

S.H. Rolsted
Søtransport-
væsenets
Virksomhed



1936-37

159/1974

~~F. C. Bornemann~~
~~Landsretsagfører~~
~~Banders~~

Disposition

Indledning

Organisation

Personel

Materiel

Søtransportvæsenets

Opgaver

- Mobiliseringstransporter
- Generalkommando Virksomhed under Mobilisering
- Jyske Divisions Transporter under Mobilisering
- Transporter over Isefjorden
- Fjendtlig Landgang paa Øerne Syd for Sjælland (Men)
- Lazaretskibe- Seforternes Saarede
- Særlige Transporter

Foredrag holdt i Sølieutenantselskabet

- Senkning af Farger
- Skibsskyts Anvendelse under Landgangsoperationer
- Almindeligt Samvirke med Hæren .

1936/37

Den praktiske Udførelse af en Transport af

Landgangsoperationer

Kaptajn Rolsted .

Foranstaltninger mod Landgang

Slutning .



F. C. Bornemann
Landsretssagfører
Bøgers

Indledning
Disposition

Efter Anmodning fra Formanden skal jeg have den Ære at fore-
Indledning
tale lidt om Søtransportvæsenets Virksomhed .

Organisation
Jeg vil ikke give en historisk Oversigt over Søtransportvæ-

Personel
senets Virksomhed gennem Tiderne, om dette Emne kan jeg henvise til

Materiel
et Foredrag, der er holdt her i Selskabet i 1920 af Kommandør Schultz

Opgaver
Jeg vil heller ikke drage væsentlige Sammenligninger mellem vort Sø-

Mobiliseringstransporter
transp Generalkommandoens Transporter under Mobilisering Endelig er

Jyske Divisions Transporter under Mobilisering

det ik Transporter over Isefjorden

stille Fjendtlig Landgang paa Øerne Syd for Sjælland (Møn)

Arbejd Lazaretskibe- Søforternes Saarede kun min Hensigt som simpel

Særlige Transporter

kan ha Havnespærringer

Sænkning af Færger

ste Skibsskyts Anvendelse under Landgangsoperationer for de fle-

Almindeligt Samvirke med Hæren .

Den praktiske Udførelse af en Transport

Jeg skal ikke undlade at gøre opmærksom paa, at flere af de

Landgangsoperationer

landg, jeg kommer ind paa er strengt fortrolige .

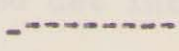
Foranstaltninger mod Landgang

Endvidere beklager jeg, at Foredraget maa virke tørt paa man-

Slutning .

ge Steder, men det har desværre ikke været mig muligt at undgaa det-

te, fordi det er tørre Fakta, der fremsættes.



I n d l e d n i n g

Søtransportvæsenets Organisation er ret ejendommelig. Den minder meget om det andet vieldige Væsen Stilles eller Væsen. Efter Ahmodning fra Formanden skal jeg have den Ære at fortælle lidt om Søtransportvæsenets Virksomhed.

Jeg vil ikke give en historisk Oversigt over Søtransportvæsenets Virksomhed gennem Tiderne, om dette Emne kan jeg henvise til et Foredrag, der er holdt her i Selskabet i 1920 af Kommandør Schultz. Jeg vil heller ikke drage ørkeløse Sammenligninger mellem vort Søtransportvæsen og de tilsvarende Væsener i andre Lande. Endelig er det ikke min Agt at fremsætte Kritik af den nuværende Ordning og opstille Forslag om Nyorganisation, det er kun min Hensigt som simpel Arbejdssoldat at fremstille Sagerne, som de er, hvilket formentlig kan have sin Berettigelse, da Søtransportvæsenets Virke for de fleste Søofficerer er et ukendt Felt.

Jeg skal ikke undlade at gøre opmærksom paa, at flere af de Emner, jeg kommer ind paa er strengt fortrolige.

Endvidere beklager jeg, at Foredraget maa virke tørt paa mange Steder, men det har desværre ikke været mig muligt at undgaa dette, fordi det er tørre Fakta, der fremsættes. Den i Overenskomsten behandlede Søtransportvæsen har været sammensat af Søofficerer, Landofficerer og Søstabschefen har været Udsigt til nogensinde at blive indkaldt, som Forholdene har udviklet sig med det intime daglige Samarbejde med Generalstaben.

2. Instruks for Chefen for Søtransportvæsenet af 1919, der meget kortfattet fastslaaer hans tjenstlige Stilling under de to Ministerier, samt at han skal ordne og lede Søtransporter i saavel Fredstid som under Mobilisering.
3. Instruks for en Officer, der beordres til at lede en Transport af 1919, der er meget kortfattet og intet væsentligt siger.
4. Instruks for Transportskibsføreren af 1919, der fastsætter hans Forhold overfor Søtransportvæsenet (Transportofficer) og Hæren (Pladskommandant) samt hans Pligter under Ind- og Udladning og under selve Transporten.
5. Feltreglement LL Afsnit VIII, der giver en klar Fremstilling af Søtransportvæsenets Stilling og Opgaver under Hæren.

6. Reglement for Søtransportvæsenets Organisation 11Del, Punkt 23, der fastsætter Chefens tjenstlige Stilling i Armékommandoens Stab.

7. Søtransportvæsenets Organisation er ret ejendommelig. Den minder noget om det snart sjældne lille Dyrs Stilling mellem to Negle.

le. Plakat af 31. Juli 1801 med senere Skrivelser fra Marineministeriet I. Fredstid henhører Væsenet under Marineministeriet, der ogsaa betaler den daglige Drift, hvorimod alle direkte Udgifter ved Transporterne betales af Generalkommandoen, fra hvilken de Opgaver, der stilles Søtransportvæsenet, ogsaa altid kommer.

Under Mobilisering og Krigstilstand overgaar Chefen for Søtransportvæsenet til at være Krigsministeriet udelukkende underlagt, idet han indgaar i Armékommandoens Trafiksektion og staar direkte under Stabschefen.

Til Grundlag for Organisationen findes følgende Bestemmelser

1. Overenskomst mellem Marineministeriet og Krigsministeriet vedrørende Søtransportvæsenet fra 1903, en Overenskomst, der ikke har meget med Nutiden at gøre, og som uden Skade kunde opheves. Den i Overenskomsten omhandlede Søtransportkommission der er sammensat af Søofficerer, Landofficerer og Søfartchefen, har næppe Udsigt til nogensinde at blive indkaldt, som Forholdene har udviklet sig med det intime daglige Samarbejde med Generalstaben.
2. Instruks for Chefen for Søtransportvæsenet af 1919, der meget kortfattet fastslaar hans tjenstlige Stilling under de to Ministerier, samt at han skal ordne og lede Søtransporter i saavel Fredstid som under Mobilisering.
3. Instruks for en Officer, der beordres til at lede en Transport af 1919, der er meget kortfattet og intet væsentligt siger.
4. Instruks for Transportskibsføreren af 1919, der fastsætter hans Forhold overfor Søtransportvæsenet (Transportofficer) og Hæren (Pladskommandant) samt hans Pligter under Ind- og Udladning og under selve Transporten.
5. Feltreglement LL Afsnit VIII, der giver en klar Fremstilling af Søtransportvæsenets Stilling og Opgaver under Hæren.

