibe, der i første omgang havde ankret i Strædet, eskorteret af 2 A/A skibe, 3 minestrygere og 3 A/S trawlere. Konvojen blev, da den var ca. 60 sømil fra den russiske kyst udsat for et flyangreb af 40 tyske bombefly, som kostede 2 skibe sænket⁵⁸.

Der var imidlertid stadig skibe på vej til Arkhangelsk, og Commodore Dowding satte sig for at samle eskortefartøjer, der kunne gå ud og hente sådanne skibe ind til Arkhangelsk. Den 16. juli forlod han Arkhangelsk i korvetten POPPY, ledsaget af korvetten LOTUS, chef Lieutenant H.J. Hall, RNR, som var eskortens chef, og den franske korvet LA MALOUINE. De fandt ved Novaya Zemlya en del overlevende og yderligere 6 skibe, heriblandt de 3, der var reddet af A/S trawleren AYRSHIRE⁵⁹. En russisk isbryder, MURMAN, havde sluttet sig til dem. Dowding hejste sin stander her, og konvojen startede straks. Dette var ikke uheldigt, idet en tysk ubåd allerede næste dag var i Matochin Strædet, hvor man fandt ankerpladsen tom. Den 22. juli blev eskorten forstærket med A/A skibet POZARICA, 2 russiske destroyere, 1 korvet og 3 minestrygere. Konvojen ankom sikkert til Arkhangelsk den 24. juli, og det sidste skib, det amerikanske WINSTON SALEM, der havde været grundstødt på Novaya Zemlya, ankom den 28. juli⁶⁰.

Operation Rösselsprung iværksættes.

Da den britiske 1. Sea Lord besluttede at "scatter" konvoj PQ 17, følte han sig, uanset rådgivningen fra Paymaster Commander Denning, sikker på, at de svære tyske enheder havde forladt deres norske baser, og nu var på vej til at tilintetgøre konvojen. Pound byggede således alene på sin egen urigtige formodning. Først den 5. juli om eftermiddagen følte den tyske marineledelse sig sikker på, at risikoen for alvorlige tab igennem tyske luftangreb havde holdt Home Fleets's svære enheder så langt bor-

te, at man uden risiko kunne sende TIRPITZ og konsorter i angreb på PQ 17, og man opnåede Hitlers modstræbende tilladelse⁶¹.

Operationen blev imidlertid lidt af "fuser". Den tyske styrke blev observeret både af et britisk Catalina fly og af undervandsbåden UNSHAKEN. Deres fjendemeldinger blev opfanget af den tyske B-Dienst, og bragte Admiral Raeder i stærk tvivl om, hvilke skridt han skulle tage. Der var nu ingen tvivl om, at fjenden var klar over, at den tyske slaggruppe var til søs, men til gengæld var Raeder ikke helt klar over, hvor den britiske Home Fleet og dens hangarskib befandt sig. Han fandt, at han ikke helt kunne udelukke, at det kunne komme til en konfrontation mellem TIRPITZ og svære britiske enheder, hvilket var en risiko, som Hitler udtrykkeligt havde forbudt. Han fandt derfor, at der ikke var andet at gøre, end at tilbagekalde de tyske enheder og at overlade tilintetgørelsen af konvojen til fly og ubåde.⁶²

Der er ingen tvivl om, at Pound's opløsning af PQ 17 havde en overordentlig negativ virkning på moralen både blandt besætningerne på konvojens handelsskibe og blandt eskortefartøjernes besætninger. Disse sidste følte i høj grad, at de havde svigtet deres pligt. Raeder tilbagekaldelse af den tyske slaggruppe havde en tilsvarende virkning på besætningerne på de tyske skibe. Fregattenkapitän Reinicke, der var operationsofficer hos Admiral Kummets udtrykte det således:

*"They should have let us made **one** little attack! Heaven knows, they could always have recalled us after we had bagged three or four of the merchantmen. One should not forget the psychological effect on officers and men!"*⁶³

Operationsofficeren i de tyske destroyere, Kapitänleutnant Günther Schultz, gav også udtryk for sin indignation:

*"Here the mood is bitter enough. Soon one will feel ashamed to be on the active list if one has to go on watching other parts of the armed forces fighting, while we, "the core of the fleet", just sit in harbour."*⁶⁴

Kapitän zur See Gerhard Wagner, der var operationsofficer i Seekriegsleitung, udtrykte skuffelsen på følgende måde:

*"Every operation by our heavy surface forces has been hampered by the Führer's desire to avoid losses and reverses at all costs..."*⁶⁵

Post mortem.

