

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



32. årgang

Nr. 4 - November 1999

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

ORLOGSMUSEET

Overgaden oven Vandet 58
1415 København K.
Tlf. 32 54 63 63
Fax. 32 54 29 80
e-mail. info@orlogsmuseet.dk
http://www.kulturnet.dk/homes/orlm
Giro nr. 5 18 76 13

Udgives af:

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB
Adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor.

ORLOGSMUSEETS
MODELBYGGERLAUG
Adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor

Redaktion:
Niels M. Probst (ansv.h.)

Lay-out:
Mogens Dithmer

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

udkommer 4 gange årligt.
Årsabonnement kr. 125.-
Enkelte numre kr. 25.-

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

Eftertryk er kun tilladt med tydelig kildeangivelse.

Alle henvendelser vedr. adresseforandringer, fejl ved bladets levering o.lg. bedes rettet til Postvæsenet.

Tryk: B. THORGILS A/S
ISSN 0106.5122

INDHOLD

Artikler:

Operation Judgment
Per Jacobsen 89

Andet:

Boganmeldelse 106

Maritimhistorisk
Konference 2000 110

Bogtilbud
fra Museumsbutikken 111

Meddelelser fra Orlogsmuseets Modelbyggerlaug 112

Korvetten Olfert Fischer
Ny model til Orlogsmuseet 116

Søndagsrundvisninger
i Orlogsmuseet 117

Orlogsmuseets hjemmeside 117

Fra Orlogsmuseets billedarkiv 118

Forside:

Orlogsmuseets nyerhvervelse:
Model af korvetten Olfert Fischer
i skala 1:50, bygget af Kim Kanstrup, medlem af Orlogsmuseets Modelbyggerlaug.

Operation Judgment (1)

Per Jacobsen

Den 11. november 1940 om formiddagen landede et *Swordfish* fly om bord i HMS *Illustrious*, der befandt sig i Middelhavet sydøst for Sicilien. Flyet kom fra Malta og medbragte fotografier af den italienske flådebase i Taranto på Italiens "hæl" optaget af rekognosceringsfly fra Malta den foregående eftermiddag. Fotografierne blev straks overtaget af admiral Lysters assisterende operationsofficer, som var ekspert i fortolkning af luftfotos (2). Et halvt døgn senere modtog bestyrte italienske officerer i *Supermarina* i Rom en række signaler om en katastrofe i Taranto (3). Det helt nye slagskib *Littorio* var under et angreb af britiske fly blevet svært beskadiget af 3 torpedoer, det moderniserede slagskib *Duilio* var ramt af 1 torpedo, og var, for at undgå at det sank, blevet sat på grund, medens det moderniserede slagskib *Cavour*, der også var ramt af 1 torpedo, var sunket. Den svære krydser *Trento* var beskadiget ligesom 2 destroyere (4). Angrebet var blevet gennemført af 20 *Swordfish* fly, der var startet fra *Illustrious*, og kostede kun tabet af 2 fly, hvor besætningen fra det ene blev reddet (5). Det var

derfor ikke uden grund, at chefen for Middelhavsflåden, admiral A. B. Cunningham den 12. november, da *Illustrious* igen sluttede sig til flådens hovedstyrke, sendte signalet "**Manoeuvre well executed**" (6).

I søkrigshistorisk henseende indledte dette angreb en ny epoke i søkrigsførelsen, hvor slagskibets århundredgamle dominans i søkrigens arena blev overtaget af hangarskibet og maritime luftstyrker. I sin selvbiografi udtrykker Cunningham det på følgende måde:

"Taranto, and the night of November 11th - 12th, 1940, should be remembered for ever as having shown once and for all that in the Fleet Air Arm the Navy has its most devastating weapon. In a total flying time of about six and a half hours - carrier to carrier - twenty aircraft had inflicted more damage upon the Italian fleet than was inflicted upon the German High Seas Fleet in the daylight action at the Battle of Jutland." (7)



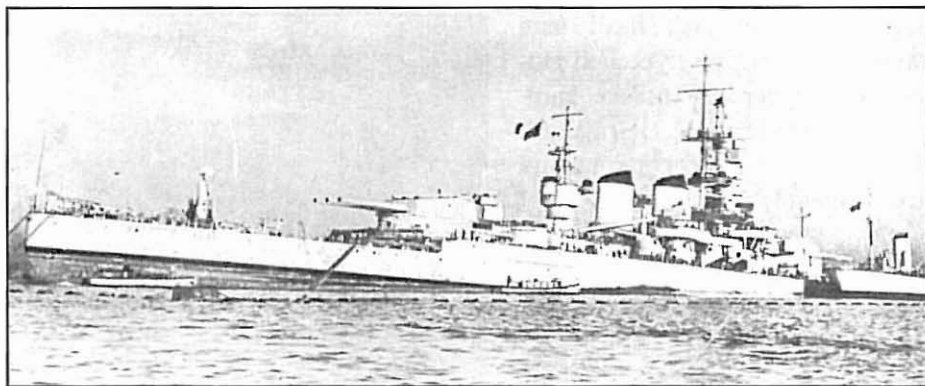
Illustrious var i 1940 et helt nyt skib, det første i en klasse på seks, der som de første hangarskibe var bygget med pansret hangar og flyvedæk. Her ses det med fire Swordfish i landingsrunden.

I de følgende afsnit belyses baggrunden for dette "søslag", planlægningen og forberedelserne af angrebet og dets konsekvenser.

Den strategiske situation.

Den strategiske situation for den britiske Middelhavsflåde var i efteråret 1940 særdeles broget. Italien var trådt ind i krigen på Tysklands side den 10. juni, idet den italienske statsledelse da fornemmede Frankrigs forestående sammenbrud, som indtrådte den 24. juni. Som erstatning for den franske flåde i det vestlige Middelhav opstillede det britiske admiralitet en flådestyrke, "Force H", bestående af hangarskibet *Ark Royal*, 3 ældre slagskibe, 1 krydser og nogle destroyere (8). Styrken, der var under kommando af admiral Somerville, blev baseret på

Gibraltar. Middelhavsflåden havde før krigen haft sin hovedbase på Malta. Øens nærhed til Sicilien og det italienske fastland og dermed til det landbaserede italienske luftvåben førte før krigen til, at regeringen ikke mente, at Malta i tilfælde af krig kunne forsvares effektivt mod luftangreb, hvorfor Middelhavsflådens hovedbase flyttedes til Alexandria (9). Der var endog tanker om helt at opgive den maritime tilstedeværelse i det østlige Middelhav, en tanke der dog blev opgivet (10). Efter Italiens indtræden i krigen måtte den engelske Middelhavsflådes opgave være at sikre egne forsyningslinier igennem Middelhavet og samtidigt søge at afbryde forsyningslinierne mellem Italien og dets styrker i Nordafrika, hvor Italien iværksatte en offensiv rettet imod Egypten. Det var øjensynligt, at Malta med sin centrale beliggenhed måtte få en vigtig rolle i



Littorio var det andet af fire skibe af Vittorio Veneto-klassen, den italienske flådes nyeste slag-skibe, der blev søsat 1937-40. Littorio fik tre torpedotræffere og satte sig med forenden på havnebunden. På åbent hav havde det næppe været muligt at holde skibet flydende.

kampen om søherredømmet i det centrale Middelhav, og at det derfor var vigtigt at holde øen forsynet, så den kunne forsvares og virke som flåde- og luftbase. Af lige så stor vigtighed var det at kunne bruge Middelhavet til at føre forsyninger frem til Alexandria til Middelhavsflådens nye hovedbase og til brug for de engelske land- og flystyrker i Nordafrika, således at den lange vej syd om Afrika kunne undgås. Da de engelske forsyningslinier fra Gibraltar til Malta og Alexandria gik tæt forbi luftbaserne på Sicilien, det italienske fastland og den store flådebase i Taranto på fastlandets "hæl", hvor den italienske hovedflåde var baseret, kunne konvojer gennem Middelhavet kun gennemføres under stærk eskorte. Afstanden fra Italien til Nordafrika var

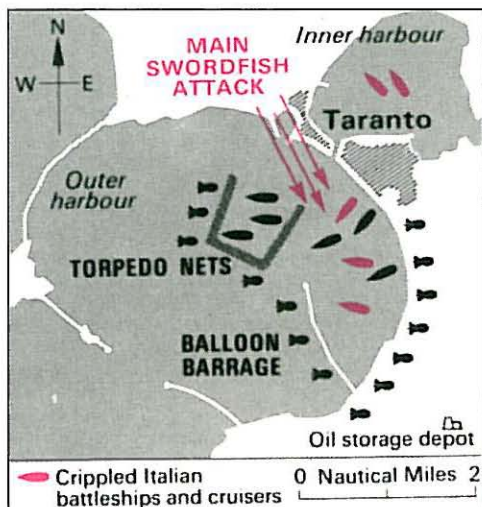
derimod kun kort, og den store afstand mellem Alexandria og det centrale Middelhav betød, at det var vanskeligt for den engelske Middelhavsflåde at angribe transporten fra Italien til Nordafrika, med mindre man kunne opretholde tilstedeværelsen af lette enheder baseret på Malta. En sådan tilstedeværelse og beskyttelsen af egne konvojer krævede et effektivt luftforsvar af Malta, som imidlertid endnu ikke eksisterede, fordi man, som nævnt, inden krigen anså forsvar af Malta i tilfælde af krig med Italien som håbløst på grund af de overlegne italienske styrker i det centrale Middelhav. Hertil kom, at den engelske Middelhavsflåde ikke var ved fuld styrke, da Italien trådte ind i krigen, og den franske flåde blev sat ud af spillet ved det

franske sammenbrud, fordi man havde måttet afgive styrker til Home Fleet under den norske kampanje i forsommeren. Den italienske flåde var derfor talmæssigt overlegen (11).