6. Reglement for den mobiliserede Hær, 11Del , Punkt 23 ,der fastsætter Chefens tjenstlige Stilling i Armékommandoens Stab .
7. Søtransportreglement for Hæren ,som jeg senere skal komme tilbage til .
8. Plakat af 31. Juli 1801 med senere Skrivelser fra Marineministeriet og Indenrigsministeriet , der bemyndiger Chefen til under Mobilisering at beslæglægge private danske Skibe til militært Formaal i det Omfang, som Forholdene kræver, naar disse Skibe/ikke ifølge Meddelelse til ham fra Marineministeriet er at betragte som unddraget Søtransportvæsenets Myndighedsomraade (f. Eks. Zwitzers Skibe) - jvnf. Bestemmelser vedrørende Flaadens Krigsberedskab , Pag. 52.
9. Bestemmelser om Søtransportvæsenets Ret til at benytte Stats-telegrammer og Ekspresord .
10. Søtransportvæsenets Arbejdsplan , der er under Omarbejdelse paa Grund af den under Udvikling værende Nyorganisation .

M a t e r i e l P e r s o n e l

Søtransportvæsenet disponerer ikke over specielt Skibsmateriel. Til Bestridelse af de Søtransportvæsenet paahvilende Pligter findes der - og har der de sidste 6 Aar været - 2 honorarlønnede Personer.

Chefen danske Handelsskibe en Søofficer i Reserven 3000 klacificerede Damp - Sekretæren en afskediget Søofficer . 700.000 N.R.T. Af disse Der findes hverken Skrivere eller Ordonnanser . 500.000 N.R.T. I Mobiliseringsplanen er udsat 3 Stationsofficerer til henholdsvis København, Jylland og Fyn . Alle 3 er afskedigede Søofficerer, som ingen Kontrakt har med Søtransportvæsenets daglige Tjeneste, ja ingen af dem har saa meget som været inden for Søtransportvæsenets Dør, saa at de i det store og hele maa siges at være ganske fremmede for vor Tjeneste .

Endvidere kommer Statsbanernes Færger - ca. 30. - , der er det bedst egnede Materiale til militær Transport - særlig til svært Materiel - fordi Landgangsbetingelserne - ogsaa udenfor Færgelejerne - er saa simple, alt kan gaa eller rulle lige ombord .

Om de 400 til militær Transport egnede Skibe kan man i Skibslisten og paa Tegningerne , som vi tager sammen fra de forskellige Rederier, faa Oplysning om Skibenes Længde, Bredde, Dybgaaende, Tonnage , Inddeling o.s.v., men om det for en militær Transport væsentligste, Dækkarealet, kan man ikke faa Oplysning , bortset fra Hoveddækket . I dette ligger , at Søtransportvæsenet har et meget betydeligt dagligt Arbejde med at udregne Skibene til militær Transport . Man tænker maaske, at vi aldrig faar Brug for 400 Skibe , og det er ogsaa rigtigt, men da vi paa Forhaand aldrig ved, hvilke Skibe , vi kan disponere over i en given Situation - mange er i Udlandet , andre er til Eftersyn eller under Oplægning paa langt Varsel, atter andre er optagne af den for Landet nødvendige Forsyningstjeneste - saa maa ca. 100 til militær Transport egnede danske Skibe beregnes .

Til disse Beregninger er det nødvendigt fra Registreringsbureauet at indhente Oplysninger om Skibenes Tvermaal i forskellige

M a t e r i e l

Snit og Højder. Ved Hjælp af disse Maal og Skibetegningerne er vi i Søtransportvæsenet disponerer ikke over specielt Skibsmateriel til militære Transporter, men er henvist til at søge sin Tilflugt til Handelsflaadens Skibe, der ogsaa vil kunne tilfredsstille Behovet. Den danske Handelsflaade bestaar af ca. 2000 klacificerede Damp - og Motorskibe med en samlet Tonnage paa ca. 700.000 N.R.T. Af disse er ca. 400 Skibe med en samlet Tonnage paa godt 500.000 N.R.T. egnede til militære Transporter. Om Skibenes Egnethed til dette Formaal skal blot nævnes. Skibene skal, bortset fra Skibene til de senere omtalte særlige Transporter, være paa mindst ca. 200 N. R. T. Tankskibe er uanvendelige Passager, Frugt og Eksportskibe er mindre anvendelige særlig til Transport af Materiel.

Endvidere kommer Statsbanernes Færger - ca. 30 - , der er det bedst egnede Materiale til militær Transport - særlig til svært Materiel - fordi Landgangsbetingelserne - ogsaa udenfor Færgeløjerne - er saa simple, alt kan gaa eller rulle lige ombord.

Om de 400 til militær Transport egnede Skibe kan man i Skibslisten og paa Tegningerne, som vi tigger sammen fra de forskellige Rederier, faa Oplysning om Skibenes Længde, Bredde, Dybgaaende, Tonnage, Inddeling o.s.v., men om det for en militær Transport væsentligste, Dørkarealet, kan man ikke faa Oplysning, bortset fra Hoveddækket. I dette ligger, at Søtransportvæsenet har et meget betydeligt dagligt Arbejde med at udregne Skibene til militær Transport. Man tænker maaske, at vi aldrig faar Brug for 400 Skibe, og det er ogsaa rigtigt, men da vi paa Forhaand aldrig ved, hvilke Skibe, vi kan disponere over i en given Situation - mange er i Udlandet, andre er til Eftersyn eller under Oplægning paa langt Varsel, atter andre er optagne af den for Landet nødvendige Forsyningstjeneste - saa samtlige til militær Transport egnede danske Skibe beregnes.

Til disse Beregninger er det nødvendigt fra Registreringsbureauet at indhente Oplysninger om Skibenes Tværmaal i forskellige Ammunitionskolonne, hvoraf findes 7, der gennemsnitlig bestaar af

250 Mand, 10 Motorvogne, 30 Lastvogne, 6 Motorcykler,
 Snit og Højder. Ved Hjælp af disse Maal og Skibstegningerne er
 vi i Stand til at udfolde de forskellige Lastdæk og Mellemdæk.

Paa de udfoldede Dæk indtegnes Skotter, Opbygninger, Luger,
 Støtter o. s.v., og man kan da under Hensynstagen til Højden i
 Rummet danne sig et Billede af, hvad de forskellige Rum kan laste
 af Mand, Heste, Trainvogne, Lastbiler, Kanoner o.s.v.

I denne Forbindelse skal jeg erindre om, at en Hær nu om Dage
 ikke alene bestaar af Mand og Heste, men ogsaa af et meget betyde-
 ligt kompliceret rullende Materiel, der naar op til saa store Dimen-
 sioner, at det vejer indtil 10 Tons pr. Stykke. Det er især paa
 Grund af dette svære Materiel, at Færgerne er saa betydningsfulde
 for Søtransportvæsenet, fordi det, som før nævnt - ogsaa udenfor
 Færgelejerne kan rulle ind og ud af Skibet.

Jeg skal oplyse nogle Tal om vor Hærs Sammensætning:

1 Fodfolksregiment, hvoraf findes 10 ved Mobilisering, der hver be-
 staar af 5015 Mand, 298 Heste, 37 Vogne, 114 Lastvogne, 12
 Motorcykler, 54 Forstillinger, og 129 Karrer. Vægt i alt
 1410 Tons, Areal 6440 m².

1 Rytteriregiment, hvoraf findes 2, der gennemsnitlig bestaar af
 1380 Mand, 908 Heste, 52 Lastvogne, 21 Motorcykler, 320
 Cykler, evt. Panservogne. Vægt i alt 757 Tons, Areal
 3260 m².

Af Artilleriregimenter findes 3, 1 motoriseret, 1 hestetrukket og
 1 blandet.

