

"Fireworks": **Ingeniørprojekt for operativ katastrofekontrol i foråret 1918**

Dette er ganske vist kun en lille historie om forberedelserne for en først mulig, så truende og endelig reel operativ krise. Det forberedte blev aldrig en realitet. Men på trods af dette blev forløbet medvirkende til, at de allierede 22 år senere kom i en situation, hvor Hitler og hans hær overkommando med lidt mindre tøven kunne have ændret verdenshistorien. Det var nemlig sandsynligvis også det sammenlignelige forløb i foråret 1918, der fik den kun en god uge tidligere nytiltrådte premier- og forsvarsminister Winston Churchill til at tøve med at bemyndige det britiske ekspeditionskorps' chef, Lord Gort, til at gå tilbage mod kanalhavnene. Churchill reagerede som om at han stadig var underlagt den beslutning, som det øverste allierede krigsråd tog 2. maj 1918 om, at man ved et tysk gennembrud skulle satse på at opretholde en samlet allieret front og om nødvendigt skulle opgive kysten ved Dover-strædet og trække sig bag Seinen. Dette betød, at de allierede styrker i Nordfrankrig og Belgien opretholdt en meget lang og indledningsvis helt åben sydflanke til de gennembrudte tyske panserdivisioner.

Det var sikkert af betydning, at han sammen med hæren havde bidraget til at forberede den beslutning, der blev taget. Selvom Churchill dengang som krigsproduktionsminister ikke havde været medlem af regeringens inderkreds i krigskabinetet, havde han ved sit memorandum *"A Note on Certain Hypothetical Contingencies"* den 18. april markeret over for sine kolleger, at det truende tyske gennembrug betød, at man burde tage en forhåndsbeslutning. Han

havde konstateret, at briterne havde to muligheder:

For det første at *"slippe med den venstre hånd, miste kanalhavnene, men holde kontakt med franskmændene, redde vor hær og blive i stand til at fortsætte landkrigen uendeligt"*.

For det andet at *"slippe med højre hånd, miste forbindelsen med franskmændene, se dem blive nedkæmpet, og derefter blive drevet ud i havet selv, og så alligevel miste kanalhavnene"*.¹

Logikken fra 1918 syntes stadig gældende i 1940. Det var stadig afgørende at bevare en samlet front mellem det britiske ekspeditionskorps i nord og den franske hær hovedstyrke, og derfor tøvede Churchill forståeligt nok med at se i øjnene, at den franske hær dramatisk reducerede ledelse og kvalitet betød, at dette desværre ikke længere var muligt, at situationen nu var en anden.

¹ Lord Hankey: Supreme Command 1914-1918, Volume 2. London 1961, pp. 796-797, The National Archives, CAB 1/26, Winston S. Churchill "A Note on Certain Hypothetical Contingencies" af 18-4-1918 sendt til krigskabinetet 19-4-1918.

Dette skete på trods af, at den franske premierminister 16. maj 1940 havde meddelt ham, at man intet havde til at standse gennembruddet fra Meuse. Churchill fastholdt sin afvisning, da Gort med stab ved middagstid 19.maj efter et møde med den totalt demoraliserede franske armégruppechef, Gaston Bilotte, forsøgte at gøre klart for Generalstaben og Churchill i London, at man måtte forudse en tilbagetrækning til kanalhavnene. Da generalstabschefen, Edmund Ironside, foreslog, at ekspeditionskorpsen blot skulle gøre omkring og rykke frem mod sydvest med venstre flanke lidt tilbagetrukket som parade mod tyskerne, støttede Churchill planen. I stedet for at lytte til chefen på stedet blev Ironside sendt over for at få gennemtrumfet kabinettets urealistiske skrivebordsbeslutning.²

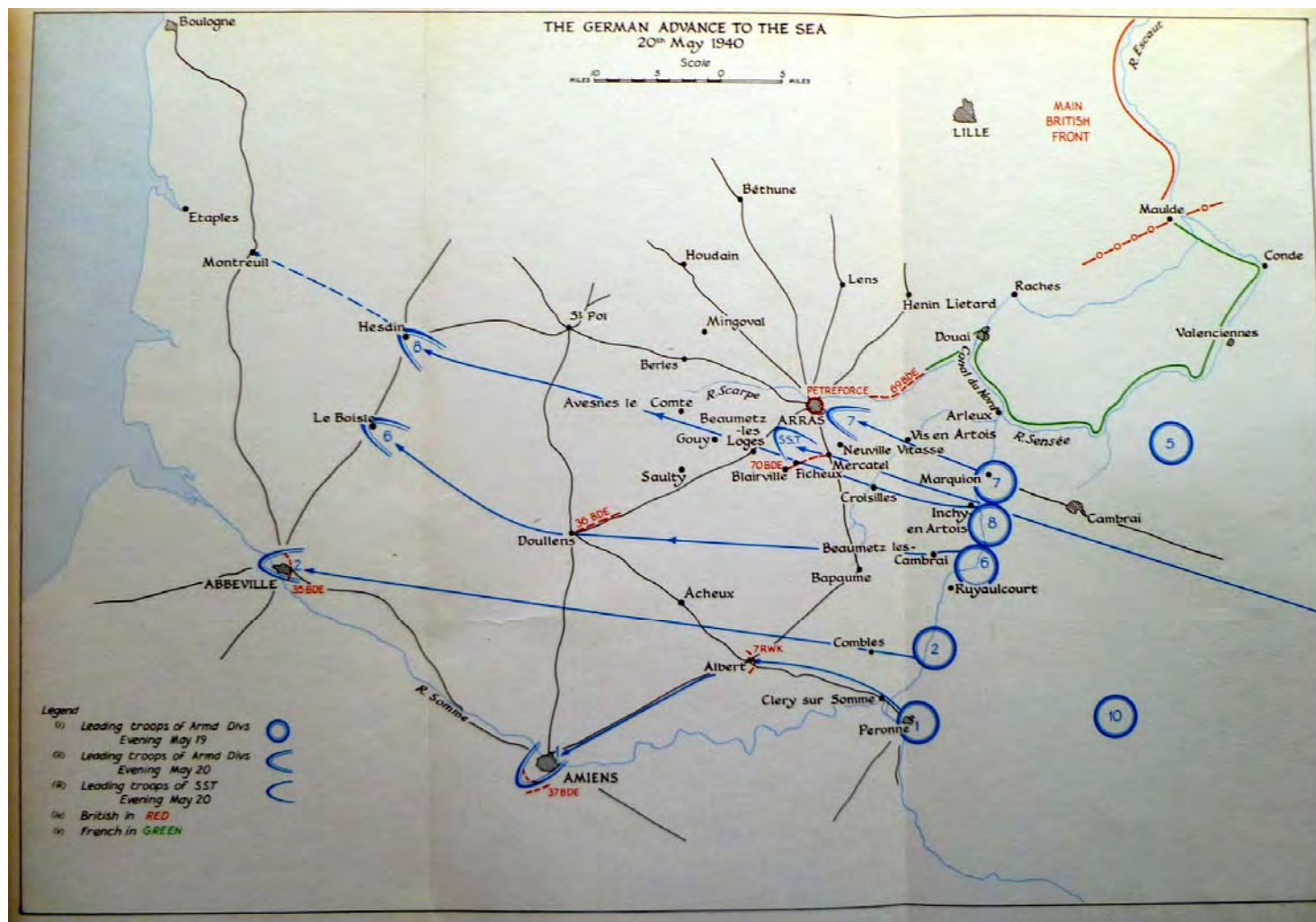
Vi kan sammenligne logikken i Churchills 19. maj 1940-alternativer direkte med de oven for citerede fra 18. april 1918:

Ved at trække sig mod syd til Amiens ville der være mulighed for yderligere bevægelse ”*tilbage gennem Rouen, altid i en bevægelse mod vores baser og vore reserver*”.

Ved at gå mod Kanalhavnene ville den britiske hær blive ”*tæt inddæmmet i en bombefælde, og det totale tab ville kun være et spørgsmål om tid*”.³

² Se bl.a. Hugh Sebag-Montefiore: Dunkirk. Fight to the Last Man. London 2006, pp.129-144; L.F.Ellis: The War in France and Flanders 1939-1940, London 1954, pp.78-85; med først og fremmest: Gregory Blaxland: Destination Dunkirk. The Story of Gort's Army. London 1973, pp.107-111.

³ Martin Gilbert: Finest Hour. Winston S. Churchill 1939-1941. London 1983, p.362.



Figur 2: Den britiske officielle histories skitse for situation aftenenerne 19. og 20. maj.

Som den viser, ville det med beslutning 19. eftermiddag og en udsparring af styrker i løbet af natten 19./20. have været muligt at danne en sikringsskærm i den 80 km ubesatte flanke til kysten. Men Gort kommunikerede uklart og Churchill prioriterede som i 1918.

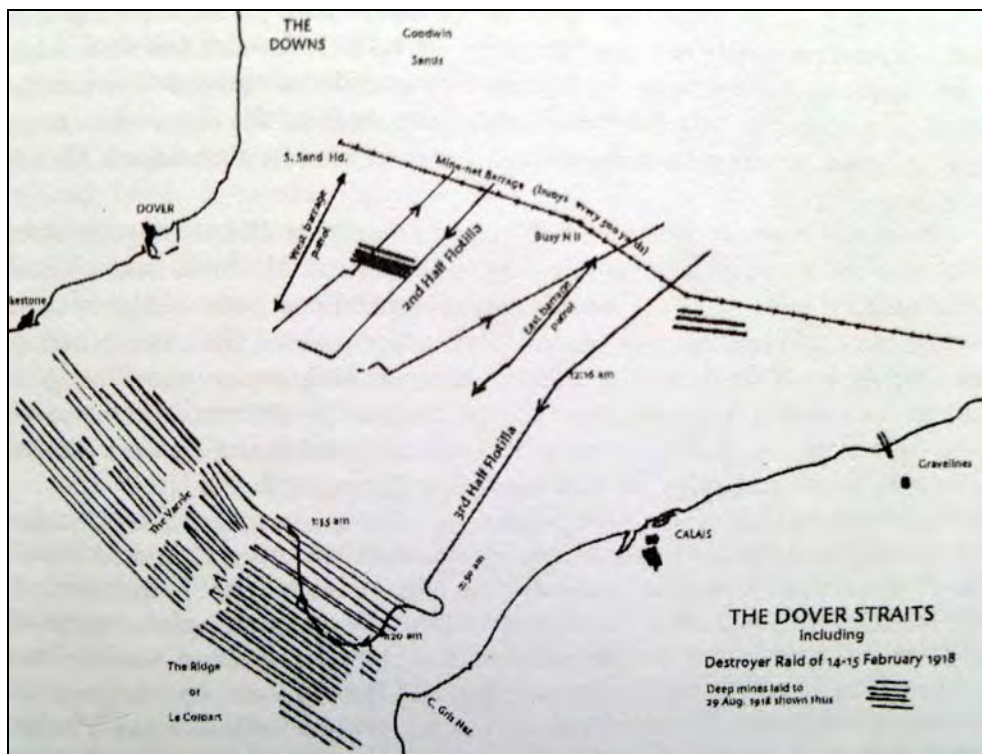
(Ellis: The War in France and Flanders 1939-1940)

Overvejelserne i vinteren 1917-18 under forventningerne om den tyske offensiv

Man forsøgte ganske vist at få Rusland tilbage i krigen efter, at landet bolsjevistiske kupregering havde indgået en våbenstilstandsftale 15. december 1917. Men det var klart, at tyskerne, muligvis støttet af østrig-ungarske styrker, ville kunne opbygge en så massiv overlegenhed på Vestfronten, at de kunne gennemføre en storoffensiv, før det amerikanske ekspeditionskorps blev så stærkt, at dette ikke længere var realistisk.

