

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



39. årgang Nr. 4 - november 2006

ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Aktiviteter 2006 – 2007

Laugets vinteraktiviteter startede den 4. Oktober 2006, hvor Niels Probst lagde ud med et spændende og interessant foredrag om Niels Juel og søslagene under den skånske krig.

Det resterende program omfatter:

Onsdag den 8. november 2006 kl. 1900 besøg på TOLD og SKAT museet, Langelinie Allé 21, København Ø, hvor vi blandt andet kan se modeller af de gamle toldfartøjer.

Fredag den 1. december 2006 kl. 1900 det traditionsrige julearrangement, se nedenfor.

Onsdag den 3. januar 2007 kl. 1900 fremvisning af egne modeller og foredrag om slaget ved Trafalgar oktober 1805 set med tegnerens og modelbyggerens øjne.

Onsdag den 7. februar 2007 kl. 1900. Rekonstruktion af historiske skibe som model og i fuld størrelse baseret på forskning og arkivstudier. Foredraget ved Niels Probst, Peter Maack og Poul Beck vil bl.a. omhandle danske, svenske og hollandske projekter.

Onsdag den 7. marts 2007 kl. 1900. Tøjhusmuseet bag murene med mulighed for at se nærmere på hvad der gemmer sig af ting og sager i museets magasiner. Mødested: Gården ved Frederiksholms Kanal 21.

Torsdag den 12. april 2007 kl. 1900 Generalforsamling og foredrag.

Tirsdagsaftenerne startede den 10. oktober 2006 kl. 1900, hvor det blev besluttet at arbejde med et projektførløb, herunder bog- og arkivstudier vedrørende et ”kukkassediorama” i 1:10, der skal vise kanonbetjeningen på et dansk orlogsskib omkring 1807. Det er samtidig meningen at projektet

(fortsættes på inderside af omslaget bagerst)

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



39. årgang Nr. 4 - november 2006

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgives af:

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til sekretæren Pia
Kvistgaarden: e-mail
kvistgaarden@familie.tele.dk eller
tlf. 4581-6689

ORLOGSMUSEETS
MODELBYGGERLAUG
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til formanden Poul
Beck: e-mail:
ombl.formand@sol.dk eller
tlf. 4390-3329

Redaktion: Niels M. Probst (ansv.h.)
Vallerød Banevej 16
2960 Rungsted Kyst
Tlf. 4586-6983
e-mail: *nielsprobst@hotmail.com*

Layout: Tom Wismann
e-mail: *twismann@mail.dk*

Tidsskriftet udkommer fire gange
årligt.

Artikler og anmeldelser, der ønskes
optaget i tidsskriftet, sendes til
redaktionsadressen. Sidste frist
for indlevering af stof er den 10.
i månederne januar, april, juli og
oktober.

**Eftertryk er kun tilladt med tydelig
kildeangivelse.**

Tryk:
Glumsø Bogtrykkeri A/S
Tlf.: 5764-6085, ISO 14001,
Svanemærkelicens 541-445

INDHOLD

Artikler:

- St. George for England - Zebrügge
Per Jacobsen 3
- Søofficeren Peter Schjøning
1732-1813
Museumsinspektør Jakob Seerup 37
- En bøn fra sætternissen - igen 48

Forside:

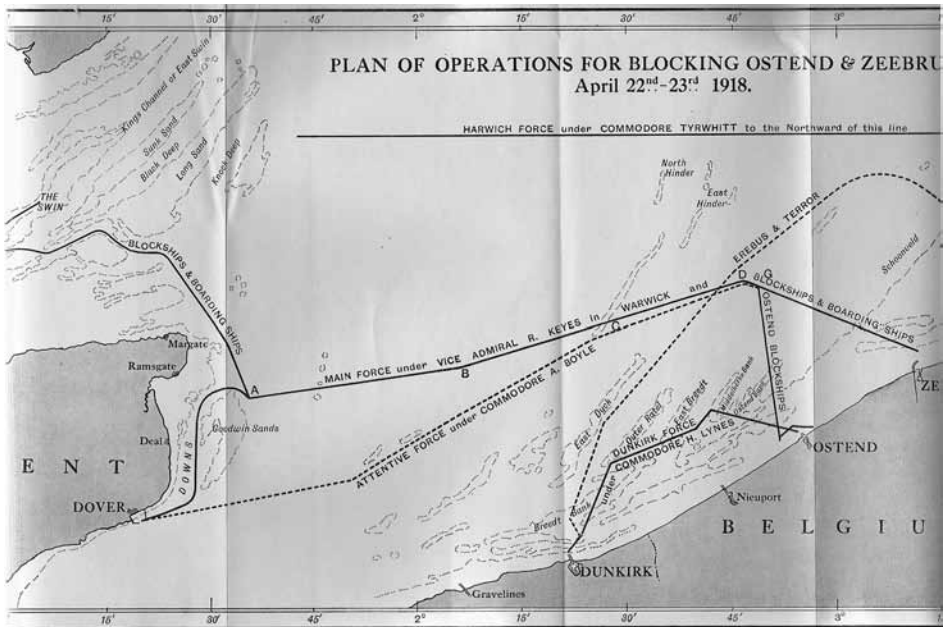
Maleri af Clemens Mogensen Rønneby
(1727-1815), Her ses tre danske orlogsskibe
i havblik.

St. George for England – Zeebrügge 23. april 1918

Per Jacobsen

Den 23. april 1918 meget tidligt om morgenen rettede enheder fra den britiske flåde samtidigt et angreb på de 2 belgiske havne, Zeebrügge og Ostende i Flandern, der begge var besat af tyskerne. Angrebene var et led i den desperate britiske kamp i slutningen af 1917 og i 1918 mod de tyske ubåde, hvis effektivitet truede med at lamme Storbritanniens evne til at videreføre krigen. Formålet med operationerne var primært at spærre de 2 kanaler fra henholdsvis Zeebrügge og Ostende til

den indenlandske havn, Brügge, der af tyskerne var udbygget til at være deres vigtigste base for ubåde, destroyere og ministrygere i Flandern (1). Det følgende er et forsøg på at forklare baggrunden for disse operationer og redegøre for planlægningen og udførelsen af dem. Den vigtigste var forsøget på at spærre kanalen fra Zeebrügge til Brügge, idet den var sejlbar for såvel de store ubåde som store destroyere, hvorfor fremstillingen hovedsageligt beskæftiger sig med denne operation.



Angrebsstyrkernes vej fra Dover til Ostende og Zebrügge.

Den tyske ubådstrussel.

I februar 1917 iværksatte den tyske flådeledelse uindskrænket ubådskrig mod de allierede. De allierede tab foranlediget af tyske ubåde steg voldsomt. I april 1917 udgjorde de allierede tab således 621.645 tons. Den tyske

indtil dette tidspunkt ikke benyttet konvojering, som man anså for en ren defensiv foranstaltning. I stedet jagtede man uden større held de tyske ubåde med patruljerende destroyere (3). De store tab i april betød dog, at admiral Jellicoe endeligt gik med til at begynde



Ubådsbunker i Brügge.

styrke udgjordes i april af i alt 75 både, men det var kun lykkedes at tilintetgøre 2 af disse (2). De allieredes tab var af en sådan størrelsesorden, at 1. Sealord, Admiral Jellicoe i Krigskabinettet og overfor den amerikanske Admiral Sims gav udtryk for, at de allierede ville tabe krigen med mindre man fik stoppet de tyske ubådes aktivitet. Det britiske admiralitet havde mærkværdigt nok

en konvojering (4).

Tabene samt Admiralitetets passivitet og defensive holdning medførte politisk utilfredshed, og premierministeren, Lloyd George, så sig nødsaget udskifte den siddende 1. Lord of Admiralty med Sir Eric Geddes (5). Han udnævnte, for at styrke Admiralitetet og for at forstær-

ke indsatsen mod ubådene, Admiral Sir R. Wemyss til stedfortrædende 1. Sealord. Wemyss fik hurtigt oprettet en planlægningsafdeling, bestående af 2 sektioner, 1 for operationer og 1 for operationel logistik. Som chef for den nye afdeling udnævnte han Rear



Viceadmiral J.B. Keyes
K.C.B., K.C.V.O., D.S.O., R.N.

Admiral Roger Keyes, der kom fra en stilling som divisionschef i Grand Fleet i Scapa Flow (6), medens chefen for operationssektionen blev Captain Dudley Pound, der under 2. Verdenskrig var 1. Sealord i en lang periode.

De britiske foranstaltninger mod ubåde.

Som ovenfor nævnt indførtes konvojering først i forsommeren 1917, idet man tidligere udelukkende og uden større held jagtede undervandsbåde med patruljefartøjer. Herudover søgte man at hindre ubådene i at nå deres operationsområder ved at udlægge minefelter og netspæringer. Det havde man dog heller ikke den store succes med, fordi de britiske miner var katastrofalt dårlige (7). Man var naturligvis klar over, at de tyske ubåde for at nå ud i Atlanterhavet og til de steder, hvor trafikken koncentreredes, når handelsskibene anduvede de forskellige importhavne, måtte gå enten nord om Skotland eller igennem Dover Strædet, hvor afstanden til operationsområderne var væsentligt kortere. Beskyttelsen af Dover Strædet påhvilede den britiske flådes "Dover Patrol", der fra 1915 havde været under kommando af Vice Admiral Sir Reginald Bacon. Den bestod af et enkelt forældet slagskib, nogle få ældre krydsere, et antal destroyere, nogle monitorer til bombardement af tyske stillinger i land, et antal minestrygere, Coastal Motor Boats og Motor Launches samt et meget stort antal "drifters" og trawlere, der varetog bevogtning og minestrygning. Herudover havde chefen for Dover Patrol kommandoen over artilleri på land, bemanded af Royal Marine

Artillery og af personel fra flåden. Der var i Strædet udlagt diverse mine- og netspærringer. Da der meget sjældent observeredes ubåde i Strædet, og der ikke forekom minesprængninger af ubåde i Strædet, var det Bacons faste overbevisning, at spærringerne af Strædet var effektive, og at de tyske ubåde stor set gik nord om Skotland på vej til operationsområderne. Rigtigheden af denne opfattelse havde han overbevist Admiralitetet om (8). Som følge heraf havde det besluttet at etablere en spærring bestående af et stort minefelt tværs over den nordlige del af Nordsøen fra Orkneyøerne til Norge, så snart det fornødne antal miner med amerikansk hjælp kunne fremskaffes (9).

Kort efter, at Keyes var tiltrådt sin nye stilling, overbeviste chefen for Admiralitetets Efterretningsafdeling, Commodore Hall, ham om, at antagelsen om, at Strædet var effektivt spærret, var en illusion. Han kunne berette, at Strædet hver måned blev passeret af ca. 30 tyske ubåde, altså gennemsnitligt én pr. nat. Bådene foretog passagen på overfladen og om natten, hvor spærringerne ikke var belyst, og hvor passagen derfor var vanskelig at observere for patruljefartøjerne. Få dage efter samtalen med Hall blev oplysningerne tydeligt bekræftet. Den tyske ubåd, UC 44 blev sprængt i et minefelt ud for Waterford, der var udlagt af tyske ubåde. Den blev hævet,

og blandt dens papirer fandt man en instruks om passage af Dover Strædet. I den hed det:

”It is best and safest to pass through the Straits of Dover on the way to the Atlantic seaways. Pass through at night and on the surface, as far as possible through the area between Hoofden and Cherbourg, without being observed and without stopping. If forced to dive, go down to forty metres and wait. Avoid being seen in the Channel....on the other hand, those craft which in exceptional cases pass around Scotland are to let themselves be seen as freely as possible, in order to mislead the English.” (10)

Tyskerne var således fuldstændigt klar over, at man fra engelsk side troede, at Dover Strædet var effektivt spærret, og at ubådstrafikken gik rundt om Skotland, og gjorde, hvad de kunne for at opretholde denne misforståelse, således at ubådene, uanset om de kom fra baserne i Helgolandsbugten, eller tilhørte Flandern flotillerne, kunne forkorte vejen til operationsområderne, og derved forlænge deres operationsperiode. Oplysningerne blev naturligvis videregivet til Admiral Bacon, der først fastholdt sin opfattelse af, at spærringerne var mindst 95% effektive, men dog efterhånden overbevistes om, at hans forholdsregler måtte skærpes (11). Han besluttede at lægge et nyt



AERIAL PHOTO OF BRUGES FROM 14,000 Ft:
25TH MAY, 1918

- (1) Submarine Shelter. (2) Old Submarine Shelter.
(3) To Basin and Locks connecting with Ostend Canal System.
(4) Floating Docks. (5) Canal to Zeebrugge.

og dybt minefelt i den sydlige del af Strædet mellem Varne fyret og Kap Griz Nez. Keyes mente, at et sådant felt, ligesom den kommende store spærring mellem Orkneyøerne og Norge, ville være spild af ressourcer, med mindre man kunne forhindre de tyske ubåde i uset at forcere Strædet på overfladen om natten. Han mente, at feltet kun ville være effektivt, hvis det blev belyst om natten af lyskastere og blus. Det modsatte Bacon sig, fordi han mente, at det ville udsætte patrulje- og bevogtningsfartøjerne for alt for stor fare for torpedoangreb fra tyske ubåde og destroyere (12). Resultatet af overvejelserne blev, at Jellicoe, med Keyes som formand, nedsatte en komité, der skulle undersøge og overveje problemerne omkring en sådan minespærring (13).

