

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



33. årgang

Nr. 4 - November 2000

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Program for arrangementer i vintersæsonen 2000-2001:

Fredag den 1. december 2000 kl. 19.00

Julearrangement med gløgg og æbleskiver, lotteri, andespil og udveksling af julegaver. Bemærk at arrangementet er lagt på en fredag efter ønske fra mange medlemmer. Pårørende og venner er altid velkomne. Af hensyn til tilrettelæggelsen er tilmelding nødvendig, dette kan ske pr. telefon til Per Jessen, tlf. 45 81 69 15 eller til Orlogsmuseet. Se iverigt side 114.

Torsdag den 4. januar 2001 kl. 19.00

Fremvisning af medlemmernes modeller. Vi ser også meget gerne modeller undervejs i byggeprocessen.

Auktion over indleverede materialer, fittings, værktøj, bøger m.m.

Efter pausen: Foredrag om slagene i Stillehavskrigen 1941-45, ved Kim Christensen.

Torsdag den 1. februar 2001 kl. 19.00

Temaaften om fremstilling af master, antenner, rigning og radarskærme. Foredragsholderne bliver blandt andre Torben Plesberg, Mogens Ziegler og Svend O. Pedersen.

Torsdag den 1. marts 2001 kl. 19.00

Temaaften om fremstilling af fittings. Drejning og fræsning, lodning med sølv og tin. Foredragsholdere er Gert Gray Andersen, Poul Warnekær og Per Jessen.

Søndag den 18. marts 2001

Udflugt med bus til Overfartsmuseet og Marinestation Korsør samt til Vikingeskibshallen i Roskilde. Nærmere i næste nummer af Marinehistorisk Tidsskrift.

Søndag den 1. april 2001 kl. 10.00

Besøg på Nyholm med efterfølgende fællesspisning på Orlogsmuseet og fremvisning af den nye videofilm om Slaget på Reden 1801.

Torsdag den 5. april 2001 kl. 19.00

Generalforsamling med efterfølgende foredrag.

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



33. årgang

Nr. 4 - November 2000

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Adresse:

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. 150.-
Enkelte numre kr. 25.-

Artikler og anmeldelser, der ønskes op-
taget 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:

"Rheinübung"
Den traditionelle "krydserkrig"s
svanesang. (II)
Per Jacobsen 89

Indsamling og dokumentation
i forbindelse med uddybning
af Flådens Leje, foråret 2000
Jakob Seerup 107

Naziflag på Holmen
Ole Lisberg Jensen 112

Andet:

Meddelelser fra Orlogsmuseets
Venner/Marinehistorisk Selskab 113

Meddelelser fra Orlogsmuseets
Modelbyggerlaug 114

Fra Orlogsmuseets billedarkiv 118

Forside:

Ødelæggelsen af BISMARCK. Udsnit af
maleri af Charles E. Turner.

”Rheinübung”

Den traditionelle ”krydserkrig”s svanesang (II)

Per Jacobsen

Illustrationer og billedtekster: Red.

Forfølgelsen.

I det britiske Admiraltet, hvor BISMARCKS skader ikke var kendt, var man klar over, at kampen i Danmarks Strædet og tilintetgørelsen af HOOD betød en stærk risiko for, at BISMARCK og PRINZ EUGEN kunne ryste forfølgerne af sig og blive en meget alvorlig trussel mod de britiske forsyningslinier over Atlanterhavet. Det var derfor afgørende at få de tyske skibe indkredset og uskadeliggjort, inden de forvoldte yderligere skade. Med henblik herpå foretog Admiraltetet en række dispositioner, der havde mange lighedspunkter med de dispositioner, som Lord Barham foretog i 1805, da man i Admiraltetet af chefen for briggen CURIEUX fik melding om, at den franskspanske flåde under Admiral Ville-neuve var på vej tilbage til Europa forfulgt af Lord Nelson (55). Krydserne MANCHESTER, BIRMINGHAM og ARETHUSA var allerede i nattens løb blevet beordret til at patruljere nordøst for Island for det tilfælde, at Lütjens ville forsøge at bryde tilbage til Norskehavet for at søge norsk eller tysk havn, og nu blev slagskibet RODNEY (56), der