Medens de allierede generaler kun overvejede, hvordan man skulle håndtere en mulig stærkt øget trussel, søgte admiralerne stadig efter et effektivt og holdbart svar på den nu et år lange, uindskrænkede tyske ubådskrig, der den foregående forsommer næsten havde tvunget de allierede i knæ. Man havde ganske vist opnået positive resultater med konvojering, men var ikke overbeviste om, at dette var et tilstrækkeligt effektivt skridt. De omfattende mineringer og offensive patruljer i Tyskebugten havde blot betydet, at ubådene fra de nordtyske havne passerede ud og ind via Kattegat, som man ikke kunne få bemyndigelse til at spærre effektivt. Derfor skulle Nordsøen i løbet af 1918 lukkes af nye massive spærringer. I nord mellem Skotland og Norge ville amerikansk masseproduktion af en ny minetype egnet til anti-ubådsspærringer på dybt vand skabe mulighed for etableringen af en massiv minespærring. I syd, i Doverstrædet, havde den nye lokale allierede chef, viceadmiral Roger Keyes, siden nytår 1918 forstærket mine- og netspærringerne og den patruljering igennem hele døgnet med bevæbnede hjælpefartøjer, der skulle hindre, at ubådene passerede i overfladen i mørke eller usigtbart vejr. Marineministeren, Eric Geddes, havde en baggrund som jernbanemanager. Han havde tidligere i krigen opbygget et effektivt transportvæsen bag det britiske ekspeditionskorps front i Frankrig-Belgien. I den forbindelse havde han i 1916

headhuntet en af landets dygtigste civilingeniører, Alexander Gibb, til at lede projekter med at opbygge havneinfrastrukturen, herunder først og fremmest i de nordbelgiske havne, Zeebrugge og Ostende, som man ville generobre fra tyskerne under offensiven i Flandern i sommeren-efteråret 1917. De to havne havde været udgangspunktet for særdeles effektive ubådsoperationer. Det skyldtes dels deres fremskudte placering i forhold til trafikken til britiske og franske nøglehavne, dels dygtigheden af den lokale tyske chef, viceadmiral Ludwig von Schröder. Han var chef for ”Marinekorpsen” i Flandern og både ansvarlig for land- og flyoperationer i den tyske fronts kystafsnit og den aggressive leder af indsatsen af ubåde og torpedobåde. I denne vinter havde han med succes angrebet Keyes spæringspatruljer. Det skete ved et torpedobådsraid i natten 14./15. Februar.



Figur 3: Keyes forstærkede minespærring og Schröders raid.
(Mark D. Karau: "Wielding the Dagger". Westport, Connecticut 2003)

Allerede den 18. december 1917 var "E-sektionen" ved den permanente britiske repræsentation i marskal Ferdinand Foch' hovedkvarter klar med et bud på tidspunkt og målet for den sandsynlige tyske offensiv i det kommende år. Foch havde på det tidspunkt stadig kun koordineringsmyndighed, så studier gennemført i rammen af stabens dele kunne kun bidrage med inspiration.

Sektionschefen, oberst Hereward Wake, bedømte, at en offensiv var mulig fra sidste del af marts. Jo før, desto mindre tid havde franskmændene og briterne sig til

at komme sig over 1917-anstrengelserne og få amerikanske styrker klar. Wake mente dog, at en tysk offensiv i Frankrig kun ville have til formål at fastholde styrker, så man med succes kunne søge afgørelsen i Italien. 13. januar 1918, efter drøftelser med Generalstabens efterretningsfolk, konkluderede Wakes' chef, general Henry Wilson, at hovedangrebet nok ville blive rettet mod franskmændene, fordi briterne var så effektive i forsvarskamp. Tyskerne ville forsøge at overraske, og derefter angribe i stor dybde.⁴

Ligeledes i december 1917 udarbejdede "A-sektionen" ved repræsentationen et notat om prioriteter og muligheder set fra den allierede øverstkommanderendes side. Sektionschefen var brigadegeneral Herbert Studd. Han noterede sig, at alle tropper fra kysten til St Quentin havde baser i England. Dette betød at deres forbindelseslinjer løb næsten parallelt med fronten. Nøglepunkterne var havnene Dunkerque, Calais and Boulogne og jernbaneknudepunkterne Lillers, St Pol og Amiens. Styrkerne ved resten af fronten havde forbindelseslinjer vinkelret på denne, løbende i retning sydvest. Nøglepunkterne tæt ved fronten var Verdun og Nancy, mellem 20 og 100 km fra fronten lå et antal jernbaneknudepunkter og bag disse lå Paris. De foregående kampe betød at styrkerne mod nord havde det største behov for hvile og genopbygning. Hans analyse førte til konklusionen at Paris, Dunkerque, Calais, Boulogne samt Amiens (påført med blyant) måtte fastholdes uanset omkostningerne.

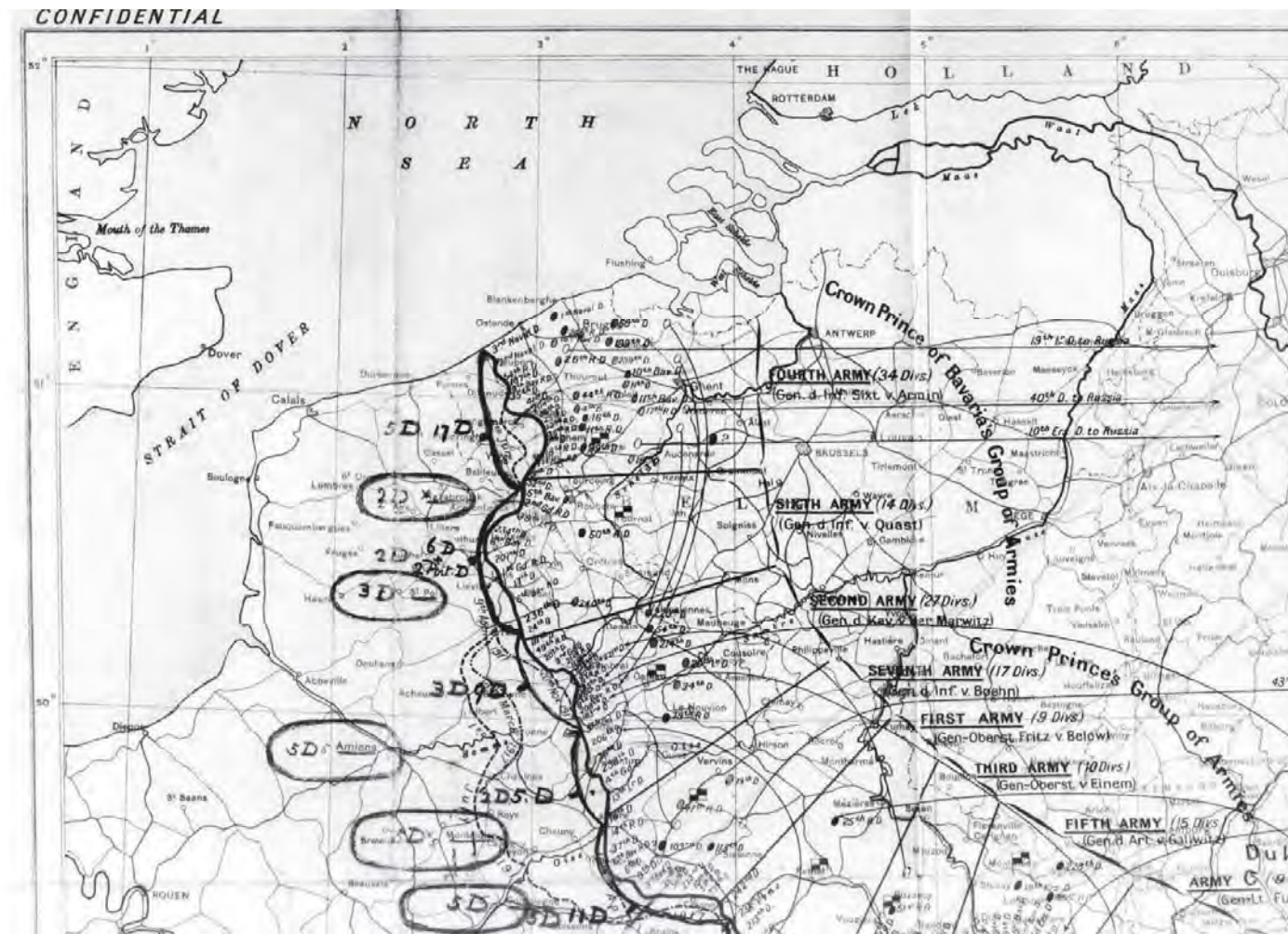
Studd vurderede, at tabet af Paris på dette tidspunkt af krigen ville få en politisk ødelæggende virkning. Ved Dunkerque var opgivelse af terræn uacceptabel, da dette ikke alene ville betyde, at havnen ikke kunne anvendes, men at det samme ville være gældende for jernbaneknudepunkterne Hazebrouck, Aire, Lillers og St Pol. Også Amiens var et vitalt punkt, hvis byen faldt, ville tropper nord for den være afskåret fra Rouen og Havre. Enhver succesrig fjendtlig operation mod

⁴ TNA, CAB 25/17 12/D/5 "Appreciation of General Military Situation from the German Point of View & Notes on Situation in Germany".

forbindelserne mellem den nordlige og sydlige del af fronten ”*ville resultere i en delvis lammelse af hele det allierede forsvarssystem*”.

Studd konkluderede at det kun var i nord, at fjenden kunne håbe at opnå en hurtig afgørelse i de kommende få måneder.⁵

⁵ TNA, CAB/7 3/CA ”The Line in France and Flanders”.



Figur 4: Kort fra brigadegeneral Herbert Studds december 1917 analyse af situationen.
(The national Archives)

Da den britiske Flandernoffensiv i eftersommeren 1917 ikke nåede sit mål, von Schröders to havne, men kørte fast i et mudderhav, blev der ikke behov for Alexander Gibbs genopbygningshold. Derfor kunne Eric Geddes i begyndelsen af 1918 hente ham til Admiralitetet og placere ham i den nye stilling som ”*Civil Engineer-in-Chief*”. Hans primære projekt var at gennemføre den ultimative spærring af Doverstrædet efter hans egen idé fra det foregående år. Efter dette ”*M-N Scheme*”, der udvikledes under Keyes forsæde, skulle man bygge 8-12 tårnforter som betonsænkekasser, der blev placeret på tværs af strædet fra Folkestone til Kap Gris Nez. Tårnene skulle forbindes med nye effektive anti-ubådsnet, udstyres med hydrofoner og nyudviklede magnetiske sensorer, hver bevæbnes med to 10,5 cm kanoner og bemandes med 100 mand. Arbejdet med sænkekasserne kom i gang i juni.⁶ Dette var den langsigtede, endelig løsning.

For straks at opnå en bedring af situationen videreudviklede Keyes de idéer om raids mod Zeebrugge og Ostende, som han havde lagt frem i sin foregående stilling som chef for Flådestabens planlægningsafdeling. De blev 25. februar 1918 formuleret som en konkret operationsplan til Admiralitetets godkendelse.⁷

Det forhold, at Admiralitetet rådede over den fremtrædende civilingeniør, gjorde, at Gibb også fik ansvar for det kriseprojekt, som er denne artikels emne.

⁶ Godfrey Harrison: Alexander Gibb. The Story of an Engineer. London 1950, pp.91-94; http://en.wikipedia.org/wiki/Admiralty_M-N_Scheme.

⁷ Paul G. Halpern (red.): The Keyes Papers. Selections from the Private and Official Conference of Admiral of the Fleet Baron Keyes of Zeebrugge. London 1972, pp. 460-475.