1 motoriseret Artilleriregiment bestaar af 2424 Mand, 48 Kanoner,
 474 Lastvogne, 33 særlige Lastvogne, 45 Motorcykler, Vægt

Naar man tager i Betragtning, at der efter Danmarks Skibsliste
 i alt 1946 Tons, Areal 7355 m²

for f. Eks. 1936 for det foregaaende Aar er en Tilgang paa 67 og en
 Afgang paa 56 Damp- eller Motorskibe - af hvilke ganske vist et stort
 Antal er uden Interesse for Søtransportvæsenet - kan man skønne, at
 Tons, Areal 7100 m².

det er et meget betydeligt Arbejde for Søtransportvæsenet blot at hol-
1 Pionerbataillon, hvoraf findes 3, der hver bestaar af 953 Mand,
 de denne Ting til Dato. Situationen er da ogsaa saaledes, at vi i
 117 Heste, 35 Vogne, 44 Lastvogne, 7 Motorcykler, 2 Traktor-
 øjeblikket har ca. 30 Skibe liggende, der ikke er beregnet.
 rer, 66 Cykler, Vægt i alt 351 Tons, Areal 1481 m².

Disse Beregninger giver meget store Overraskelser, og det er
1 Ammunitionskolonne, hvoraf findes 7, der gennemsnitlig bestaar af

ikke saa underligt. Lad os foretage et lille Experiment. Et Rum
 250 Mand, 10 Motorvogne, 80 Lastvogne, 6 Motorcykler,
 uden Inddeling paa 100 N. R. T. kan have Dimensionerne 100
 Vægt i alt 275 Tons, Areal 1075 m².

Hertil kommer alle Specialafdelingerne :
 paa 1.000 Kvadratfod, der er anvendelig til militært Transport.

- Armekommando
- Sætter vi et Dæk midt i Rummet, faar vi det dobbelte Gulvareal, men
- Divisionskommando
- ingen af Rummene kan anvendes af os, da der som Minimumshøjde for
- Flyvetropperne
- langes til Mand 6', til Heste 7' og større Højder til meget andet
- Ballonkompagniet
- Material. Sætter vi, at Rumnets Højde havde været 14', havde Mellem
- Feltbroekvipager
- dækket givet den dobbelte militære Kapacitet. Det vil altsaa siges
- Telegrafkompagnier
- at nemlig den samme Tonnage giver en militær Transportkapacitet paa
- Radiodetachementer

- 1, 0 og 2
- Motorvognsparker
- Endvidere kan Luger, Skotter, Opbygninger o. s.v. gøre Rum
- Trainkadrer
- mer eller mindre anvendelige til vort Formaal.
- Hestedepoter

Fra det praktiske Liv skal jeg nævne 5 Skibe paa ca. 425 N.R.

Skib	N.R.T.	M.	H.	Lt.	Ll.	Vg.
Forplejningskompagnier						
Magasinkompagnier						
8/3 Bellona	418	1358	256	6	30	83
Veterinærsektioner						
- Ellen	444	1260	132	13	22	50
Ambulancer						
- Erindring	425	330	150	16	24	42
Sanitetsmotorvognskolonner						
- Sverige	423	730	0	0	0	0
Feltlazaretgrupper						
- Tyr	456	1115	238	2	2	2
o. s.v.						

Som Grundlag for Skibenes militære Lastevne benytter vi
 Disse Afdelinger er meget indviklet sammensat, men bestaar for
 følgende Dimensioner i Meter :
 uden af Mand og Heste af Hundrede af Motorvogne og meget andet Mate-
 riel Areal m. Højde m.

Mand staaende (M.)	0,7	0,7	2,0
De beregnede Oplysninger om Skibenes militære Lastevne indføres			
Mand liggende (M.)	2	0,4	2,0
i Lommebøger - i 10 Eksemplarer - , der kan medgives Stabe og Trans-			
portofficerer til Oplysning .	2,5	0,6	2,2

Naar man tager i Betragtning, at der efter Danmarks Skibsliste
 Lastvogn tung, 15cm. Kanon (L) 6,3 2,1 2,2
 Lastvogn let (L) 5,1 1,9 2,2
 for f. Eks. 1936 for det foregaaende Aar er en Tilgang paa 67 og en
 Trainvogn 1 Personbil 75mm Kanon (V) 3,2 1,9 2,0
 Afgang paa 56 Damp - eller Motorskibe - af hvilke ganske vist et stort
 Antal er uden Interesse for Søtransportvæsenet - kan man skønne, at
 det er et meget betydeligt Arbejde for Søtransportvæsenet blot at hol-
 de denne Ting til Dato . Situationen er da ogsaa saaledes, at vi i
 Øjeblikket har ca. 30 Skibe liggende, der ikke er beregnet .

Disse Beregninger giver meget store Overraskelser, og det er

ikke saa underligt. Lad os foretage et lille Eksperiment. Et Rum uden Inddeling paa 100 N. R. T. kan have Dimensionerne i Fod : Længde 100', Bredde 10', Højde 10', det giver altsaa et Gulvareal paa 1.000 Kvadratfod, der er anvendelig til militært Transport. Sætter vi et Dæk midt i Rummet, faar vi det dobbelte Gulvareal, men ingen af Rummene kan anvendes af os, da der som Minimumshøjde forlanges til Mand 6', til Heste 7' og større Højder til meget andet Materiel. Sætter vi, at Rummets Højde havde været 14', havde Mellemdækket givet den dobbelte militære Kapacitet. Det vil altsaa sige, at nærlig den samme Tonnage giver en militær Transportkapacitet paa 1, 0 og 2.

Endvidere kan Luger, Skotter, Opbygninger o. s. v. gøre Rummer eller mindre anvendelige til vort Formaal.

Fra det praktiske Liv skal jeg nævne 5 Skibe paa ca. 425 N.R.

Skib	Med Hensyn til	N.R.T.	M.	H.	Lt.	Ll.	Vg.
S/S Bellona	ikke opstille	418	1358	256	6	30	83
- Ellen	er angige ikke blot	444	1260	132	13	30	50
- (Erindring)	Slæbefartøjer	425	880	150	16	24	42
- Sverige	af Væjrforhold	423	730	0	0	0	0
- Tyr	I Stedet herfor	456	1115	238	2	2	2

Som Grundlag for Skibenes militære Lasteevne benytter vi følgende Dimensioner i Meter :

	Areal m.	Højde m.
Mand staaende (M.)	0,7	0,7
Mand liggende (M.)	2,0	0,4
Hest (H.)	2,5	0,6
Lastvogn tung, 15cm. Kanon (L)	6,3	2,1
Lastvogn let (L.)	5,1	1,9
Trainvogn 1 Personbil 75mm Kanon (V)	3,2	1,9

En Ting af meget stor Interesse for Søtransportvæsenet er Tiderne for Ind- og Udladning. I Havn regner vi med følgende Tider:

Den 9. om Aftenen var Indskibningen afsluttet, og den 11. Morgen afsejlede Transportflaaden under fornøden Dækning af Østersflaaden.

100 Mand pr. Landgang eller Færdselstrappe	4	Minutter
100 Mand pr. Lejder	20	-
10 Heste - Spil	20	-
10 - - Landgang	20	-
1 Lt - =	3	-
1 - - Spil	5	-
1 Ll - Landgang	3	-
1 - - Spil	5	-
1 Vg - Landgang	3	-
1 - - Spil	4	-
1 Karre - Landgang	1	-
1 - - Spil	2	-

Disse Tider passer godt med de Tider, der opnaaedes ved Transportøvelsen i Efteraaret .

Med Hensyn til Tider for Ind - og Udladning paa aaben Kyst kan man ikke opstille et Skema som det ovenstaaende , da Tiderne er afhængige ikke blot af det til Raadighed værende Hjælpemateriel (Lægter , Slæbefartøjer , Fartøjer , Faldereb , Kraner o.s.v.) , men ogsaa af Vejrforholdene og Kystens Beskaffenhed .