var på vej mod vest sammen med 4 destroyere som eskorte for lineren BRITANNIC, og som befandt sig ca. 550 sømil sydøst for de tyske skibe, beordret til at efterlade en destroyer som eskorte og selv med de øvrige styre mod sydvest for at få kontakt med BISMARCK. Det gamle slagskib RAMILLIES, der eskorterede en konvoj fra Halifax på Nova Scotia, og befandt sig ca. 900 sømil syd for de tyske skibe, blev beordret til at forlade sin konvoj og indtage en position vest for BISMARCK, og den samme ordre fik det lige så gamle slagskib REVENGE, der lå i Halifax (57). Krydseren EDINBURGH, der patruljerede i Atlanterhavet, fik ordre til at slutte sig til Admiral Wake-Walkers styrke, som fortsatte skygningen af de tyske skibe. Force H, der allerede var beordret til at overtage eskorteringen af troppekonvojen fra Clyde til Gibraltar, blev beordret til at opgive det og i stedet søge at spærre for BISMARCKS og PRINZ EUGENS adgang til de franske atlantehavshavne. Admiraltetets dispositioner betød, at i alt 6 slagskibe og slagkrydsere, 12 kryd-



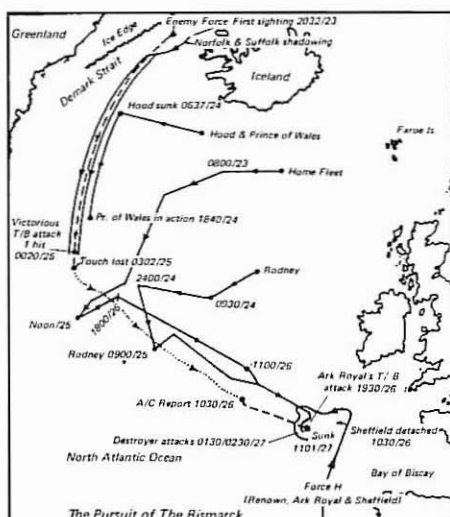
PRINCE OF WALES' svage indsats under træfningen i Danmarks-strædet til trods, tvang en af de tre træffere, det lykkedes den at få ind, Lütjens til at ændre planer. Granaten ramte det forholdsvis letpansrede forskib under vandlinien og udover omfattende vandindtrængning forårsagede den et kritisk tab af olie. Så i stedet for at angribe de allierede konvojer måtte BISMARCK søge havn. Billedet, der er et af de sidste der blev taget fra PRINZ EUGEN, viser hvordan BISMARCKs forskib er tvunget ned i søen.

sere, 2 hangarskibe og et stort antal destroyere var sat ind i jagten (58).

Som nævnt fortsatte SUFFOLK, NORFOLK og PRINCE OF WALES med at skygge de tyske skibe, der flere gange forgæves søgte at ryste forfølgerne af sig. Lütjens besluttede nu, at han ville lade PRINZ EUGEN fortsætte handelskrigsførelsen på egen hånd, og for at give den mulighed for at slippe væk, vendte han og angreb forfølgerne. Det førte til en kort skududveksling, der ikke medførte skade på nogen af parterne, men det lykkedes PRINZ EUGEN

at slippe bort (59). BISMARCK gik nu som tidligere nævnt på sydlig kurs med reduceret fart. SUFFOLK holdt stadig kontakt, og kl. 2056 sendte Lütjens et signal, hvori han meddelte, at det "på grund af radar" var umuligt at ryste fjenden af sig. Signalet indeholdt også den vigtige meddelelse, at han på grund af brændstofmangel ville gå direkte til Brest (60). Det var ikke uden grund, at Wake-Walker sendte et signal til SUFFOLK, hvori han roste dens indsats, idet det næppe havde været muligt at holde kontakten uden dette skibs radar.