Flådestabens tanker om reaktionen på det usandsynlige

10. februar 1918 havde truslen mod havnene ved Dover-strædet dog fået Keyes afløser som chef for Flådestabens Planlægningsafdeling, kommandør Cyril Fuller, til at overveje skridt, som kunne hindre, at tyskerne straks efter en erobring fik mulighed for at anvende disse større og bedre havne, som de havde udnyttet Zeebrugge og Ostende med så stor skadevirkning. I sit notat om sagen konstaterede Fuller ganske vist indledningsvis, at det var usandsynligt, at de allierede nogensinde ville blive tvunget til at evakuere kanalhavnene, men man skulle alligevel tage højde for muligheden og forberede foranstaltninger, der ville hindre fjendens anvendelse af havnene som ubådsbaser. Fuller anså Boulogne for at ligge uden for den umiddelbare farezone og Nieuport som for lille til ubådsbase.

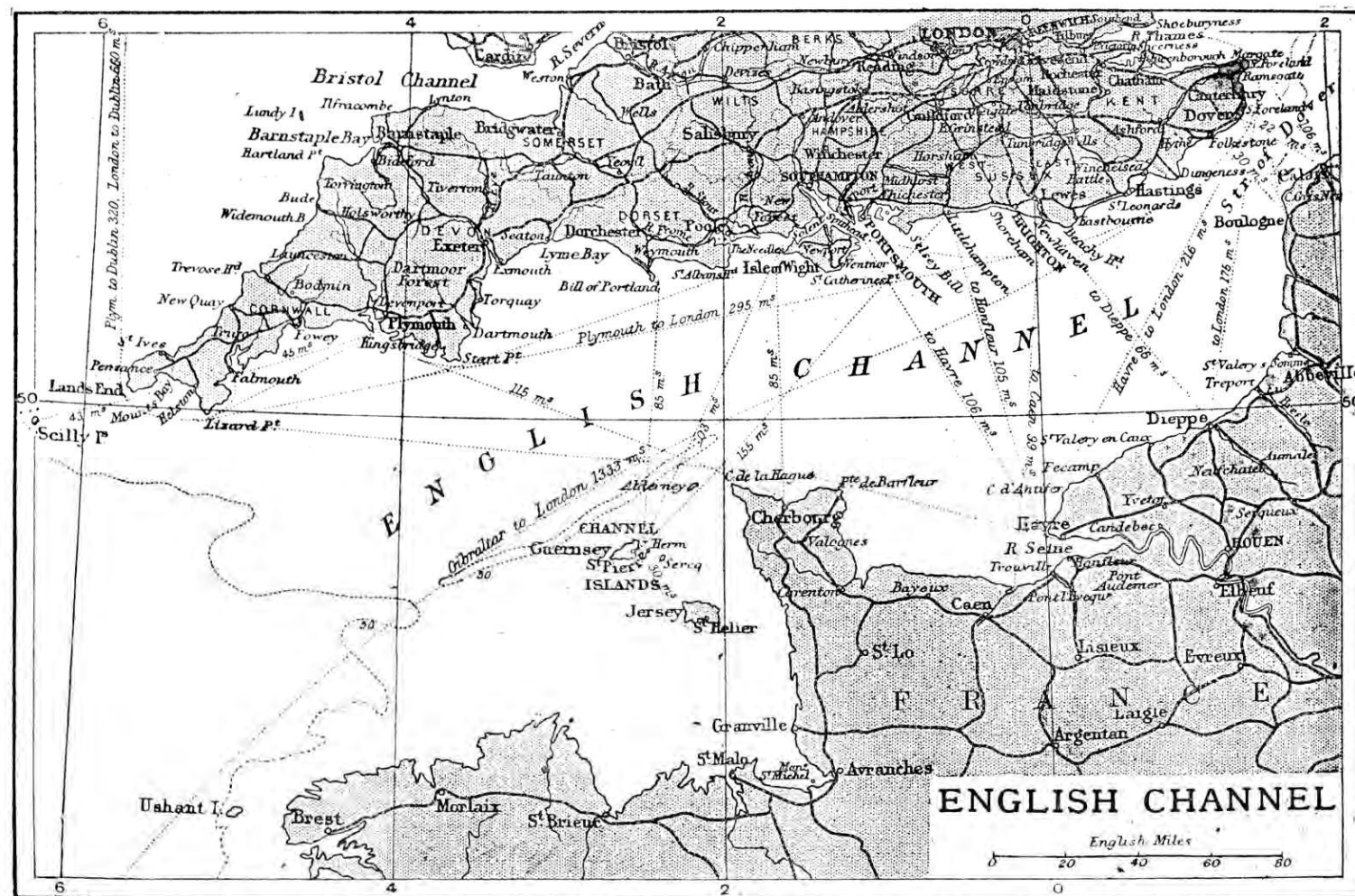
Man kunne koncentrere sig om Dunkerque og Calais. De skulle forberedes blokeret, bl.a. ved sænkning af to-tre gamle slagskibe eller krydsere hvert sted på en måde, der vanskeliggjorde bjærgning, samt sprængning af kraner samt sluse- og dokporte. Kommandøren mente, at dette skulle forberedes ”uden forsinkelse”. Han vedlagde detailforslag, der dog skulle færdiggøres af den ansvarlige maritime chef, dvs. Keyes.

Man skulle samtidig beskytte Dunkerque, Calais, Boulogne og Havre på Kanalkysten og St. Nazaire på Atlanterhavskysten mod, at det blev tyskerne, som blokerede dem på samme måde i tilknytning til en offensiv, hvor blokskibene blev beskyttet gennem et raid af tyske slagkrydsere, eller hvor blokskibe var maskeret som handelsskibe. Franskmændene skulle gøres opmærksom på denne trussel mod havnene. Fuller nævnte ikke, at det kunne være relevant også at inddrage den allierede i overvejelserne om spærring og ødelæggelse af Dunkerque og Calais.

Fullers chef, den næstkommanderende i Flådestaben, viceadmiral Sydney Fremantle, støttede Fuller, men anbefalede i sagsnotatet, at også andre end britiske maritime myndigheder blev inddraget. Det vil logisk set sige den britiske hær og franske myndigheder af begge værn.

I modsætning til Fremantle fandt flådechefen, admiral Rosslyn Wemyss, 16. februar, at sagen skulle ”dropes” indtil videre, hvilket så skete.⁸

⁸ TNA, ADM 137/710, Plans Division ”Question of Blocking French Channel Ports in Event of Retirement of Allied Left Flank” og ”Question of Protecting the French Channel Ports from Enemy Blocking Operations” af 10-2-1918.



www.probertencyclopedia.com

John Bartholomew & Co.

Figur 5: Den engelske kanal. Kort fra 1906.
(www.probertencyclopedia.com)

Reaktionen på truslen under den tyske storoffensivs første fase, Operation Michael

Tyskland indledte den 21. marts den offensiv, der skulle sikre de allieredes nederlag på Vestfronten, før amerikanske styrker kom på plads i et sådant antal, at en tysk sejr blev uopnåelig. To dage senere meddelte flådeministeren, Eric Geddes, flådechefen Wemyss, at medens man måtte forvente, at det tyske indbrud i retning af Amiens efter nogen tid ville kunne opfanges, var det fornuftigt at forudse et tysk gennembrud langs Somme-floden. Et sådant ville få den virkning, at den britiske hær trak sig mod nord mod kanalhavnene. Derefter ville de allieredes hærstyrker være delt mellem to adskilte områder, og der ville blive behov for at kunne flytte styrker mellem de to. Derudover ville et gennembrud til kysten give tyskerne mulighed for at få havne i Nordfrankrig, herunder muligvis Havre og havnene på Cherbourg-halvøen, inklusive flådefaciliteterne i selve Cherbourg. Der var endog risiko for, at fjenden nåede kysten ved Biscayen-bugten. Wemyss skulle diskutere sagen med både de amerikanske flådeplanlæggere i London og med hæren, herunder dennes repræsentant ved det allierede hovedkvarter i Versailles og muligvis indkalde et ekstraordinært møde i det Internationale Flåderåd. Geddes gjorde klart, at den nye generalstabschef, Henry Wilson, var i gang med sine overvejelser for, hvordan de allierede skulle reagere.⁹

Flådestaben fandt Fullers 1½ måned gamle notat frem, og kontreadmiral George Hope, der med titlen *"Deputy First Sea Lord"* reelt fungerede som Wemyss' ledelsessekretariatschef, iværksatte 28. marts uafhængigt af dette et andet projekt, der skulle minimere de negative virkninger af et tysk gennembrud til Somme-mundingen. Hope havde i modsætning til sin chef ikke erfaring med operationer sammen med hæren. Han været chef for Admiralitetets operationsafdeling under

midten af krigen. Det centrale element i en løsning blev at gøre chefsingeniøren, Alexander Gibb, ansvarlig for flådens reaktion. Han var til rådighed og havde ministerens gunst.

Udkastet til direktivet til Gibb for projekt *"F.P."* forelå samme dag. Han skulle udarbejde en plan for at gøre Dunkerque, Calais, Boulogne, Dieppe, Loire *"og andre havne anvendelige for ubåde"* ubrugelige for fjenden. Han skulle sammen med chefen for flådens eksplosiveksperter i uddannelsescentret HMS VERNON gøre planen klar til udførelse på nærmere ordre. Om det blev nødvendigt at iværksætte, skulle han tage kommando over gennemførelsen og koordinere denne med hærens myndigheder i Frankrig. Dette, at tage kommandoen, tog Gibb bogstaveligt.¹⁰

Hans rapport angående *"F-P Scheme"* forelå allerede næste dag, 29. marts. Han sendte den til et af de to civile medlemmer af flådeledelsen, *"Second Civil Lord"*, Arthur Francis Pease. Det var bemærkelsesværdigt, fordi de naturlige samarbejdspartnere i Admiralitetet var Flådestabens afdelinger, herunder først og fremmest Fullers planlægningsafdeling, der som nævnt allerede havde planer for franske havne, samt kommandør Dudley Pounds operationsafdeling. Heller ikke efterretningsafdelingen synes inddraget.

Gibb skrev, at man allerede var begyndt at uddanne 50 sprængningshold i hærens baraklejr i Shoreham. Det var her Gibbs havnerekonstruktionshold fra hans forberedelse af genopbygningen af Zeebrugge og Ostende befandt sig. Officerer udlånt fra hærens ingeniørtropper var på vej dertil og det samme var tilfældet med sprængstof og udrustning til uddannelsen. Der var udfærdiget standardinstrukser, der ville blive tilpasset, når havne var udpeget til ødelæggelse. Man havde skaffet kort og planer over havnene og var gået i gang med at lave ødelæggelsesplaner.

⁹ Ibid.: E. C. Geddes. URGENT. PRIVATE & CONFIDENTIAL to FIRST SEA LORD af 23-3-1918.