Admiral Cunninghams strategi var, uanset Middelhavsflådens talmæssige underlegenhed, i overensstemmelse med Royal Navy's tradition offensiv. Den italienske flåde skulle ødelægges, og det engelske søherredømme i Middelhavet sikres (12). Hans offensive indstilling kom til udtryk, da han efter Frankrigs sammenbrud kaldte sine skibshefer om bord i flagskibet *Warspite*, hvor han hilste dem med følgende indledning:

"Gentlemen, I have called you together to discuss how best we can annoy the enemy."

Den italienske flåde var imidlertid uvillig til at indlade sig i nogen afgørende kamp med den britiske flåde. Baggrunden for denne passivitet kom til udtryk i en udtalelse, som forsvarschefen, marskal Bagdoglio, afgav til sin flådechef, admiral Cavagnari, der havde bedt om en fortolkning af et direktiv, som pålagde flåden at optage kampen med fjendtlige flådestyrker, såfremt der forelå særligt fordelagtige omstændigheder for den italienske flå-



Kort over Taranto der viser de huller i ballon- og torpedoforsvaret mod nordvest som englænderne udnyttede.

de. Bagdoglio præciserede heri, at kamp med den fjendtlige flåde kunne accepteres, hvis man derved kunne udføre en særlig pålagt opgave eller forhindre den fjendtlige styrke i at nå sit formål, hvorimod det ville være absurd at opfatte ødelæggelse af den fjendtlige flåde som et mål i sig selv (13). Som nævnt af Macintyre, svarede den italienske strategi til den, der brugtes af den franske flåde i det 18. århundrede under kampene med Storbritannien (14). Uanset den manglende iver efter at indlade sig i kamp med Royal Navy udgjorde den talmæssigt overlegne italienske flåde som en "fleet in being" en permanent trussel

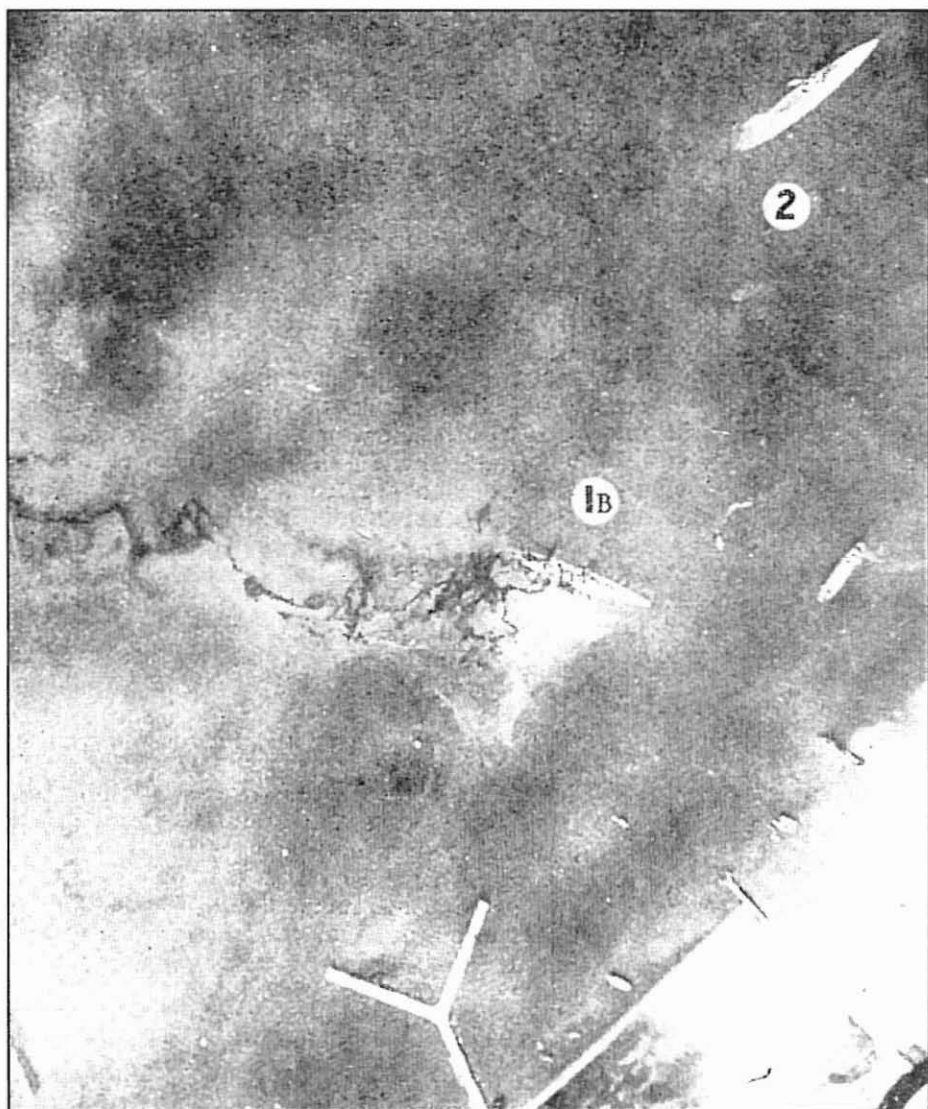
mod de engelske konvojer igennem Middelhavet. Cunningham måtte derfor finde en måde, hvorpå den kunne angribes og svækkes.

I løbet af efteråret blev Cunningham væsentlig styrket. Blandt forstærkningerne var det nye hangarskib *Illustrious*, således at han rådede over 2 hangarskibe, *Illustrious* og det gamle *Eagle*. De 2 hangarskibe var under kommando af rear-admiral Lyster, som straks efter sin ankomst til Alexandria foreslog Cunningham et luftangreb på den italienske flåde i dens base Taranto (15).

Planlægningen.

Tanken om et angreb på den italienske flåde i dennes hovedbase var ikke ny i Middelhavsflåden. Allerede i 1935, da Italien angreb Abyssinien, havde man om bord i hangarskibet *Glorious* arbejdet med planer om et sådant angreb (16), og disse planer blev taget op igen i 1938, da man under München-krisen frygtede et krigsudbrud. Den daværende chef for Middelhavsflåden, den senere 1. Sealord, admiral Dudley Pound, pålagde chefen for *Glorious*, captain Lyster, at undersøge mulighederne for et sådant angreb. Lyster og hans stab udarbejdede herefter på grundlag af planerne fra 1935 en angrebsplan (17).

Ved udarbejdelsen af planen var man i den heldige situation, at admiral Lyster kunne bidrage med vigtige oplysninger om den italienske hovedbase, idet han under 1. Verdenskrig havde gjort tjeneste på et engelsk skib, der var baseret på Taranto (18). Der var enighed om, at angrebet måtte gennemføres om natten i måneskin, idet et dagangreb på grund af et meget stærkt forsvar med antiluftskyts måtte anses for nærmest umuligt. Der var også enighed, at angrebsstyrken skulle bestå af såvel torpedobærende som bombe-bærende luftfartøjer, idet det egentlige angreb på de italienske skibe skulle udføres med torpedoer, medens bombemaskinerne skulle foretage afledningsangreb på mål i land og derved søge at skabe forvirring i forsvaret (19). Angrebet skulle naturligvis udføres af torpedobombere fra *Glorious*, der til dette brug var udstyret med det forældede biplan *Fairey Swordfish*. Dette fly, der blev indført i *Fleet Air Arm* i 1936, hvor det af piloterne fik kælenavnet "*Stringbag*", var af økonomiske grunde, og for at kunne udnytte den begrænsede hangarplads om bord på datidens hangarskibe bedst muligt, konstrueret således, at det kunne benyttes i flere funktioner (20). Maskinerne var langsomme (max. fart 210 km., marchfart 160 km), men meget manøvredygtige, og deres rækkevidde var ikke stor (21).



Engelsk luftfoto taget dagen efter angrebet. Ifølge billedteksten er det beskadigede slagskib i midten af billedet af Cavour- klassen, styrbordssiden er under vand og olie lækker ud på vandoverfladen.

Planerne blev modstræbende godkendt af admiral Pound (22), men blev, da krisen var overstået, henlagt i arkivet på *Glorious*.