Den medfart, som de tyske fly og ubåde gav PQ 17, efter Admiralitetets ordre til konvojens "scattering" var blevet effektueret, var en katastrofe og et stort nederlag for de allierede, som var forårsaget af, hvad der må betegnes som en eklatant fejlposition af den britiske 1. Sea Lord, Admiral Sir Dudley Pound. Det udtrykkes meget godt i Admiral Tovey's rapport, hvor det hedder:

*"The order to scatter the convoy had, in my opinion, been premature....its results were disastrous. The convoy had so far covered more than half its route with the loss of only three ships. Now its ship, spread over a wide area, were exposed without defense to the powerful enemy U-boat and air forces. The enemy took prompt advantage of this situation, operating both weapons to their full capacity."*⁶⁶

Det er vigtigt at bemærke, at Pound's disposition ikke byggede på viden, men alene på formodninger, som hans faglige rådgiver forgæves søgte at afkræfte. Der er selvsagt ingen tvivl om, at de tyske skibe, såfremt de virkelig havde været i søen, ville have udgjort en trussel mod konvojen. Spørgsmålet er blot, om denne fare ville have været større, end den fare, som de forsvarsløse skibe efter konvojens "scattering" ville blive udsat for fra tyske fly og ubåde? Henset til forsvaret af konvojen inden dens "scattering", forekommer det overordentligt tvivlsomt. Det havde utvivlsomt været bedre, såfremt Admiralitetet i stedet havde underrettet Tovey og Broome om dets efterretninger, og overladt afgørelserne til cheferne på stedet⁶⁷. I øvrigt var Admiralitetets ordre, som tidligere nævnt, i strid med *Atlantic Convoy Instructions*, hvortil der henvistes i Toveys ordrer⁶⁸.

I Jack Broome's bog "*Make a signal*" hedder det lidt sarkastisk:

"It has been said that the ships guarding P.Q.17 were never intended to engage heavy enemy forces. In that case why were they there? Other convoys have proved what can be done in this respect against fantastic odds.

*It seems that wireless telegraphy came forty years too soon for P.Q.17. Without those three signals, whatever else might have happened, it would not have become a melancholy naval episode."*⁶⁹

Der er heller ikke tvivl om, at formulering og prioritering af de tre signaler var meget uheldig. De måtte nødvendigvis efterlade det indtryk hos såvel Hamilton som Broome, at de svære tyske enheder lurede lige over horisonten, og at et angreb på konvojen var umiddelbart foreståen-

de. Det var denne opfattelse, der førte til, at Broome og Hamilton valgte at lade destroyerne slutte sig til krydserne, en disposition, der senere blev kritiseret såvel af Tovey som Admiralitetet⁷⁰.

Der er heller ikke tvivl om, at det havde en meget negativ betydning for moralen, ikke blot i de forladte og forsvarsløse besætninger på handels-skibene, men også på eskorteskibenes besætninger. Roger Hill, der som Lieutenant-Commander var chef for eskortejageren LEDBURY, som indgik i eskorten for PQ 17, fortæller i sin bog *"Destroyer Captain"*, at

"we never doubted initially but for one moment, that we were going to attack a bigger force to save the convoy, but eventually, hours later, we realized that no surface action was going to take place after all and that we were leaving the convoy, scattered and defenceless, to be slaughtered by the U-boats and aircraft"

Det fremgår af Hill's rapport om konvojoperationen, at de gengivne linjer refererer opfattelsen i besætningen ganske godt, idet det heri hedder:

*"It was now realized we were abandoning the convoy and running away and the whole ship's company was cast into bitter despondency."*⁷¹

Ikke blot de britiske besætninger, men også de amerikanske, følte dyb skam ved at forlade de forsvarsløse handelsskibe. Lieutenant Douglas Fairbanks, USNR, der var adjutant hos Admiral Giffin, skrev i sin dag-bog:

*"What kind of High Command have we that with such great force in operation we cannot fight it out? Have the British become gun-shy? How can wars be won this way?"*⁷²

Russerne, der havde mistet værdifulde forsyninger i en situation, hvor den russiske front var trængt, var naturligvis også utilfredse med PQ 17s skæbne, og havde kun meget lidt forståelse for den britiske forsigtighed i anvendelsen af Home Fleet's svære enheder⁷³.

Sagen blev også rejst i det britiske Underhus, idet Emanuel Shinwell fra Labour partiet spurgte George Hall, der var finansiel sekretær for Admiralitetet, om man var klar over, at en meget vigtig konvoj af Admiralite-tet var blevet berøvet sin beskyttelse, og at et meget stort antal skibe var gået tabt. Hall forblev på sin plads uden at svare⁷⁴.

Nederlagets følger.