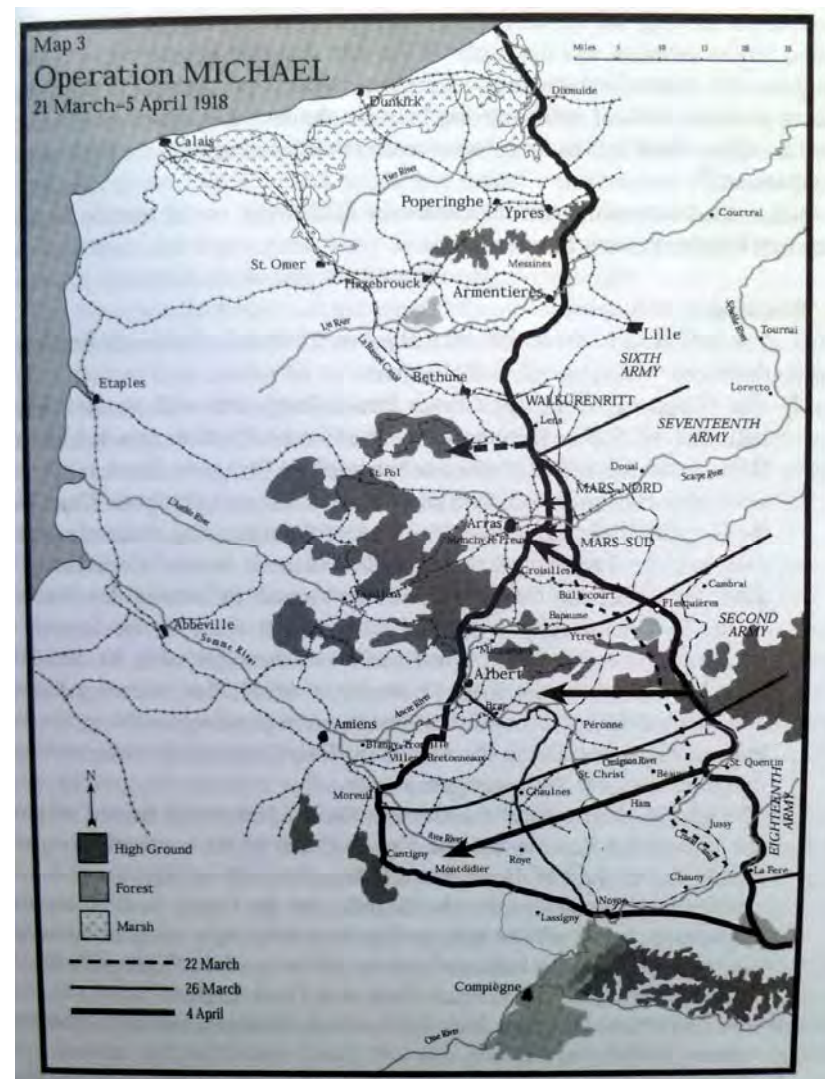
¹⁰ Ibid.: F.P. Draft 28-3-1918 til Civil Engineer-in-Chief.

Gibb skrev, at når han åbent og formelt var meddelt en autoritet, som ville blive anerkendt af andre myndigheder, kunne en stab formeres og der kunne vælges mobiliseringssted og udskibningshavn. Så kunne man også få rådighed over den nødvendige personlige udrustning til personellet, materiellet til ødelæggelseskommandoerne, sanitetsenhed og materiel samt en destroyer, der skulle fungere som Gibbs hovedkvarter. Derfra ville han kunne holde kontrol med de anslået tolv nødvendige ødelæggelseskommandoer over radio.

Der måtte produceres tilstrækkeligt mange kort og planer, hærens hovedkvarter i Frankrig skulle meddeles, at Gibb havde fået denne opgave, og at staben dér skulle yde den nødvendige støtte, og flådens afdeling for torpedoer og miner skulle beordres til at samarbejde om at minere de relevante franske flodmundringer.

Han regnede med, at personelbehovet ville blive 500 mand fra hærens ingeniørtropper og 1.000 fra Royal Marines. Hæringenørholdene kunne komme fra havnekonstruktionskommandoerne. Ekstra personel kunne leveres af britiske hærenheder i nærheden af de havne, der skulle ødelægges.

Der var ingen tegn på, at han erkendte betydningen af, at hans ødelæggende ingeniørprojekt skulle finde sted i et allieret land, eller at situationen ved et tysk operativt gennembrud kunne blive kaotisk og panikpræget. Han skulle blot sidde på sin destroyer som en dirigent med udsigt til medlemmerne i sit orkester.



Figur 6: Bemærk hvorledes Operation Michael peger i retning af Amiens.
(David T. Zabecki: The German 1918 Offensives.)

Pease meddelte samme dag Wemyss, at Gibb skulle gives formel myndighed til at løse opgaven. 30. marts bad flådechefen så Hope om at tage sig af sagen.

Flådechefen havde på det tidspunkt talt med Henry Wilson. Generalstabschefen havde den opfattelse, at det britiske ekspeditionskorps i givet fald ikke ville trække sin front længere tilbage end til Abbeville ved Somme, og da Wilson samtidig håbede, at den franske hær kunne holde Somme-linjen, var risikoen ”*ikke meget stor*” for at tyskerne ville kunne få fat i en af nordkysthavnene. Men på trods af denne optimisme skulle ødelæggelsesplanerne udarbejdes. Det var i øvrigt Wemyss opfattelse, at ødelæggelsesenheden skulle placeres under kommando af en brigadegeneral fra Royal Marines infanterikorps, og at Gibb skulle være denne generals teknisk-eksekutive næstkommanderende.

Samtidig skrev admiralen til Wilson om sagen for at forberede Hopes indsats og bad om, at projektet blev gennemført i samarbejde mellem de to værnsledelser. Han foreslog, at flåden organiserede ødelæggelsesenheden med dens chef, personel og materiel samt detailplaner. Men samtidig understregede Wemyss, at efter hans opfattelse ”*skulle udførelsen placeres i hænderne på de lokale hærofficerer*”, idet der dog kunne være så små havne, at hæren ikke havde folk dér. Så måtte ødelæggelsesholdene klare opgaven alene.

Heller ikke Wemyss syntes opmærksom på franskmændene, i hvert fald ikke som et forhold flåden skulle tage sig af. Efter hans opfattelse var flådens bidrag således rent teknisk. Det var et synspunkt, som Gibb derefter konstant skulle anfægte i de næste 3-4 måneder. Admiralen spurgte som afslutning, om det var i orden, at den ansvarlige for de tekniske detaljer tog kontakt med den relevante i Generalstaben. General Wilson svarede næste dag, at stabens kontakt var generalmajor Robert Whigham, der som stedfortrædende chef for Generalstaben havde nogenlunde samme opgaver som admiral Hope.¹¹

¹¹ Ibid.: Alexander Gibb (sign.) F-P- Scheme of 29-3-1918 til 2nd Civil Lord; AFP (inital.)

Det er væsentligt allerede her at notere, at Wemyss havde meddelt hærchefen, at flåden så det som naturligt, – uanset hvem der var ødelæggelsesenhedens chef – at det var den lokale chef fra hæren, der beordrede ødelæggelsen. Det var noget vanskeligt at forene med Gibbs koncept om styring af ødelæggelserne via radio fra destroyers.

Allerede 1. april forelå referatet fra projektmødet samme eftermiddag mellem Whigham, Hope og chefsingeniøren. Det var udfærdiget af Gibb. Han noterede, at hovedpunktet under drøftelsen havde været om hæren ønskede, at flåden gennemførte havneødelæggelsen, eller om man ville gøre arbejdet selv. Whigham havde svaret, at han forventede at hans officerer i havnene ville have så travlt med andre ting, at det var ønskværdigt flåden skulle gennemføre og være ansvarlig for hele ødelæggelsesarbejdet. Det ville være nødvendigt at holde sig i forbindelse med hærens basekommandant, som måske ville kunne hjælpe lidt, men i så høj grad som muligt skulle flåden komme med personel og materiel.

Det er bemærkelsesværdigt, at det åbenbart ikke blev erkendt under mødet, at tidspunktet for ødelæggelsen og den praktiske gennemførelse i mange situationer kunne være af central betydning for den hærchef, der havde kommandoen over tilbagetrækningen fra en havneby i en operation, der kunne ske under fjendtligt pres. Hvis Gibbs referat er korrekt, og ikke kun udtrykker, hvad han ønskede at høre, kan man ikke være imponeret af nogle af de tilstedeværendes professionelle forudseenhed. Dette kan dog være en følge af, at Whigham som Wilson ikke længere så en umiddelbar trussel om et gennembrud. Generalmajoren mente dog, at muligheden kunne opstå efter omkring fire måneder ved et fornyet tysk forsøg.

til First Sea Lord af 29-8-1918; Wemyss (initial.) Most Secret til D.1.S.L. af 30-3-1918; Secret & Personal “My Dear General” af 30-3-1919; Brev War Office Sunday 31-3-1918 “My dear Admiral”.

Gibb havde bedt om at få fastlagt, hvilke havne, man skulle inkludere i planen. Admiralitetet regnede med alle havne fra Somme til lige øst for Cherbourg. Whigham havde været enig, også fordi han antog, at franskmændene ikke ville acceptere inddragelsen af Normandiets hovedhavn. Generalen var enig i, at Rouen lå så langt inde i landet, at havnen ikke passede i projektkonceptet. Gibb havde så bedt om at få rådighed over sine havnekonstruktionskompagnier. Dette mente generalen var muligt, hvis Admiralitetet dokumenterede behovet med sin detailplan. Derefter havde Hope meddelt kommandør Henry Skipwith, chefen for mine- og torpedoskolen, HMS VERNON, at hans institution skulle hjælpe Gibb med det praktiske organisationsarbejde.

3. april fulgte Whigham mødet op med et brev til Hope. På grund af dets følsomme karakter ville de eneste i hæren, der fik kendskab projektet, være ham selv, Henry Wilson og chefen for Generalstabens operationsafdeling. Hærens logistikere ville ikke blive orienteret. Gibb skulle ved tvivlspørgsmål tage direkte kontakt med Whigham. Det materiel, som Gibb havde brug for til uddannelsen, ville blive overdraget til Admiralitetet til ”*særlige formål*”. Det samme ville blive tilfældet med materiel og sprængstof til selve operationen.¹²

General Whighams observation under eftermiddagsmødet 1. april, at tyskernes offensiv var ved at køre træt, var korrekt. Offensiven dagen før i Amiens-sektoren var forholdsvis let blevet inddæmmet. Operation Michaels sidste kraftanstrengelse, med samme mål, fulgte 4. april og opnåede så begrænset succes, at Ludendorff afblæste denne første fase af sin felttogsafgørende forårsoffensiv dagen efter. Der, hvor den britiske general tog væsentligt fejl, var i sin bedømmelse af, at det ville vare fire måneder, før tyskerne ville forsøge igen. Næste offensiv fulgte 9. april efter en pause på kun fire dage.

¹² Ibid.: Alexander Gibb, Most Secret, ”F-P Scheme” af 1-4-1918; Whigham, Dictated, Most Secret, to Rear-Admiral G.P.W. Hope, C.B. af 3-4-1919.

Men uanset den nu mere optimistiske situation skulle ødelæggelsesplanen laves. Den var også en forudsætning for, at flåden og Gibb kunne den begrundelse af støttebehovet fra hæren, som Whigham havde bedt om, så i ugen efter mødet udarbejdede chefsingeniøren så detailplanen.

Gibb modtog det færdige direktiv 5. april. Det omfattede nu ødelæggelsen af elleve havne fra Somme-mundingen til den østlige del af Normandiets nordkyst. Ingeniøren skulle gennemføre forberedelserne i samarbejde med den øverstkommanderende admiral i Portsmouth. Hvis planen skulle føres ud i livet, ville Gibb have kommandoen over styrken og - med ansvar direkte over for Wemyss. Han skulle sammen med hærens myndigheder i Frankrig gennemføre de handlinger, der ville lede til det ønskede resultat. Igen afspejlede kommandoforholdene ikke den sandsynlige situation ved gennemførelsen og behovet for taktisk enhedsledelse.

Gibb skulle søge det personel, han kunne få fra flåden, direkte fra ”*Second Sea Lord*”, det personelansvarlige medlem af Admiralitet. Resten skulle søges i hæren.

Samme dag skrev Hope til den kommanderende admiral i Portsmouth, Admiral Sir Stanley Colville, og gav ham et direktiv for samarbejdet. Herunder gjorde han klart, at de elleve ødelæggelseskommandoer skulle holdes klar i Portsmouth, når de var blevet samlet, efter at styrken var blevet beordret mobiliseret. De nu udarbejdede skemaer til Portsmouth viste, at styrken skulle have 340 mand fra flåden.

Gibb sendte sin ”*næsten komplette*” plan til Arthur Pease den 8. april. Der var fortsat ingen inddragelse af Fuller og hans parallelle planlægning for de nordlige havne. Ødelæggelsesplanen ville blive færdiggjort, når Hope og Whigham havde godkendt den, og når Portsmouth-admiralen havde søtransportplanen klar. Planen ville kunne sættes i værk allerede fra 10. april, hvis nødvendigt, men den skulle revideres, når der var blevet uddannet nogle flere ingeniørsoldater i Royal Marines

ingeniørkorps, ”eller hvis det bliver nødvendigt også at forberede ødelæggelsen af Boulogne, Calais og Dunkerque”.