Cunningham, der allerede havde overvejet muligheden for et sådant angreb, accepterede admiral Lysters forslag om at gennemføre et angreb på den italienske flåde i Taranto, og planlægning af "*Operation Judgment*" samt træning af flyenes besætninger blev straks sat i gang. Planen kom stort set til at svare til den plan, der i 1938 var blevet udarbejdet om bord i *Glorious*. Angrebet skulle udføres som et torpedoangreb på de store skibe i Tarantos yderhavn, idet der samtidigt skulle udføres afledende bombeangreb mod landmål og de mindre skibe i inderhavnen. I angrebet skulle deltage i alt 30 *Swordfish* maskiner, som skulle angribe i 2 bølger med 15 maskiner i hver. I hver bølge skulle 9 maskiner være udstyret med torpedoer, medens de resterende 6 skulle virke som styrtbombere. Hangarskibene skulle under angrebet befinde sig i en sådan position, at flyene højst skulle flyve i alt 650 km til og fra Taranto (23). For at øge flyenes rækkevidde, og derved skabe bedre mulighed for at kunne overraske italienerne, skulle de forsynes med en ekstra brændstoftank, der blev anbragt i et af de 3 åbne cockpits (24), og besætningerne måtte derfor reduceres til 2 mand, pilot og observatør.

Indtil oktober 1940 voldte rekognosceringen af Taranto store problemer, fordi man var henvist til de langsomme og uhåndterlige *Sunderland* flyvebåde. I begyndelsen af oktober måned blev mulighederne for at rekognoscere Taranto væsentligt forbedrede, idet RAF stationerede en gruppe *Glenn Martin* "Maryland" rekognosceringsfly på Malta. De var meget hurtigere end *Sunderland* flyene og kunne gå meget højere end disse. Der kunne herefter udføres regelmæssig rekognoscering af Taranto, og Cunningham modtog herefter løbende informationer om den italienske flådes bevægelser (25).

I midten af oktober måned kunne admiral Lyster efter intens træning af flyenes besætninger meddele sin chef, at de nu var parate til at udføre operationen. Med Royal Navy's sans for tradition og dramatik blev D-day fastsat til den 21. oktober, årsdagen for slaget ved Trafalgar, idet der natten til denne dag ville være måneskin.

Få dage før angrebet skulle iværksættes skete der et uheld om bord i *Illustrious*, som førte til udsættelse af angrebet. Under arbejdet på hangardækket med at installere ekstra brændstoftanke i flyene tabte en mekaniker en skruetrækker ned i cockpittet på et fly. Det medførte en gnist, der antændte benzindampene, der eksploderede. Branden blev hurtigt slukket, men 2

fly var ødelagt. Brandslukningen blev foretaget med saltvand, og det nødvendiggjorde, at alle fly måtte skilles af, og alle dele vaskes i ferskt vand, inden flyene igen kunne samles (26). Angrebet blev nu fastsat til natten mellem den 30. og 31. oktober, hvor der igen skulle være måneskin. Månen svigtede imidlertid, og da besætningerne ikke var trænet til at gennemføre angrebet med illumination fra faldskærmslys, måtte angrebet igen udsættes (27).

I mellemtiden var behovet for at sætte den italienske flåde ud af spil blevet endnu større, idet Italien den 28. oktober havde angrebet Grækenland. Den engelske Middelhavsflåde skulle nu også sørge for transport af tropper og forsyninger til Grækenland, hvorfor det blev bydende nødvendigt at eliminere den stadige trussel fra den overlegne italienske flåde.

Admiral Cunningham planlagde nu i samarbejde med chefen for *Force H* i det vestlige Middelhav, admiral Somerville, en større kombineret operation, hvor en konvoj med forstærkninger til Malta og Alexandria skulle føres gennem Middelhavet, samtidigt med at der fra Alexandria afsendtes konvojer til Malta og den ny flådebase i Suda Bay på Kreta og fra Malta en konvoj af tomme skibe til Alexandria. Middelhavsflåden skulle dække disse operationer i det østlige og centrale Mittel-

hav, medens *Force H* dækkede i det vestlige Middelhav, og Cunningham planlagde at udføre "*Operation Judgment*" i forbindelse med disse operationer natten mellem den 11. og 12. november.

Den oprindelige plan, hvorefter både *Eagle* og *Illustrious* skulle deltage i angrebet måtte ændres på grund af skader på *Eagle*. Det gamle hangarskib havde i juli været udsat for kraftige bombardementer, og brændstofs-systemet viste sig at være blevet beskadiget, hvortil kom kedelproblemer. Resultatet blev derfor, at kun *Illustrious* skulle deltage i operationen, men at der fra *Eagle* til *Illustrious* blev overført 5 *Swordfish* fly med de 8 mest erfarne flybesætninger (28).

Udsættelserne af angrebet havde dog også positiv betydning. Ved fortolkningen af de senere luftfotos fra Taranto blev man, hvad man ikke tidligere havde været opmærksom på, at slag-skibenes fortøjningsplads i yderhavnen var beskyttet af et stort antal spærreballoner, som flyene måtte undgå ved anflyvningen til angrebet.

Angrebet.

Den 8. November forlod Middelhavsflåden Alexandria, og i de følgende dage opererede man i det centrale Mid-



Conte di Cavour var et gammelt skib, det blev kølstrakt i 1910, men i begyndelsen af 1930'erne havde det undergået en meget omfattende modernisering. Som det ses var resultatet et meget smukt og harmonisk skib.

delhav for at dække de forskellige konvojoperationer mod den italienske flåde. Den 11. var konvojoperationerne heldigt afsluttet, og *Illustrious* og krydserne *Gloucester*, *Berwick*, *Glasgow* og *York* samt 4 destroyere blev om eftermiddagen detacheret for at iværksætte "Operation Judgment".

De fotografier, som man om morgenen havde modtaget fra Malta, viste, at der i yderhavnen i Taranto var 5 slagskibe, og en melding senere på dagen fra en *Sunderland* flyvebåd rapporterede, at der var kommet yderligere 1 til (29).

Til rådighed for angrebet havde admiral Lyster oprindeligt 21 fly, der fordeltes i 2 grupper. Den første bestod af 12 fly, hvoraf 6 bevæbnedes med torpedoer og 6 med bomber. 2 af de sidste var yderligere forsynet med faldskærmslys til at illuminere skibene i

yderhavnen, således at de kom til at fremstå i silhuet for de angribende torpedoer. Denne gruppe var under kommando af chefen for eskadrille 815, lieutenant-commander Kenneth Williamson. Den anden gruppe skulle bestå af 9 fly, hvoraf 5 bevæbnedes med torpedoer og 4 med bomber. 2 af de sidste var også forsynet med faldskærmslys til illumination. Den var under kommando af chefen for eskadrille 819, lieutenant-commander J.W. Hale. Gruppen skulle efter planen starte en time senere end den første gruppe (30).

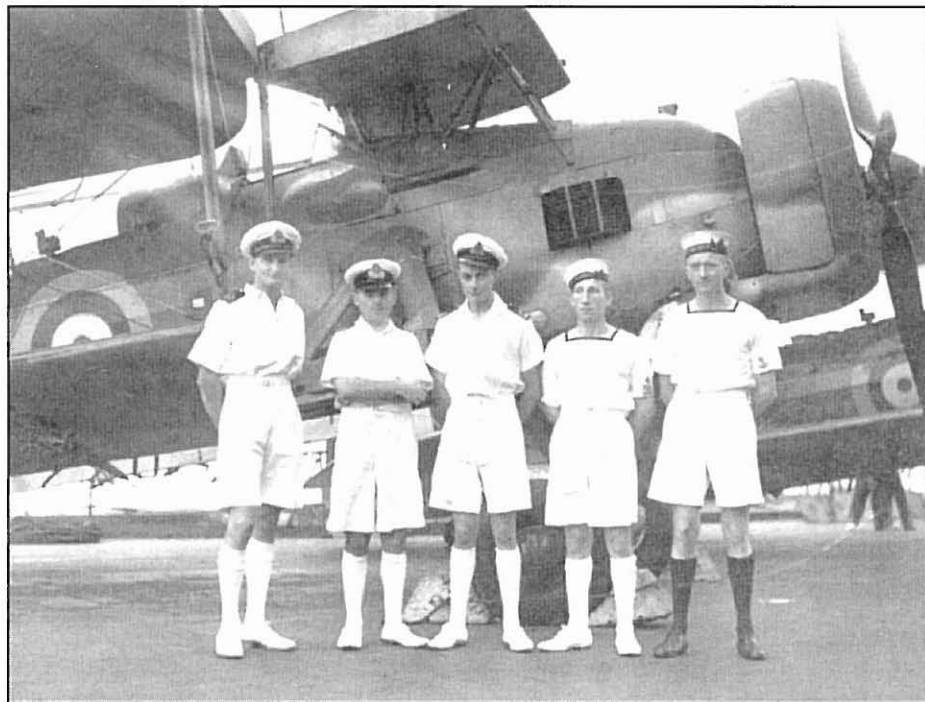
Flådebasen i Taranto bestod af en stor yderhavn *Mar Grande* og den mindre inderhavn *Mar Piccolo*. Yderhavnen var beskyttet øen *San Pietro* og ydermoler samt en indre mole fra sydøst mod nordvest i den indre del af havnen. Bag denne mole og yderligere be-