I Stedet herfor skal eksempelvis gives nogle Tider for Landsætningen af de tyske Tropper paa Dagø og Øsel i Oktober 1917, hvorved det maa tages i Betragtning , at denne Landgangsekspedition var gennem Maaneder meget omhyggeligt forberedt og ikke mødte Modstand af større Betydning .

Transporten skulde udføres i 2 Echelonner .

Landgangsstyrken , 42 'forstærkede Infanteridivision , omfattende i 1. Echelon 24.600 M., 8500 H., 2500 Vg. , 54 K. samt i 2 Echelon store Mængder Ammunition , Pionermateriel og Levnedsmidler.

Klargøring af Transportskibene til 1. Echelon i alt 16 store og 3 mindre Skibe paa i alt 94.000 N.R.T. , udførtes fra 12/9 - 9/10 , paa hvilken sidste Dag den egentlige Indskibning begyndte . Forud var dog alt Gods og Halvdelen af Hestene bragt ombord .

Den 9. om Aftenen var Indskibningen afsluttet , og den 11. Morgen afsejlede Transportflaaden under fornøden Dækning af Østersøflaaden .

N.R.T.

12. Oktober Kl. ca. 3 ankrede Slagskibsflaaden og Avantgardens Fartøjer ca. 9³⁰m. uden for den indre Tagabugt. Kl. 0410 lettede Slagskibene for at indtage den forud bestemte Bombardementsstilling samt Avantgardens Skibe for at løbe ind i den indre Tagabugt. Kl. 0530 begyndte Landsætningen af Avantgarden - ca. 5 Batailloner - paa Bugtens østlige og vestlige Bred. Kl. 0908 ankrede Transportflaadens første Echelon; Afstand til Land 1000 m. Kl. 0943 landsattes 1. Vending, der bestod af 800 M. med Cykler og Brobygningsmateriel. Kl. 1100 paabegyndte Ingeniørerne Bygning af en svær Landgangsbro. Kl. 1500 var Hovedparten af Fodfolk med Cykler og Maskingeværer landsat (skønt den sidste, langsomt sejllende Transportskibsgruppe først var ankret ved Middagstid.)

ca. Kl. 2000 var hele Fodfolket, 4 Regimenter Cyklistbatailloner samt 12 Kanoner, 530 Heste og 100 Køretøjer landsat. have Over-

ca. I de følgende Dage sinkedes Landsætningen af Storm, og først 5 Døgn den 17. Kl. 0800 var Udskibningen af 1. Echelon tilendebragt.

Den svære Landgangsbro var den 13. Kl. 1500 42m lang og ført ud paa en Vanddybde af 1,4 m; 24 Timer efter var Broen dobbelt saa lang og ført ud paa 2m Vanddybde. Hjælpemateriel nødvendigt. Af

Jeg skal slutte denne Landsoldat - Snak med en lille Oversigt over forskellige Enheders Tonnagebehov, men husk, den kan kan være skønsmessig : teseler

	N.R.T.
Divisionskommando og Gribeklær til Automobiles	1.000
Fodfolksregiments Stab og	500
Fodfolksbataillon	1.700
Rekylgeværkompagni - Kanoner	300
Maskingeværkompagni - Karrer	400
Skytskompagni	400
Eskadron Material bør der være :	700
Cyklisteskadron med Styreliner til hvert 1 Brug værende Spil	300
Hestetrukket Artilleriafdeling værende Spredholter, Klær og Liner	2.400
Motoriseret let Artilleriafdeling Hest	2.500
<u>Motoriseret tung Artilleriafdeling</u>	<u>2.800</u>
Pionerbataillon	2.000

N.R.T.

Pionerkompagni	500
Parkkompagni	800
Feltbrotrain	1.300
Divisionstelegrafkompagni	1.200
Divisionsradiodetachment	400
Ambulance	400
Feltlazaret	200
Forplejningskompagni	500

Angaaende alle disse Oplysninger skal jeg iøvrigt henvise til " Oplysninger vedrørende Søtransporter til Brug ved Krigsspil o. l." som blev udarbejdet til Generalkommandoen i 1934 . -----

Foruden skibene til egentlig Transport er det, som det senere vil fremgaa af de Opgaver, der stilles os, nødvendigt at have Overstisk stiller det fornødne Skibsmateriel til Raadighed i de forskellige Havne . Endvidere er Havnemestrene i de forskellige Havne indtære) , Lægtmateriel , Prammateriel samt Materiellet ved de forskellige Færgeforbindelser Syd for Sjælland . -----

Endvidere er et betydeligt Hjælpemateriel nødvendigt. Af Generalkommandoens Transporter under Mobilisering eller Krig, dette findes følgende :

Landgangsbroer

Hesteseler

Hejsestropper og Gribeklør til Automobiler

Hejsestropper til Vogne

Spredholter - - -

Hejsestropper - Kanoner

- - - Karrer

Styreliner .

Af dette Materiel bør der være :

5 Hesteseler med Styreliner til hvert i Brug værende Spil .

5 Hejsestropper med tilhørende Spredholter ,Klør og Liner"

1 Halåreb til hver transporteret Hest

Dette Hjælpemateriel tilvejebringes og magasineres ved Generalstabens Foranstaltning efter Opgivende fra Søtransportvæsenet .
 Jeg tror nærmest , at man betragter det som et Udsalg af svæ-
 mandsmæssig Stædighed , naar Opgaverne ikke er løst paa denne Maade,
 Materiellet findes ikke til Raadighed i tilstrækkelig Mængde .
 en Opfattelse, som er bestræbt paa , at Søtransportvæsenet desværre

for nogle Aar siden indlod sig paa en saadan Løsning for Transporten
 af Sjællands Division til Jylland . Transportplanen var meget deta-
 illeret med navngivne Skibe paa bestemte Fortøjningspladser og med
 fastsatte Afgang - og Ankomsttider . At løse Opgaven paa en saa -

O p g a v e r

dan Maade var naturligvis en udmerket Øvelse for Søtransportvæsenet
 Personal, men Løsningen burde aldrig være kommet uden for Søtransport-

Mobiliseringstransporter . Ved Mobilisering skal ca. 20.000
 vaser, thi hvorledes er det muligt at løse en saa stor Opgave i
 indkaldte Værnepligtige transporteres mellem Landsdelene. For at
 Detaillere med det Grundlag, vi har . Vi ved ikke, hvilke Skibe ,
 udføre disse Transporter paa hurtigste Maade er der truffet Aftaler
 vi kan disponere over, vi ved ikke , til hvilke Tider Skibene kan
 med Statsbanerne og forskellige Dampskibsselskaber, der ganske auto-
 vore indrettede til Formålet, vi kan - naar vi ikke kender Skibe-
 matisk stiller det fornødne Skibsmateriel til Raadighed i de forskel-
 nes Størrelse og Dybgaende - ikke opgive Fortøjningssteder og ind-
 lige Havne . Endvidere er Havnemestrene i de forskellige Havne ind-
 skibningsplaner, kort sagt , vi maa for at være næstern Grund ind-
 strueret om at have Kajplads klar og om at vejlede de Værnepligtige
 skranke os til at løse Opgaverne i store skønsmæssige Træk . Man
 ved Ind - og Udskibningen .

maa jo gøre sig klar, at det ikke er Smaating af Tonnage, det drejer
 sig om. For Sjællands Division regner vi med følgende Tal : saa -

Generalkommandoens Transporter under Mobilisering eller Krig.