Sideløbende udarbejdede Keyes og chefen for operationssektionen, Dudley Pound, et memorandum om mulighederne for at spærre Kanalerne fra Zeebrügge og Ostende til Brügge med blokskibe. En sådan spærring ville, alt andet lige, betyde en svækkelse af den tyske ubådsoffensiv, fordi de både, der aktuelt lå i Brügge, ville blive spærret inde, ligesom de både, der var på operationer, ved hjemkomsten ikke ville kunne bruge basen og facilliteterne i Brügge. Samtidigt ville de tyske destroyere, der lå i Brügge blive spærret inde, ligesom andre

destroyere ikke længere ville kunne benytte basefacilliteterne i Brügge. Det ville betyde en lettelse for den allierede trafik i Strædet og Kanalen.

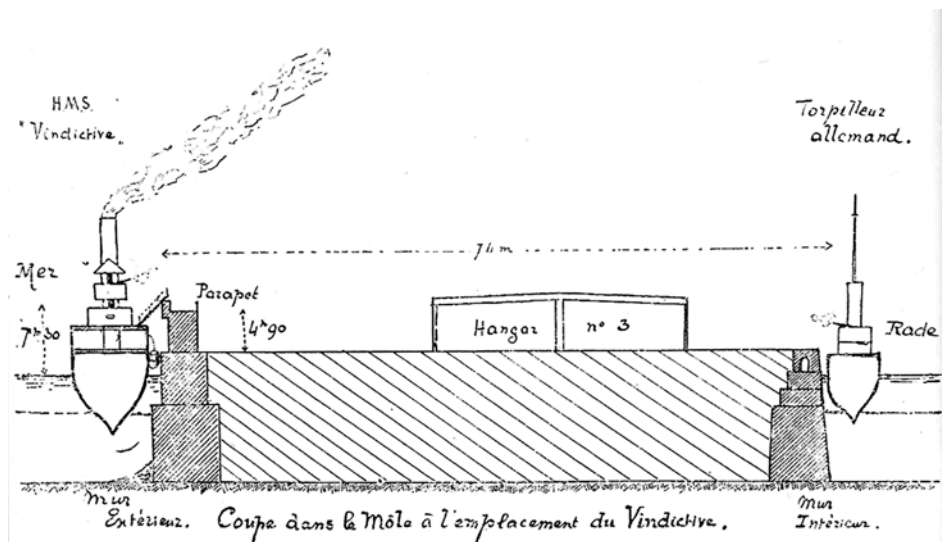
Tanken om et angreb på Zebrügge var ikke ny. Der havde tidligere været adskillige forslag, endog et om at erobre havnen for at bruge den som basis for et militært angreb mod Antwerpen, således at den tyske flanke i Flandern kunne omgås. Bacon havde afvist disse forslag som urealistiske, men havde ment, at et egentligt raid alene med henblik på ødelæggelse og blokering af kanalslusen i Zeebrügge var værd at overveje. Han mente imidlertid, at chancerne for, at en sådan operation kunne lykkes, var mikroskopiske (14). Keyes var på et vist tidspunkt nærmest tilbøjelig til at være enig med Bacon i dette, men blev opmærksom på, at der var udviklet en ny type røgslør, som ikke gav noget flammeskær om natten, hvorfor mulighederne for, at blokskibene kunne nærme sig havnene uset, var blevet væsentligt forbedrede (15).

Memorandaet, der blev forelagt Jellicoe, indeholdt skitsen til en plan for et angreb på de 2 havne. 6 gamle krydsere, 3 til Zeebrügge og 3 til Ostende, skulle eskorteret af destroyere og under angrebet dækket af røgslør, udlagt af en flotille Coastal Motor Boats, søge at sænke sig selv i de 2 kanalmundinger

(16). Jellicoe, der var tiltalt af planen, sendte den til udtalelse hos Bacon. Denne foreslog, at angrebsstyrken blev forøget med 2 monitorer og en bataljon infanteri, hvilket han mente ville forøge blokskibenes chancer for at nå kanalmundingerne væsentligt. Den ene monitor, der skulle ankomme før blokskibene, skulle lægge til på ydersiden af molen i Zeebrügge og landsætte infanteriet, der skulle storme kanonbatterierne på molen, således at de var uskadeliggjorte, når blokskibene ankom, medens den anden skulle fortøje på indersiden af molen og bombardere sluseportene med sit svære skyts (17). Planen blev med een undtagelse godkendt af Admiralitetet, der tilsluttede sig et ønske fra Keyes om, at man ikke skulle låne infanteri

fra hæren, men alene bruge Royal Marines og flådens eget personel (18). Bacon blev herefter den 18. december beordret til at forberede operationen.

I mellemtiden havde komitéen udfærdiget sin første rapport, hvori man fastslog, at de hidtidige spærringer ikke var effektive, idet pålidelige efterretninger viste, at 253 ubåde havde passeret Strædet i de sidste 10 måneder, næsten alle om natten og i overfladen. Man fastslog derfor, at der straks skulle iværksættes en stærkere patruljering af det dybe minefelt, og at den skulle gøres effektiv også om natten ved hjælp af lyskastere og blus (19). En kopi af rapporten blev sendt til Bacon, der imidlertid ikke umiddelbart reagerede på den. Det førte til, at 1.



Tværsnit af molen hvor VINDICTIVE lå.

Sea Lord den 15. december sendte en ”lodret” ordre til chefen for Dover Patrol om straks at iværksætte de krævede foranstaltninger. Det skete med virkning fra den 19. december, og samme nat blev en tysk ubåd på vej gennem Strædet tvunget til at dykke ned i minefeltet, hvor den straks minesprængtes (20).

Admiral Wemyss, der var utilfreds med Bacons passivitet, opfordrede Jellicoe til at udskifte ham som chef for Dover Patrol, hvad Jellicoe nægtede. Resultatet blev, at 1. Lord of Admiralty, Sir Eric Geddes, foranledigede, at Jellicoe indgav sin afskedsbegæring, hvorefter Wemyss udnævntes til 1. Sea Lord. Han udskiftede straks Bacon med Roger Keyes, der tiltrådte som chef for Dover Patrol den 1. januar 1918 med rang af Vice Admiral (21).

Keyes’ opgaver

Af de mange opgaver, der nu påhvilede Keyes som chef for Dover Patrol, var de 2 vigtigste: 1. Effektivt at hindre de tyske ubådes passage af Dover Strædet og 2. Spærre kanalerne fra h.h.v. Zeebrügge og Ostende, således at Brügge ikke kunne bruges som base for ubåde og destroyere, før kanalerne igen var blevet ryddet.

Den 1. af disse opgaver løste Keyes

ved at intensivere patruljeringen og udlægge nye dybe minefelter, ligesom han drog omsorg for effektiv belysning af patruljeområderne om natten. Han var klar over risikoen for patruljefartøjerne, men valgte at acceptere den. Operationen blev hjulpet af, at de nye miner var af en bedre kvalitet end de, der tidligere var blevet brugt i de britiske spæringer (22). Resultaterne af den intensiverede indsats viste sig hurtigt, idet tyskerne mistede flere både under forsøg på passage (23). Efter krigen viste det sig, at de store både fra baserne i Helgolandsbugten allerede i slutningen af februar opgav passage af Strædet, og tilværelsen for Flandern flotillerne blev også hurtigt særdeles farlig (24).

Da Keyes overtog posten som chef for Dover Patrol, fik han af Wemyss ordre til fortsætte planlægningen af operationen mod Zeebrügge og Ostende, og han fik frie hænder til at udforme planerne, som han ville (25). Som nævnt ovenfor, havde Bacon allerede den 18. december fået ordre til at gå videre med sin plan, og Jellicoe havde i den forbindelse beordret Keyes til at undersøge mulighederne for at låne

folk til bemanning af blokskibene og til landgangsstyrken hos chefen for Grand Fleet, Admiral Beatty, og til at undersøge hvilke skibe, der kunne anvendes som blokskibe (26). Admiral Beatty havde svaret positivt på Keyes' henvendelse, og Keyes havde også fundet de fornødne blokskibe, 6 gamle krydsere, VINDICTIVE, INTREPID, IPHIGENIA, THETIS, BRILLANT og SIRIUS. Derudover var der ikke truffet forberedelser, bortset fra, at der var udarbejdet planer for ombygning af den monitor, som Bacon havde tænkt sig at bruge til landsætning på molen i Zeebrügge, og konstruktionen af særlig ammunition til brug for den bombarderende monitor var under forberedelse (27).

En ny plan.

Til grund for den planlægning, der nu påbegyndtes, var 4 hovedproblemer:

1. Hvad var de optimale omstændigheder for operationen f.s.v. angik tidevand, sigtbarhed og vejr?
2. Hvorledes kunne man skjule operationens egentlige formål længst muligt for tys-

kerne?

3. Hvilke forholdsregler skulle tages for at overvinde de forsvarsforanstaltninger, som tyskerne havde iværksat i forbindelse med de 2 havne og
4. Hvorledes skulle blokskibene og de øvrige fartøjer finde frem til deres mål? (28)

Den flanderske kyst fra lidt vest for Ostende til noget øst for Zeebrügge var spækket med svært artilleri, hvoraf det meste var koncentreret omkring de 2 havne. Derudover var selve havnene også kraftigt bestykket. Det var derfor afgørende for en heldig gennemførelse af angrebet, at skibene kunne nærme sig uset, idet de i modsat fald måtte forventes at blive ødelagte af tysk artilleri. Det betød, at angrebet skulle ske om natten, og at det så vidt muligt skulle ske i en mørk periode uden måneskin. Da overraskelsesmomentet naturligvis spillede en væsentlig rolle, skulle så meget som muligt af anduvningen foregå i mørke, ligesom man ved tilbagetrækningen efter angrebet skulle være udenfor skudvidde ved daggry. Endeligt kunne blokskibene kun komme ind i kanalerne i

en kort periode på 1 ½ time på hver side af højvande. Under hensyn hertil måtte angrebet derfor foretages en måneløs nat, hvor højvandet ville finde sted mellem kl. 2230 og 0130. Tidspunktet for operationens iværksættelse var således indskrænket til maksimalt 4 – 5 nætter i hver måneperiode. Herudover var det naturligtvis også nødvendigt at tage hensyn til vejr og vind. Hvis den påtænkte og nødvendige udlægning af røgslør skulle være virksom, måtte vinden ikke være for stærk, og den skulle være nordlig, således at røgen kunne drive mod land foran de angribende skibe (29).

Som midler til at aflede tyskernes opmærksomhed planlagde Keyes at udlægge felter med miner med kort virketid foran de 2 havne. De kunne tjene til at overbevise tyskerne om, at man ikke havde til hensigt at angribe havnene. Han planlagde endvidere regelmæssige bombardementer om natten fra monitorer og fra fly. De kunne vænne tyskerne til bombardementer, således at de bombardementer, der ville blive iværksat umiddelbart før selve operationen, ikke ville vække særlig opmærksomhed. Som en

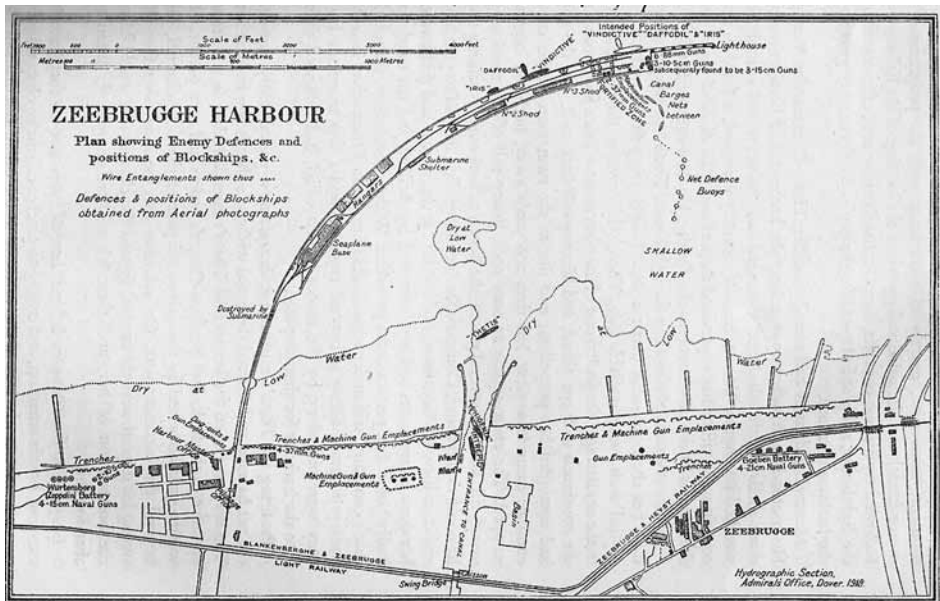
yderligere foranstaltning for at aflede opmærksomheden fra blokskibene, besluttede Keyes at bruge Bacon's ide om at landsætte en styrke på den store mole, der beskyttede kanalmundingen i Zeebrügge, således at landgangsskibet lagde til på ydersiden af molen (30). Et sådant angreb kunne ud over at aflede opmærksomheden fra forsøget på at blokere kanalen, også give mulighed for at uskadelliggøre de forholdsvis svære kanoner, der var anbragt yderst på molen, og som udgjorde en væsentlig trussel mod blokskibene, når disse anduvede Zeebrügge. Endeligt kunne en vellykket landsætning også give mulighed for at ødelægge nogle af installationer, som tyskerne havde etableret på molen, bl.a. deres vandflyverstation.