Conte di Cavour efter angrebet. Under moderniseringen var skibet blevet indrettet med det såkaldte Pugliese system, der bl.a. ved hjælp af et specielt inderskrog skulle minimere effekten af torpedotræffere. Ikke desto mindre sank det efter at være blevet ramt af blot en enkelt torpedo. En medvirkende årsag kan have været, at besætningen i tillid til at torpedoer ikke kunne gå i så lavt vand har undladt at holde de vandtætte skotter lukket.

skyttet af netspæringer lå de 6 slagskibe samt et antal krydsere og destroyere fortøjet i bøjle. Det område, hvor skibene var fortøjet, var beskyttet mod luftangreb af spærreballoner såvel mod søsiden som landsiden, og havnen var yderligere beskyttet af store mængder antiluftskys (31). Lysters stab vidste, at slagskibene var beskyttet af torpedonet, men man vidste også, at disse kun beskyttede skibssiderne ned til skibets største dybgang (32). Torpedoenes krigsladningsrum blev derfor forsynet med en ny pistoltype, "Du-

plex" pistolen, der kunne eksplodere såvel ved anslag mod skibssiden som under påvirkning af skibets magnetfelt (33). Medens torpedoangrebet således skulle rettes mod slagskibene i *Mar Grande*, skulle bombeangrebene, hvis formål primært var at aflede opmærksomheden fra torpedoangrebene, rettes mod de lettere enheder i *Mar Piccolo* og den ved denne liggende vandflyverbase samt basens olietanke. De bombemaskiner, der var forsynet med faldskærmslys, skulle illuminere *Mar Grande* fra landsiden, således at slag-



*Det er ikke lykkedes at finde billeder af de besætninger der deltog i Taranto-operationen, men stemningen har sikkert været lige så høj som hos disse fem Swordfish-besætningsmedlemmer fra *Illustrious*' søsterskib *Victorious*, der er fotograferet få måneder senere, efter at de havde fået ram på *Bismarck*. Her ses den uniform der anlagdes i Middelhavet og fly med tidsrigtigt farveskema.*

skibene kom til at fremstå i silhuet for torpedoflyene.

Kl. 2000 havde *Illustrious* nået den position ca. 150 sømil sydøst for Taranto, hvorfra angrebet skulle starte, og kl. 2040 startede den første gruppe. Beslutning om detaillerne ved den endelige udførelse af angrebet var overladt

til de 2 gruppeledere, og lieutenant-commander Williamson besluttede sig for at udføre torpedoangrebet i lav højde fra sydvest ind over den indre mole. De 2 fly, der skulle illuminere, blev sendt ind kl. 2300 for kaste faldskærmslys og bombe de sekundære mål, hvorefter torpedoflyene angreb. Gruppelederen blev skudt ned af anti-



Fairey Swordfish med torpedo. Sammenlignet med japanske og amerikanske torpedomonoplaner var dette biplan en ren ankrønisme i 1940. Typen fortsatte ikke deto mindre i tjeneste krigen ud. Flyet på billedet findes stadig, farveskemaet er noget senere end 1940.

luftskjys efter, at torpedoen var kastet. Besætningen blev reddet og kom i italiensk fangenskab (34). Den anden gruppe under ledelse af lieutenant-commander Hale angreb en time senere. Torpedoflyene fra denne gruppe angreb fra nordvest i et inferno af artilleriild (35). Uanset dette mistede gruppen kun 1 fly, hvor besætningen omkom. Ved fotorekognoscering næste dag blev det konstateret, at slag-skibene *Littorio* og *Caio Diulio* var

svært beskadiget, medens *Cavour* var sunket. Endvidere kunne det ses, at bombeangrebet havde beskadiget krydseren *Trento* og nogle af destroyerne, og at der var opnået træffere på olietanke (36). Successen var fuldkommen, da rear-admiral Pridham-Wippell samme nat med en krydserstyrke havde udført et raid i Otranto Strædet, hvor en italiensk konvoj på 4 skibe blev sænket (37).

Angrebets konsekvenser.

Den umiddelbare følge af angrebet var, at den italienske slagskibsflåde med ét slag var reduceret til 2 skibe, *Vittorio Veneto* og *Cesare*, idet *Littorio* først var søklar igen med udgangen af marts og *Duilio* i midten af maj 1941, medens *Cavour*, som det lykkedes at hæve, stadig var under reparation, da Italien kapitulerede i september 1943. Det ubeskadigede *Doria*, der netop var blevet moderniseret, var endnu ikke klar til indsats. Risikoen for yderligere angreb på Taranto medførte yderligere, at de tilbageværende slagskibe forlagdes til Neapel (38). Denne forlægning medførte dels, at afstanden til flådens operationsområde i det centrale Middelhav blev større og dels, at det blev lettere for de engelske rekognosceringsfly at holde øje med den italienske flådes bevægelser, idet den nu måtte passere Messina Strædet for at nå frem til operationsområdet i det centrale Middelhav. Angrebet medførte derfor, at admiral Cunningham nu i en periode kunne hellige sig sine mange vigtige støtteopgaver for hærens enheder i Nordafrika og Grækenland uden at bekymre sig særligt for den italienske flåde, der blev endnu mere passiv end tidligere, eller for det italienske luftvåben, der havde vist sig mindre effektivt end ventet. Allerede i begyndelse af januar 1941 ændrede det strategiske billede sig dog igen, idet

tyskerne nu satte stærke enheder af deres luftvåben ind i Middelhavsområdet (39).

Angrebet på Taranto havde formentlig også betydning for planlægningen af den japanske flådes tilsvarende angreb på den amerikanske flåde i Pearl Harbour den 7. December 1941. Japanerne havde formentlig allerede før angrebet på Taranto arbejdet med planer om et sådant angreb (40), men chefen for den japanske flåde, admiral Yamamoto, udviste efter angrebet meget stærk interesse for nærmere oplysninger om dettes udførelse (41).

Som allerede nævnt i indledningen beror angrebets søkrigshistoriske betydning på, at det markerer begyndelsen til en ny epoke i søkrigsførelsen, hvor hangarskibenes fly overtog den rolle, som hidtil var spillet af slagskibenes tunge artilleri. De senere begivenheder i Pearl Harbour, Coral Sea, ved Midway og Leyte Gulf havde alle deres ophav i de foran beskrevne begivenheder natten mellem 11. og 12. November 1940, hvor en snes forældede fly fra *Fleet Air Arm* i løbet af få minutter påførte den italienske flåde større tab end de tab, som den tyske *Hochsee Flotte* led under det sagnomspundne *Jyllandsslag* i 1916 (42).

NOTER

1. Ordet **judgment** anvendes som forkortelse for udtrykket **last judgment** eller på dansk **dommedag**, jf. Collins: "English Dictionary".

Ved udarbejdelsen af artiklen er anvendt følgende litteratur: A.B. Cunningham: "A Sailors Odyssey" (Cunningham), C. Barnett: "Engage the enemy more closely" (Barnett), Bragadin: "The Italian Navy in World War II" (Bragadin), J.D. Brown: "Carrier Operations in World War II", Vol. I (Brown), W. Churchill: "Den anden Verdenskrig", Vol. II (Churchill), P. S. Dull: "The Imperial Japanese Navy" (Dull), Liddell Hart: "History of the second World War" (Liddell Hart), Hill-Norton: "Sea Power" (Norton), S. Howarth (ed): "Men of War" (Howarth), E. Hoyt: "Yamamoto" (Hoyt), P. Kemp: "History of the Royal Navy" (Kemp I), samme: "Fleet Air Arm" (Kemp II), W.M. James: "The British Navies in the Second World War" (James), P. Kennedy: "The Rise and Fall of British Naval Mastery" (Kennedy), Lord Kilbracken: "Bring back my Stringbag" (Kilbracken), C. Lamb: "To War in a Stringbag" (Lamb), D. Macintyre: "The Battle for the Mediterranean" (Macintyre), Mahan: "The Influence of Sea Power upon History" (Mahan), J. Mordal: "Twenty-five Centuries of Sea Warfare" (Mordal), Newton & Hampshire: "Taranto" (Newton), S.W.C. Pack: "The Battle of Matapan" (Pack), G.W. Prange: "At

- Dawn we slept" (Prange), Roskill: "The War at Sea", Vol. I (Roskill I), samme: "The Navy at War" (Roskill II), F. Ruge: "Der Seekrieg 1939-45" (Ruge), G. Till: "Air Power and the Royal Navy 1914-1945" (Till), W. Tute: "The true Glory" (Tute), J. Winton: "Air Power at Sea 1939 - 45" (Winton).
2. Lamb pag 115 f., Macintyre pag. 35 og Newton pag. 93 f.
 3. Bragadin pag. 44 ff. og Newton pag. 170 f.
 4. Barnett pag. 248 f, Bragadin pag. 45, Lamb pag. 121, Macintyre pag. 37 f. og Roskill II pag. 111 ff.
 5. Barnett pag. 248, James pag. 72, Lamb pag. 127, Macintyre pag. 36 ff. og Newton pag. 114, 134 ff., 153 ff. og 181 ff.
 6. Cunningham pag. 286 og Winton pag. 21.
 7. Cunningham pag. 286 og Roskill II pag. 114.
 8. Se om oprettelsen af *Force H* Roskill I pag. 241 f.
 9. Barnett pag. 225, Cunningham pag. 207, Macintyre pag.24 ff. og Roskill I pag. 77
 10. Barnett pag. 209 f., Cunningham pag. 240 f., Newton pag. 39 og Roskill II pag. 104.
 11. Ved Frankrigs sammenbrud rådede den italienske flåde over 4 moderniserede slagskibe af *Cavour*-klassen og 2 moderne slagskibe af *Littorio*-klassen. Hertil kom 7 tunge og 11 lette krydsere samt 20 destroyere. I Mid-