1et Vagt 14.000 Tons , Areal 73.000 m² . Tonnage ca. 140.000 m² .
 Under disse Forhold regner Hæren med at kunne staa over for den Situ-
 ation, at den maa kunne koncentrere Styrker fra den ene Landsdel til
 den anden. Det drejer sig om saa betydelige Transporter som

Sjællandske Division til Jylland
 vi gennemsnitlig har disponibel . Vi skønner derefter over, hvor
 Jydske Division til Sjælland samt
 stor en Tonnage, der i den bestemte Situation allerede i Forvejen
 Transporter af mindre Specialafdelinger .

er lagt Beslag paa; og saa stiller vi en skønsmæssig Beregning op
 Det har sikkert gennem Aarene været Generalkommandoen Kilden til
 over , hvordan Transporten formentlig vil kunne udføres , saaledes :
 megen Ærgrelse, at Søtransportvæsenet ikke har kunnet løse disse Op-
 1. Gruppe : 3 S.K.-Skibe a ca. 4000 t , 2 D.F.S. a 2000 t , 4 D.F.
 gaver med militær Akkuratesse , saadan noget som :

D.S. a 800 t og 3 Færger kan være i Frihavnen ca. 2. Døgn efter Or-
 1. Regiments 3. Bata. 3. Kompagni + $\frac{1}{2}$ Skytskompagni tager
 drengs Udgivelse og kan laste et Artilleriregiment og 5 Fodfolks -
 Opstilling ved Islands Brygge Kl. 10,30 og gaar ombord i S/S Mary-
 batailloner . Indladning ca. 5 Timer ; Sejls ca. 12 Timer .
 land, der afgaar Kl. 1440 til Vejle med Ankomst Kl. 0230, hvor Ud-
 Udladning ca. 4 Timer . 2. Gruppe o.s.v. ; 3. , 4. , o.s.v.
 ladningen er afsluttet Kl. 0540. Derefter indlades Styrken i Tog

Nr. 734 , der afgaar til Haderslev Kl. 0810 med Ankomst Kl. 1215

O.S.V. , O.S.V.

Jyske Jeg tror nærmest, at man betragter det som et Udslag af sømandsmæssig Stædighed, naar Opgaverne ikke er løst paa denne Maade, en Opfattelse, som er bestyrket i, at Søtransportvæsenet desværre for nogle Aar siden indlod sig paa en saadan Løsning for Transporten af Sjællands Division til Jylland. Transportplanen var meget detailleret med navngivne Skibe paa bestemte Fortøjningspladser og med fastsatte Afgang - og Ankomsttider. At løse Opgaven paa en saadan Maade var naturligvis en udmærket Øvelse for Søtransportvæsenets Personel, men Løsningen burde aldrig være kommet uden for Søtransportvæsenet, thi hvorledes er det muligt at løse en saa stor Opgave i Detailler med det Grundlag, vi har. Vi ved ikke, hvilke Skibe, vi kan disponere over, vi ved ikke, til hvilke Tider Skibene kan være indrettede til Formaalet, vi kan - naar vi ikke kender Skibenes Størrelse og Dybgaaende - ikke opgive Fortøjningssteder og Indskibningsplaner, kort sagt, vi maa for at være/nøgttern Grund indskrænke os til at løse Opgaverne i store skønsmæssige Træk. Man maa jo gøre sig klar, at det ikke er Smaating af Tonnage, det drejer sig om. For Sjællands Division regner vi med følgende Tal: samlet Vægt 18.000 Tons, Areal 73.000 m². Tonnage ca. 140.000 N.R.T. Jydske Division henholdsvis 14.000 Tons, 57.000 m², 110.000 N.R.T.

Nu løser vi Opgaven saaledes. Efter Forhandlinger med de forskellige større Rederier, har vi et Skøn over, hvor stor Tonnage, vi gennemsnitlig har disponibel. Vi skønner derefter over, hvor stor en Tonnage, der i den bestemte Situation allerede i Forvejen er lagt Beslag paa, og saa stiller vi en skønsmæssig Beregning op over, hvordan Transporten formentlig vil kunne udføres, saaledes:

1. Gruppe : 3 Ø.K.-Skibe a ca. 4000 t, 2 D.F.D.S. a 2000 t, 4 D.F.D.S. a 800 t og 3 Færger kan være i Frihavnen ca. 2 Døgn efter Ordrens Udgivelse og kan laste et Artilleriregiment og 5 Fodfolksbatailloner. Indladning ca. 5 Timer. Sejlads ca. 12 Timer. Udladning ca. 4 Timer.

2. Gruppe o.s.v., 3, 4, o.s.v. og Sjællands Nordkyst (150)

Jyske Divisions Transporter. at denne Transport - særlig for den I Plan for Jylland - Fyns Forsvar Afsnit VII findes Bestemmelser for Havne - og Fjordspærringer, Søtransporter m.m. Havne - og Fjordspærringerne kommer jeg senere tilbage til. Af planlagte Transporter findes : . . . skal Transporten naturligvis foregaa hurtigt, og der Overførsel af Besættelsestropper fra Als til Fyn at trække det med Overførsel af 6. Regiment (Odense) til Jylland, saafremt til at faa det over Lillebæltsbroen er sprængt . . . delse kan gaa blot nogenlunde Overførsel af Jyske Division til Fyn

Tilvejebringelse af Lazaretskibe

Opgaverne er løst som før omtalt Syd for Sjælland (Møn)

En fjendtlig Landgang paa Øerne syd for Sjælland (Møn) er en Mulig Transport af Materiel og Personel fra Odsherred over Ise - fjorden til Nordsjælland eller omvendt .

Under en Kamp paa Sjælland kan den Situation opstaa, at den danske Hær er trængt enten op i Odsherred eller Nordsjælland, og at den faktiske Situation er saadan, at det for at undgaa Hærens Tilintetgørelse eller Overgivelse bliver nødvendigt at føre den over Isefjordens nordlige Del Nord for Linien Annebjerg Skov Sydkant -- paa Sydsiden af Halsnæs enligt skal foregaa . . .

For at udføre denne Transport er der planlagt Bygning af 3 Broer ved Annebjerg (bygges af Pionererne) , iøvrigt paaregnes de forskellige Havne og Færgelejer - Nykøbing , Rørvig, Hundested og Lynæs - at være tilstrækkeligt til Formaalet . . . et ret betydeligt Præmst Selve Transportmateriellet maa paa Grund af den ringe Vanddybde i Fjorden og de smaa Havne blive af særegen Art . Til dette Formaal paaregnes anvendt mindre indenlandske Lastskibe (Parketter) , Hundestedfærgerne , andre Færger fra Limfjorden og Syd for Sjælland og Fyn . Endvidere tænkes anvendt et stort Antal Pramme og Lægtene (150) samt Bugserbaade (40) fra København, Helsingør og Isefjordshavnene samt endelig Fiskekuttere fra Isefjorden og Sjællands Nordkyst (150) fjorden) etv. til Udbyggelse af det . . .

Det er imidlertid indlysende, at denne Transport - særlig for det svære Materiels Vedkommende paa Grund af de smaa Skibe og Havne og det til Raadighed værende daarlige Kranmateriel - vil give Anledning til store Bryderier og tage lang Tid; og kommer den skitserede Situation, skal Transporten naturligvis foregaa hurtigt, og der er næppe givet Søtransportvæsenet Lejlighed til at trække det meget betydelige fornødne Materiel ind paa Fjorden, endsige til at faa det organiseret, saa at dets Anvendelse kan gaa blot nogenlunde.

Fjendtlig Landgang paa Øerne Syd for Sjælland (Møn)

En fjendtlig Landgang paa Øerne syd for Sjælland (Møn) er en Mulighed, Hæren regner med og derfor naturligvis ogsaa med Modforanstaltninger derimod.