Som nævnt ovenfor havde Bacon tænkt sig at benytte 2 monitorer til angreb på molen. Den ene skulle lægge til på ydersiden af molen, og skulle landsætte landgangsstyrken, medens den anden skulle gå ind i havnen og lægge til på indersiden af molen, hvorfra den skulle bombardere sluseporten. Denne plan forkastede Keyes, allerede fordi han anså monitorernes fart på højst

4 knob som helt utilstrækkelig (31). Han bestemte sig for i stedet at bruge krydseren VINDICTIVE, der egentlig skulle have været brugt som blokskib. Som følge heraf blev der kun 2 blokskibe til Ostende, SIRIUS og BRILLIANT, medens IPHIGENIA, INTREPID og THETIS skulle benyttes mod kanalmundingen i Zeebrugge (32). VINDICTIVE havde imidlertid den ulempe, at den stak temmelig dybt. Der var derfor en vis risiko for, at den kunne løbe på en mine, og derved blive uskadelliggjort. Det var derfor nødvendigt at benytte yderligere landgangsskibe, således at styrken kunne fordeles på flere

skibe, for at undgå at operationen måtte opgives, hvis VINDICTIVE blev sat ud af spillet. Det lykkedes at finde 2 færger, IRIS og DAFFODIL, der begge havde opereret på floden Mersey ved Liverpool. En af disse færger kunne endvidere assistere VINDICTIVE, når den skulle lægge til kaj for at landsætte landgangsstyrken (33).

Molen i Zeebrugge var meget stor. Den begyndte ca. ½ km vest for kanalmundingen og fortsatte i en halvcirkel mod øst, således at den beskyttede kanalmundingen mod vestlige og nordlige storme.



Tegningen viser den store mole i Zebrugge.

Indersiden var en fremragende dybvandskaj, hvor handelsskibe kunne losse og laste. Der var lagt en dobbeltsporet jernbane ud på molen, der i fredstid rummede en jernbanestation, der nu var lavet om til tysk vandflyverstation. Molen blev naturligvis også brugt af tyske orlogsfartøjer, som destroyere og ubåde. Den bestod af 4 sektioner. Den nærmest land var en ca. 300 m lang stenmole, den næste sektion, der også var knap 300 m lang, var en stålviadukt, der hvilede på stålpiller forbundet med tværgående stålstivere. Den var nødvendig for at undgå tilsanding af havnen på molens inderside. Den 3. sektion, der var næsten 1 kilometer lang, var en ca. 25 m bred mole, bygget af store betonklodser. Mod havet var den beskyttet af en ca. 6 m høj betonmur, der var ca. 4 m tyk. Ca. 1 m under det øverste af betonmuren var den forsynet med et fortov for fodgængere, forsynet med et jernrækværk på indersiden. Fortovet var nogle steder forbundet med selve molen med trapper. På molen var bygget varehuse og jernbanestation, og tyskerne havde yderligere bygget mandskabsbarakker og lytteposter. Den 4. og yderste sektion var en

smal stenmole, hvor fortovet fra 3 sektion fortsatte. På enden af den var anbragt et fyr. Inden fyret var opstillet 6 forholdsvis svære kanoner, der ville være i stand til at rette en ødelæggende ild mod blokskibene, når disse nærmede sig. Kanonerne havde et skudfelt på 360 grader (34).

Keyes anså det for sandsynligt, at tyskerne, når de blev klar over, at man ville landsætte tropper på molen, ville søge at sende forstærkninger frem hurtigst muligt. Det var derfor vigtigt at hindre sådanne forstærkninger i at nå frem. Det skulle gøres ved, at viaduktsektionen blev sprængt i luften (35).

Den stærke artilleribeskyttelse af kysten og af de 2 havne betød, at det var afgørende nødvendigt, at hindre det tyske artilleri i at observere angrebsstyrken længst muligt. Det planlagde man at gøre ved anvendelse af et effektivt røgslør. Der skulle bl.a. udlægges røgflåder, og i øvrigt skulle et stort antal Coastal Motor Boats (i det følgende C.M.B.'s) og Motor Launches (i det følgende M.L.'s) udlægges røgslør, ligesom de øvrige fartøjer, herunder

blokskibene skulle udstyres med apparatur til udlægning af røg. De C.M.B.s og M.L.s, der skulle deltage i operationen mod Zeebrugge skulle komme fra Dover, medens de, der skulle deltage i operationen mod Ostende skulle komme fra flotillerne i Dunkirk (36).

Farvandene foran de 2 havne var karakteriseret ved mange sandbanker, der hele tiden skiftede position på grund af tidevand og strømforhold. Før krigen blev der kontinuerligt opmålt, og de bølger, der markerede de forskellige grunde, blev flyttet efter forholdene. Tyskerne blev klar over, at man her havde et naturligt forsvar mod angreb, og fjernede bøjerne. Det var derfor nødvendigt at foretage opmålinger, inden operationen blev iværksat, ligesom der umiddelbart inden iværksættelsen måtte udlægges markeringer af den rute, skibene skulle følge (37).

Den nødvendige landgangsstyrke var planlagt til at bestå af en bataljon Royal Marines (636 Royal Marine Light Infantry med 24 officerer samt 50 mand fra Royal Marine Artillery med 2 officerer) samt 200 ratings og 8 officerer fra Royal Navy. En

stor del af såvel Royal Marines som sømandsstyrken var udlånt af Grand Fleet, der også havde udlånt 200 mand som ekstra maskinpersonel til blokskibe og landgangsfartøjer. Herudover leverede også de 2 nabokommandoer, The Nore og Portsmouth, personel til besætningerne, ligesom Dover Patrol selv leverede yderligere personel (38).

Den færdige plan blev godkendt af Admiralitetet i begyndelsen af marts 1918.

Forberedelserne.

Keyes, hvis begavelse måske var temmelig middelmådig, var en ledertype, der i nogen grad kunne minde om den britiske flådes idol, Viceadmiral Nelson, og han var som denne utvivlsomt i besiddelse af særlige evner med henblik på at finde de rette folk til at løse opgaverne (39). Han samlede hurtigt en snæver stab af officerer, han kendte fra tidligere tjeneste, og som var eksperter på de områder, han havde brug for. Som ovenfor nævnt var det afgørende nødvendigt for at gennemføre opgaven, at man var i stand til at udlægge et effektivt røgslør, der kunne skjule såvel de skibe, der skulle angribe molen i

Zeebrügge, som blokskibene, og et sådant røgslør ville også være afgørende for mulighederne for en heldig tilbagetrækning, når operationen var gennemført. Til løsning af denne opgave indrog han Wing-Commander Brock fra Royal Navy Air Service (senere Royal Air Force), der var ekspert i alle former for pyroteknik (40), i staben. Brock havde således konstrueret de blus, som Keyes anvendte til belysning af patruljeområderne i Strædet, og konstruerede også de bøger, der skulle markere operationsstyrkens sejlroute til de 2 havne. Han påtog sig opgaven og fik fabrikeret et Stof, der kunne frembringe en meget effektiv og flammefri røg. I recepten for stoffet indgik et stof, der også blev brugt til fremstilling af Saccharin, der brugtes som erstatning for sukker. På et vist tidspunkt gik Brocks produktion i stå, fordi de nødvendige mængder af stoffet ikke kunne fremskaffes, fordi alt blev brugt til fabrikation af Saccharin. Der var reel fare for, at operationen måtte aflyses, og Admiral Wemyss måtte få Krigskabinettet til at vedtage, at produktionen af Saccharin skulle standses, indtil Brocks behov var dækket. Englænderne måtte til

deres store fortrydelse i en periode undvære den sødede te (41). Brock fremstillede også flammekastere til installation i VINDICTIVE og lysraketter. Til hjælp havde han en gruppe på 34 mand under ledelse af Lieutenant Graham Hewett, R.N.V.R. og Lieutenant A. Eastlake, Royal Engineers, der var flammekasterekspert. Denne gruppe, der kom fra Admiralitetets eksperimentelle station i Stratford, skulle også betjene flammekasterne ombord i VINDICTIVE, ligesom den skulle betjene det raketapparat, som skulle affyre raketter fra VINDICTIVE for at belyse indsejlingen til Zeebrügge for blokskibene (42).

Et andet problem var, som tidligere nævnt, de mange og skiftende sandbanker ud for den flanderske kyst. Da alle bøger var fjernet, var det nødvendigt at foretage opmålinger, således at man umiddelbart før operationens iværksættelse kunne udlægge bøger til at markere sejlruten. Herudover var det vigtigt, at de positioner, hvor røgflåderne skulle udlægges, blev bestemt nøjagtigt, ligesom positionerne for de bombarderende monitorer. Til at udføre denne opgave lånte Keyes 2 kompetente officerer

fra Admiralitetets hydrografiske afdeling, Captain Douglas og Lieutenant-Commander Haselfoot.

Klargøringen af landgangsskibene og blokskibene, blev for blokskibenes og VINDICTIVES vedkommende foretaget i Chatham, medens de 2 færger blev klargjort i Portsmouth. Klargøringen skulle foregå under ledelse af deres designerede chefer, som derfor snarest skulle udpeges. Keyes, der oprindeligt havde besluttet at bruge VINDICTIVE som flagskib, udpegede Commander A. Carpenter, der i staben stod for detailplanlægningen af operationen, som sin flagkaptajn (43). Da han på grund af sit stabsarbejde ikke var i stand til at stå for det daglige arbejde med klargøringen af VINDICTIVE, udpegede Keyes Lieutenant-Commander Rosoman, som egentligt var udpeget som næstkommanderende i en af Dover Patrol's krydsere, til i stedet at være næstkommanderende i VINDICTIVE. På opfordring af Admiral Beatty blev Lieutenant Ivan Franks, der var ubådsofficer og havde været chef for et Q-skib (44), udpeget som chef for IPHIGENIA. Han fik tilladelse til at få en anden ubådsofficer, den unge Lieutenant Billyard Leake,

som næstkommanderende. På forslag af Carpenter blev Lieutenant Boham Carter (45) udpeget som chef for INTREPID. Som chef for THETIS udpegedes efter anbefaling af Captain Fuller, der var Keyes forbindelsesofficer i Admiralitetet, Commander Ralf Sneyd. Som chef for IRIS udpegede Keyes Commander V. Gibbs, som han havde kendt da Gibbs var Midshipman, og som chef for DAFFODIL blev Lieutenant Harold Cambell, som Keyes også tidligere havde gjort tjeneste med, udpeget. Som logiskib i Chatham fik Keyes overladt det gamle slagskib HINDUSTAN under Captain A.P. Davidson, som Keyes også tidligere havde gjort tjeneste med.

Som nævnt skulle landgangstyrken udgøres af Royal Marines og af personel fra Flåden. Der blev derfor opstillet en ny 4. bataljon i Marinekorpset i Deal den 25. februar under kommando af Acting Lieutenant-Colonel Elliot. Personellet til bataljonen kom dels fra korpsets depoter og dels fra Grand Fleet. Personellet til den landgangsstyrke, der skulle opstilles af flåden, kom dels fra Grand Fleet og dels fra den styrke,

der bemandede Flådens artilleri i Flandern. Dette personel blev afløst af personel fra Royal Marine Artillery. Den hidtidige chef for Flådens artilleri i Flandern, Captain Halahan, blev udpeget som chef for denne landgangsstyrke. Den fik tilkommanderet yderligere officerspersonel fra Grand Fleet.

Keyes kunne naturligvis ikke lede både angrebet på Zeebrügge og angrebet på Ostende, der skulle udføres samtidigt. Han overlod derfor ledelsen af operationen mod Ostende til Commodore Hubert Lynes i Dunkirk. Som chefer for de 2 blokskibe, der skulle deltage i dette angreb, udpegedes Commander A. E. Godsall og Commander V. Chritchley.

Keyes var nu blevet klar over, at han ikke var i stand til at lede operationen mod Zeebrugge effektivt fra VINDICTIVE, der ville ligge fortojet ved Molen under selve angrebet. Han besluttede derfor at hejse sit flag i destroyeren WARWICK, der skulle lede de eskorterende destroyere. Det medførte et nyt problem, fordi Captain Halahan, der ville være ombord i VINDICTIVE som leder af landgangsstyrken, havde

større anciennitet end Commander Carpenter, selvom denne blev tillagt acting rang som Captain, hvorfor han efter de tjenstlige regler skulle være kommanderende. Problemet blev løst ved, at Halahan gav afkald på sin ret, og Keyes klargjorde, at Carpenter ikke på nogen som helst måde havde lederbeføjelser overfor landgangsstyrken, ligesom han så vidt muligt skulle efterkomme ønsker fra Halahan (46).

Planen for angrebet på Molen i Zeebrügge.