- delhavsflåden indgik 4 slagskibe, det moderniserede *Warspite* samt yderligere 3, men umoderniserede slagskibe. Alle de engelske slagskibe var langsommere end de italienske. Cunningham rådede yderligere over 6 lette krydsere og 20 destroyere. I det centrale Middelhav var de italienske luftstyrker helt overlegne, idet der på dette tidspunkt ikke var baseret luftstyrker af betydning på Malta. Overfor det italienske luftvåben rådede Cunningham således reelt kun over de få og forældede fly på det gamle hangarskib *Eagle*, Barnett pag. 208, Macintyre pag. 18 f. og Roskill I pag. 60 f.
12. Cunninghams offensive holdning kom også til udtryk i et signal til I. Sealord den 6. Juni, hvori det hedder: "**You may be sure that all in the fleet are imbued with a burning desire to get at the Italian Fleet**", jf. Cunningham pag. 232. Se også Barnett pag. 222, Macintyre pag. 15 ff., Mordal pag. 322, Pack pag. 26 f. og Roskill II pag. 103.
 13. Macintyre pag. 30.
 14. F.eks. Mahan pag. 6, 129, 289 f. og 537.
 15. Barnett pag. 244, Cunningham pag. 273, Newton pag. 53 og Mordal pag. 323. Det fremgår af Cunninghams beskrivelse, at han allerede på dette tidspunkt havde diskuteret et sådant angreb med I. Sealord, admiral Dudley Pound.
 16. Barnett pag. 244, Lamb pag. 108 f., Mordal pag. 323 og Newton pag. 17 ff.
 17. Ibidem.
 18. Mordal pag. 323 og Newton pag. 20.
 19. Cunningham pag. 283 ff., Macintyre pag. 34 og Newton pag. 20 f., 59 f. og 65 f.
 20. Flyets officielle typebetegnelse var TBSR (Torpedo-Bomber-Spotter-Reconnaissance), jv. Newton pag. 20 f. Selv om flyet allerede, da det blev indført i *Fleet Air Arm* i 1936, var forældet, udgik det først af aktiv tjeneste i 1945, idet det indtil da blev anvendt i eskortehangarskibe til u-bådsjagt. Se herom Kilbracken, især pag. 213 f. Se om problemerne i mellemkrigsårene vedr. anskaffelse af fly til *Fleet Air Arm* Newton pag. 25 og Till pag. 85 ff..
 21. Ca. 1600 km., jf. Barnett pag. 247.
 22. Lamb pag. 110, Newton pag. 20 ff. Se også Cunningham pag. 273 og Barnett pag. 244.
 23. Newton pag. 59 f.
 24. Macintyre pag. 33 f. og Mordal pag. 324.
 25. Barnett pag. 245, Cunningham pag. 283, Macintyre pag. 28 og 33, Mordal pag. 324 ff. og Newton pag. 67 ff.
 26. Barnett pag. 244, Cunningham pag. 284, Macintyre pag. 34, Mordal pag. 324 f., Newton pag. 60 f.
 27. Newton pag. 62.
 28. Ibidem note 26 og Newton pag. 79 f.
 29. Barnett pag. 245, Cunningham 284 f., Macintyre pag. 35 og Mordal pag. 325.
 30. Barnett pag. 245 ff., Lamb pag. 118 ff., Mordal pag. 325 ff., Newton pag. 95 ff. og pag. 138 f., hvor det fremgår, at et af flyene i 2. gruppe måtte opgive operationen på grund af motorskade.
 31. Barnett pag. 246, James pag. 71, Lamb pag. 114 f. og 120, Macintyre

- pag. 37, Mordal pag. 326, Newton pag. 102 og Roskill II pag. 110 f.
32. Macintyre pag. 36 f., hvor det også fremgår, at netspærringerne på tidspunktet for angrebets gennemførelse ikke var etableret i fuld udstrækning, dels på grund af materialemangel, og dels fordi den italienske admiral ikke ønskede at hæmme skibenes bevægelser. Se om de ufuldstændige netspærringer også Bragadin pag. 45 f.
33. Macintyre pag. 36 f. og Bragadin pag. 46.
34. Newton pag. 95 f., 114 ff. og 181 ff. Hos Macintyre nævnes det, at antallet af spærreballoner var reduceret, fordi en del af disse var blevet beskadiget under en storm. Angrebet kom overraskende for italienerne, idet den britiske angrebseskadre ikke var blevet observeret, jf. Bragadin pag. 46. Se også Winton pag. 24 og Kemp II pag. 125.
35. Newton 96 f. og 134 ff., Winton pag. 25 og Kemp II pag. 125. Det italienske ammunitionsforbrug under angrebet var voldsomt. Ifølge Lamb pag. 122 f. blev der fra det lette antiluftskyts affyret 13.489 skud, endvidere 1.750 skud fra 4-tommer skytset og 7.000 fra 3-tommer skytset, jf. også Newton pag. 177. I disse tal indgår ikke ammunitionsforbruget i skibene. Det beskedne britiske tab på 2 fly vidner om manglende italiensk effektivitet. Ifølge Lamb, der selv deltog i angrebet som pilot på en af "flaredropperne", skød italienerne efter faldskærmslysene fremfor de lavt flyvende torpedofly. Italienerne brugte heller ikke projektører, selvom forsvaret var
- udstyret med mange af disse. Newton mener, at brug af projektører kunne have forhindret den britiske succes, jf. pag. 128. Lamb er ikke enig heri, idet han mener, at brug af projektører ville have været en fordel for angriberne, fordi skibene i havnen herved ville blive bedre belyst.
36. Barnett pag. 248 f., Bragadin pag. 45 ff., Cunningham pag. 286, Kemp II pag. 127, Lamb pag. 128, Macintyre pag. 37 f., Pack pag. 27 og Roskill II pag. 111 ff.
37. Barnett pag. 249, Bragadin pag. 47, Cunningham pag. 285 og Roskill I pag. 301
38. Barnett pag. 249, Cunningham pag. 286 f., James pag. 72 f., Mordal pag. 326, Pack pag. 27 f., Roskill I pag. 301 og Roskill II pag. 111.
39. Se om den ændrede strategiske situation Barnett pag. 249, Churchill pag. 422, Cunningham pag. 287, Mordal pag. 326, Roskill I pag. 301, Roskill II pag. 114 og Winton pag. 26 . Disse forfattere er alle enige om, at angrebet på Taranto fik den strategiske balance i det østlige og centrale Middelhav til at svinge. Særlig interessant er admiral Cunninghams egen vurdering, hvori det hedder: **"The crippling of half the Italian battle-fleet at a blow at Taranto had a profound effect on the naval strategic situation in the Mediterranean. The enemy promptly moved the rest of their fleet to Naples, whence they could still operate in the Central Mediterranean by coming south through the Straits of Messina; but only under the closer observation of the Royal**

Air Force reconnaissance from Malta." Macintyre pag. 38 f. er enig i, at de 2 flåders relative styrke blev ændret af angrebet på Taranto, ligesom han medgiver, at angrebet førte til en betydelig svækkelse af den italienske moral. Han er derimod ikke enig med Cunningham i dennes vurdering af angrebets betydning for den strategiske situation, fordi slagskibene efter hans opfattelse allerede havde udspillet deres rolle, således at luft-stridskræfterne nu var afgørende. På længere sigt er Macintyres betragtning utvivlsomt rigtig, men næppe i den øjeblikkelige situation, hvor begge parter faktisk selv anså slagskibsstyrken for at være af afgørende betydning. Angrebet var sandsynligvis en medvirkende årsag til, at stærke enheder af det tyske luftvåben blev forlagt til Middelhavsområdet i begyndelsen af 1941, hvilket medførte en meget vanskelig situation for Middelhavsflåden, jf. Macintyre pag. 43 og Roskill II pag. 116.

40. Dull pag. 8.
 41. Dull pag. 8, Hill-Norton pag. 62 f., Hoyt pag. 39 ff., Liddell Hart pag. 221, Prange pag. 320 f. og Roskill II pag. 114.
 42. Barnett pag. 249, Cunningham pag. 286 og Macintyre pag. 38 f.