Det stod efter nederlaget det britiske Admiralitet klart, at beskyttelsen af de næste konvojer til Nordrusland måtte styrkes. Denne mulighed forelå imidlertid ikke umiddelbart, idet Home Fleet måtte afgive en ganske stor styrke til gennemførelsen af Operation *Pedestal*, en livsvigtig konvoj til middelhavsøen Malta, som var tæt ved at være udsultet af den tysk/italienske belejring fra luften⁷⁵. Af de afgivne skibe, blev krydseren MANCHESTER og en destroyer sænket i Middelhavet, medens krydserne NIGERIA og KENYA blev beskadiget. Det amerikanske slagskib WASHINGTON og nogle destroyere samt krydserne WICHITA og TUSCALOOSA blev også trukket tilbage, idet de skulle anvendes i Stillehavet. Den midlertidige svækkelse af Home Fleet medførte, at der ikke i resten af sommeren blev sendt konvojer til Nordrusland⁷⁶.

Som nævnt var man klar over, at beskyttelsen af PQ 18 måtte styrkes. Den britiske premierminister Winston Churchill foreslog, at den skulle eskorteres hele vejen til Nordrusland af den samlede Home Fleet. Dette forslag blev naturligvis ikke accepteret af Admiralitetet, men PQ 18, der startede fra Loch Ewe den 2. september 1942 med 40 skibe, var betydeligt bedre beskyttet end de tidligere konvojer. Fjerndækningen udgjordes, som ved tidligere konvojer, af Home Fleet. Admiral Tovey havde imidlertid valgt at forblive i Scapa Flow med sit flagskib, KING GEORGE V, således at han havde telefonforbindelse med Admiralitetet. Hans næstkommanderende, Vice-Admiral Sir Bruce Fraser, havde sit flag i slagskibet ANSON, og havde sammen med slagskibet DUKE OF YORK og krydseren JAMAICA base i Akureyri på Island, hvorfra de opererede. Nærdækningen bestod af 3 svære krydsere under Rear-Admiral Bonham-Carter⁷⁷.

En helt afgørende forskel i eskortens sammensætning var, at eskortehangarskibet AVENGER, hvis flybesætning bestod af 3 Swordfish A/S fly og 6 Sea Hurricanes, kunne levere flydækning hele vejen til Rusland. Det havde sin egen eskorte bestående af 2 Hunt eskortejagere. En anden afgørende forskel i forhold til tidligere konvojer var, at PQ 18 blev udstyret med en meget stærk destroyerdækning, der bestod af den lette luftværnskrydser SCYLLA og ikke mindre end 16 destroyere. Destroyerstyrken var under kommando af Rear-Admiral Robert Burnett, der havde sit flag i SCYLLA. Han delte destroyerne i 2 styrker, Force A under Captain H.T. Armstrong og Force B under Captain I.M. Milne, hver bestående af 8 destroyere⁷⁸. Udover denne stærke destroyer styrke, var der en næreskorte, bestående af 2 destroyere, 2 A/A skibe, 4 korvetter, 3 minestrygere og 2 undervandsbåde⁷⁹.

Af de 40 skibe, der havde forladt Loch Ewe den 2. september, nåede 27 frem til deres russiske bestemmelsessted. Tabet fra denne konvoj var således forholdsvis stort. På den anden side var der ingen tidligere konvojer, der havde været udsat for så massive flyangreb som denne konvoj. Alt i alt var der tale om over 100 angreb af torpedofly, og stort set lige så mange af henholdsvis højtflyvende bombefly og styrtbombefly. Det gik op for tyskerne, at det ikke var angrebene med torpedofly, der havde forårsaget, at PQ 17 var "scattered", og det gik også op for dem, at konvojens meget stærke destroyerscreen gjorde det meget risikabelt at forsøge torpedering af handelsskibe i konvojens kolonner. PQ 18 var, uanset det forholdsvis store tab, en succes⁸⁰.

Litteratur:

Følgende litteratur er anvendt ved udarbejdelse af artiklen:

- | | |
|-----------------------------|---|
| Corelli Barnett: | Engage the Enemy More Closely, London 1991 |
| Cajus Bekker: | Hitlers Naval War, London 1974 |
| Georges Blond: | Convois Vers L'U.R.S.S., Paris 1950 |
| Jack Broome: | Make a Signal!, London 1956 |
| Roger Hill: | Destroyer Captain, London 1979 |
| David Irving: | The Destruction of Convoy PQ 17 |
| Günter Karweina: | Geleitzug PQ 17 |
| Peter Kemp: | The History of the Royal Navy, London 1969 |
| Jacques Mordal: | Twenty-Five Centuries of Sea Warfare, London 1959 |
| Frank Pearce: | Running the Gauntlet, London 1989 |
| Leonce Peillard: | Versenkt die Tirpitz, Wien 1976 |
| E.P. von der Porten: | Die deutsche Kriegsmarine im Zweiten Weltkrieg |
| Erich Raeder: | My Life, Annapolis 1960 |
| S.W. Roskill: | The War at Sea, bd. 1 og 2, London 1954 |
| do: (2) | The Navy at War 1939 – 1945, Ware, Hertfordshire 1998 |
| B.B. Schofield: | The Russian Convoys, London 1971 |
| D. Van Der Vat: | The Atlantic Campaign, London 1988 |
| M.J. Whitley: | Destroyer! German Destroyers in World War II, London 1988 |
| Richard Woodman: | Arctic Convoys, London 1994 |