Angrebet mod molen havde 3 formål: Primært skulle det aflede opmærksomheden fra det forestående forsøg på at blokere kanalen til Brügge, dernæst skulle angrebsstyrken uskadeliggøre batteriet på molen, der var placeret lige inden fyret, og når det var lykkedes, skulle man i videst muligt omfang ødelægge de øvrige tyske installationer på molen.

Molens høje betonmur mod vandet gjorde det nødvendigt at bygge et ekstra dæk over VINDICTIVES bagbords side, hvorfra landsætningen kunne ske. Det ville stadig være et godt stykke under murens overkant, hvorfor det blev

forsynet med 15 ramper, der kunne sænkes ned på kanten af molen, således at tropperne kunne hoppe ned på fortovet, der lå godt 1 meter under kanten, og derfra ved hjælp af medbragte stormstiger komme ned på molen, der lå ca. 5 m under

forsynet med trosser, hvorpå var monteret store jernkroge, der kunne gribe om molekanten (47). Den beholdt det meste af sin armering for at kunne forsvare sig undervejs, beskyde de tyske batterier på molen og forsvare sig under opholdet ved



H.M.S Vindictive's specielle landgangsbroer.

fortovet. Det ekstra dæk kunne også beskytte landgangsstyrken, når skibet kom under beskydning på vej mod molen. Adgangen fra hoveddækket til det ekstra dæk skete ad brede trapper. Da der ikke var pullerter til fortøjning på ydersiden af molen, blev VINDICTIVE

molen. Herudover blev der monteret flammekastere, der skulle bruges til at rydde molen, inden tropperne sendtes i land, samt lette morterer. Yderligere blev den udstyret med en svær og 2 lettere haubitser på dækket. Masterne blev skåret ned, og i fortoppen blev anbragt

hurtigt skydende kanoner og tunge maskingeværer (48).

Lidt vest for enden af den brede mole, havde tyskerne bygget deres mandskabsbarakker, og vest herfor havde man indrettet en befæstet zone med pigtrådsspærringer, løbegrave og tunge maskingeværer. Keyes planlagde nu, at VINDICTIVE skulle lægge til på molens yderside ud for de tyske mandskabsbarakker, hvor landsætningen så ville kunne foregå over disses tage, således at man kom tæt på det tyske batteri, og fik mulighed for at angribe den befæstede zone i ryggen (49). En del af landgangstyrken skulle storme batteriet på molen, medens en anden skulle nedkæmpe forsvaret i den befæstede zone. Når disse mål var nået, skulle styrken ødelægge så mange af de tyske installationer på molen som muligt. DAFFODIL skulle hjælpe med at skubbe Vindictive ind til molen og i øvrigt holde den der, indtil fortøjningerne var i orden. Derefter skulle den lægge sig langs VINDICTIVES side, medens IRIS skulle fortøje lidt vest for VINDICTIVE. Hele operationen måtte ikke vare mere end knapt en time, hvis man under tilbagetrækningen skulle være uden for skudvidde ved daggry.

Som nævnt havde Keyes besluttet at ødelægge viadukten for at forhindre, at tyskerne bragte forstærkninger frem til kampen på molen. Ødelæggelsen ville naturligvis også formindske Zeebrugges værdi som base, fordi der ikke længere ville være jernbaneforbindelse til molen. Til at løse denne opgave havde Keyes udpeget Lieutenant-Commander F. Sandford, en tidligere ubådsofficer, som Keyes kendte fra tidligere tjeneste. Sandford var opmærksom på, at Flåden stadig havde nogle mindre og forældede ubåde, og han foreslog, at man anvendte 2 af disse. Commodoren for undervandsbådene havde ingen indvendinger, og det havde Admiral Wemyss heller ikke. Keyes fik derfor overladt ubådene C. 1 og C. 3. Det var planen, at de med reduceret besætning og en stor sprængladning ombord skulle sejle ind under viadukten på overfladen, således at de ville komme til at sidde fast i stiverne, hvorefter de skulle sprænges i luften (50). Keyes havde bestemt, at det personel, der tog del i operationen, så vidt muligt skulle være ugifte og uden forsørgerforpligtelser. Da chefen for C. 3 var gift, blev Lieutenant-Commander Sandfords yngre

broder, Lieutenant R. Sandford chef for denne båd. Lieutenant A. C. Newbold blev chef for C.1. Bådene blev udstyret med en jolle forsynet med motor til besætningen (51). Derudover havde den ældre Sandford rekvireret en nybygget dampbarkasse, som han selv førte, til at samle besætningerne op fra jollerne.

Blokskibene.

Blokskibene blev under klargøringen ribbet for alt materiel, der ikke var nødvendigt for operationen, således at det ikke ville komme tyskerne til gode. Efter instrukser fra erfarne bjergningsfolk, blev der fyldt cement i skibene, således at det ville være vanskeligt at skære dem op (52). Keyes havde oprindeligt planlagt, at skibene skulle sænkes i selve slusen, hvis det var muligt, men ellers umiddelbart foran sluseporten. Han skiftede dog mening, idet han fandt, at det ville være for let at fjerne dem der, og i stedet bestemte han sig for, de skulle sænkes på tværs af kanalen i selve kanalen. Baggrunden var, at man havde efterretningen om, at der var dannet sandbanker på kanalens sider, således at den reelt var blevet smallere, og at de sænkede

blokskibe efter al sandsynlighed hurtigt ville føre til øget tilsanding. Skibene skulle derfor svajes, så de kom til at hvile med stævnene på sandbankerne. Ifølge den endelige plan skulle THETIS gå ind i kanalen først og søge at sænke sig i slusen eller foran sluseporten, hvis den var lukket. Derefter skulle INTREPID og IPHIGENIA sænkes i kanalmundingen. Blokskibene var forsynet med sprængladninger, der ville slå bunden ud af skibene, således at de kom til at stå på bunden og undgik kæntring. Til selve overfarten var de forsynet med en ekstra maskinbesætning, der skulle forlade skibet, inden angrebet blev startet. Besætningerne skulle samles op af 2 M.L.s. Alle besætninger på blokskibene var frivillige, idet Keyes anså chancerne for at redde dem for minimale.

Iværksættelse, 1. og 2. forsøg.

Da ombygningen af VINDICTIVE, IRIS og DAFFODIL og de 5 blokskibe var tilendebragt, blev de sammen med HINDUSTAN forlagt til ankerpladsen The Swin i den brede Themsmunding, hvor de ikke kunne ses fra land. Her fik besætninger og landgangsstyrke endeligt besked om operationens formål, som hidtil

havde været holdt hemmeligt. De frivillige havde blot fået besked på, at der var tale om en operation, der indebar store risici. Ombygningen af skibene havde taget så lang tid, at operationen ikke kunne gennemføres i den mørke periode i marts. Den næste periode, hvor forholdene passede, var fra 9. april til 13. april. I de første 2 dage passede vinden ikke, idet den var sydlig. Den 11. april var den meteorologiske melding gunstig, og Keyes iværksatte operationen efter den udarbejdede tidsplan. Styrken fra The Swin lettede kl. 1600 og skulle støde til styrken fra Dover (C.M.B.s, M.L.s og destroyere) ved den første bølge A kl. 1930, hvorefter man passerede de næste bølger, B, C, D, G og M til de i planen fastsatte klokkeslæt. Bølge M skulle man nå kl. 0100. Dette tidspunkt var også X-time. IRIS og DAFFODIL blev slæbt af VINDICTIVE, der også var guide for formationen under kommando af Acting Captain Carpenter, der var en fremragende navigatør. Keyes i WARWICK var derved friere stillet i sine manøvrer under operationen. C.M.B.s, M.L.s og ubådene blev taget på slæb af destroyerne, og DAFFODIL og IRIS af VINDICTIVE. Keyes' stabschef, Commodore

Boyle var ombord i krydseren ATTENTIVE, der i eftermiddagens løb havde placeret sig ved bølge G, der markerede åbningen til den minerede netspærring ud for Flanderns kyst. Han havde til opgave at underrette Keyes om vindforholdene. Oplysningerne blev, da der var radiotavshed med undtagelse af korte kodeord fra Keyes, sendt med morselampe via destroyere, der var placeret ved de forudgående bølger.

Operationen startede med et planlagt luftbombardement 1½ time før X-time, medens Monitorerne EREBUS og TERROR startede deres bombardementer X-time +10 minutter og fortsatte i 55 minutter (53). Da man nåede bølge D, stoppede formationen, idet det nu var tid til at lade det overflødige maskinpersonel i blokskibene gå fra borde. Vinden var nærmest faldet væk, og det var øjensynligt, at den var ved at svinge væk fra den nordlige retning. Keyes stod nu overfor en vanskelig beslutning. Alt var perfekt, bortset fra vinden. Han var klar over, at en aflysning ville være et anti klimax, der kunne gå ud over besætningernes moral. Den omstændighed, at operationen

var sat i gang, kunne også betyde, at fjenden var kommet under vejr med planerne, en risiko der kunne medføre, at Admiralitetet ville aflyse operationen. På den anden side ville manglende nordlig vind formentlig betyde, at skibene ville blive ødelagte af tysk artilleri, længe inden de nåede deres mål. Keyes tog den vanskelige beslutning, og gav ordre til at vende (54). Denne mulighed havde Carpenter taget højde for udarbejdningen af operationsordren, og vendingen lykkedes perfekt, kun en enkelt C.M.B. blev sejlet ned, men besætningen blev reddet, og de øvrige skibe vendte tilbage til deres havne.

Commodore Lynes, der havde modtaget det korte radiosignal fra Keyes, afbrød også operationen mod Ostende, men han manglede et fartøj, C.M.B. 33. Ingen vidste, hvad der var sket med det. Båden var gået på grund på en sandbanke nær kanalmundingen i Ostende. Ulykkeligvis havde den unge chef ikke adlydt ordren om, at den hemmelige operationsordre ikke måtte medtages under operationen, og den faldt i tyskernes hænder. På denne baggrund blev tyskerne klar over, at der forestod en ope-

ration med mod Ostende, og de havde ikke svært ved at gætte, at Zeebrügge nok ville være målet for en tilsvarende operation. Den tyske efterretningstjeneste forventede, at nye operationer ville blive søgt gennemført, så snart de rette vejrforhold forelå. Da det var tilfældet den 22. april om aftenen, blev tropper og kystbatterier alarmeret denne aften. Det eneste, der overraskede tyskerne, var landingen på molen i Zeebrügge og ødelæggelsen af viadukten. Denne viden hos tyskerne var briterne lykkeligt udvidende om (55).

Den 13. april, der var den sidste dag i denne mørke periode i april, hvor lysforhold og tidevand betød, at operationen skulle være mulig. Om morgenen var vejrforholdene lovende, og Keyes gav iværksættelsesordre. Nogle få timer senere tog vinden imidlertid til, således søen blev for hård for de mindre fartøjer. Keyes gav derfor igen ordre til, at skibene skulle vende tilbage til deres havne.

Keyes' frygt for, at Admiralitetet skulle beslutte at opgive operationen var ikke ubegrundet. Det besluttede dette, således at Royal

Marines 4. bataljon skulle opløses, og det af Grand Fleet udlånte personel skulle returneres. Admiral Sir Rosslyn Wemyss tog selv til Dover for at meddele Keyes afgørelsen, som begrundedes med, at overraskelsesmomentet måske var gået tabt, fordi tyskerne havde fået kendskab til planerne, og med, at mandskabets moral uundgåeligt havde lidt skade, ligesom det var uholdbart stadig at holde tropperne indelukket i skibene. Keyes søgte at overbevise Wemyss om, at operationen kunne gennemføres, og han var nu parat til at gennemføre den i løbet 9 – 10 dage, selvom der på dette tidspunkt ville være fuldmåne. Mærkværdigt nok lykkedes forsøget. Wemyss bøjede sig, og lovede at overtale Board of Admiralty til at acceptere et 3. forsøg, som foreslået af Keyes (56). Keyes fik ordre til, at operationen skulle iværksættes den første dag efter den 22. april, hvor forholdene var gunstige.

Angrebet.

Den 22. april om morgenen var forholdene ikke særligt gunstige. Men vinden var nordlig, og vejr-meldingen var lovende. Det var

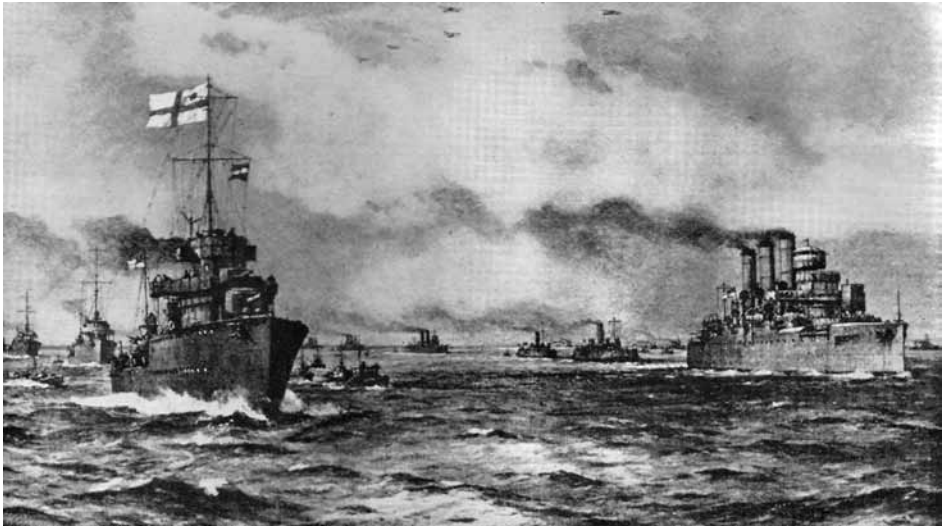
Keyes vurdering, at det var sandsynligt, at forholdene ikke ville blive bedre i de resterende dage af perioden, hvorfor han kl. 15 gav ordre til at igangsætte operationen. Hans hustru, Eva Keyes, der fulgte ham til havnen, gjorde ham opmærksom på, at næste dag var St. George's Day, og hun bad ham bruge "St. George for England" som "battle-cry" (57). Så snart armadaen samlet forlod bøje A med Keyes' flagskib, WARWICK, i spidsen, sendte han derfor signalet "St. George for England" med semafor. Carpenter i VINDICTIVE svarede til Keyes' fortrydelse lidt uhøjtideligt "May we give the dragon's tail, a damned good twist".