Følgende Opgaver er derfor stillet til Søtransportvæsenet :

At undersøge og føre Oversigter over, hvormeget Søtransportmateriel Hæren kan paaregne at have til Raadighed straks paa Stedet under en Tilbagegang til Sjælland af de til Forsvar af Øerne (Møn) fremskudte Styrker, samt at undersøge fra og til hvilke Steder Transporten mest formaalstjenligt skal foregaa.

Syd for Sjælland findes foruden Statsbanernes Færgemateriel, der jo nu snart forsvinder, 6 Færgeruter med en halv Snes Færger, der har en samlet Kapacitet paa ca. 1600 M., 200 H., 70 Vg. eller 30 Lt. Endvidere har Sukkerfabrikken i Stege et ret betydeligt Prammateriel, endelig kan paaregnes andet lokalt Materiel og tilfældig tilstedeværende Skibe.

Hvilke Havne og Anlægsbroer, og hvilket Prammateriel og andre Fartøjer kan benyttes af en landgaaende Fjende ved selve Landsætningen af Tropper og Materiel ved Overgang fra Øerne til Sjælland

Forberedelser til at spærre Havnene, bortsprænge Broerne og til at sammendrage det for en Fjende anvendelige flydende Materiel andetsteds (København, Isefjorden) etv. til Ødelæggelse af det.

der kan tænkes anvendt af en landgaaende Fjende, forberedt Spørring

af Havneindløbene .

L a z a r e t s k i b e

Personel er udpeget , Instruksen udgivet , Sprængammunition udlagt og Spærremateriel udset til at udføre disse Spærringer .

Under Kampe i Jylland og paa Fyn etv. i Odsherred og Nordsjælland vil de lokale Hospitalers Kapacitet ikke være stor nok til at optage Hærens Saarede .

Der ønskes derfor Lazaretskibe disponible paa forskellige Steder, f. Eks. Aalborg, Nyborg, Hundested, Nykøbing S.

Til dette Formaal paaregner Søtransportvæsenet bl.a. at anvende D.F.D.S. 's Indenrigsbaade , der ved forholdsvis smaa Arrangementer kan klargøres til denne Tjeneste .

Saaredes Transport fra Søforterne (ca. 500) er aftalt med D.F.D.S., der stiller de fornødne Lægtene og Skibe til Raadighed i klargjort Stand .

Særlige Transporter

Under Mobilisering eller Krigstilstand kan det blive for nødvendigt at samle betydelige Forraad af Proviant (Brødkorn) til saavel Hærens som til Befolkningens Forbrug .

Endvidere vil Hæren komme til at behøve meget store Forsyninger af Cement til feltmæssige Fortifikationer .

Disse Forsyninger er særlig paaregnede til Sjællands Forsvar og skal derfor føres over Søen fra Lolland - Falster for Proviantens Vedkommende - her vil Storstrømsbroen blive benyttet, naar den er færdigbygget, hvis den ikke bliver bortsprængt - og fra Jylland (Aalborg) for Cementens Vedkommende . Til disse Transporter paaregnes anvendt Lægtene og mindre Lastskibe (Sukkerfabrikkernes Skibe til Provianttransporterne) , og der kræves ingen særlige Foranstaltninger til Skibenes Klargøring til denne Tjeneste .

Havnespærringer

Foruden de Syd for Sjælland omtalte Spærringer, er der i 35 Havne , der kan tænkes anvendt af en landgaaende Fjendé, forberedt Spærring

af Havneindløbene .

Den praktiske Udførelse af en Transport
 Personel er udpeget , Instruktion udgivet, Sprængammunition
 udlagt og Spærremateriel udset til at udføre disse Spærringer . Hvad
 der ikke henhører direkte under Søtransportvæsenets Virke, men hører
 til de taktiske Stabe Sænkning af Statsfærgerne Ting henregner jeg :

Komm. For at Færgerne ikke skal falde i Fjendehaand er der forbe-
 redt Sænkning af dem. , Personel udset , Ammunition udlagt og In-
 struktion udgivet . ordnet tilfredsstillende .

Eskortering

Forhold: Skibsskyts Anvendelse under Landgangsoperationer (Søen)

Valg Det har hændt mig flere Gange, at en Landofficer har spurgt
 mig, hvor stor Virkning den ved en Landgang eskorterende Flaadestyr-
 kes Skyts kan have over for Forsvaret i Land , og jeg har desværre
 maattet erkende min Uvidenhed paa dette Omraade. et Selv om denne Op-
 gave næppe vil blive givet en dansk Flaadestyrke, saa har den Betyd-
 ning for Forsvaret i Land ved en fjendtlig Landgang, og jeg skal der-
 for tillade mig at opfordre vore Artillerieksperter til at tage
 Spørgsmaalet op til Behandling enten som Foredrag eller som Prisop-
 gave .

Skal en Afdeling af Hæren transporteres til Søs , sender den
 Kommanderende Landofficer (Generalkommandoen i Jydske Division , 6.
 Regiment i Odense) en Ordre til Søtransportvæsenet (Stationsoffi-
 ceren) med Oplysning om :

Foruden Løsningen af de nævnte Opgaver har Søtransportvæsenet
 et ikke ubetydeligt Ansvar, idet det ved sit hyppige Samarbejde med
 Generalstaben nødvendigvis Gang paa Gang kommer ind paa Drøftelse af
 sømilitære Spørgsmaal med Stabens Officerer, og derigennem nødven-
 digvis maa belære og paavirke Landofficererne om sømilitære Spørgs-
 maal , der ligger udenfor Søtransportvæsenets Virke .

Jeg nævner denne - om jeg saa maa sige luftige Side af Sø-
 transportvæsenets Virksomhed - fordi jeg mener, at den er af stor Be-
 tydning , idet den først og fremmest kan medvirke til et godt For-
 hold mellem de to Værn , men ogsaa kan være af Betydning for vort
 Forsvar i Almindelighed .

For hver enkelt Enhed tillige Oversigt over :

Antal Mand

Den praktiske Udførelse af en Transport

Antal Heste

I det følgende vil jeg søge at undgaa at komme ind paa, hvad der ikke henhører direkte under Søtransportvæsenets Virke, men hører til de taktiske Stabes Afgørelse . . . Til disse Ting henregner jeg :
 Kommandoforhold før, under og efter Transporten , et meget vigtigt Spørgsmaal , der altid har givet Anledning til Friksion og hvorvædnu ikke er ordnet tilfredsstillende . Krigsfartøjer eller Eskortering .
 Forholdsregler mod fjendtlig Angrøb (fra Luften og fra Søen)
 Valg af Sejlroute og skibnings- og Udslibningshavn
 Marchformation .

Oplysninger vedrørende selve Transportens Udførelse findes i et stort Havnereglement som tillader Anvendelsen af de for militær Transport Søtransportreglement for Hæren, som blev udarbejdet i 1934 . I den følgende Fremstilling skal jeg i store Træk følge dette Reglement , hold m.v. Søtransportvæsenet maa imidlertid have Opmærksomheden suppleret med senere gjorte Erfaringer .