Pease sendte straks planen videre til Hope til godkendelse og med forslag om, at Gibb straks tog til Portsmouth for at koordinere med admiral Colville. Admiralen kunne så starte forberedelser på grundlag af skitseplanen. Derefter skulle Gibb foretage inspektion af de praktiske forberedelser.

Gibbs skitseplan var dateret fra 3. til 7. april. Den gav numre til havnene og anvendte så havnens nummer som betegnelsen for det skræddersyede ødelæggelsekommando. 7. april blev det fastlagt, at de tre havne i Doverstrædet ville blive dækket i en planrevision. Gibb valgte de dele af havnene, der skulle ødelægges, beregnede behov for sprængstof, redskaber og mandskab, samt organiserede, uddannede og mobiliserede styrken.

Han ville ”kommandere styrken, og, om nødvendigt, ville han være ansvarlig for at gennemføre operationer efter samråd med hærmyndighederne i Frankrig”. Han ville få en linjeofficer som næstkommanderende. Al materiel og ammunition ville blive oplagt i depot i Southwick. Her ville uddannelsen finde sted og personellet fra flåden, marinekorpset og hæren gennemføre klargøring efter mobilisering.

Den samlede styrkevar på 81 officerer og 1587 underofficerer og menige. Den var nu benævnt ”F.P. Force”. Telegrafadressen på de forskellige anvendte faciliteter var ”Fireworks care”, eller blot ”Fireworks”, når hovedkvarteret var blevet etableret på sin destroyer. Man skulle anvende syv dage til iværksættelsen, heraf fire til mobiliseringen, en til transporten og to dage i Frankrig til at forberede ødelæggelserne. Her ville hæren stille motorkøretøjer til rådighed for transport. Kontrollen af gennemførelsen skete ved korte telegrammer, såsom ”Secret. F.P. Message No. 10” som betød, at hæren havde anmodet om, at styrken straks sendtes til Frankrig for at forberede ødelæggelserne.

Nu blev det anført for første gang, at det var en forudsætning, at franskmændene havde godkendt ødelæggelsen, og at den lokale britiske chef den havde modtaget iværksættelsesordre fra hærens hovedkvarter i Frankrig eller at fjenden umiddelbare nærhed gjorde en ødelæggelse uundgåelig. Gibb tog dog ingen initiativer til at inddrage repræsentanter for franske myndigheder i sine planer.¹³

¹³ Ibid.: W.E. Wemyss Most Secret “F – P scheme” til Civil Engineer-in-Chief af 5-4-1918; GH (initialer) “Very Secret” til C-in-C Portsmouth 5-4-1918; M.00295 Very Secret til The Commander in Chief, H.M. Ships and Vessels, Portsmouth af 5-4-1918; “F.P.Scheme” Naval Personnel Required; Gibb (sign.) D.O.P 0151/18 til Second Civil Lord af 8-4-1918; AFP (initial.) D.O.P. 0151/18 Secret til Deputy First Sea Lord af 8. April 1918; F.P. Scheme (forside markeret “Table of Contents”) af 3-4-1918.

Reaktionen på truslen under indtryk af den tyske storoffensivs anden fase, Operation Georgette



Figur 7: Georgette, Hazebrouck og Dunkerque.
(David T. Zabecki: The German 1918 Offensives.)

Den nye offensiv mod briterne 9. april i Flandern opnåede et gennembrud, bl.a. fordi det portugisiske armékorps delvis gik i opløsning. Dvs. at Stubbs overvejelser fra december om kanalhavnens centrale betydning og kommandør Fullers anbefalinger fra februar blev akut relevante. Det fik Fuller til at analysere handlingsmuligheder og konsekvenser i et nyt notat fra 12. april. Ud over at udløse en spærring af Dunkerque, Calais som skitseret i februar og i den aktuelle situation også Boulogne og Nieuport med blokskibe, understregede Fuller nu, at Keyes kanalspærring måtte flyttes mod vest fra Doverstrædet til linjen Royal Sovereign til Treport, hvis hæren faldt tilbage til Somme-floden og derigennem mistede kontrollen over den franske Flandernkyst. Det ville åbne strædet for ubåde, udsætte britisk skibstrafik for yderligere angreb samt udsætte Dover for bombardement fra langtrækkende artilleri.

Det var klart, at Fuller ikke var blevet orienteret om Gibbs forberedelser, der som nævnt indtil dette tidspunkt var gennemført uden inddragelse af Flådestaben.

Hvis flådeledelsen accepterede en flytning af spærringen, ville Fuller udarbejde en detaljeret plan for dette. Den nye spærring skulle beskytte allieret trafik til Havre og om muligt også til Dieppe, blokere ubådes passage og bidrage til at beskytte skibstrafikken til London. Den ville i første omgang kræve anslået 10.000 miner og når færdig det dobbelte af dette tal. Man måtte også forudse, at Keyes Doverpatrolje skulle forstærkes, og at der skulle anvendes fly og andre midler til at holde nye tunge tyske kystbatterier under angreb.

I Fremantles påtegning fra den næste dag støttede han Fuller. Han skrev at forberedelserne til blokering af havnene fra Dunkerque til Somme allerede var klar ("in hand"), dvs. at man efter midten af februar havde forberedt blokskibe. Man skulle forberede mineringen af den nye linje, etablere en ny, åben og sikret "krigskanal" for trafikken langs den engelske kyst, finde baser for støtten af den nye spærring og forøge Doverpatroljen, hvis spærringen blev flyttet.

I et kort notat fra 16. april støttede Wemyss Fremantle, men mente ikke, at krisen var akut, hvorefter Fuller samme dag fik direktiv om at gå i gang, ”*dog ikke på bekostning af andet, mere akut nødvendigt arbejde*”.¹⁴

I mellemtiden arbejdede Gibb med at raffinere sin plan og viderebragte 12. april den idé til Hope fra en ung flådeofficer, at hans styrke fik ”*X-lightere*” stillet til rådighed til anvendelse af ødelæggelseskommadoerne i de forskellige havne. Det var det landgangsfartøj, man havde udviklet under krigen, og en tildeling ville muliggøre, at man kunne transportere materiel og sprængstof ind til arbejdsstederne. Fartøjerne kunne også anvendes til rettidig evakuering efter iværksættelse af ødelæggelserne.

Whigham var nu afgået fra sin stilling, og hans opgaver som Wilsons ”*stedfortræder*” var midlertidigt overtaget af Generalstabens uddannelseschef (”*Director of Staff Duties*”), generalmajor Arthur Lynden-Bell. Han meddelte 12. april Hope, at Gibbs personelbehov ville blive dækket, når det blev nødvendigt. Hæren var i øvrigt ved at analysere planen, men det var allerede klart, at ”*det mest hastende spørgsmål lige nu var Dunkerque. Det ville muligvis blive nødvendigt at gennemføre indsatsen dér i den umiddelbare fremtid og med kort varsel*”. Hope blev anmodet om at arrangere, at man med 12 timers varsel kunne afsende det nødvendige personel og materiel, samt meddele Lynden-Bell den støtte, hæren skulle give.

Hope svarede straks, at Gibb foreslog, at man anvendte Treport- og Havre-ødelæggelseskommadoerne til at ødelægge Dunkerque. De resterende ni hold skulle anvendes i Calais og Boulogne, hvis det besluttet, at de ikke skulle anvendes længere mod syd. Hvis man skulle leve op til de 12 timers beredskabskrav før indsættelse, skulle styrkens stab og de to kommandoer til Dunkerque straks

¹⁴ Ibid.: Plans Division, P.D. 061, Secret, ”Suggested Naval Policy in Event of British Army’s Retirement til D.C.N.S og C.N.S. af 12-4-1918.

mobiliseres. Hvis krisen også omfattede Calais og Boulogne skulle resten også mobiliseres.¹⁵

Krisen gjorde, at relevante hærmyndigheder allerede dagen efter, 13. april, holdt et møde om sagen med, og 14. april meddelte Gibb i sit referat Hope, at hjemmehæren dagen efter ville sende et feltingenørkompagni til Southwick. Dette ville muliggøre mobiliseringen af de to ødelæggelseskommadoer til Dunkerque, hvis personellet fra flåden og marinekorpsen også blev sendt dertil. Efter Gibbs oplysninger havde admiral Colville allerede varslet folkene fra flåden. Styrken til Dunkerque ville komme op på godt 600 mand, herunder 18 officerer, 60 underofficerer og 529 menige. De skulle medbringe 27 tons sprængstof og 36 tons materiel.

Gibb understregede, at hærledelsen, ”*sandsynligvis uden denne hensigt*” havde placeret hele ansvaret for ødelæggelsen af havnen og samt kommandoen over ødelæggelseskommadoerne hos hærens hovedkvarter i Frankrig, og ”*ikke hos ham som tidligere bestemt*”. Det ville betyde, at ødelæggelserne skulle ske under kommando af basekommandanten, hvilket skulle undgås, da det var i modsætning til aftalerne under mødet 1. april. Det ville efter Gibbs opfattelse være uheldigt, både fordi man hermed placerede flådepersonel under hærkommando, og på grund af, at Gibb i en ubegrænset periode ville blive miste nogle af ”*mine ingeniører*”. Disse arbejdede alle ”*i yderst vigtigt arbejde, såsom M-N projektet*”. Det syntes ikke at være gået op for Gibb, at dette store projekt ville blive undergravet geografisk, hvis tyskerne fik kontrol over kysten.

Chefsingeniøren meddelte endvidere Hope, at chefen for de britiske styrker, feldmarskal Douglas Haig, var blevet anmodet om at give tre dages varsel om en

¹⁵ Ibid.: Gibb, Archway Block, South, Admiralty, Secret, F.P.Scheme, til The Deputy First Sea Lord af 12-8-1918; Bell, M.O.1., F.P.2., F.P.Scheme” Secret and Personal til Deputy First Sea Lord af 12-4-1918; Hope DOP.0151 Secret til D.C.I.G.S. af 12-4-1918.

evakuering af Dunkerque. Dette var af praktiske årsager ikke et tilstrækkeligt varsel. Hvis man ikke kunne gives et fire døgns varsel skulle styrken straks samles i Portsmouth klar til indskibning. Det ville indebære indkvarteringsproblemer og binde de destroyere, operationen krævede.¹⁶

Vi bemærker, at der stadig ikke var nogen i London, der havde taget initiativ til at inddrage franskmændene i overvejelserne.

15. april meddelte en af Lynden-Bells stabsofficerer Hope, at han dels gik ud fra, at man gjorde forberedelser til at kunne sende Dunkerque-kommandoet med kort varsel, men han orienterede også admiralen om, at man samme dag havde spurgt chefen for Generalstabens Operationsafdeling, generalmajor Frederick Maurice, der befandt sig ved Haigs hovedkvarter, om det var muligt at øge varslet fra tre til fire døgns. Man gjorde også klart, at medens iværksættelsesordren til ødelæggelsen ("zero") ville komme fra hæren, var flåden ansvarlig for arbejdet.

Ad hoc kommandoet til Dunkerque var givet betegnelsen "No. 12 detachment" i det plansupplement, chefsingeniøren havde klar samme dag. Gibb foreslog Hope, at man skulle holde de primært involverede løbende orienteret, såsom kommandør Skipwith og admiral Colville. Gibb håbede på at holde tog klar til at transportere styrken fra Southwick til Portsmouth med seks timers varsel. Så var det eneste, der manglede, at skibene til transport blev klar.