I begyndelsen så det ud til, at St. George ville støtte det britiske angreb. Det klare måneskin blev først på aftenen afløst af diset vejr og senere tæt finregn, og sigtbarheden blev stærkt reduceret. Kl. 1000 nåede man planmæssigt til bøje D, hvor det overtallige maskinpersonel fra blokskibene skulle gå fra borde. Det voldte noget besvær, idet en del af folkene i IPHIGENIA havde skjult sig for ikke at gå glip af angrebet, medens det overflødige personel fra INTREPID måtte blive ombord, fordi

den M.L., der skulle have taget det ombord, var havareret. Da denne bøjede blev forladt, drejede Ostende styrken af, medens Zeebrügge styrken fortsatte mod bøjede G med WARWICK og 4 andre destroyere som dækningsstyrke forude. Alle C.M.B.s og M.L.s slap slæbene,

monitorerne EREBUS og TERRORS bombardement, blev forsinket et kvarter, fordi man havde besvær med at finde den korrekte position, hvorfra bombardementet skulle foregå.

I løbet af den næste time blev



St. George aften, 1918. Angrebsstyrken på vej mod Zebrügge. (Efter akvarel af Bernard Gribble)

medens DAFFODIL og IRIS samt de 2 ubåde stadig blev bugseret. Planen var til dette 3. forsøg ændret lidt, idet startpunktet nu skulle være bøjede G, der blev nået til tiden, kl. 2230, der også skulle være X-tid (58). Den dårlige sigtbarhed betød, at de planlagte luftbombardementer ikke kunne gennemføres og, at

de C.M.B.s og M.L.s, der skulle udlægge røg, sendt af sted. Først de, som skulle lægge et almindeligt røgslør foran den avancerende styrke, og senere de, som havde mere specielle opgaver tæt på molen, og samtidigt blev destroyerne placeret, således at de dækkede den angribende styrke mod angreb fra

søen (59). De 2 færger og ubådene slap nu deres slæb. Umiddelbart virkede røgsløret godt og tæt i den nordlige vind, og det var først kl. ca. 2350, at tyskerne begyndte at røre på sig, idet man opsendte lysraketter, ligesom det blev lagt en tung spærreild ca. 2 – 3 sml. bag ved den angribende styrke.

Indtil da var alt gået efter planen. 3 – 4 minutter før VINDICTIVE efter planen kl. 2400 skulle lægge til molen, synes St. George at have vendt sig mod briterne. Det blev først vindstille, og derefter kom der en frisk vind fra syd, der blæste røgsløret væk, og VINDICTIVE lå på klodshold som en fremragende skydeskive for de tyske batterier på molen, der ikke lod denne lejlighed gå fra sig. VINDICTIVE blev udsat for en koncentreret og ødelæggende beskydning. Commander Carpenter reagerede hurtigt. Han satte farten op, og ændrede samtidigt kursen mod vest, så VINDICTIVE hurtigst muligt kom i læ af molen. Den beskyttede selve skroget, således at skibets manøvreedygtighed blev bevaret, men overbygningen blev stærkt medtaget. Carpenters manøvre, der nok reddede VINDICTIVE, betød imidlertid også, at den ramte molen

kl. 0001 ca. 300 m vest for den planlagte position og derfor langt fra batterierne ved fyret, og ikke som planlagt bag, men foran den befæstede zone (60).

Den koncentrerede beskydning i disse få minutter havde medført alvorlige personelle og materielle skader. Lederne af landgangsstyrken, Captain Halahan og Lieutenant-Colonel Elliott og samt deres næstkommanderender havde anbragt sig på den udsatte kommandobro, og blev alle dræbt, og kun 2 af de 15 ramper til landgangen kunne bruges (senere lykkedes det at reparere 2 til). VINDICTIVE havde besvaret beskydningen, men hurtigt blev dens fortop ramt, således at de hurtigt skydende kanoner og tunge maskingeværer her blev sat ud af spillet. 2 af haubitzerne blev, ligesom flere af kanonerne, sat ud af spillet meget hurtigt, medens den svære haubitzer på agterdækket virkede under hele operationen.

Det viste sig vanskeligt at holde VINDICTIVE langs molen, således at landgangen kunne foretages. Det lykkedes først, da DAFFODIL nåede frem, og derefter med stævnen pressede krydsren ind mod molen.

Det måtte den fortsætte med, indtil operationen blev afsluttet. Det betød, at kun få fra den del af landgangsstyrke, der var ombord i denne færge, kom til at deltage i landgangen ved at entre VINDICTIVE

i IRIS slet ikke kom til at deltage i landgangen.

Landgangsstyrken havde store tab under selve landsætningen, men det lykkedes at få såvel Royal



H.M.S. VINDICTIVE langs molen i Zebrügge

over færgens stævn. IRIS kunne heller ikke holde sig langs molen, hvorfor chefen til sidst besluttede sig for at gå på siden af VINDICTIVE. På dette tidspunkt havde Carpenter imidlertid beordret tilbagetrækning, således at styrken ombord

Marines som søfolk i land. De blev imidlertid mødt af en koncentreret og ødelæggende ild fra tunge maskingeværer, ligesom de blev beskudt fra de tyske destroyere, der var forføjet på indersiden af molen, og led derved store tab. Resultatet blev

derfor, at man både måtte opgive at nedkæmpe batteriet på Molen og styrken i den befæstede zone, lige så lidt som man var i stand til at ødelægge nogen installationer på molen. Da Carpenter var sikker på, at blokskibene, der skulle komme ca. 20 minutter efter VINDICTIVE, havde passeret molen, og var på vej ind i kanalen, beordrede han tilbagetrækning (61).

I mellemtiden var ubåden C3 nået frem mod viadukten. Den blev beskydt fra viadukten, men det lykkedes Lieutenant Sandford at styre den ind imellem 2

piller, hvor den satte sig fast i de tværgående stivere. Sandford satte tændigsmekanismen i gang, hvorefter besætningen forlod båden i jollen. Man måtte ro den væk, idet skruen var blevet beskadiget. Beskydningen havde også gjort båden læk, men den installerede pumpe holdt vandet nede. Det lykkedes at komme tilstrækkeligt langt væk, inden båden eksploderede og rev et fag ud af broen (62). Kort efter blev besætningen samlet op af Lieutenant-Commander Sandford i dampbarkassen.

Blokskibene med THETIS i spidsen



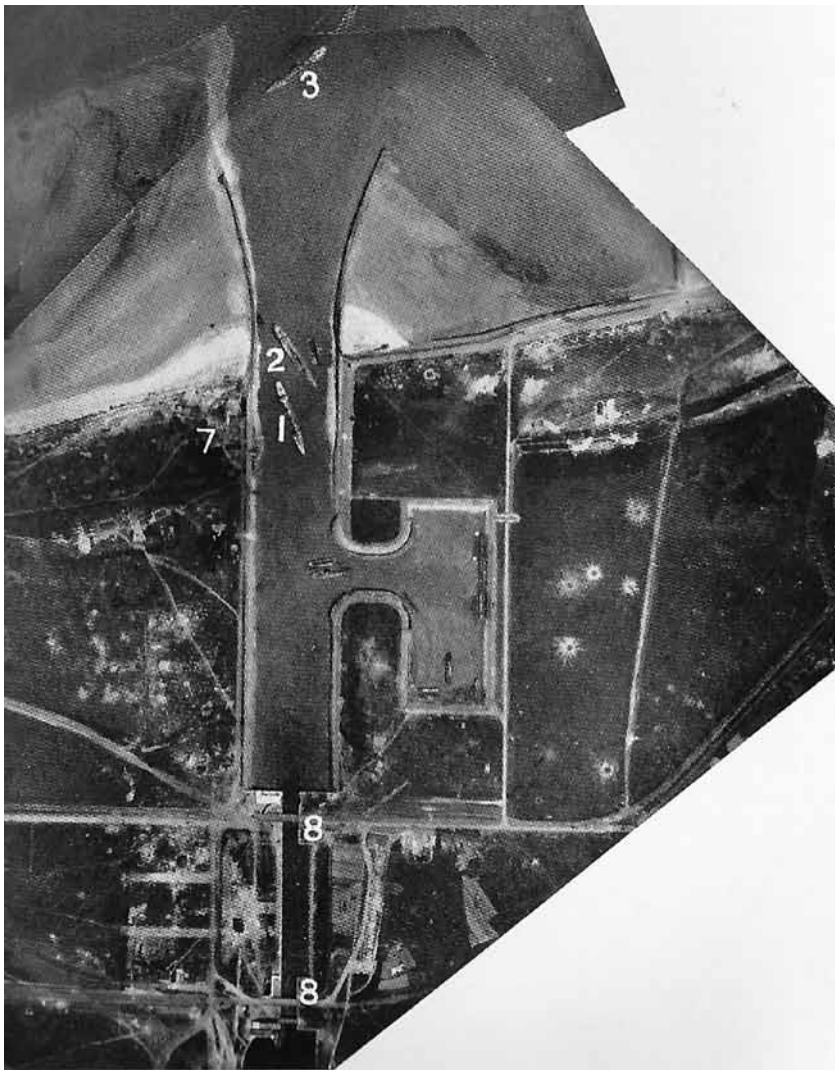
Hullet i jernbaneviadukten med resterne af ubåden C3.

nåede i den tætte røgtåge som planlagt frem til indsejlingen ved fyret kl. 0020. Her blev de mødt af en M.L., der gav Commander Sneyd en pejling til fyret på molen. Han rundede herefter fyret og satte kursen mod åbningen i den spærring af pramme og net, der beskyttede den gravede rende. THETIS blev nu udsat for kraftig beskydning. Da den passerede gennem åbningen ramte den et net, der viklede sig om skrueerne. Den fortsatte lidt frem, men herefter stoppede begge skrueer. Samtidigt havde beskydningen beskadiget skibet, der begyndte at få slagside. Det drev mod bagbord, hvor det gik på grund på en sandbanke. THETIS havde imidlertid fjernet så meget af spærringen, at der var plads til, at de 2 andre blokskibe kunne følge efter, og lyset fra THETIS styrbords lanterne var vejledende, så de kunne passere forbi mod kanalmundingen. Da de var passeret, lykkedes det maskinofficeren på THETIS at få den styrbords maskine i gang i kort tid, hvilket gjorde det muligt for Sneyd at svinge skibet ind i den gravede rende, hvorefter han beordrede sprængladningerne aktiveret. Skibet sank hurtigt. Besætningen blev evakueret uden tab i bådene, og

blev samlet op af en M.L. (63)

Det første blokskib, der nåede kanalmundingen, var INTREPID. Det var stort set gået fri af den tyske beskydning, der havde været koncentreret mod THETIS, og løb uhindret ind kanalen. Det havde frit løb mod sluseporten, men Bonham Carter havde klare ordrer om at sænke skibet på tværs af kanalen. Han manøvrerede ved hjælp af ror og maskiner, således at skibet kom på tværs med stævnen på sandbanken i kanalsiden. Han tændte herefter sprængladningerne, der sprængte bunden ud af skibet, som herefter kom til at stå på bunden (64).

Det sidste blokskib, der nåede frem var IPHIGENIA, der nu var under kommando af Lieutenant Billyard-Leake, fordi Lieutenant Frank efter de 2 første forsøg var blevet indlagt med akut blindtarmsbetændelse. Billyard-Lake manøvrerede som Bonham Carter for at få skibet anbragt på tværs af kanalen, så det sammen med INTREPID udgjorde en effektiv spærring. Da han var tilfreds med positionen, tændte han sprængladningerne, og IPHIGENIA sank, så også den stod på kanalbunden(65). Begge



ZEEBRUGGE—BRUGES CANAL ENTRANCE

FROM BRITISH AEROPLANE AT 14,000 FT. 25TH MAY, 1918

- (1) *Intrepid.* (2) *Iphigenia.* (3) *Thetis.*
 (7) Position of piers which were removed to make a channel.
 (8) Lock gates to Bruges Canal.

Indsejlingen til Zebrügge – Brügge kanalen. Billedet er taget fra et britisk fly fra 14.000 fods højde den 25 maj 1918. 1) INTREPID, 2) IPHIGENIA, 3) THETIS, 8) Sluseportene til Brügge kanal.

besætninger blev reddet af M.L.s, der var detacheret til dette.