Illustrationer (ved Niels M. Probst):

- Pag. 90 Lieut. D.J. Lyon RNR.MA: Warship Profile nr. 10. 1971.
 Pag. 91 Siegfried Breyer: Battleships of the World 1905-1970. Conway Maritime Press Ltd, London 1980.
 Pag. 92 Fighting Ships of World Wars one and Two. Phoebus Publishing Company, New York
 Pag. 94 War in the Air 1939-45. Dec. 1990.
 Pag. 97 Siegfried Breyer: Battleships of the World 1905-1970. Conway Maritime Press Ltd, London 1980.
 Pag. 98 Siegfried Breyer: Battleships of the World 1905-1970. Conway Maritime Press Ltd, London 1980.
 Pag. 99 Hugh Popham: Into Wind, Hamish Hamilton, London 1969.
 Pag. 100 Flight, London, 1969.

Boganmeldelse

Michael Mortensen: Dansk Artilleri indtil 1600
Udgivet af Tøjhusmuseet. 541 sider.

Da Tøjhusmuseet i 1988 udgav Egon Eriksen og Ole Frantzens udførlige værk om dansk artilleri i Napoleontiden, var der gået næsten hundrede år siden sidste større behandling af dansk artillerihistorie fremkom, Otto Bloms tabelværk, *Ældre Danske Metal og Jernstykker*. I mellemtiden havde museet først og fremmest koncentreret sin forskning omkring håndvåben, skydesåvel som blankvåben. Med udgivelsen af Michael Mortensens værk markerer museet endnu engang, at det nu er artilleriet der står for tur, og i forordet udtrykkes ønsket om efterhånden at få publiceret videnskabelige behandlinger, der dækker hele det danske artilleris historie.

Bogen er frugten af et ti-årigt forskningsprojekt, der i 1996 indbragte forfatteren en Ph.d titel. Det er første gang at det tidligste danske artilleri behandles i dybden, fra den første omtale af krudt i 1372 og til starten af Christian 4.s regeringstid, hvor artilleriet forlængst var etableret som en uundværlig våbenart.

Forskningen har i høj grad været vanskeliggjort af det ofte meget spora-

diske kildemateriale og ikke mindst det sparsomme identificerbare genstandsmateriale. Det gør sig især gældende for den første del af det behandlede tidrum, fra hvilken så godt som intet skyts er bevaret. Og man skal helt frem til 1592 før det første tøjhusregnskab dukker op.

Bogen er delt i to hovedafsnit: det ældste artilleri frem til 1523 og artilleriet fra 1523 til 1600. Inddelingen er foranlediget af Christian 2.s flugt til Nederlandene, der medførte, at størstedelen af det kongelige artilleri blev ført ud af landet, herom senere. Efterfølgeren Frederik 1. måtte således starte på næsten bar bund både med hensyn til flåden og artilleriet.

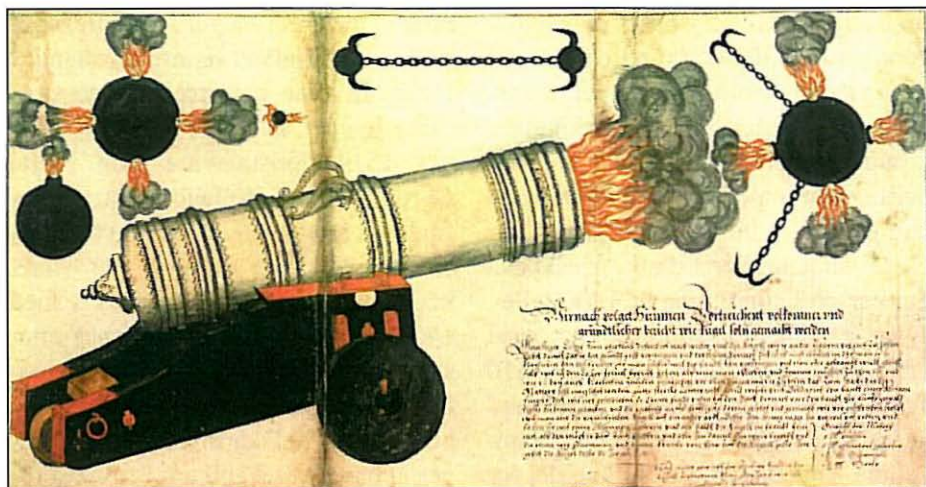
Den første danske omtale af ildvåben til søs forekommer i 1398, hvor dronning Margrethe aftalte at støtte hanseaternes kamp mod de vendiske Vitaliebrødre med tre store skibe med bøsser og 200 mand. Men såvel her som langt op i 1400-tallet giver kilderne ingen eller kun ringe oplysninger om arten og størrelsen af sådanne "bøsser". Allerede tidligt i 1400-tallet høres om belejringsstyks af svære ka-

libre, men til skibsbrug synes der gennem hele dette århundrede kun at have været tale om småkalibret smedjernsskyts. Mortensen konkluderer desuden, at alt dansk artilleri i denne periode var importeret fra udlandet, og kan påvise, at hovedleverandøren var Nederlandene. Først da bronzeskytset dukker op i slutningen af 1400-tallet, synes en dansk artilleriproduktion at være kommet i gang. Omkring 1510 synes man at være blevet selvforsynende med bronzeskyts, der blev fremstillet i København. I 1511 kan det for første gang påvises, at et dansk orlogsskib var armeret med halve "messing" kartover, d.v.s. relativt sværtkalibret moderne forladeskyts af bronze, hvorfra skibet MAURITS førte to foruden et større antal jernstykker.

Anvendelsen af svært artilleri i skibe var en logisk følge af indførelsen af en ny skibstype, kravellen. Denne type var karakteriseret af en kraftig struktur, der, i modsætning til de spinklere klinkbyggede kogger og holke, der var de gængse større skibstyper indtil slutningen af 1400-tallet, både kunne bære det tunge skyts og modstå de kraftige rystelser, der opstod under affyringen. Kravellens glatte skibssider tillod desuden installation af kanonporte, således at de store kanoner kunne anbringes i selve skroget i stedet for ovenpå, til gavn for stabiliteten. Indførelsen af kravelteknikken i sidste del af 1400-tallet førte omkring år 1500 til byg-

ningen af nogle meget store prestige-skibe, et i England og et i Skotland. I Danmark blev hele to sådanne stor-skibe bygget, ENGELLEN 1510 og MARIA 1514. Sidstnævnte skib fulgte Christian 2. til Holland, og fra 1524 findes et meget interessant skytsinventarium, der ikke tidligere har været kendt. Ialt var MARIA bestykket med 142 styk ildvåben, der opregnes efter størrelse og anbringelse. 13 af kanonerne var svært skyts, heriblandt en hel- og seks halvkartover. De må antages at have været anbragt i selve skroget, mens resten førtes "op de mauren" altså i for- og agterkastellerne. Heraf var de 18 "liggende jernstykker" store og små, altså skæftede kanoner, en stenbøsse, 17 skerpentiner og 93 hagebøsser.

Under kong Hans og Christian 2. blev der oparbejdet et betydeligt artilleriforråd. Michael Mortensen har forsøgt at rekonstruere de beholdninger af svært kongeligt bronze- og i mindre omfang jernskyts, der var til rådighed umiddelbart inden Christian 2. forlod Danmark i 1523, og kommer frem til ca. 240 stykker. Af dem tog Christian 2. ca. 82 med sig til Nederlandene mens hans admiral Søren Norby tog 224 med til Gotland. Tilbage i København var da kun knap 30 stykker! Frederik I.s korte regeringstid 1523-33 betegnes som en stilstandsperiode. Skønt rigets forsvarsmidler ved herredagsmøder i 1525 vurderedes som util-



Affyring af svært "stenstykke" af bronze. Tegning af Rudolf Deventer ca. 1585. Det kgl. Bibliotek.

strækkelige, synes kun få af de der foreslåede initiativer at være ført ud i livet. Frederik 1. fik dog rigsrådets samtykke til at konfiskere de klokker som danske klostre, købstads- og landsbykirker kunne undvære. Det gik trægt i begyndelsen, men i 1527 skar kongen igennem og forlangte, at hver kirke der havde to klokker skulle aflevere den største. Det indbragte knap 1200 klokker med en samlet vægt på 375 tons, men det kneb åbenbart med at få metallet omstøbt til kanoner, for i 1531 fik kirkerne lov til at købe deres klokker tilbage. Og da Christian 2. i 1531 gik i land i Norge, måtte man gribe til at låne ikke blot skibe, men også artilleri fra udenlandske allierede.

Under Christian 3. blev flåden genopbygget, og også artilleribeholdningen må formodes at være blevet bragt så nogenlunde op på niveauet før 1523. Der forligger dog ingen præcise tal, men under en flådeudrustning på 12 skibe i 1555 førte skibene tilsammen 194 kanoner, fordelt på 52 bronze- og 142 jernkanoner, samt 42 hager, og der var da stadig noget skyts tilbage på Tøjhuset. Jernskytset bestod stadig af smedjernsaglader fra Nederlandene, hvorfra det indtil ca. 1560 importeredes i betydelige mængder. Her ligger velsagtens forklaringen på de velkendte fund ved Anholt af sådanne kanoner, hvis oprindelse hidtil har været uvis. En dendrokronologisk undersøgelse af stokkene på tre af dem har

nemlig vist, at træet er fældet hhv. 1516, 1523 og 1530 i Pommern, der på den tid havde en stor eksport af træ især til Nederlandene. Endvidere konstateres det, at den ensartede forarbejdning tyder på en oprindelse i det samme værksted eller værkstedsmiljø. Og endelig at kanonerne muligvis har været relativt nye, da de gik tabt. Alt tyder på, at "Anholt-kanonerne" aldrig har bestykket orlogsskibe, men har ligget i lasten på koffardiskibe, der er forlist på deres vej fra sælgere i Nederlandene til Københavns Tøjhus, hvor da også størstedelen siden er havnet!