Admiral Tovey frygtede, at BISMARCK stadig havde sin maksimumsfart og ville være i stand til at ryste forfølgere af sig ved at øge farten. Han besluttede derfor at bruge VICTORIOUS i et forsøg på at reducere BISMARCKS fart. Den 24. kl. ca. 1430 detacherede han derfor VICTORIOUS og krydserne GALATHEA, AURORA, KENYA og HERMIONE under chefen for 2. krydsereskadre, Rear-Admiral Curteis til at foretage et torpedoangreb med VICTORIOUS's fly fra en position 100 sømil fra BISMARCK. Kl. 2200 havde Curteis nået en position, hvorfra han fandt det forsvarligt at starte angrebet, og de 9 Swordfish fly under kommando af Lieutenant-Commander Esmonde blev sendt af sted. Flyene fik kl. ca. 1130 kontakt med NORFOLK, der dirigerede dem mod BISMARCK, og kort efter så flyenes observatører på deres radarskærme ekkoet fra et skib, som de antog for at være BISMARCK, hvorfor de gik i angrebsposition. Til deres skuffelse opdagede de, at det ikke var BISMARCK, men den amerikanske Coast Guard Cutter MODOC. Flyene vendte tilbage til NORFOLK og blev endnu en gang ledt på rette vej, hvorefter angrebet på BISMARCK blev gennemført. Fejltagelsen med MODOC betød, at overraskelsesmomentet gik tabt, og at flyene blev mødt af en meget kraftig ild fra BISMARCKs antiluftskyts. Intet fly blev dog beskadiget, men der opnåedes kun én torpedostrøffer, som ramte



BISMARCKs sidepanser uden at forvoldte egentlig skade på skibet. De voldsomme manøvrer for at undgå torpedoerne medførte dog, at BISMARCK igen tog vand ind gennem de kun nødtørftigt dækkede huller i forskibet, og denne følgeskade betød, at den ikke kunne udnytte sin høje fart fuldt ud. Tovey modtog imidlertid ikke nogen underretning om, at BISMARCKs fart var reduceret (61).

Tovey regnede med, at han kunne opnå kontakt med BISMARCK den 25. om morgenen, hvis Wake-Walkers krydser kunne holde kontakten og fortsat sende fjendemeldinger, og hvis BISMARCK fortsatte på den sydlige kurs. Det meddelte han i et signal kort før kl. 2200. Brændstofproblemerne var

nu også ved at melde sig for Tovey, idet han om eftermiddagen havde modtaget meddelelse fra REPULSE om, at den ikke ville være i stand til at fortsætte forfølgelsen længere end til den 25. ved middagstid.

SUFFOLK mister kontakten.

Lütjens var i et signal fra "Gruppe West" blevet underrettet om, at Force H med sit hangarskib befandt sig i det østlige Atlanterhav, og han viste nu, at der også var et hangarskib inden for angrebsafstand. De britiske krydseres fortsatte kontakt betød derfor en stor risiko for yderligere angreb fra hangarskibsbaserede fly. Hvis han skulle undslippe og nå en fransk havn, måtte han på én eller anden måde frigøre sig for krydsernes radarovervågning. Det lykkedes, idet SUFFOLK den 25. maj kl. 0306 mistede kontakten. SUFFOLK havde skygget fra den maksimale radarafstand, men havde af hensyn til faren for angreb fra ubåde "zig-zagget" mod øst, således at den mistede kontakten med BISMARCK på vej ud efter, for igen at få kontakt på vej tilbage. Lütjens foretog i en sådan situation et kraftigt drej til styrbord (vest) med det resultat, at SUFFOLK ikke som ventet fik kontakt igen. Lidt efter kl. 5 måtte chefen for SUFFOLK sende et signal om, at man havde mistet kontakten. Toveys gruppe befandt sig på dette

tidspunkt kun 100 sømil mod sydøst, men håbet om kontakt med BISMARCK i løbet af formiddagen den 25. måtte opgives. SUFFOLK begyndte straks at søge mod vest, men søgning i denne retning var forgæves, fordi BISMARCK efter sit drej mod vest var endt med at gå på sydøstlig kurs, hvorved den passerede ca. 30 sømil agten om Wake-Walkers skibe med direkte kurs mod Brest (62).