Med sænkningen af blokskibene og sprængning af viadukten var operationen gennemført, og styrken kunne trække sig tilbage. De materielle tab været begrænset til 2 M.L.s, der var gået tabt ved den tyske beskydning, samt destroyeren NORTH STAR. Den havde i det tætte røgslør forvildet sig ind bag molen, hvor den blev skydeskive for de tyske batterier. Da den slap ud igen, var den blevet så beskadiget, at den måtte sænkes med en torpedo af en anden britisk destroyer. Mange af de øvrige skibe, der havde deltaget i operationen, var beskadiget af den tyske ild, men de var alle i stand til at nå tilbage til deres baser. VINDICTIVE havde f.eks. lidt store skader på overbygningen, men var stadig manøvreedygtig. Ubåden C. 1 vendte ubeskadiget tilbage til Dover. Den havde sluppet slæbet for tidligt, og havde derfor været for længe om at nå frem. Chefen observerede, at C.3 eksploderede, og da han også så, at VINDICTIVE var på vej væk fra molen, sluttede han, at angrebet i øvrigt var mislykket, hvorfor han besluttede at bevare båden til et evt. gentaget angreb (66).

De personelle tab havde været betydelige. Den del af landgangstyrken, der var ombord i VINDICTIVE led voldsomme tab både før og under landgangen. Ganske vist blev besætningerne fra blokskibene samlet op af M.L.s uden større tab, men under tilbagetrækningen blev de overfyldte både voldsomt beskudt, og tabene var store. IRIS, der ikke under angrebet havde lidt særlig skade, blev voldsomt beskudt under tilbagetrækningen og havde store tab, indtil en M.L. fik færgen indhyllet i røg, og det lykkedes at få dens eget røganlæg til at virke (67). Det samlede tab i dræbte, sårede og savnede var i alt 635 mand (68). Den samtidige operation mod kanalmundingen i Ostende lykkedes ikke. De 2 blokskibe kom på grund af navigatoriske vanskeligheder på grund, og operationen måtte opgives (69)

Evaluering.

Efter WARWICKS ankomst til Dover sendte Keyes følgende signal til Admiralitetet:

”Operation carried out at Zeebrugge in accordance with plan, except that aerial attack was not possible owing to mist and rain.

The VINDICTIVE, IRIS and DAFFODIL remained alongside Mole for about an hour. Casualties believed to be about 400. The three ships were successfully withdrawn and are returning. THETIS grounded to the eastward of the canal entrance. Captains of IPHIGENIA and INTREPID consider that their vessels were sunk in correct positions. Seven officers and 87 men (of whom one officer and 17 men are wounded) of these two ships were brought away by a motor launch. One officer and 60 men not accounted for. No news of THETIS crew yet. All destroyers and most of the small craft are believed to be returning. C 1 did not reach destination and is returning. C 3 was blown up apparently in correct position. Visibility very low. Search is being made for stragglers. Further report follows.” (70)

Vurderingerne af operationen er meget forskellige. Nogle forfattere karakteriserer operationen som mislykket, en enkelt endog som en fiasko, medens andre karakteriserer den som en stor succes (71).

Der er ikke tvivl om, at det var Keyes' opfattelse, at operationen mod Zeebrugge var lykkedes

fuldt ud. Denne opfattelse synes bekræftet af et radiosignal til tyske ubåde, der opfangedes kort efter, hvor i det hed:

”Until further notice, the canal-entrance at Zeebrugge is blocked at low water and obstructed at highwater. U-boats will use alternative ports.” (72)

ligesom luftfotos optaget af RAF umiddelbart efter angrebet også tydede på, at spærringen var effektiv. Denne opfattelse harmonerer imidlertid ikke med den gængse tyske, hvorefter kanalen ikke på noget tidspunkt havde været effektivt spærret (73). Der er dog også tyske oplysninger, der peger på, at kanalen var spærret i hvert fald i ca. 3 uger (74). Hvad der er korrekt, er på nuværende tidspunkt vanskeligt at sige. Man kan nok ikke komme problemet nærmere end Liddell Hart, der udtrykker det således:

”....which for a time blocked up the exit from Zeebrugge.” (75)

Selvom den taktiske udførelse af operationen måske kun lykkedes delvis, er det givet, at den strategis-

ke værdi under alle omstændigheder var begrænset, fordi konvojerinden og de af Keyes gennemførte foranstaltninger til spærring af Dover Strædet nu tydeligt var begyndt at svække den tyske ubåds-krig, hvilket Admiralitetet den gang næppe var klar over (76).

Der er derimod ikke den ringeste tvivl om, at operationen, der i Storbritannien blev opfattet som en stor sejr, der efter skuffelsen over den manglende storsejr i ”Jyllandsslaget” i 1916 og Grand Fleets efterfølgende påtvungne passivitet, viste de sejrshungrende briter, at Nelsons ånd stadig besjælede Royal Navy . Den havde derfor meget stor moralsk betydning både for befolkningen og personellet i de væbnede styrker. Dette moralske ”lift” på et tidspunkt, hvor det gik rigtigt dårligt for de allierede på ”Vestfronten”, var sikkert ligeså tiltrængt som sejren ved St. Vincent var den 14. februar i 1797, hvor Admiral Jervis forud bemærkede, at ”*a victory is very essential to England at this moment.*” (77). Der er ikke tvivl om, at dette resultat, gjorde indsatsen lønsom. Belønningerne udeblev da heller ikke, idet der blev uddelt ik-

ke mindre end 8 Victoria Kors og et meget stor antal D.S.O.s og D.S.C.s. Keyes selv fik et KCB (78).

Noter:

Følgende litteratur er anvendt ved udarbejdelse af artiklen:

W.V. Anson: The Life of John Jervis, Admiral Lord St. Vincent

Cecil Aspinall-Oglander: Roger Keyes, London 1951

Admiral Sir Reginald Baker: The Consise Story of the Dover Patrol, London 1932

Karl Bartz: Zeebrugge, Berlin 1938

Richard Brooks: The Royal Marines, London 2002

Captain Alfred Carpenter: The blocking of Zeebrugge, London 1921

Liddell Hart: History of 1st. World War, London 1970

Richard Hough: The Great War at Sea 1914 – 1918, Oxford 1986

Sir Roger Keyes: The Naval Memoirs, Bd. II 1916 – 1918, London 1935

Deborah Lake: The Zeebrugge and Ostend Raids 1918, Barnsley 2002

Barrie Pitt: Zeebrugge, St. Georges Day 1918, London 1958

James W. Stock: Zeebrugge 23 april 1918, New York 1974

John Terraine: Business in Great Waters, Ware 1999

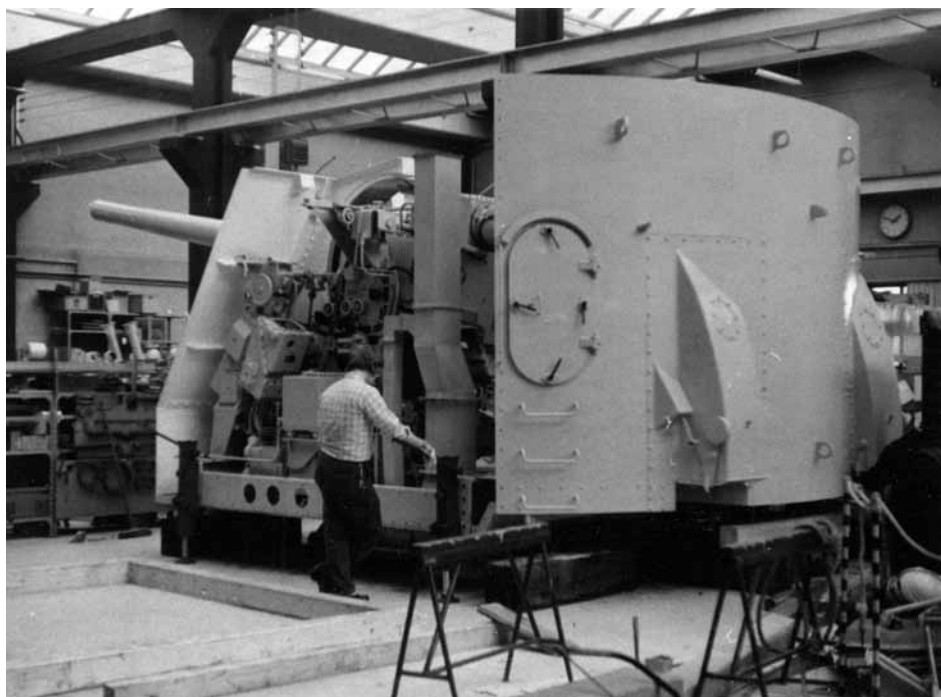
Philip Warner: The Zeebrugge Raid, London 1978

Navy Records Society: The Keyes Papers, Vol. I 1914 – 1918, London 1972

1. Aspinall pag. 212 f., Memoirs pag. 127 ff., Stock pag. 25 ff., Carpenter pag. 10, Lake pag. 41
2. Terraine pag. 79, Pitt pag. 4
3. Terraine pag. 33 ff., 48 ff., 52 ff., Lake pag. 13 f.
4. Terraine pag. 58 ff.
5. Ibidem pag. 72 ff., Aspinall pag. 210, Lake pag. 19 f
6. Keyes var en meget ung admiral, fordi han som ung destroyerchef under boxeropstanden i Kina i 1900 havde gjort sig særligt bemærket, og derfor var blevet ekstra ordinært forfremmet. Under 2. Verdenskrig blev han som Admiral of the Fleet den første chef for Combined Operations. Lake pag 21 ff. og 193
7. Terraine pag. 34 f., Lake pag. 3
8. Bacon pag. 156 ff., Memoirs pag. 116 ff., Aspinall pag. 211, Papers pag. 431 f.
9. Memoirs pag. 114
10. Memoirs pag. 115 ff., Lake pag. 2, Aspinall pag. 211
11. Memoirs pag. 122 f.
12. Ibidem og Bacon 159 ff.
13. Memoirs pag. 120 ff., Aspinall pag. 212, Bacon pag. 160
14. Memoirs pag. 129, Bacon pag. 114
15. Memoirs pag. 127
16. Ibidem pag. 129 ff.
17. Memoirs pag. 141, Bacon pag. 224
18. Memoirs pag. 141
19. Memoirs pag. 123 ff., Paper 432 ff.
20. Memoirs pag. 141 ff., Lake pag. 30, Terraine pag. 110
21. Memoirs pag. 147, 151, Pitt pag. 8 ff., Lake pag. 30 f., Terraine pag. 101 f., 110
22. Memoirs pag. 157 ff., Lake pag. 4, 36 f.
23. Memoirs pag. 171 ff., Terraine pag. 112 f.
24. Terraine pag. 131 ff., Lake pag. 164
25. Memoirs pag. 205
26. Ibidem pag. 205 og 213
27. Ibidem pag. 205 f.
28. Ibidem pag. 210 ff., Papers

- pag. 220 ff. og 466, Aspinall pag. 222 ff.
29. Lake pag. 54, Papers pag. 466
 30. Papers pag. 468, Memoirs pag. 41
 31. Memoirs pag. 210
 32. Ibidem, Papers pag. 464
 33. Papers pag. 468, Memoirs pag. 210 f., Carpenter pag. 85
 34. Carpenter pag. 23 ff., Aspinall pag. 223 f., Lake pag. 44 f. og Memoirs pag. 232
 35. Memoirs pag. 235, Papers pag. 469
 36. Papers pag. 469 ff.
 37. Ibidem pag. 472 f.
 38. Aspinall pag. 231 f., Papers pag. 467 ff., Lake pag. 77 f., Pitt pag. 63 ff., Memoirs pag. 217 og 223
 39. Lake pag. 22
 40. Memoirs pag. 211 f.
 41. Ibidem pag. 239 f.
 42. Ibidem pag. 212 og 240, Carpenter pag. 104 f., Lake pag. 96
 43. Memoirs pag. 224 f.
 44. Ibidem pag. 220
 45. Ibidem. Under 2. Verdenskrig var B.C. bl.a. chef for en af Home Fleets krydsereskadrer til dækning af konvojer til Rusland.
 46. Ibidem pag. 224 f.
 47. Carpenter pag. 82 f.
 48. Memoirs pag. 230
 49. Ibidem pag. 234 f.
 50. Ibidem pag. 235 ff.
 51. Ibidem pag. 236, Carpenter pag. 86 f.
 52. Carpenter pag. 47 ff., Memoirs pag. 228
 53. Memoirs pag. 249 ff.
 54. Ibidem pag. 253
 55. Ibidem pag. 255, Lake pag. 90 f.
 56. Memoirs pag. 256, Lake pag. 92 f.
 57. Memoirs pag. 261 f., Lake pag. 97, Carpenter pag. 181
 58. Memoirs pag. 263f.
 59. Ibidem pag. 264 f.
 60. Ibidem pag. 265 ff., Carpenter pag. 190 ff., Lake pag. 104 ff.
 61. Carpenter pag. 252 ff.
 62. Ibidem pag. 223 ff., Memoirs pag. 276 ff.
 63. Memoirs pag. 284 ff., Carpenter pag. 241 ff.
 64. Memoirs pag. 286, Carpenter pag. 244
 65. Memoirs pag. 286 ff., Carpenter pag. 246 ff.
 66. Memoirs pag. 280 f.,