Trods genopbygningen under Christian 3. viste det sig imidlertid, at den danske flåde var dårligt rustet, da den nordiske Syvårskrig brød ud i 1563. Sverige, der i modsætning til Danmark rådede over store forekomster af kobber og jern, havde siden løsrivelsen i 1523 oparbejdet en omfattende våbenindustri, der i fredstid både kunne eksportere og forsyne den svenske flåde med rigeligt artilleri, og som i krigstid let kunne erstatte eventuelle tab. Og mens den danske flåde fortsat var indrettet til den traditionelle entringstaktik, hvor de forholdsvis få svære kanoner blot skulle bane vejen for soldaterne inden de bordede fjenden, viste det sig, at de svenske skibe førte en så kraftig artilleriarmering, at det kun sjældent lykkedes at komme dem på entringshold. Den nordiske Syvårskrig

kan betegnes som den første moderne søkrig, hvor man for første gang så selv store skibe blive sænket alene ved artilleriild. Manglen på svært artilleri i den danske flåde forstærkedes af store skibstab. Således sank 12 skibe, nogle af dem flådens største, ved det store forlis ved Gotland i 1566. Ikke desto mindre lykkedes det året efter at udruste en flåde på 21 skibe med ialt 993 kanoner hvoraf dog kun ca. 1/4 var bronzeskylts. Man var nu holdt op med at importere de ret ineffektive smedjernskanoner, idet en ny mulighed var dukket op. I England var man begyndt at fremstille støbejernskanoner, forladere med omtrent samme udformning som bronzeskyltset. De var ganske vist ikke så pålidelige, løbssprængninger forekom af og til, men de var billige og kunne fremskaffes i de ønskede mængder. Frem til 1579 importeredes over 500 engelske støbejernskanoner.

I 1592 rummede Tøjhuset dog stadig store mængder forældet smedjernsskyts, det udgjorde ca. 40 % af artilleribeholdningen. Fra kroningen i 1596 til 1610 lykkedes det imidlertid Christian 4. at gennemføre en omfattende modernisering af artilleriet samtidig med at beholdningen blev forøget fra 836 til 1414 stykker.

Ovenanførte korte rids kan udledes af Michael Mortensens værk, men udover selve artilleriets historie behandles også i detaljer den administrative side, bøssekyltternes d.v.s. artilleri-

sternes forhold, fremstilling af krudt og kugler, kanonbetjening, skiftende tiders ballistikteorier etc. Og skønt der ovenfor er lagt vægt på den maritime side (flåden fremhæves gentagne gange som den vigtigste artilleribruger), er der fyldige afsnit om landbefæstninger, feltartilleri og artilleriets brug under de mange krige Danmark udkæmpede i perioden.

Endvidere sættes kanonen ind i en større kulturhistorisk sammenhæng, idet det påpeges, at den organisatori-

ske og økonomiske indsats det krævede at opretholde et tidssvarende artilleri, var medvirkende til skabelsen af fundamentet for det moderne samfund.

Bogen henvender sig ikke kun til fagfolk, men kan med udbytte læses af alle med bred interesse for dansk middelalder- og renæssancehistorie, og kan varmt anbefales.

Niels M. Probst

DEN 14. DANSKE MARITIMHISTORISKE KONFERENCE PÅ ÆRØ 12. - 14. MAJ 2000

Maritimt Kontaktudvalg planlægger for tiden den næste Danske Maritimhistoriske Konference, der for første gang skal være i Marstal på Ærø, i det moderne conferencecenter Ærø Strand.

Stedets tætte maritime miljø vil danne en passende ramme for konferencen, hvor som sædvanligt maritimhistorisk interesserede amatørforskere og fagfolk kan lytte til foredrag og udveksle erfaringer. Konferencen begynder fredag aften og slutter efter frokost om søndagen. Den traditionelle udflugt vil foregå lørdag eftermiddag og omfatte en rundtur på Ærø. Konferencen plejer at samle ca. 80 deltagere og prisen vil være 1150 kr. alle måltider iberegnet. Studerende og værdigt trængende kan søge om reduktion. Udførlig information vil blive offentlig i februar 2000 bl.a. gennem Marinehistorisk Tidsskrift.

Ole Lisberg Jensen

Bogtilbud fra Museumsbutikken

Titel/forfatter	Pris	
	Før	Nu
Faldne allierede flyvere 1939-1945 <i>Udarbejdet af Anders Bjørnvad</i>	198,-	120,-
De danske militære flyvestyrkers udvikling 1910-1940, bind 1 <i>Paul E. Ancker</i>	250,-	150,-
Den Nye Th. Møller - Gamle Danske Militærvåben <i>Frans Løvschall</i>	328,-	250,-
Den Danske Hær og Flådes uniformer 1886 <i>Red. Ole Skøtt</i>	388,-	288,-
Uniformsknapper i den danske Hær 1911-1997 <i>Karsten Skjold Petersen</i>	148,-	110,-
Danske Ordensinsignier <i>Rolf Christensen</i>	248,-	188,-
For Flaget og Flåden <i>Red. Søren Laub, Svend Kieler, H.C. Bjerg</i>	180,-	99,-
<u>Ved køb af 4 hæfter:</u>	168,-	100,-
Dansk Marineflyvning 1911-1998 <i>Niels M. Probst</i>		
Konvoj <i>Ole Feldbæk</i>		
Flåden den 29. august 1943 <i>Jørgen H.P. Barfod</i>		
Flåden og Dansk Vestindien <i>Per Nielsen</i>		

Oplysninger om Museumsbutikkens øvrige udvalg findes på museets hjemmeside:
<http://kulturnet.dk/homes/orlm>

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Laugets byggehold.

To af laugets byggehold er færdige eller næsten færdige med deres opgaver, der er "St. Georg", som er afleveret, og "Valkyrien". Holdene omkring "Valdemar Sejr", "Middelspant af kanonchalup" og "Slaget på Reden" arbejder videre, men har brug for flere hænder. Vi vil forsøge at danne et nyt omkring en model af Holmen i 1968 i skala 1:200, for at fuldende den trilogi, som viser Gammelholm, Nyholm 1750 og Holmen inden den endelige afvikling påbegyndtes. Opgaven er så stor og mangesidig, at der bliver brug for et talstærkt hold. Der skal bygges huse, kraner, kajanlæg, mange af flådens skibe, males figurer og meget andet. Har du lyst til at deltage, så kontakt holdets ankermand, Poul Bech, på telefon 43 90 33 29 eller mød ham tirsdag aften mellem kl. 19 og 21 på museet.

Modelbyggerlaugets montre.

Det er ved at være tiden, hvor vi skal tænke på at udskifte en større eller mindre del af genstandene i vor egen montre. Det skulle gerne være en dynamisk udstilling, som hele tiden viser nye eksempler på medlemmernes arbejder. Har du lyst til at lave en udviklingsrække eller byggedetalje specielt til udstillingen i montren og måske med et pædagogisk tilsnit, har det stor interesse. Vi må huske på, at mange af museets besøgende har lyst til at komme i gang med modelbygning og at en interessant detalje måske er det puf, der skal til for at få dem i gang. Netop med nybegynderne i tankerne er det vigtigt at vise modeller af mange typer, byggesæt, skibsdetaljer, kanoner, figurer og fly for bare at nævne nogle enkelte. Har du modeller eller detaljer, som er klar til udstilling eller har du bare en god idé så ring til os.

Torsdagsmødet den 6. januar.

Traditionen tro er der fremvisning af medlemmernes modeller på denne den første mødeaften efter nytår. Vi håber rigtig mange møder op og har noget med, det plejer at blive en rigtig spændende aften, som kan give masser af inspiration og masser af god snak.

Efter pausen skal vi høre Kim fortælle om slaget i Korallhavet 1942, et af de helt store og afgørende slag i stillehavskrigen.



ST. GEORGE ER HELT FÆRDIG!

- Hvor vesterhavsbrændingen gjorde kort proces og på et par døgn i julen 1811 udslettede det store engelske lineskib "St. George", har det taget 2½ år at færdiggøre det dramatiske diorama af den til dato største strandingskatastrofe.