18. april sendte Gibbs næstkommanderende, oberstløjtnant R. H. James, instruksenen for Dunkerquekommandoet til dettes chef, oberstløjtnant H. T. Ker fra hærens ingeniørtropper. Den blev sendt til efterretning for Lynden-Bell, Hope, Colville, Keyes samt til dennes repræsentant i Dunkerque, flotilleadmiral Hubert Lynes.

Instruksen understregede, at Ker var ansvarlig over for Gibb for gennemførelse af

¹⁶ Ibid.: Gibb til Deputy First Sea Lord af 14-4-1918.

ødelæggelsen. Alarmeringen for klargøring til afgang fik kodeordet "12 Firebranding". Ved ankomst til Dunkerque ville Ker melde sig til basekommandanten fra den britiske hær med henblik på indkvartering, forplejning og transport. Ker skulle gennem Lynes sikre sig, at ødelæggelserne ikke hindrede planlagte tiltag til at blokere havnene ved sænkning af skibe. Endelig understregede han, "at ingen sprængning må iværksættes før detachementschefen har modtaget ordre til dette fra det britiske hovedkvarter i Frankrig, eller fra den franske havnegouvernør..." Hvis der var akut risiko for, at havnen skulle falde i fjendens hænder, kunne Ker dog iværksætte på ordre fra den britiske hærs basekommandant.

Det var klart af instruksenen, at Gibb ville beholde sit hovedkvarter i London under en Dunkerque-operation. Der var jo så kun tale om én havn. Hope videresendte instruksenen til Lynden-Bell for kommentarer. 19. april kom generalen kun med den kommentar, at Gibbs stabs størrelse synes at være unødvendig stor, og umiddelbart syntes man, at en oberstgrad til chefsingeniøren var tilstrækkelig. Gibb havde på det tidspunkt stadig sin midlertidige oberstløjtnantsgrad fra hæren. Flåden havde 17. april indstillet, at Gibb blev givet grad af brigadegeneral. Lynden-Bell mente, at hvis en så høj grad af maritime årsager var nødvendigt, måtte man give ham en grad i flåden, men da Gibb arbejdede fra sit kontor i Admiralitetet, kunne generalen ikke se begrundelsen.¹⁷

18. april samlede Wemyss i et notat resultaterne af en samtale med Henry Wilson om situationen i Frankrig. Wilson var af den opfattelse, at hvis man på grund af et tysk gennembrud trak de britiske styrker tilbage, så de dækkede de nordlige

¹⁷ Ibid.: P.P.13 (M.O.1.) Secret fra (ikke identificeret stabsofficer) D.C.I.G.S. til Deputy First Sea Lord af 15-4-1918; F.P.12 (M.O.1.) Very Secret til Director of Military Operations at General Headquarters, France; Gibb, Secret, D.O.P 0151 til Deputy First Sea Lord af 15-4-1918; Deputy First Sea Lord, Admiralty, S.W.1., til D.C.I.G.S. af 18-4-1918; Lynden-Bell (sign.), D.C.I.G.S. P.17., Secret til Deputy First Sea Lord af 19.4.1918.

kanalhavne, ville hæren ikke blive i stand til at holde denne linje i længere tid. Stillingen manglede dybde, og man ville efter nogen tid kunne blive tvunget til at kapitulere. Hvis man derimod reagerede ved at trække sig mod sydvest til Sommefloden i kontakt med franskmændene, ville mulighederne for en fortsættelse af kampen være lang bedre.

Det mildest talt næppe tilfældigt, at dette var samme dag, hvor krigsproduktionsminister Churchill, som allerede citeret, ekstremt klart formulerede logikken bag Wilsons holdning i sit notat til Krigskabinetet. De to havde allerede før krigen haft et udmærket personligt forhold.

På grundlag af Wilsons hensigt ønskede Wemyss den maritime situation analyseret ud fra tre vinkler. For det første mulighederne for at holde forbindelsen til hæren i Frankrig uden de nordlige kanalhavne; for det andet konsekvenserne af at måtte trække Doverpatruljen tilbage til eksempelvis linjen Newhaven-Dieppe, og endelig, for det tredje, virkningen på handelsskibstrafikken gennem Kanalen til London. Han ville i øvrigt gerne have vurderinger fra både sine to nærmeste stabsofficerer, den admiralitetssvarlige for logistik og det civile transportdepartement.

Fremantle svarede same dag, at han betragtede det som afgørende ("*essential*") at man fastholdt kanalhavnene. Først og fremmest mistede man ellers den effektive Doverspærring. Den eneste fordel ved en linje Beachy Head til Dieppe var den mindre tidevandsforskel, der gjorde forankrede miner mere effektive. Men i forhold til den efterfølgende stigende trussel både fra ubådsangreb og fjendtlige miner var fordelene uden betydning. Derfor var bevarelsen af en effektiv Doverspærring af ekstrem betydning for flåden. Ubådene vil blive markant mere effektive i alle farvande omkring og imellem den sydlige del af de britiske øer, og den planlagte massive indsats for at lukke den nordlige afgang til Nordsøen ville blive værdiløs. Fastholdelsen af de franske kanalhavne måtte derfor ses som en

meget betydningsfuld ("*great*") allieret interesse. Fremantle var her helt på linje med Studds analyse i december.

Admiralitetets transportansvarlige (Fourth Sea Lord), kontreadmiral Hugh Tothill, supplerede næste dag med, at hvis transporterne til hæren i Frankrig ikke længere kunne anvende de nordlige kanalhavne, ville transittiden og risikoen blive øget. Endvidere var en stor del af de transportfartøjer, som kunne anvendes over Doverstrædet, ikke egnede andetsteds. Det i forvejen belastede franske jernbanenet ville blive overbelastet, hvis troppe- og godstransporter måtte fordeles på færre havne. Transportdepartementet bemærkede, at de negative virkninger først ville blive rigtigt alvorlige, når tyskerne fik mulighed for at udnytte Calais og Boulogne som base for ubåde og overfladefartøjer. Så ville de endeligt og effektivt have passeret Doverspærringen. Den øgede trussel ville i øvrigt sandsynligvis ramme den franske kulimporttrafik mere end den britiske handelstrafik.

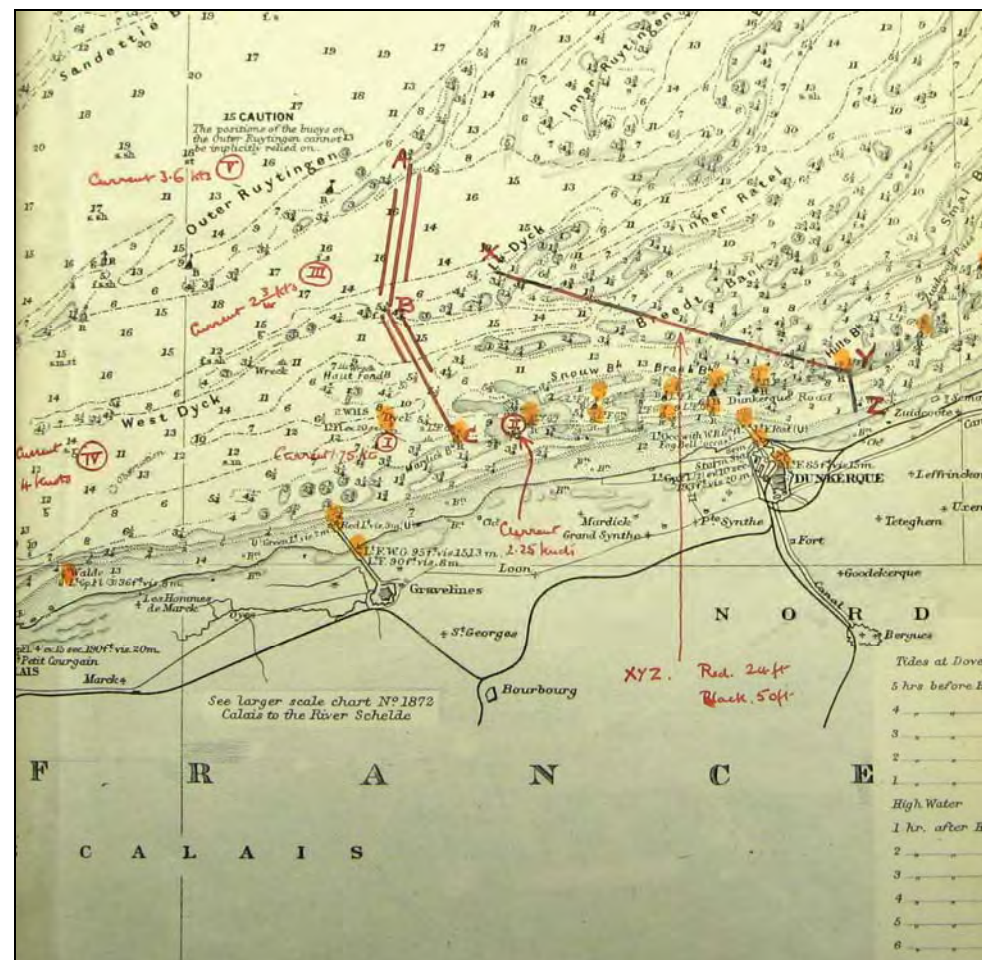
Wemyss samlede 20. april argumenterne i et større notat, der skulle præsentere flådens syn på konsekvenserne for regeringen. Han startede med at behandle virkningerne på forbindelserne til hæren i Frankrig. Han konkluderede, at støtten til hæren ville blive alvorligt vanskeliggjort, men ikke umulig. Efter en præsentation af virkningerne på ubådsbekæmpelsen konstaterede han, at tonnagetabene ville øges, herunder ikke mindst i trafikken over Kanalen, hvor de indtil da havde været små. Med udgangspunkt i Tothills vurdering konstaterede han, at handlen til London ville blive ramt, men ikke så hårdt som kultransporterne til Frankrig. Sammenfattende ville tabet af de nordlige kanalhavne være "*katastrofale*" fra flådens synspunkt.

Også admiral Keyes blev inddraget for at støtte flådens synspunkt. I sit notat fra 21. april koncentrerede han sig om at understrege betydningen af Dunkerque. Havnen var af central betydning som base for krigsførelsen i Kanalen. Hvis man så over i købet ud over at miste denne havn også tabte Calais, ville resultatet være katastrofalt. Før man prioriterede en sammenhængende front med franskmændene

over fastholdelse af den franske Doverstrædekyst skulle man være helt sikker på, at man efter tabet overhovedet ville være i stand til at opretholde en britisk hær i Frankrig.¹⁸

Kommandør Fuller var klar med en samlet analyse den 20. april. Han opstillede i notatet: ”*The Naval Situation Relatively to the Offensive on the Western Front*” tre muligheder for den britiske hær optræden. I alle var det forudsat, at Dunkerque gik tabt. I den første opretholdt hæren et brohoved omkring Calais og Boulogne. I den anden trak en del af den britiske hær sig mod vest sammen med franskmændene, medens en anden del dækkede de to havne. I den tredje trak hele den britiske hær sig mod vest med franskmændene. Mulighederne var underopdelt efter, om de franske henholdsvis fransk-britiske styrker kun trak sig til Sommelinjen eller helt til Seinen. I alle var det afgørende, at tabte havne blev ødelagt og blokeret med sænkede krigsskibe. Ud over Dunkerque, Calais og Boulogne listede Fuller Dieppe, Havre og Seinehavnene. For at gennemføre spærringen ordentligt, skulle en erfaren søofficer, kommandør William Munro, tilknyttes Gibbs stab for at sikre dette. Dvs. at Fuller nu endeligt var blevet orienteret om Gibbs parallelle forberedelser. Hvis Tyskland skulle få kontrol over en eller flere af kanalhavnene, skulle der efter Fullers opfattelse opbygges store flystyrker, der kunne overvåge fjendens minerydningsoperationer og angribe forsøg på at bygge batteristillinger.