Noter:

1. Barnett pag. 604
2. Woodman pag. 12, Pearce pag. 21 og Barnett ibidem
3. Barnett pag. 693, Woodman pag. 42 f. Initialerne PQ er forbogstaverne for Commander P.Q. Russell, en stabsofficer i Admiralitetet, som lagde planer for konvojerne.
4. Se f.eks. Woodman pag. 63 f.
5. Irving pag. 2
6. Bekker pag. 271
7. Se f.eks. Per Jacobsen i Marinehistorisk Tidsskrift nr. 1, 2009 pag. 20 ff. og Woodman pag. 45
8. F.eks. Woodman pag. 84
9. Woodman pag. 66
10. Roskill 2 pag. 207 f., Von der Porten pag. 246 f.
11. Woodman pag. 65 og Bekker pag. 277
12. Barnett pag. 697
13. Se f.eks. Roskill 1, bd. 2, pag. 120
14. Barnett pag. 698 og Roskill 1, bd. 2, pag. 120
15. Roskill 1, bd. 2 pag. 121
16. Barnett pag. 698 og Schoefield pag. 32
17. Barnett pag. 700 f., Roskill 1, bd. 2, pag. 128 f.
18. Barnett pag. 701
19. Ibidem og Roskill 1, bd. 2, pag. 124
20. Barnett pag. 702, Roskill 1, bd. 2. pag. 126 og Woodman pag. 94 ff.
21. Barnett pag. 704 f.
22. Roskill 1, bd. 2. pag. 127 og 130 samt Barnett pag. 707
23. Barnett pag. 709
24. Woodman pag. 190
25. Woodman pag. 191 og Schoefield pag. 69 f.
26. Se om de tyske kommandoveje Schoefield pag. 14
27. Barnett pag. 712 f. og Woodman pag. 195
28. Schoefield pag. 71
29. Woodman pag. 199
30. Barnett pag. 710 f. Se også Admiralitetets instrukser hos Irving pag. 303
31. Barnett pag. 711 og Irving pag. 41 f.
32. Se diagram for PQ 17 hos Irving pag. 64
33. Woodman pag. 198
34. Irving pag. 81 og Barnett pag. 715
35. Irving pag. 66 f.
36. Ibidem pag. 97
37. Schofield pag. 79, Irving pag. 197 og 131 ff.
38. Irving pag. 121
39. Broome pag. 147 ff.
40. Irving pag. 122 og 157, Broome pag. 148 f., Hill pag. 53 og Schofield pag. 85
41. Barnett pag. 720 f.
42. Woodman pag. 216
43. Schofield pag. 96 og Barnett pag. 721
44. Woodman pag. 213
45. Barnett pag. 715
46. Ibidem

47. Ibidem pag. 716
48. Ibidem pag. 716 f.
49. Ibidem pag. 717
50. Woodman pag. 215
51. Barnett pag. 717
52. Ibidem pag. 718
53. Ibidem pag. 719
54. Schofield pag. 85 ff. og Barnett pag. 721
55. Barnett pag. 721
56. Schofield pag. 90 ff. og Woodman pag. 22 ff.
57. Barristers er i Storbritannien de advokater, der giver mode i retssalene, medens Solicitors er de advokater, der primært tager sig af dokumentforretninger, og som for klienter instruerer Barristers om sagerne.
58. Woodman pag. 282 f. og Irving pag. 222 ff.
59. Irving pag. 283
60. Woodman pag. 253
61. Schofield pag. 93
62. Ibidem pag. 94 og Irving pag. 163 ff.
63. Bekker pag. 291
64. Ibidem pag- 292
65. Ibidem
66. Barnett pag. 721
67. Roskill 1, bd. 2, pag. 145 og Schofield pag. 97
68. Barnett pag. 711
69. Broome pag. 149
70. Schofield pag. 94
71. Hill pag. 53
72. Irving pag. 137
73. Ibidem pag. 286 ff.
74. Woodman pag. 255
75. Se om PEDESTAL Per Jacobsen i Marinehistorisk Tidsskrift 2009 nr. 4 pag- 20 ff.
76. Barnett pag. 723
77. Ibidem pag. 724 ff.
78. Woodman pag. 260 ff. og 264 f.
79. Ibidem
80. Barnett pag. 727. Det tyske flytab ved angreb på PQ 18 var i alt 41 fly.