De britiske kodeekspertter var på dette tidspunkt flere dage om at dechifrere den tyske flådes "enigma"-signaler, hvorfor hverken Tovey eller Admiraltetet var klar over, at Lütjens allerede havde besluttet at søge fransk havn. Spørgsmålet for dem var derfor, hvad Lütjens havde til hensigt. Efter Toveys opfattelse var der 3 muligheder:

- 1) Han kunne bunkre fra et af sine forsyningskibe, enten og mest sandsynligt i Davis Strædet eller i farvandene omkring Azorerne eller De kanariske Øer, for derefter at angribe den britiske skibsfart, eller
- 2) Han kunne søge en fransk eller spansk havn for at reparere, og
- 3) Han kunne søge tilbage til Tyskland for at reparere.

Den første mulighed var efter Toveys opfattelse klart den farligste, fordi den betød en øjeblikkelig fare for de britiske forsyningslinier, hvorimod de 2

andre muligheder ikke indebar nogen umiddelbar fare. Da han ikke havde mulighed for at afsøge alle de sektorer, hvor BISMARCK kunne være, besluttede han at lade den 1. mulighed være grundlag for den fortsatte søgning. Sektoren fra SSV til VSV var allerede dækket af Wake-Walkers krydsere. VICTORIOUS fik ordre til at iværksætte flyrekognosering af sektoren fra VNV til N (63), medens han selv med KING GEORGE V gik over på en mere vestlig kurs. REPULSE blev samtidigt detacheret for at bunkre på New Foundland.

De sektorer, der ikke blev dækket af Toveys styrker var dog ikke helt udækkede. RODNEY var, da BISMARCKS position blev meldt sidste gang, på sydvestlig kurs ca. 350 sømil sydøst for denne position. Chefen, Captain Dalrymple-Hamilton fandt, at RODNEYS position var ideel til at afskære BISMARCK fra at nå en fransk Atlanterhavshavn, og han besluttede derfor at krydse i dette område indtil videre. RAMILLIES befandt sig ca. 400 sømil syd for BISMARCKS sidst opgivne position på nordvestlig kurs, medens krydseren EDINBURGH var 300 sømil sydøst for RAMILLIES med kurs mod BISMARCKS sidst meldte position. Kl. 13 var Force H 320 sømil vest for Kap Finisterre og dermed i en god position til at afskære BISMARCK, hvis den søgte mod en fransk havn eller spansk havn.

Nu skete der imidlertid noget, der en overgang skabte forvirring i eftersøgningen af BISMARCK. Lütjens, der øjensynligt ikke var klar over, at han var undsluppet den britiske radarovervågning, og som derfor ikke så nogen grund til at iagttage radiotavshed, sendte om morgenen den 25. et meget langt signal, der blev pejlet af de britiske radiopejlstationer. Pejlingerne viste, at BISMARCK var ganske langt øst for den sidst rapporterede position. Uheldigvis videresendte Admiralitetet ikke den plottede position, men kun pejlingerne, og ved afsætningen i flagskibets plot blev der begået en utrolig fejl, der kunne have ført til, at BISMARCK havde nået Brest. Plotningen blev foretaget på et traditionelt Mercator-kort i stedet for et af de særlige kort, der på grund af radiobølgernes bevægelse i storcirkler langs jordoverfladen skulle benyttes ved plotting af radiopejlinger. Fejlen resulterede i, at flagskibets plot viste en position, der var ca. 200 sømil nordligere end BISMARCKS virkelige position på pejlingstidspunktet (64). På grundlag af plottet kom Tovey til det resultat, at BISMARCK forsøgte at bryde tilbage til Norskehavet gennem passagen mellem Island og Færøerne. Han ændrede derfor kurs til nordøst og beordrede med et signal kl. ca. 11 de øvrige enheder i HOME FLEET til at korrigere deres søgning i overensstemmelse hermed. Admiralitetet var derimod på grundlag