Henvendt paa ved Valget af Fortslibningssted i Havnene at faa den bedst mulige Plads for Til- og Framarch, hvilke kræver betydelig mere Plads, end man almindeligvis tror for at faa alt til at gaa glat
 Skal en Afdeling af Hæren transporteres til Søs , sender den Kommanderende Landofficer (Generalkommandoen , Jydske Division , 6. Regiment i Odense) en Ordre til Søtransportvæsenet (Stationsofficeren) med Oplysning om :

Tidspunkt for Transportens Udførelse

Indskibningssted

Udslibningssted

Som tidligere omtalt er man her nødsaget til at benytte det for Haanden værende Materiel . . . Under almindelige Fredsforhold vil Transportens Sammensætning og Bestemmelser for dens Gennemførelse , hvilke Troppeafdelinger , det drejer sig om , ler D.F.D.S. , der er de eneste Rederier , der lang Tid i Forvejen den Rækkefølge , i hvilken Ankomsten til Udslibningshavnen (hvad er nødvendigt for Hærens øvrige Planer) vil binde sig til en saa speciel og kortvarig Opgave paa bestemt Dato . . . Under Mobilisering har Søtransportvæsenet som nævnt Ret til at beslaglægge alt dansk Skibsmateriel til militær Anvendelse . . . Der vil derfor under

For hver enkelt Enhed tillige Oversigt over :

disse Forhold være organiseret en Meldetjeneste fra Rederierne , saaledes at disse daglig opgiver Positionslistor og Ladeoversigter for

Antal Mand

Antal Heste

Antal tunge Lastmotorvogne

Antal lette Lastmotorvogne

Antal Vogne (Trainvogne , Personmotorvogne)

Stykker Skyts med Angivelse af dettes Art

Alt andet Materiel, der nærmere maa beskrives .

Hvorvidt Transporten skal ske under Eskorte af Krigsfartøjer eller

Flyvere .

Valg af Indskibnings- og Udskibningshavn

bestemmes som før nævnt af de taktiske Stabe , men det skal nævnes,

at store Havne tillader Anvendelsen af de for militær Transport

bedre egnede større Skibe, har bedre Kajplads og bedre Opmarchfor-

hold m.v. Søtransportvæsenet maa imidlertid have Opmærksomheden

henvendt paa ved Valget af Fortøjningssted i Havnene at faa den

bedst mulige Plads for Til- og Framarch, hvilke kræver betydelig

mere Plads, end man almindeligvis tror for at faa alt til at gaa

glat .

Indretning af Skibene

Havnemestrene og Politiet i de paagældende Havne underrettes

Eventuelt bestilles Lodser .

Valg af Skibe

Som tidligere omtalt er man her nødsaget til at benytte det for Haanden værende Materiel. Under almindelige Frædsforhold vil det siges , at Søtransportvæsenet henvender sig til Statsbanerne eller D.F.D.S., der er de eneste Rederier, der lang Tid i Forvejen (hvad er nødvendigt for Hærens øvrige Planer) vil binde sig til en saa speciel og kortvarig Opgave paa bestemt Dato. Under Mobili- sering har Søtransportvæsenet som nævnt Ret til at beslaglægge alt dansk Skibsmateriel til militær Anvendelse. Der vil derfor under disse Forhold være organiseret en Meldetjeneste fra Rederierne, saaledes at disse daglig opgiver Positionslisters og Ladeoversigter for

Indretning af Hestestalde

deres Skibe til Søtransportvæsenet, saaledes at dette til enhver Tid ved, hvilke Skibe, der er disponible, og som det kan vælge imellem til Løsning af de stillede Opgaver. De fra Hæren opgivne Styrkelister & Forbindelse med Skibenes beregnede militære Kapacitet danner saa Grundlaget for Valget af Skibe, selvfølgelig efter Forhandling med Rederierne, for at man kan tage de videst mulige Hensyn til deres Interesser.

De Gange, der i de senere Aar har været anvendt Transportskibe, har Som Hovedregel ved Valget skal - bortset fra økonomiske og civile Hensyn - nævnes. Større Skibe er at foretrække for flere mindre, idet Eskortering og Marchformation derved vil blive simplificerede. De større Skibe rummer forholdsvis mere end den samme Tonnage af mindre Skibe; deres Farter er som Regel større, og de giver de bedste Betingelser for Underbringelse, de har bedre Hejse- og Landsætningsmateriel, og endelig ligger de roligere i Søen, saaledes at Mandskab og Heste bliver mindst muligt udmattet af Sørejsen.

Skibe med traadløs Telegraf er naturligvis at foretrække. Man maa da sikkert regne med fra 3-5 Dage efter at

Skibene er udlastede for at have dem klar til Transport af Mandskab og Heste. Det vil derfor være ønskeligt, om man ved fremtidige

Naar et almindeligt Handelsskib skal benyttes til militær og Transport, er der naturligvis mange Foranstaltninger, der skal foretages, for at gøre det egnet til denne særegne Tjeneste. Jeg skal nævne de væsentligste Ting:

Tilvejebringelse af Redningsmateriel og Ildslukningsmateriel

Komplettering af Belysning samt Midler til at blænde denne mod Indseende

Bestemmelser om følgende:

Sikring af Kul- og Vandbeholdning

Ordning af Toiletteforhold

Opstilling af Trapper til underliggende Rum

Anbringelse af Sikringsrækværk rundt Luger

Udstikning til Assistance ved Indskibning af Heste, rullende Ventilationsanordning

Anbringelse af Presenninger over Luger mod Regn og Skvæt

Tilvejebringelse af Landgangsbroer

Indretning af Hestestalde

Rækkefølgen for Ombordtagning, her gælder Hovedreglen

Forsyning med Signalmateriel, Halm til Mandskab og Hestefoder

Tilvejebringelse af Hjælpemandskab og Hjælpemateriel til

Ind- og Udladning. Praktiske Underafdelinger holdes saaledes Foranstaltning til evt. Bespisning, indskibes sidst.

Evt. Forsyning med Landsætningsmateriel. holdes længst

De Gange, der i de senere Aar har været anvendt Transportskibe, har disse som før nævnt været stillet til Raadighed fra Statsbanerne, ved hvis Færger Klargøringsarbejderne ikke har været saa store, fordi de kun kan anvendes til kortere Dagtransporter, hvor Mandskab, Heste og Materiel har været anbragt paa Dækket, eller Skibene har været lejet af D.F.D.S., der efterhaanden har en udmærket Erfaring i at udføre de paakrævede Anordninger, saaledes at disse er blevet udført hurtigt - et Par Dage. Red Noget anderledes vil det derimod sikkert stille sig, naar det ved store Transporter bliver nødvendigt at henvende sig til andre Rederier, der er uden Erfaring paa dette Omraade. Man maa da sikkert regne med fra 3-6 Dage efter at Skibene er udlastede for at have dem klar til Transport af Mandskab og Heste. Det vil derfor være ønskeligt, om man ved fremtidige Transportøvelser kunde indbyde andre Rederiers Skibsinspektører og Ingeniører til at overvære Forberedelserne, saaledes at de ogsaa kunde høste Erfaringer.

Indskibningen

For Indskibningen udarbejdes en Ordre, der skal indeholde Bestemmelser om følgende:

Fortøjningssted med Indøven af Møden ved de forskellige Fald-

Sikring mod Angreb

Spærring af Kaj

Udstikning til Assistance ved Indskibning af Heste, rullende

Materiel og andet Materiel

Skitse for Opstilling paa Kajen af Tropper og Materiel

Mødetider for Tropper og Materiel (unødigt Ophold paa Kajen bør undgaaes)

Rækkefølgen for Ombordtagning , her gælder Hovedreglen

først Materiel , saa Heste og sidst Mandskab .

Hvilke Landgange de forskellige skal anvende .

Skitse for Underbringelsen ombord . Saa vidt muligt følges

følgende 2 Regler : taktiske Underafdelinger holdes samle-

de. Hvad der skal udskibes først , indskibes sidst .

Hestene skal vandes inden Indskibning , de holdes længst

mulig borte fra Vand og Støj af Spil , de afseles og af-

sadles. Seletøjer og Sadler sammenbindes afdelingsvis

med Mærkesedler og anbringes samlet . Hestene fodres

straks efter Ombordtagningen med Hø , for at de skal fal-

de til Ro . Staldvagten skal være sat .

Mandskabet gaar straks til de befalede Liggepladser, hvor

Vaaben, Tornystre og anden personlig Udrustning anbringes.