¹⁸ Ibid.: Wemyss (initial.) Most Secret, No. 436/18 til A.C.N.S. af 18-4-1918; Fremantle (initial.) to C.N.S. of 18-4-1918; Tothill (initial.) notat af 19-4-1918.; Fourth Sea Lord til First Sea Lord, ”Channel Ports” ”The Probable Effect of Mercantile Shipping of the Evacuation of Calais & Boulogne” fra 19-4-1918; First Sea Lord and Chief of the Naval Staff, Most Secret, af 20-4-1918; Copy of Minute of D.M.S.T. fra Ministry of Shipping Paper No. 01211/18 ”Effect on Communications for Army in France in Dunkirk, Calais and Boulogne are not available for use” af 19-4-1918; Roger Keyes (sign.), Vice Admiral, Commanding Dover Patrol, 21-4-1918.



Figur 8: Planlagte minefelter ud for Dunkerque, der skulle lukke kystruten efter tyskernes erobring af byen.
(The National Archives)

Hvis briterne fastholdt Calais og Boulogne kunne Doverspærringen bevares, og for at øge effektiviteten af den maritime indsats foreslog Fuller, at Keyes

Doverpatrolje blev slået sammen med styrken af destroyere og lette krydsere i Harwich. Dette blev anbefalet for alle mulighederne.

Hvis hovedfronten kun gik til Somme, kunne man nøjes med at ødelægge og blokere Dunkerque, men hvis den gik helt tilbage til Seinen måtte også Dieppe, Havre og Seine-havnene ødelægges. Hvis man opgav Doverstræde-kysten og gik tilbage til Somme med de samlede hærstyrker, mente Fuller, at man ganske vist skulle blokere og ødelægge de tre havne, men i øvrigt skulle forsøge at opretholde Doverspærringen ved at supplere minefelterne langs den franske kyst om natten. Hvis tyskerne alligevel slap ud, skulle man lægge den nye spærring i Royal Sovereign-Treport-linjen. Hvis hele kystlinjen til Seinen blev opgivet, måtte briterne ud over det store antal havneødelæggelser og blokskibssænkninger samt den nye spærring også opbygge den lokale flådestyrke i Kanalen væsentligt.

Fremantle noterede 30. april på sagen, at Gibbs forberedelser var afsluttede, blokeringsforberedelserne var afsluttet for Calais og Boulogne, men man manglede fire dage for Dunkerques vedkommende. Man skulle udbygge flystyrker til operation til støtte for flåden her.

Planlægningen var godt fremskreden to uger senere. Keyes var blevet instrueret om at være klar til at evakuere flydekraner, mudderpramme og lignende fra Dunkerque. Flådestaben forberedte minering af kystruten ud for byen.¹⁹

Nu var franskmændene endelig blevet inddraget. Dette var sandsynligvis et resultat af den meddelelse, som Lynden-Bell havde sendt til general Maurice den 15. april. Dagen efter havde Haig skrevet til den allierede øverstkommanderende, Marskal Ferdinand Foch, om sagen. Foch svarede 18.april, at man skulle tage kontakt til hans flådechef i Kanalen, viceadmiral Pierre-Alexis Ronarc'h. Han var Roger

¹⁹ Ibid.: P.D. ob5, Secret, "The Naval Situation Relatively to the Offensive on the Western Front" af 20-4-1918 med bilag fra 22-4-1918; Director, Air Division, 15-5-1918.

Keyes kollega og samarbejdspartner, som briterne anerkendte som en aggressiv taktiskførelsestype. Ronarc'h hovedkvarter var i Dunkerque.

Ingen syntes endnu at have orienteret Foch om, at de britiske forberedelser ikke var begrænset til denne havneby.

Den 23. april bad oberst Walter Kirke, der var næstkommanderende i Generalstabens Operationsafdeling, admiral Hope om at sikre, at repræsentanter fra Gibbs styrke togkontakt med Ronarc'h, der ønskede et snarligt møde med ødelæggelseskommandoet. Samme dag svarede Gibbs næstkommanderende, at det ville blive Dunkerque-kommandoets chef, oberstløjtnant Ker, der rejste til mødet. Ker ville ankomme middagstid 25. april.

Den franske bemyndigelse til at gennemføre ødelæggelsen – om den blev nødvendig – blev efter mødet mellem Ronarc'h og Ker givet af Foch den 30. april. Det blev fire dage senere endelig blev meddelt London.²⁰

Set i betragtning af, at der nu var blevet mulighed for at få direkte kontakt med den ansvarlige franske chef, er det logisk set mildest talt mærkeligt, at Gibb ikke selv gennemførte kontaktrejsen, der samtidig kunne danne ramme for en diskussion med basekommandanten fra den britiske hær. Han sendte ikke engang sin næstkommanderende, James. Det kunne virke som om, at chefsingeniøren ikke ønskede de konflikter og kompromisser, der ville komme, når projektet mødte virkeligheden. Det var lettere at overlade det til admiral Hope at kæmpe

²⁰ Ibid.: Le General FOCH, General en Chef des Armees Alliees en France, Q.G., 18-4-1918 til Monsieur le Marechal Commandant en Chef les Forces Britanniques en France; F.P.21. (M.O.1) for D.C.I.G.S til Deputy First Sea Lord af 23-4-1918; Deputy First Sea Lord, Secret, til D.C.I.G.S. af 23-4-1918; Le General FOCH, General en Chef des Armees Alliees en France, Q.G., 30-4-1918 til Monsieur le Marechal Commandant en Chef les Forces Britanniques en France; General Headquarters, British Armies in France, O.B./2221 til Chief of the Imperial General Staff af 4-5-1918.

bureaukratisk for sig og lade undergivne at tage forbindelse, i hvert fald indtil han havde opnået udnævnelsen til brigadegeneral.

Nu var den militære situation i Flandern blevet så kritisk, at Henry Wilson den 21. april i et notat meddelte Krigskabinettet, at man alvorligt måtte overveje at opgive og ødelægge Dunkerque. Ødelæggelsen var forberedt af Admiralitetet, og Haig havde britisk myndighed til at iværksætte ødelæggelsen. Han havde drøftet sagen med Foch, der havde meddelt, at han måtte have autoritet til at gennemføre en ødelæggelse fra sin regering. Han opfordrede derefter diskret krigskabinettet til at få franskmændene til at give Haig den nødvendige bemyndigelse. Wemyss havde gjort klart, at det var af meget stor betydning, at tyskerne ikke fik havnen intakt til anvendelse mod forbindelserne over Kanalen.²¹

²¹ Ibid.: Henry Wilson, General Staff, War Office, F.P. 20. Secret and Pressing, til Secretary, War Cabinet af 21-4-1918.



Figur 9: Den iværksættelses ansvarlige franskmænd blev krigshelten fra landforsvaret af Flandern i 1914, viceadmiral Pierre-Alexis Ronarc'h, der her ses ved en parade i Boulogne i sommeren 1917 med kommandørkorset af Æreslegionen om halsen.
(Bibliothèque nationale de France)

Da Krigskabinettet diskuterede kanalhavnene den 30. April konstaterede krigsministeren, at tyskerne efter det mislykkede forsøg på at bryde igennem længere mod syd nu koncentrerede sig om at erobre kanalhavnene, bl.a. med det formål at anvende Calais som ubådsbase. Under diskussionen vurderede Henry Wilson, at formålet med at sende atten togladninger med pontoner til fronten, man havde efterretninger om, var at sikre mulighederne for at passere

oversvømmelserne i området.²² Det forhold at Keyes raid mod Zeebrugge 23. april havde hæmmet de tyske ubådes operationsmuligheder, kan også i britiske øjne have fået tyskerne til at intensivere forsøget på at erobre bedre alternativer.

Den britiske regering kunne ikke vide, at Ludendorff dagen før havde indstillet denne fase af offensiven, Operation Georgette. Det kunne de allierede heller ikke vide, da de to dage senere som nævnt under det øverste krigsråds møde i Abbeville uden for den formelle dagsorden besluttede, at man ved et tysk gennembrud - om nødvendigt - skulle opgive kanalhavnene og trække sig mod vest sammen med franskmændene. Det var det alternativ, som Henry Wilson – ligesom Churchill - vurderede som det eneste holdbare.²³

Før tyskerne 27. maj indledte tredje fase af storoffensiven - nu mod franskmændene - kunne de allierede ikke vide, - at Ludendorff indtil videre havde opgivet at bryde gennem i Flandern. Det var derfor helt naturligt, at Gibb arbejdede videre med at udbygge sit projekt. Med det øverste krigsråds beslutning i Abbeville skulle hans styrke kunne løse opgaven, selv hvis fronten måtte trækkes meget langt mod vest. Han meddelte Hope den 5. maj, at nu var de oprindelige 11 ødelæggelseskommadoer, benævnt detachementer, udvidet med fire til i alt 15, nummereret 1-12 og 14-16, ingen nr. 13. Det var ikke holdbart at anvende improvisationer, som krisen midt i april havde nødvendiggjort for at kunne løse opgaven i Dunkerque.

Den samlede styrke var nu på over 3.000, 124 officerer, 332 underofficerer og 2.742 menige. Den hidtidige blanding af folk fra flåde, marinekorps og hær ville blive mindre nødvendig med opbygningen af ingeniørkorpset i Royal Marines, så dette kunne levere hovedstyrken.

Gibb forsløg nu, at der skulle etableres en særlig, separat, lejr for F.P.-styrken i

²² TNA, CAB 23/6, War Cabinet, 401, dagsordenpunkt "The Channel Ports", 30-4-1918.

²³ Lord Hankey: Supreme Command 1914-1918, Volume 2. London 1961, pp. 796-797.

hærlejrkomplekset i Shoreham. Her skulle fast befinde sig 12. Detachment, et hovedkvarter samt en kadre til uddannelse og opstilling af de øvrige detachementer. Her skulle snarest muligt uddannes tre kompagnier til Royal Marines ingeniørkorps, hvilket kunne muliggøre, at de leverede hovedparten af mandskabet til styrken. Materiel, udrustning og sprængstof til hvert detachment skulle være pakket og oplagt, sprængstoffet i Portsmouth, resten i Shoreham. Med denne struktur ville 12. Detachment kunne forlade Shoreham med seks timers varsel og blive indskibet seks timer senere. Om nødvendigt ville dette detachment kunne løse opgaven i tre andre nye havne, sandsynligvis Nieuport, Calais eller Boulogne, men så med 12 timers ekstra varsel for at justere de medbragte beholdninger til opgaven. 1.-11. Detachment havde behov for fire dages uddannelse for at blive effektive.

13. maj rykkede Gibb, angiveligt på admiral Colvilles vegne, for en beslutning om at opstille styrkens hovedkvarter. Indtil denne dato manglede man simpelthen bemyndigelsen. Endvidere manglede Gibb oplysning om, hvor stor en del af styrkens behov for signalpersonel, han ville få opfyldt. Han var klar over, at værnene ikke havde mulighed for at dække styrkens teoretiske behov.

17. maj var Gibb klar med de opdaterede planer for den nu større styrke og dagen efter meddelte han flotilleadmiral Lynes i Dunkerque, at denne ville få det lokale ansvar i kontakt med Gibb, og sendte ham et kopi af de nye instruktioner, også med henblik på eventuelle bemærkninger.²⁴

24. maj meddelte Admiralitetet Keyes, at der nu var opnået enighed mellem de

²⁴ TNA, ADM 137/710, Civil Engineer-in-Chief, Secret, D.O.P. 0151 til Deputy First Sea Lord af 5-5-1918; Civil Engineer-in-Chief, D.O.P. 0151 til Deputy First Sea Lord af 13-5-1918; Secret Instructions by Colonel Sir Alexander Gibb, K.B.E., C.B., Commanding the F.P.Force af 17-5-1918; Civil Engineer-in-Chief, Secret and Personal, til The Commodore, Dunkirk, af 18-5-1918.

franske og britiske repræsentanter om evakueringen og ødelæggelsen af Dunkerque. Havneødelæggelsen ville blive gennemført under flotilleadmiral Lynes kommando, idet han dog ville arbejde under vejledning ("*direction*") af Dunkerques franske guvernør. Hvordan dette skulle kunne virke under tidspres eller uenighed er pænt sag et åbent spørgsmål. Det varede heller ikke længe, før løsningens rent diplomatiske karakter blev understreget af Keyes. 2. juni forklarede han kort og klart admiralitetet, at guvernøren blot var værksteds- og depotleder. Lynes partner kunne kun være admiral Ronarc'h. Dette blev et par dage senere bekræftet af Flådestaben, der søgte at redde Gibbs ansigt ved at konstatere, at hans ansvarsfordeling skabte en "*vis tvetydighed*" (certain ambiguity).²⁵ Det, som var problemet, var åbenbart at Gibbs planlægning måtte forblive teoretisk, fordi den i alt væsentligt fandt sted i hans kontor i admiralitetet i stedet for under aktiv kontakt med de britiske og franske chefer i Frankrig, der skulle få tingene til at virke i praksis.