af sit plot kommet til det resultat, at BISMARCK var på vej til fransk havn, og underrettede ved signal kl. ca. 11 såvel RODNEY som Force H herom. Admiral Somerville ændrede herefter kurs til nord til vest og beordrede ARK ROYAL til at forberede omfattende flyrekognoscering. I eftermiddagens løb iværksatte RAFs Coastal Command med Catalina fly rekognosering af de områder, hvor BISMARCK sandsynligvis måtte være. Disse rekognosceringer var imidlertid forgæves. RODNEY ændrede uanset Admiralitetets signal om at gå ud fra, at BISMARCK var på vej til fransk havn, alligevel kurs mod nordøst i overensstemmelse med Toveys signal. Kl. 1428 beordrede Admiralitetet af uforklarlige årsager RODNEY til at handle i overensstemmelse med Toveys signal, hvad den altså allerede gjorde. Signalet kl. 1428 blev annulleret kl. 1805. Admiralitetets signal kl. 1428 til RODNEY blev imidlertid opfanget i KING GEORGE V og bestyrkede Tovey i opfattelsen af, at BISMARCK ville bryde tilbage gennem Island-Færø passagen. Sidst på eftermiddagen havde man dog i flagskibet opdaget fejlen i plottet, og kl. 1810 ændredes kursen til østsydøst. Admiralitetet var nu blevet sikker i sin sag og sendte kl. 1924 et signal til alle skibe om, at BISMARCK var på vej til en havn i Vestfrankrig. De mange timer, hvor Tovey havde fulgt det forkerte spor, betød imidlertid, at BIS-

MARCK nu var 150 sømil foran ham, selvom den endnu manglede 1.000 sømil i at nå sit bestemmelsessted. Mulighederne for at hævne HOOD og genskabe Royal Navy's prestige var nu spinkle. De eneste skibe, der havde praktisk mulighed for at nedkæmpe BISMARCK i en artillerikamp var KING GEORGE V og RODNEY (65), men de var så langt væk, at de næppe kunne indhente BISMARCK, før den kom under det tyske luftvåbens skærmende paraply. Kun hvis dens fart kunne reduceres væsentligt ved et angreb af ARK ROYALs torpedofly, ville det være muligt at indhente den i tide; men først måtte den findes.

Kontakten retableret.

I RAF Coastal Commands hovedkvarter drøftedes situationen den 25. om aftenen med henblik på tilrettelæggelsen af Catalina flyenes rekognosceringsflyvninger næste morgen. Der var enighed om, at BISMARCK var på vej til en fransk havn, formentlig Brest eller St. Nazaire. Chefen for Coastal Command, Air Chief Marshal Sir Frederick Bowhill, der oprindeligt havde været søofficer, var sikker på, at den af navigatoriske grunde ikke ville søge direkte mod Brest, men i stedet søge landkending ved Kap Finisterre, og han insisterede på, at der ved udarbejdelse af flyveplanen for det fly, der

skulle afsøge det sydligste område, blev taget højde for denne mulighed, hvilket blev godkendt af Admiralitetet (66).

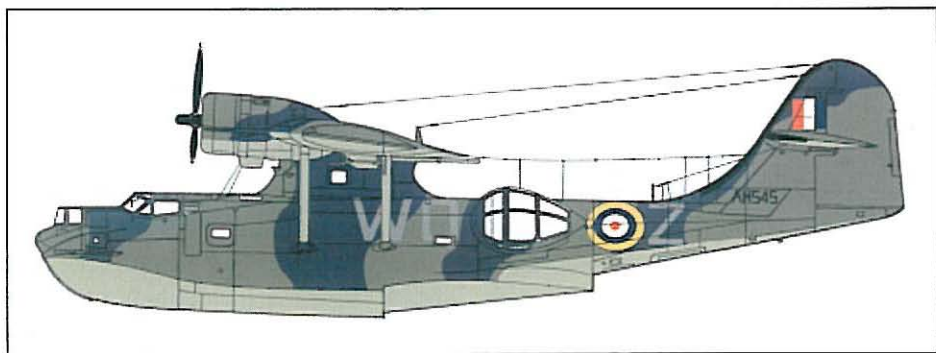
Også Admiral Somerville besluttede at foretage rekognoseringsflyvninger den 26. om morgenen. Det var planen, at de skulle starte tidligt om morgenen, og den første flyvning skulle foretages ud fra den forudsætning, at BISMARCKS fart var 21 – 25 knob. Hvis det ikke gav resultat, skulle man i den næste flyvning, der skulle starte ved middagstid, gå ud fra en fart på 21 – 18 knob, og hvis der stadig ikke var resultat, skulle man i den 3. Flyvning gå ud fra en fart på 18 – 15 knob.