Modelbyggerlaugets "Modelbyggergruppe St. George", der fra start bestod af Palle Rosenvold, John Andersen og Jørgen Lykke, supplerede sig senere med Gert Gray Andersen og Lars Beierholm. Som ved tidligere samarbejdsprojekter arbejdede hvert gruppe-medlem primært med hver sine opgaver, men i dette tilfælde skulle der i fællesskab findes en løsning på, hvorledes man kunne konstruere en model af et oprørt hav. Den skulle være troværdig og så tæt på virkeligheden som overhovedet muligt. Der skulle mange eksperimenter til før man fandt den løsning, som alle fandt rigtig og anvendelig. Til gengæld blev resultatet flot, og dioramaet fremstår yderst virkelighedstro. Som udgangspunkt brugte byggegruppen et godt træbyggesæt af "HMS Victory", som var (er) et samtidigt skib af nogenlunde samme dimensioner. Det tilrettedes, så det efter de tilgængelige oplysninger lignede "St. George". Mandskabet skabtes ud fra modelfigurer fra Preiser, hvorimod havet, som nævnt, blev en prototype, hvor gruppen høstede mange erfaringer. Den 5. oktober '99 blev dioramaet transporteret til Strandingsmuseum St. George i Torsminde, hvor det i dag kan ses i den permanente udstilling. Det kan anbefales at læse den dramatiske beretning om strandingen i f.eks. bogen "St. George og Defence", som kan købes på Orlogsmuseet.

MODELSKIB 2000

Modelkonkurrencen MODELSKIB 2000 i dagene 1. og 2. april 2000

Udstillingen MARITIM MODELBYGNING fra 1. april til 28. maj 2000

Så er der mindre end et halvt år til vort store konkurrence/udstillings arrangement. Ideen bag kombinationen af konkurrence og udstilling er at kunne få alle med. Den, der er konkurrencemindet og gerne vil have sit arbejde vurderet og sammenlignet med andres og have chance for at hjemtage en medalje, og den, hvis modeller tidligere har deltaget i en af vore konkurrencer eller ikke synes modelbygning er et konkurrenceobjekt, men gerne vil låne os deres modeller til en repræsentativ udstilling. Der er ingen grund til at holde sig tilbage, fordi man ikke mener arbejdet er godt nok! Lauget har plads til alle fra supermodelbyggeren til nybegynderen, fra ham der laver hver en stump selv, til ham der samler et byggesæt. Informationsmateriale og plakater er blevet udsendt, og der er allerede mange, som har meldt deres deltagelse, men der er plads til mange flere, så vi beder jer medvirke til at sprede kendskabet til arrangementet.

Da det vil være spændende at se så meget modelarbejde med maritim tilknytning som muligt, har vi medtaget de mange klasser, og her er de så endnu en gang:

1. Modeller af ro- og sejlfartøjer
2. Modeller af motorfremdrevne skibe
3. Modeller af installationer, dele af skibe, havneanlæg, værftsanlæg, scenerier, figurer og dioramaer.
4. Miniaturemodeller af klasse 1 og 2 i skalaforhold mindre end 1:250
5. Flaskeskibe og halvmodeller
6. Plasticmodeller
7. Karton- og papirmodeller
8. Maritime fly

Problemer omkring transport af modellerne til og fra udstillingen vil blive løst, idet der vil blive arrangeret en rundtur med varevogne i det meste af landet. Tilmelding til konkurrence/udstilling samt eventuel aftale om transport kan ske ved at ringe til Orlogsmuseet eller Per Jessen tlf. 45 81 69 15.

Lærebog i træskibsbygning.

For den seriøse modelbygger er det vigtigt, at man fuldt ud forstår træskibsbygningens ædle kunst. Mange af os er løbet ind i problemer i byggeprocessen, hvor vi har spurgt os selv "hvordan gør en rigtig skibsbygger", det kan være træsamlinger, udformningen af beslag, placering af bolte og nagler eller opslag af en bjælkebugt. Vi har nu fra Vallensbæk Modelskibsklub lånt en lærebog i træskibsbygning. Bogen er ganske vist udgivet i 1956, men træskibsbygning har ikke ændret sig meget i de sidste par hundrede år. Bogen er på ca. 50 A4-sider, hvoraf halvdelen er plancher med meget detaljerede og informative tegninger. Teksten er let tilgængelig og opbygget således, at der mellem hver plancheside er indskudt en tekstsider med forklaring til den overforliggende planche. Bogen kan leveres som 50 A4-løsblade (med 4 huller) til en pris af 70 kr. Skal den sendes med postvæsenet er prisen 90 kr. Ønsker du et eksemplar, kan du kontakte Per Jessen tlf. 45 81 69 15.

Byggevejledning til en orlogsskonnert.

Vi ved, ud fra henvendelser vi har fået i tidens løb, at mange af laugets medlemmer er interesseret i vejledning i bygning af modeller. Det har været foreslået at starte et kursus i modelbygning, men vi har i bestyrelsen ikke ment, at dette var muligt, dels på grund af manglende lokaler og maskiner, dels fordi et byggeprojekt vil tage meget lang tid, flere år, hvis det skal gennemføres som undervisning, og endelig, fordi vi ikke mener at kunne skaffe lærere. På torsdagmøderne har byggedetaljer været gennemgået, og om tirsdagen er alle velkommen, hvis de har problemer.

Nu er det imidlertid lykkedes Peter Maack at finde og tilrettelægge et materiale, som på fortræffelig vis guider igennem bygningen af en orlogsskonnert. Materialet består af et sæt meget detaljerede og perfekte tegninger i skalaforholdet 1:48, samt en udførlig beskrivelse af skroget og rigningen.

Endvidere en byggevejledning, som kan følges mere eller mindre slavisk afhængig af ens egne erfaringer.

Hele sættet med tegninger og tekst, kopieret i A4 og A3 formater, kan erhverves for 75 kr. plus eventuelle forsendelsesomkostninger.

Kontakt Peter Maack på tlf. 39 65 54 83 eller Per Jessen på tlf. 45 81 69 15.

Model af korvetten OLFERT FISCHER til Orlogsmuseet



Ved åbningen af udstillingen "NATO - flåde og forsvar gennem 50 år" den 5. november kunne Orlogsmuseet præsentere en flot ny model af korvetten OLFERT FISCHER i skala 1:50, bygget af Kim Kanstrup, mangeårigt medlem af Orlogsmuseets Modelbyggerlaug.

Det har taget Kim Kanstrup 3090 timer at fuldføre modellen med velvillig assistance fra Søværnets side, hvad gælder nødvendige tegninger og tilladelser til at fotografere de udrustede skibe.

Orlogsmuseet er Kim Kanstrup meget taknemmelig for at få mulighed for at indlemme et så moderne skib i flådens historiske modelsamling. At det så samtidigt er et skib, der har deltaget i Danmarks internationale engagementer både i Golfen og i Adriaterhavet giver modellen en ekstra betydning.

Modellen af OLFERT FISCHER er en veludført, smuk model, der således bliver den nyeste skibstype i Orlogsmuseets samling.

Korvetten OLFERT FISCHER er den ene af de tre korvetter af NIELS JUEL-klassen, der er særligt bygget til "at kunne drage fordel af de særlige farvandsgeografiske forhold i søområdet omkring Danmark" (SVO nr. 21/78). Det har dog vist sig, at korvetterne også kunne klare sig i større sammenhæng langt fra danske farvande både i Den Persiske Golf og Adriaterhavet.

Ole Lisberg Jensen

Resterende søndagsrundvisninger i Orlogsmuseet Efteråret 1999

- | | |
|--------------------------------|--|
| 21. november kl. 13.30: | Christian den Fjerdes orlogsflåde
<i>v/Henriette van der Blom</i> |
| 28. november kl. 13.30: | Tordenskiold og svenskekrigene
<i>v/Anna Viola Pedersen</i> |
| 5. december kl. 13.30: | Slaget på Reden og englandskrigene
<i>v/Allan Borup</i> |
| 12. december kl. 13.30: | Skibbyggeri på holmene
<i>v/Nicolai Winch Kristensen</i> |
| 19. december kl. 13.30: | Livet ombord og i land
<i>v/Sanne-Marie Ekstrøm Jacobsen</i> |

Orlogsmuseets gratis sommerbyvandring starter igen
søndag den 4. juni 2000 og varer til søndag den 27. august .

Besøg Orlogsmuseets hjemmeside på internettet

<http://www.kulturnet.dk/homes/orlm>

Hjemmesiden giver en bred orientering om Orlogsmuseet og dets virksomhed.
Henvendelser vedr. siden, som løbende bliver opdateret, bedes rettet til:
Museumsassistent Mogens Dithmer, Orlogsmuseet, md@orlogsmuseet.dk

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV...

Løsningen på opgavebilledet i Marinehistorisk Tidsskrift nr. 3/1999:

En lås til køjesæk fra midten af 1800-tallet. Låsen fungerede samtidigt som håndtag. Den nederste stang føres gennem hullerne på køjesækken og låsen smækkes i. Den heldige vinder blev **Hans Petter Madsen, Baneveien 7B,0682 Oslo, Norge**, som har fået sin præmie tilsendt.



Vi vil gerne have oplyst, hvad det her viste stykke værktøj har været anvendt til. Materialerne er træ og blåfarvet glas. Længde: 23,5 cm og bredde: 10,5 cm. Værktøjet stammer fra det nu nedlagte Orlogsværft på Holmen.

Svar til Orlogsmuseet senest 31. december 1999.