Man bemærker, at der stadig intet blev nævnt om de øvrige 14 havne, man forberedte at ødelægge.

26. maj, som nævnt sidste dag før den næste fase i den tyske offensiv nedbyggede truslen mod de nordlige kanalhavne, blev planlægningen klar for den ændrede basering af de maritime dele af det nye Royal Air Force, der ville blive nødvendig, hvis Dunkerque blev rømmet. Efter et direktiv fra Admiralitetet af 17. maj havde man forberedt evakueringen af de tre eskadriller. De ville efter evakueringen blive baseret på flyvepladserne ved Manstone og Walmer ved østkysten af Kent.²⁶

²⁵ Ibid.: Admiralty, for secretary, M.00304, Very Secret til The Vice Admiral, Dover Patrol af 24-5-1918; Vice-Admiral, Dover Patrol, No. 2123/002 til Secretary of the Admiralty af 2-6-1918; Sagsnotat af 2-6-1918 "Responsibility for the Port of Dunkerque" med påtegninger af Pound og Fremantle fra 4-6-1918; Admiralty, M.05342/18, Very Secret til The Deputy Chief of the Imperial General Staff, War Office af 4-6-1918 .

Ligeledes 26. maj skrev Gibb til general Lynden-Bell, der den 21. havde foreslået, at man i første omgang kun fandt nøglekadrerne til de tre ødelæggelseshold, der havde ansvaret for de andre tre nordlige havne. Det var Gibb sådan set enig i. Man ville på grund af disse kommandoers størrelse så også have nogenlunde tilstrækkeligt personel til at løse opgaven, hvis det var de elleve sydlige havne, man skulle ødelægge i stedet. Ekstrabehovet var kun på 38 officerer, 39 underofficerer og 149 menige. Man skulle så også være klar over, at man kun kunne ødelægge enten de nordlige eller de sydlige havne i en given krise, og man skulle have reserver, der kunne erstatte tab under løsningen af den første opgave. Disse forhold betød efter Gibbs mening, at personelstyrken ved depotet skulle være så stor, at den både kunne dække det ekstra behov ved de sydlige havne og erstatte tab. Det var også væsentligt at understrege, at der stadig skulle oplægges tilpassede beholdninger af udrustning, materiel og sprængstof til hver havn.²⁷

²⁶ Ibid.: V.A. Dover No. 2012/002 #Plans for evacuation of Squadrons og 61st Wing" af 26-5-1918; Headquarters, 5th Group, R.A.F. to Vice-Admiral Dover (Through Commodore, Dunkirk) af 23-5-1918..

²⁷ Ibid.: Gibb, Secret, D.O.P. 0151 til D.C.I.G.S. af 26-5-1918.

Forløbet efter 27. maj 1918

3. juni rykkede Hope hærledelsen for oplysninger om afgivelserne til Gibbs styrke. Dette førte til et større møde i Krigsministeriet 6. juni mellem alle de to værns interessenter i Londonområdet. Mødelederen var Lynden-Bells stedfortræder. Gibb blev repræsenteret af sin næstkommanderende, oberstløjtnant James, der indledningsvis meddelte, at han håbede, at personellet efter seks uger ville blive afløst af marinekorpspersonel. Diskussionen gjorde klart, at det var vanskeligt for hæren at finde tilstrækkelig mange uddannede ingeniørsoldater, og James måtte også på andre områder vise fleksibilitet. Mødet besluttede at stille tre ikke ingeniørtropuddannede arbejdskompagnier til rådighed og øremærke 21 officerer og 75 underofficerer fra ingeniørtropperne til styrken. Derudover ville krigsministeriet designere kørere, tolke og telefonfolk til styrken. Alle kunne møde i Shoreham inden for 48 timer.²⁸

Man havde indtil dette tidspunkt stadig ikke nået til klarhed over, hvordan man skulle koordinere F.P.-ødelæggelseskommandoernes arbejde med sænkningen af blokskibene. Det var en naturlig følge af, at Gibbs planlægning ikke var sket i samvirke med Flådestaben. Koordinationen mellem de to aktiviteter kunne nu efter operationsafdelingens chefs, kommandør Pounds, opfattelse løses ved, at den ansvarlige flådeofficer på stedet, i Dunkerque flotilleadmiral Lynes, havde kommandoen over begge aktiviteter. Hvis der i en anden havn ikke var en lokal maritim chef, skulle begge være under kommando af den maritime områdechef, samtidig med at man var under den lokale hærkommandant.

²⁸ Deputy First Sea Lord, Secret and Personal, D.O.P. 0151 til D.C.I.G.S af 3-6-1918; Proceedings of a Conference ... to consider certain questions with regards to the provision of personnel required to form detachments for use in certain eventualities den 6-6-1918.

Det var indlysende, at det i tiden forekom umuligt at beskrive et lokalt funktionelt samarbejde mellem elementer fra de to værn, fordi det var utænkeligt at en enhed fra ét værn kom under kommando af det andet værn.

10. juni konstaterede Gibb, at hæren havde brudt med det princip, at det eneste hærmyndighederne skulle gøre var at give iværksættelsesbemyndigelsen. Som det automaniske talerør for ingeniøren, som Hope var blevet, videresendte han protesten til generalmajor Charles Harington, der nu havde overtaget stillingen som stedfortrædende generalstabschef. Generalen svarede 13. juni, at han 5. juni havde anmodet Admiralitetet om at udpege de flådeofficerer, der skulle lede ødelæggelserne i Calais og Boulogne.

For at ”undgå friktion med franskmændene” skulle denne officer dels have en passende grad, dels være permanent placeret i stillingen. Hvis dette ikke var muligt, ville man blot understrege, at det eneste, der var acceptabelt for Haigs hovedkvarter var, at afgivelsen af ”*uddannede kommandoer med en grundigt udarbejdet ødelæggelsesplan*”. Det ville så være den lokale hærchefs opgave at føre denne plan ud i livet i samarbejde med franskmændene. Hæren ville ikke acceptere, at flåden i sidste øjeblik pressede deres mand ind mellem kommandoen og kommandanten. Harington understregede, at det aktuelt var ”*meget vanskeligt, eller nok umuligt*” at diskutere ødelæggelsen af andre havne end netop Calais og Boulogne.

Midt i juli meddelte brigadegeneral Ingram fra Haigs hovedkvarter imidlertid, at man havde anmodet Foch om oplysninger om den ansvarlige franske myndighed i flere havne og om bemyndigelse til at gennemføre rekognosceringer dér. Det var blevet accepteret af Foch hovedkvarter, som samtidig meddelte, at det var den

tjenesteældste britiske officer fra hæren eller flåden, der koordinerede med franskmændene under en eventuel iværksættelse.²⁹

Efter dette tidspunkt holdt Gibb planerne ved lige. Men i juli kørte den tyske offensivs sidste fase i stå, og den allierede modoffensiv, der afsluttede krigen begyndte og fortsatte i august med stadig større succes.

31. august besluttede Pound og Fremantle ganske vist, at man skulle opretholde to af Gibbs ødelæggelseskommandoer indtil udgangen af oktober, men allerede 17. oktober afgjorde Fremantle efter Pounds anbefaling, at situationen muliggjorde, at projektet blev afsluttet. Gibb havde godkendt beslutningen dagen før. Det udlånte hærpersonel kunne frigøres.³⁰ 3½ uge senere afsluttedes krigen.

²⁹Ibid.: D.O.D. (H) håndskrevne notater "Destruction of French Ports" fra begyndelsen af juni; Gibb, Secret til Deputy First Sea Lord af 10-6-1918; Harington (sign.), Secret, .. 43 (M.O.1) til Deputy First Sea Lord af 13-6-1918; R. Ingram, No. O.B./2221, Very Secret til Chief of the Imperial General Staff af 16-7-1918; Weygand (for Foch) No. 2079/B til Monsieur le Général de Cane (den britiske forbindelsesofficer) af 13-7-1918.

³⁰Se bl.a. "Mobilisation Orders of the Commander, F.P. Force, June 1918; D.O.D. (H) for D.C.N.S. til 2nd Sea Lord af 31-8-1918; Sagsnotat, Naval Staff, "F.P.Scheme" af 15-10-1918; Gibb, Secret, O.P. 0151/- til D.C.N.S. af 16-10-1918.



Figur 10: Alexander Gibb, den selvsikre "head hunted" civilingeniør, midlertidig oberstløjtnant i ingeniørtropperne, der med ambition om grad af brigadegeneral i Royal Marines i sit kontor i Admiralitetet diskret planlagde at sprænge den nordfranske havneinfrastruktur i luften.
(National Portrait Gallery)

Afsluttende bemærkninger

Af de involverede nøglepersoner var Churchill 22 år senere regeringsleder og forsvarsminister, Pound hans flådechef og Foch's kabinetschef, Weygand, der var blevet indviet i planerne i juli 1918, overtog kommandoen over den franske hær 17. maj 1940 og startede med at aflyse den offensiv, der gav en teoretisk mulighed for at bevare en samlet allieret front.

Gibb havde nået et mål uden at sprænge den nordfranske havneinfrastruktur i luften. 12. juli 1918 meddelte *"The London Gazette"*, hvor udnævnelser altid bliver meddelt, at den midlertidige oberstløjtnant i hærens ingeniørtropper Alexander Gibb 4. juli var tillagt midlertidig grad af brigadegeneral i Royal Marines.³¹ Det vil sige, at han blev udnævnt i flåden.

Der er næppe tvivl om, at Gibb var en fremragende ingeniør og projektmanager. Hans indlysende svaghed syntes for det første at være, at han ikke kunne eller ville forstå, at gennemførelsen af massive ødelæggelser tæt foran en gennembrudt fjendtlig styrke krævede en lokal enhedsledelse og tæt styring af den chef, der både skulle sinke fjendens fremrykning, redde mest muligt af sin styrke tilbage og gennemføre ødelæggelsen rettidigt, alt i en sandsynligvis fundamentalt kaotisk situation. Dette syntes Wemyss klart at have forstået, da han skrev til Henry Wilson 30. marts. Det kan skyldes, at admiralen stadig huskede sine oplevelser fra Gallipoli-operationen, herunder ved evakueringen.

Gibbs anden svaghed synes endvidere at have været, at han var ren tekniker, politisk tonedøv over det forhold, at den nøgleallierede, hvis infrastruktur, man ødelagde, måtte inddrages projektet. Det, der kan undre, er at rutinerede stabsofficerer som admiral Hope og kommandør Pound ikke søgte at få ham til at forstå disse realiteter.

³¹ The London Gazette, 12 July, 1918.



Figur 11: Ikke just et ingeniørprojekt at manage vejen til noget sådant: Calais havn efter den tyske erobring i maj 1940.
(Bundesarchiv)

En mulig forklaring kunne være, at hans position i forhold til den magtfulde minister, Eric Geddes, bragte ham uden for rækkevidden af fornuftig vejledning.