Hver Mand instrueres om Redningsmidlernes Anvendelse og An-

bringelse samt om Ordre for Skik og Orden .

Straks efter første Vendings Landsætning etableres Signalfor-

bindelse med Skibet

Forholdsordrer under Transporten

Forholdsordre for Vendingerne Optreden umiddelbart efter skal indeholde følgende Bestemmelser :

Sikringsbestemmelser mod Angreb (alle Tropper , der ikke er

Uaktive under Luftangreb skal søge Dækning om Læ)

Almindelig Skik og Orden , derunder Regler for Tobaksrygning

Til og Brugen af Tændstikker .

Ordre for Rondering , Brandvagt og Staldvagt

Ordre for Ophold paa Dækket

og Moto Ordre for Sundhedstjenesten .

Under Transporten forberedes Udskibningen . Evt. inddeles i Ven-

dinger og Fartøjshold med Indøven af Møden ved de forskellige Fald-

reb og Anbringelse i Fartøjerne .

Løgtene , og Slæbebaade til Raadighed , endvidere maa der i Land

bygges Broer, der maa være forsynede med Kraner , saafremt Løfte-

grejer ikke findes i Fartøjsmateriellet , hvad jo sjældent er Til-

fældet i den Slags Fartøjer .

Udfærdiget Udskibningsplan (evt. Landsætningsplan)

Planen for Udskibningen i Havn bliver nærmest Indskibningsplanen i omvendt Orden , hvorfor den ikke skal omtales nærmere .

Ved Landsætning paa aaben Kyst skal foruden det alt nævnte om Vendinger , Anbringelse i Fartøjer o.s.v. anføres :

Det har som Regel taktisk Betydning at første Vending sendes ind samtidig fra samtlige i Transporten deltagende Skibe, hvorfor der maa være beordret et Signal for Klarmelding og Afgang . Det er indersat at Overraskelsesmomentet ved Landgangsoperationer er af stor Betydning , hvorfor al unødigt Støj , Belysning og Signalering bør undgaaes . Efter første Vending foretages Udladningen hurtigst muligt, idet hver Fartøjsgruppe gaar sin Gang uden Hensynstagen til de øvrige Grupper .

Regler for Skydning fra Fartøjer maa foreligge .

Straks efter første Vendings Landsætning etableres Signalforbinding med Skibet .

Forholdsordre for Vendingerne Optræden umiddelbart efter Landsætningen .

Sikkerhedsbestemmelser (Redningsbaade o.s.v.)

Under Landsætningen maa intet Gevær , Rekylgevær eller anden tung Genstand være spændt paa Manden .

Til Landsætning af Personel og Cykler maa paaregnes Anvendelse af Skibets egne Fartøjer (etv. særligt medgivne) og Rofartøjer fra den eskorterende Flaadestyrkes Skibe , ligesom disses Damp- og Motorbaade bør anvendes til Slæbning . Rofartøjerne maa der for inddeles i Grupper til hver sit Slæbefartøj ; hver Gruppe anvender stadig samme Faldereb . Skal Heste og Materiel landsættes , maa der have Pramme , Lægtene , og Slæbebaade til Raadighed , endvidere maa der i Land bygges Broer , der maa være forsynede med Kraner , saafremt Løftegrejer ikke findes i Fartøjsmateriellet , hvad jo sjældent er Tilfældet i den Slags Fartøjer . Landgangsoperationer spiller en betydelig større Rolle end ved alle andre Operationer , maa man med al-

Udfærdigelsen af de sidste 3 Afsnit , Ordre for Indskibning, Forhold ombord og Udskibning , maa ske paa Grundlag af et intimt Samarbejde mellem Transportofficer og Førselofficer , en Landofficer, som afgives af den Transporterede Hærstyrke til denne Virksomhed . Med Førselofficeren følger et Førselskommando , der anvendes til Hjælpemandskab ved Ind - og Udskibningen .

I denne Forbindelse skal jeg tillade mig at citere en Slutbemærkning, fra Rapporten fra hvid Flaadechef angaaende den sidste Landgangsøvelse , en Bemærkning, der fuldt ud kan tiltrædes for

1. at der snarest bliver indledet et Samarbejde med Hæren? evt. gennem et Kommissionsarbejde - saaledes at den militære Terminologi i saa høj Grad, som Forholdene tillader det, standardiseres og autoriseres . Der er i Øjeblikket ikke et militært Begreb, der benævnes end i de to Værn, hvilket i givet Tilfælde kan medføre uheldige Misforstaaelser .
2. at al Meddelelsetjeneste, det være sig Signalering, Telefonering og Radiering, snarest ensrettes i begge Værn. at Meddelelsetjenesten bør under en saadan kombineret Operation kun gennemføres uden gensidig Udveksling af Signalgaster eller lignende tidsbespillende og for begge Parter upraktiske Foranstaltninger, eller at det er nødvendigt at udstede særlige Dispositioner for Radiotjenesten m.m.

Jeg kunde have stor Lyst til at fortsætte med at fortælle om Landgangsoperationer, men Tiden tillader det ikke i Aften . Jeg vil indskrænke mig til at sige , at en Landgangsoperation , der skal lykkeligt gennemføres , er en meget alvorlig Handling, der - for - uden Held - kræver meget betydelige Forberedelser og økonomiske Ofre , foruden at selve Operationen ved sin uhyre Saarbarhed er ud-

sat for meget store Tab ved det svageste Forsvar paa Kysten . Da Overraskelsesmomentet ved Landgangsoperationer spiller en betydelig større Rolle end ved alle andre Operationer , maa man med al-

le til Raadighed staaende Midler længst muligt søge at hemmeligholde Landgangsforetagendet og til det sidste søge at holde Forsvareren i Uvished om Landgangsstedet .

Om dette Emne skal jeg iøvrigt henvise til en paa Hærens Officerskole lige udarbejdet Bog om Landgangsoperationer med Oberst Roestad som Forfatter .

Afslutning

Det er mit Haab , at dette Foredrag ikke har kedet alt for meget, men det har været mit Maal dels at vække Interesse for Søtransportvæsenets Virke i Almindelighed og dels at give yngre Officerer , der maatte faa tildelt Hvervet som Transportofficerer lidt Instruction om denne Virksomhed , og det er jo altid svært at slaa to Fluer i et Smæk . Jeg haaber at have bibragt Dem Indtrykke af, at det ikke er helt betydningsløse Opgaver , der stilles Søtransportvæsenet , og at det i den daglige Virksomhed ikke kan sove Tornerosesøvn , fordi dets Opgaver er om jeg saa maa sige levende, Skibsmateriellet skifter , Hærens Planer og Sammensætning forandres o.s.v. , o.s.v.

Det væsentligste for mig er dog at fremhæve , idet jeg dog beder, at det ikke maa opfattes som daarlig negativ Kritik, det er der nok af i Forvejen , men som min meget alvorlige Opfattelse, at Søtransportvæsenet med sit nuværende Personel i en given alvorlig Situation ingenlunde kan magte de sandsynligvis sig paa en Gang meldende store Opgaver , og da vil det ikke hjælpe synderligt at faa tilkommanderet nyt Personel , fordi dette vil staa ganske fremmed over for Virksomheden .

Jeg skal derfor tillade mig at afslutte dette Foredrag med at udtale Ønsket om, at man vil hjælpe Søtransportvæsenet ved lejlighedsvis at tilkommandere det ledigtværende Personel af Søofficerskorpset. Dette kunde da lære Virksomheden at kende, saaledes at det i Situationer, hvor Tilkommandering bliver nødvendig kunde være til virkelig Hjælp, og endelig kunde de maaske give en Haand med til at faa det daglige Arbejde til Dato .