- Carpenter pag. 235
67. Memoirs pag. 279 f.
68. Aspinall pag. 247
69. Ibidem pag. 249 ff.,
Carpenter pag. 263 f.
70. Memoirs pag. 293
71. Terraine pag. 111 f.,
Carpenter pag. 269
72. Laker pag. 160, Carpenter
pag. 268, Pitt pag. 165
73. Laker pag. 164 f.
74. Bartz pag. 191, Pitt pag.
207. Såvel Carpenter, som
Keyes og Stock nævner,
at kanalen først blev fuldt
farbar i 1921, da resterne af
vragene blev fjernet.
75. Liddell Hart pag. 403, jf.
også Stock pag. 153
76. Laker pag. 164
77. Anson pag. 157
78. Memoirs pag. 298, Hough
pag. 316, Aspinall pag. 248
-



5" dobbelt pjece under renovering i Søartilleriværkstedet på Holmen, ca. 1965 inden montering ombord i Peder Skram-kl. (Marinens Biblioteks Arkiv)

Søofficeren Peter Schønning 1732-1813

Jacob Seerup

Da jeg for nogle år siden skrev speciale i historie på Københavns Universitet om Søkadetakademiet i Oplysningstiden, stødte jeg i mine kildestudier på en ganske usædvanlig kilde til Søetaten i 1700-tallet. Det var søofficeren Peter Schønning's dagbøger og øvrige efterladte papirer. Denne kilde udgør en hel samling i Det Kgl. Biblioteks håndskriftssamling. Kildematerialet er ganske enormt og omfatter ca. fem hylde-meter breve, dagbøger, tjenestepapirer, skoleopgaver og meget, meget mere, hovedsagelig fra perioden 1732-1813. Alene dagbøgerne fylder otte bind med mere end 3000 sider. Det er en stor sjældenhed at have et så omfattende og systematisk opbygget kildemateriale fra denne periode. At det så i tilgift er en søofficer, der har efterladt sig de mange papirer gør det så meget desto mere spændende set fra en marinehistorikers synspunkt.

Min oprindelige interesse for Peter Schønning udsprang af, at han førte dagbog allerede som søkadet. Han blev optaget på Søkadetakademiet som 12-årig i 1746. Han var en fremragende kilde til undervisningens indhold og pædagogik, og gav samtidig et mere nært og medrivende billede af, hvordan der egentlig var på akademiet. Dermed havde jeg et fremragende supplement

til de protokoller og regnskaber, jeg ellers havde som kilde til skolens historie. Yderligere var det interessant at se, at det ikke var omverdenens pres, der ledte ham ind i en karriere som søofficer, men ganske enkelt drengedømme og fascination af de store skibe.



Den 15., 19., 25. Februar 1760. Om Formiddagene blev ieg skildret i Bryststykke af Hörner, med Sø Officers Stadsmundering og Harnisk under – kostet 10 Rigsdaler. Sådan beretter Schønning i sin dagbog, hvordan portrættet blev til. Johan Hörner var en habil portrætmaler, og portrættet er så afgjort blandt hans allerbedste. (Frederiksborgmuseet, uddeponeret på Orlogsmuseet.)

Karriere

En karriere kan ridses op på ganske få linier. For Schiønnings vedkommende kan hans tjenesteforløb beskrives således:

1746 volontær kadet

1750 kadet

1755 second-lieutenant

1758 premier-lieutenant

1763 capitainlieutenant

1769 capitain

1781 kasseret som uværdig til Kongelig Tjeneste

Det er klart, at der mellem disse få linier ligger et helt liv med tusinder af dage og tildragelser. Normalt får man ikke muligheden for at fylde alle hullerne ud. Men i Peter Schiønnings tilfælde, er det på grund af den omfattende kildesamling muligt at give en udtømmende oversigt over hele hans liv i Søetaten.

Der var intet usædvanligt i hans karriere. Avancementet gik hverken hurtigere eller langsommere end så mange andre officerers. Det er først den bratte slutning på hans karriere i Søetaten i 1781, der for alvor skiller sig ud fra mængden. Det vil blive beskrevet nedenfor.

Ind imellem den professionelle tjeneste var der også tid til at stifte familie. I 1772 blev Peter Schiønning gift med frøken Maria Christine von Nägler, datter af en hærofficer, som han havde mødt i Helsingør, da han lå

der med vagtskibet i Sundet, og gik i land til baller og middage hos byens borgerskab. Med Marie Christine fik han tre børn, en søn og to døtre. Drengen døde dog i en tidlig alder til forældrenes store sorg.

Undervejs i karrieren udførte Schiønning en række opgaver, som vil blive beskrevet i det følgende. Som i de fleste liv, var meget rutine og gentagelse, men af og til var der afbræk i den daglige trummerum, som han kunne mindes mange år senere. Det virkelig usædvanlige var, at han valgte at dokumentere det hele grundigt, og bevarede både dagbøger, breve og tjenestepapirer.

Togter

Da Schiønning i 1755 blev udnævnt til secondlieutenant havde han allerede en del togter bag sig. Både i det nære område i norske farvande og Østersøen og i Nordafrika, hvor han blandt andet oplevede fregatten FALSTERS katastrofale skæbne, da skibet sprang i luften ved Saphia i Marokko i 1753. Det er ikke en helt ukendt episode, men Schiønning formår alligevel at give en enkelt ny detalje. Nemlig, at kadet Schiønnebøll, som blev fejret som en helt, da han i fregatten CHRISTIANSBORG'S barkasse havde reddet en del af de folk, der sprang væk fra den brændende fregat, nok ikke helt havde fortjent det. Schiønnings vurdering var, at Schiønnebøll derved



Her er nogle få bind af Schønnings enorme samling på Det Kgl. Bibliotek. Det var Schønning selv, som i 1805 testamenterede samlingen til Universitetsbiblioteket, og dermed sørgede for, at en helt unik kilde til Søetaten i de store sejlskibes tid blev bevaret for eftertiden. (Foto: Jacob Seerup 2006)

havde afstedkommet mere forvirring end redning, og muligvis endog havde umuliggjort det slukningsarbejde, man havde iværksat på FALSTER.

Vel hjemkommet fra den nordafrikanske kyst kunne Schiønning på sin fridag besøge Frederiksberg Have, hvor man havde installeret stort set det

eneste, Danmark havde fået ud af sit nordafrikanske eventyr, nemlig nogle strudsflugte, der havde en morian med som dyrepasser. Desværre var den stakkels sorte dyrepasser ikke så glad for det danske klima og tændte derfor så godt op, at han kom til at brænde huset af, hvor han og strudsene levede.



Peter Schiønning's samtidige, skibsbyggeren Clemens Mogensen Rønneby (1727-1815), har efterladt sig en række billeder af danske orlogsskibe i 1750'erne. Her ses tre danske orlogsskibe i havblik. I forgrunden bliver en officer roet i en niårers travaljechalup. Hans kvartermester, som står ved roret, er iført blåt liberit. Roerne er iført hvide skjorter, de har røde hårdugsskerfer om liver, og på hovedet bærer de en sort kabuds med sølvskilt. Officieren ser ud til at være iført rød uniform, hvilket i givet fald skulle indikere, at billedet er fra før 1753, hvor uniformens farve skiftede til blåt, som den har været lige siden.

(Frederiksborgmuseet)

Så den 30. december 1753 noterede Schiønning i dagbogen ”Brændte ved en Ildebrand Strudsfuglene paa Friederichsberg.”

De fleste togter, Schiønning kom ud på, gik til mindre eksotiske egne. Det var hovedsageligt det dansk-norske nærrområde, der blev besøgt. Nærværende oversigt over samtlige togter, han deltog i, giver et indtryk af, hvordan et sejlende tjenesteforløb kunne se ud i en gennemsnitlig søofficers karriere i de store sejlskibes epoke:

1750 m. kadetfregatten *DOCQUEN* bl.a. til Norge.

1751 m. tremastetkoffardiskib *NEPTUNUS* efter mastetræ i Norge (forliser).

1752-53 m. fregatten *CHRISTIANSBORG* i eskadre til Marokko.

1754 m. snauen *FÆRØE* bl.a. til Christiansø.

1755 m. fregatten *FYEN* til Middelhavet.

1756 m. fregatterne *MØEN* og *FYEN* i eskadre v. *Flekkerøe*.

1758 m. *DOCQUEN* som 3. Officer 4 rejser mellem Norge og Fladstrand i konvoj m. kavaleri.

1758 m. *CHRISTIANSBORG* på besejling af *DITMARSKEN*.

1760 m. *CRONPRINTZEN*, derefter hukkerten *AMAGER* på besejling af *WILDMANDEN*.

1761 m. *SLESVIG* i eskadre på Københavns Red.

1762 Næstkommanderende på Fregatten *MØEN* i eskadre ved Holsten

1769 Næstkommanderende på *PRINCESSE WILHELMINE CAROLINE* i eskadre.

1770 Chef for *HVIDE ØRN*, Vagtskib i Sundet og speciel mission til Bornholm.

1771 Chef for *HVIDE ØRN*, Vagtskib i Sundet.

1773 Chef for fregatten *SØERIDDEREN* i eskadre

1779 Chef for fregatten *CHRISTIANSØ* i eskadre.

1780-81 Chef for fregatten *BORNHOLM* til Algier og siden Vestindien.

Før jeg fremhæver nogle enkelte interessante rejser, vil jeg gøre opmærksom på, at det langt fra er alle disse udkommandoer, der er anført i det ellers uundværlige biografiske værk om Søetatens Officerer af Topsøe Jensen og Marquard. Dansk-Norske Søofficerer udkom i 1935 og var et resultat af en enorm forskningsindsats fra de to forfatteres side. Men interessererede læsere bør kun anvende værket som udgangspunkt for videre studier, for de kortfattede biografier giver ikke en total oversigt over f.eks. hver enkelt officers udkommandoer og anden tjeneste.

Som det ses, stiftede Schiønning allerede tidligt i sin karriere bekendtskab med søens farer, da han forliser med koffardiskibet *NEPTUNUS*, som han var kommanderet til Norge med for

at hente mastetræ. Skibet forliste ved Gerrild Klint ved juletid 1751, og det var først efter store personlige farer, Schiønning og resten af besætningen nåede i land. Hjemrejsen til København gik for det meste til fods.

De to rejser til Middelhavet i 1750'erne var naturligvis spændende. Det eksotiske klima og oplevelserne i det fremmede var uhyre interessante. Tyrefægtning i Cadiz var fascinerende, men at få lov at kysse den hedenske deys hånd i Algier og spise syltetøj i hans palads vel næsten endnu mere eventyrligt! Godt det samme. For det, som togterne egentlig handlede om – etablering af en danske handelstation i Nordafrika, viste sig at blive en stor fiasko.

En del besejlingstogter blev det også til. Når nye skibe var løbet af stabelen, blev de sejlet op mod ældre skibe, og deres sejlegenskaber prøvet imod hinanden. Det var tjeneste, der ikke var meget mere spændende end trivielle troppetransporter imellem Norge og Jylland. I 1757 var der et afvekslende togt til Flekkerø ved Kristiansand. Her forenede en dansk og svensk eskadre sig for at forsvare den fælles neutralitet i begyndelsen af den preussiske syv-årskrig. Det var spændende at møde de svenske officerskollegaer, men nogen skarpe situationer kom det ikke til – når undtages de danske officerers indbyrdes stridigheder og dueller. I 1762 var det dog ved at blive

spændende. Da det trak op til krig med Rusland blev en stor eskadre udrustet, som sejlede i det nordtyske farvand og overvågede russiske troppebevægelser. Danmark undgik med nød og næppe en krig, men der blev alligevel store tab på de danske skibe. Den såkaldte ”forrådnelsesfeber” gjorde mærkbart indhug i besætningerne, og umiddelbart efter hjemkomsten til København lagde også Schiønning sig med voldsom feber og var døden nær i mere end en måned.

I 1770 var Schiønning chef for vagtskibet HVIDE ØRN i Sundet. Det var ikke særlig spændende tjeneste. Men afvekslingen kom, da han blev beordret til Bornholm på en hemmelig mission. Han skulle overføre 1500 soldater til øen, som skulle tvinge bornholmerne til at betale skat, hvilket de nægtede. Opgaven blev dog ændret til, at han kun skulle overføre en kommission, som kunne forhandle sagen i mindelighed. Mens forhandlerne negotierede i Rønne, tilbragte Schiønning nogle herlige uger på Christiansø, som han udforskede og beskrev grundigt. Den afsondrede fæstning med sine helt specielle forhold for soldater og familier, fascinerede ham.

Skæbnetogtet

Schiønning mødte sin skæbne ved Vestindien i 1780, da han ved juletid konvojerede en gruppe danske handelsskibe. Da tre kraftigt

bevæbnede fregatter, som Schiønning antog, var engelske orlogsmænd, beskød konvojen og afskar den fra hans beskyttelse, tog Schiønning den skæbnesvangre beslutning at stryge flaget. Ikke for at overgive sig, som han sagde, men for at Dannebrog ikke skulle vaje over en så ydmygende

og uværdigt. Da Schiønning og hans skib BORNHOLM, meget ilde tilredt af storm og sygdom, nåede Københavns Red i 1781, ventede der derfor en arrestordre, og han blev indsat i særlig arrest i Holmens Vagt ”Under Kronen”. Her sad han i et halvt år, mens en kommission undersøgte sagen. Det



Endnu en gouache af Clemens Mogensen Rønneby (1727-1815). Her ses danske orlogsskibe i høj sø. Forrest et skib med 60 kanoner, nederste kanonporte lukket. Til vejs er otte matroser i færd med at slå storsejlet under. (Foto: Orlogsmuseets fotosamling)

handling. Desværre for Schiønning ilede rygter om denne stryging af flaget i forvejen hjem til Danmark, og der opstod et rygte i København om, at han skulle have handlet fejlt

er svært at gennemskue, præcist hvad årsagen er, men det lader til, at kredse ved hoffet mente, der skulle statuere et eksempel. Så der blev arbejdet aktivt for, at Schiønning skulle henrettes, og

en kabinetsordre blev afgivet allerede før kommissionsundersøgelsen gik i gang, der bestemte, at der skulle dømmes så hårdt som muligt i sagen. Det var ikke noget godt udgangspunkt for en fair retssag, og den endte da også med at Peter Schiønning blev ”kasseret som uværdig til Kgl. Majestæts Tjeneste”. En dom, som ikke fandtes i Krigsartiklerne. Efter denne vanærende dom, besluttede Schiønning sig for at gå i frivilligt eksil i provinsen og bosatte sig først i Vordingborg i 10 år, mellem 1782 og 1792, derefter flyttede han til Bagsværd, hvor han boede indtil 1807, hvor hans gård og det halve af byen brændte ved de engelske troppers uforsigtige omgang med åben ild. Derefter flyttede familien tilbage til København, hvor de boede indtil hans død i 1813.

Landtjeneste

Men historien om Peter Schiønning og hans togter er kun en lille del af det, man kan få ud af den enestående kilde på Det Kgl. Bibliotek. Der er også meget andet, man kan lære om Søetaten på de store sejlskibes tid, når man studerer Peter Schiønnings arkiv. Eksempelvis er det interessant at følge søofficerens tjeneste i land. En periode i 1757 fungerer Schiønning som interimsekvipagemester ved Dokken på Christianshavn, og her giver han mange interessante beskrivelser af det daglige arbejde ved tørdokken.

Han beretter bl.a., at folkene dagligt fik brød, brændevin og øl, når vandet skulle pumpes ud af Dokken. Der var også tilkommanderet officerer til at have opsigt med folkene, så de kunne dæmpe ”klammerier.”

I 1758 var han interimsekvipagemester på Nyholm, hvor han tilså det daglige arbejde med skibenes bygning, og bl.a. fordelte de mange arbejdere til de forskellige opgaver, der var i gang.

Divisionstjeneste var en stor del af tjenesten i land. Det gik ud på at fungere som officer ved en af de fire divisioner, som Søetaten havde inddelt ”Holmens faste stok” i. Hver division bestod i princippet af 555 mand, der igen var inddelt i fem kompagnier á 111 mand (dog varierede antallet ofte, og nogle gange tilføjedes ekstra kompagnier). Arbejdet bestod både i lønudbetalinger og daglig ledelse, men eksempelvis også i at føre tilsyn med folkenes boliger i Nyboder. En del af divisionstjenesten bestod i at føre kommando ved henrettelser og andre afstraffelser - eksempelvis piskning.

Schiønning blev tidligt knyttet til 4. Division, som han bevarede forbindelsen med det meste af sin karriere. Det fremgår blandt andet, at han af og til stod fadder for matrosernes børn, en optælling viser, at han gennem sin karriere kom til at stå fadder til flere end 30 matrosbørn. Denne relation lader ikke til at have haft økonomiske implikationer, men har bidraget

til at forstærke de sociale bånd og forpligtelser mellem officeren og hans undergivne.

En hyppigt forekommende tjeneste, som Schiønning blev tilkommanderet, var at sidde som assessor i Combinerede Ret. Den Combinerede Ret ved Søetaten behandlede sager i Søetaten vedrørende det militære personels

forhold. Til Combinerede Ret hørte alle kaptajnløjtnanter, løjtnanter, mestre, håndværkere, underofficerer og menige i alle civile, militære og kriminelle sager, som blev henvist dertil af divisionscheferne eller Holmens Chef. Højtrangerende officerer (fra rang af kaptajn eller fornemmere) skulle kun stille for denne ret, når

Peter Schiønnings kårde er også bevaret sammen med en række personlige effekter og portrætter på Frederiksborgmuseet. Kården er interessant, idet den tydeligvis ikke er lavet for at se sømilitær ud. Måske er det derfor, vi kender så få søofficerskårder fra sidste halvdel af 1700-tallet?

Takket være dagbogen ved vi også, hvornår han købte den: Den 22. Marts 1772. Fik en ny Kaarde hos Sværdfeveren, ieg havde ladet bestille efter de nu mest brugelige saakaldte store Pariser-Kaarder med en Haab [hob] skion Udgravering med Sølvzirater, kostede omtrent 10 Rigsdaler. (Frederiksborgmuseet)



det gjaldt borgerlige sager, som for eksempel sager om gæld. Retten var sammensat af en kommandørkaptajn som præses, to kaptajner, to kaptajnløjtnanter, to premierløjtnanter og tre sekondløjtnanter, som månedligt skulle afløses og udnævnes dertil. Schiønning omtalte desværre ikke særlig hyppigt, hvad sagerne handlede om. Det er ærgerligt, fordi der i dag på Rigsarkivet kun er bevaret ganske få arkivalier fra den Combinerede Ret. Af Schiønnings dagbøger fremgår det, at der har været mange flere sager, end der er bevaret akter fra i dag.

Personalhistorie

Schiønnings dagbøger rummer en guldgrube af oplysninger om danske søofficerer i 1700-tallet. Jeg skal her nøjes med at give to eksempler på nogle anderledes vinkler på et par danske officerer.

Vi kender mest Olfert Fischer som Helten fra Slaget på Reden. Men i Schiønnings dagbog er der artige sager at læse om hans meritter i 1766. Da blev han sammen med tre andre officerer dømt i en saftig sag, som vakte opmærksomhed i byen.

Fischer blev degraderet til matros i et år. Det var endda mildt, eftersom retten havde dømt alle fire til kassation, men kongen havde formildet dommen. Schiønning beskriver sagen i dagbogen. De fire officerers forseelse var, at de på vagten på Christiansholm havde hentet

en ”Hore eller et løst Fruentimmer til sig med Vagtens Jolle fra Nyhavn af. (...) og den ene efter den anden haft omgang med hende. Da de nu til sidst ”fik den Tanke, at hun var *inficeret*, visiteret de hende ved et lys paa en megen uanstændig Maade, ja endog skal have brændt eller svedet hende.” Selv syntes Schiønning, at sagen var skammelig, men at det næsten var lige så slemt, at den var blevet kendt i offentligheden, og at pigen endog havde givet møde i retten. Det var vanærende for Søetaten. I dag ville en lignende sag jo nok være endt på forsiden af Ekstrabladet. Vi kan dog konkludere, at Fischer på trods af den prekære sag formåede at svinge sig op til rang af kommandørkaptajn. Men gift blev han aldrig.

En meget mindre kendt officer er Gotthilf Wilhelm Becker. Hans karriere omtales i Topsøe-Jensen og Marquards værk, men her fokuseres der mest på hans tid i fransk tjeneste, og at han rodede sig ud i gældssager. Det var ikke det, Schiønning huskede Becker for, men derimod, at han var umanerlig fed. Da han 2. August 1776 fik at vide, at Becker var død et par uger forinden i Sandefjord i Norge, skrev han om ham; ”Han var alt i en del Aar bleven saa umanerlig fed, at han ofte havde møje ved at tale og faa sit Veyr. Alt paa hans sidste Reyse til Algier havde nogle af hans Chaluproere hver Nat maatte havet Vagt hos ham, da han ved

Søvnen ofte stod fare for at kvæles, saa ikke kunne røre sig, men maatte give dem Vink, de skulle vende ham i Lagenet eller Reyse ham op, alt efter som Officererne paa Skibet fortalte. Han havde stedse en stor Appetit, som han ikke let kunne styre.”

På denne måde kan man i Schiønnings dagbøger finde utrolig mange kultur- og personallistoriske oplysninger om den danske Søetat i de store sejlskibes epoke. Undertegnede har til hensigt at skrive en egentlig større biografi om Peter Schiønning, men på grund af kil-

dematerialets omfang vil der gå nogen tid, før det hele er gennemgået tilstrækkelig grundigt, til at sådan en bog kan skrives færdig. I mellemtiden har jeg valgt at lægge store dele af kildematerialet ud på Orlogsmuseets hjemmeside, hvor interesserede selv kan bladre rundt i dagbøgerne og få en fornemmelse af, hvordan livet kunne forme sig for en dansk søofficer i 1700-tallet. Adressen er:

www.orlogsmuseet.dk/schioenning.htm



Bevogtningsfartøjet RAN på patrulje. RAN var et af ni bevogtningsfartøjer, også kaldet SDC'ere (Seaward Defence Craft), bygget på Cost Sharing Programmet, hvor amerikanerne var så venlige at forære os de fire. Det var tider.

(Marinens Biblioteks Arkiv)

En bøn fra sætternissen



Her er en lille bøn fra sætternissen.

Jeg bruger ind imellem megen tid på artikler til bladet der indsendes i diverse elektroniske formater. En del af disse artikler er skrevet med mere eller mindre eksotiske formatteringer, forskellige linieafstande, flittig brug af tabulator tast mm. Nogle artikler indsendes i word med billeder og billedtekster nydeligt indsat.

Spar dig selv og ikke mindst under-tegnede for en masse arbejde ved at følge nedenstående simple forskrifter:

1) Når du indsender artikler til tids-skriftet i elektronisk format skal jeg bede om at **teksten** indsendes som en word fil med font Times New Roman, størrelse 11, og enkelt linie afstand.

2) Illustrationer indsendes gerne men ikke nødvendigvis i elektronisk format. Brug JPEG eller TIF format. Når du scanner så scan i opløsning 300 dpi/lpi. Illustrationers størrelse må gerne være 12,4 cm i bredden.

Illustrationer benævnes: billede 1, 2,

eller fig. 1, fig. 2, osv.

3) Angiv tydeligt i teksten hvor du ønsker illustrationer indsat. F.eks. ”Her indsættes billede 1” osv.

4) Billedtekster indsendes som en word fil som angivet under ”1” med teksterne benævnt: BT1 (billedtekst 1), BT2 osv. Det er ikke nok blot at indsende en illustration hvor der er en billedtekst på engelsk, fransk eller andet. Så kan redaktionen sidde og afskrive og oversætte teksten. det er ikke meningen.

5) Skibs og klasse navne skrives med KAPITÆLER. Hvis du er usikker på hvad det er - og det er ikke store bogstaver - så ring til nissen på 4879-7028.

Hvis du har spørgsmål til den ”elektroniske jungle” så kontakt endelig ”nissen”, gerne inden du begynder at skrive.

Sætternissen: *Tom Wismann, tlf.: 48797028, Email: twismann@mail.dk*

skal udformes, så det kan anvendes som et standardkoncept for tilsvarende ”kukkassedioramaer” af andre funktioner på et skib, et værksted eller andet med relation til flåden eller marinehistorien. Alle interesserede er selvfølgelig fortsat velkomne.

Julearrangement.

Julen er atter ved at nærme sig og vort traditionsrige julearrangement løber af stabelen **fredag den 1. december 2006 kl. 1900 på Orlogsmuseet**. Det bliver en rigtig hyggeaften, hvor vi håber at se gamle som nye medlemmer med familie og venner. Arrangementet består som sædvanlig af en velkomstdrik, æbleskiver og gløgg, bankospil om juleænder og andre gode præmier, lodtrækninger, kaffe og småkager og bytning af julegaver samt ikke mindst kanonsalutter og en overraskelse med sang og musik.

Husk at medtage en julegave til omkring 30 kr.

Tilmelding senest mandag den 27. nov. 2006 til Poul Beck, tlf. 43 90 33 29.

Bestyrelsen.

**MEDDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB**

Aktiviteter for vintersæsonen 2006-2007

Onsdag den 29. november 2006 kl. 1930

Foredrag: ”Walter-ubåde 1934 – 1963”

Ved Tom Wismann

Onsdag den 24. januar 2007 kl. 1930

Foredrag: Danske internationale flådeoperationer i
fortid, nutid og fremtid

Kontreadmiral chef SOK Nils Wang

Onsdag den 28. februar 2007 kl. 1930

Foredrag: ”Marinehjemmeværnets historie og udvikling”

Ved Ejvind Vonsild

Onsdag den 11 april 2007 kl. 1930

Generalforsamling efterfulgt af foresvisning af historiske film.

Efter onsdagsmøderne og generalforsamlingen er der mulighed for at få 2 stk. smørrebrød med øl og kaffe for ialt 80 kr.

Tilmeldinger til foredragsaftener og generalforsamling til Trine@Kjems.com eller telefon 3315-1410. Det skal præciseres, at tilmeldinger til foredrag skal ske senest mandagen før det pågældende foredrag.