I nattens løb øgedes vinden til stormstyrke, og Force H måtte flere gange reducere farten for at forhindre skader på skibene. ARK ROYALS flyvedæk hævede og sænkede sig meget voldsomt. Man målte på agterdækket med sekskant udsving på op til 20 meter. Søen var så voldsom, at man i fredstid ikke ville have drømt om at gennemføre flyvninger. Alligevel lykkedes det at få de 10 Swordfish fly, der skulle deltage i den første flyvning, af sted kl. 0830.

Det blev imidlertid ikke ARK ROYALS fly, der fandt BISMARCK igen, men et af Coastal Commands Catalina fly, Z/209 under kommando af Flying Officer Dennis Briggs med Ensigen

Leonard Smith, U.S. Navy som Co-Pilot (67). Kl. 1030 sendte Briggs signal om observation af ét slagskib, idet han samtidigt opgav egen position, pejling og afstand til slagskibet og dettes kurs, der var sydøst til øst. Positionen sammenholdt med positionen i sidste fjendemelding fra SUFFOLK viste, at Bowhill havde haft ret. BISMARCK var ikke styret direkte mod Brest, men mod Kap Finisterre. Briggs blev udsat for en meget voldsom artilleriild og søgte ly i skydækket, hvorved han mistede kontakten igen. Det fik dog ikke betydning, fordi Swordfish fly fra ARK ROYAL fik kontakt en halv time efter, at Z/209 havde mistet den, og i de følgende timer holdtes BISMARCK under konstant observation af ARK ROYALS fly. Endvidere beordrede Somerville krydseren SHEFFIELD til at søge kontakt og skygge BISMARCK.

BISMARCK, der var 690 sømil fra Brest, da kontakten blev reableret, var ca. 135 sømil syd for KING GEORGE V, 125 sømil syd til vest for RODNEY og 112 sømil vestnordvest for RENOWN. Dens fart blev plottet til 20 knob. Det betød, at den ville komme under det tyske luftvåbens beskyttende vinger om morgenen den 27., hvorefter jagten måtte stoppes. Hverken KING GEORGE V eller RODNEY havde tilstrækkelig fart til at indhente BISMARCK i tide. Denne mulighed havde kun Force H, men



Catalina Mk 1 (PBY-5) Z fra Coastal Commands eskadrille 209. Ført af Flight Officer Dennis Briggs lokaliserede det BISMARCK den 26. maj.

Admiralitetet havde i et signal meddelt Somerville, at RENOWN kun måtte indlade sig i kamp med BISMARCK, såfremt denne allerede var i kamp med KING GEORGE V og RODNEY. Hvis de 2 britiske slagskibe skulle kunne indhente BISMARCK i tide, var det nødvendigt, at dens fart blev reduceret. Det bedste håb om at opnå det knyttede sig til ARK ROYALS torpedofly. En anden mulighed var Captain Philip Vians 4. destroyerflotille, der bestod af flotillebåden COSSACK, den polske PIORUN, MAORI, ZULU og SIKH (68). Vian var af Admiralitetet blevet beordret til at forlade sin konvoj for at virke som destroyereskorte for KING GEORGE V, hvis oprindelige destroyereskorte var blevet detacheret for at bunkre. Da Vian opfangede Z/209s fjendemelding, ændrede han uden ordre straks kurs mod BISMARCK for at medvirke til at skygge det genfundne tyske slagskib

og eventuelt udføre torpedoangreb mod det (69). Destroyere af TRIBAL-klassens væsentligste armering var imidlertid et kraftigt artilleri, hvorimod de kun var bevæbnet med 4 torpedorør uden reservetorpedoer. For at have en rimelig mulighed for at opnå træffere måtte man påregne at affyre alle 4 torpedoer på én gang i en vifte, og under de herskende vejrforhold var det meget tvivlsomt, om et torpedoangreb af destroyerne ville få det ønskede resultat.

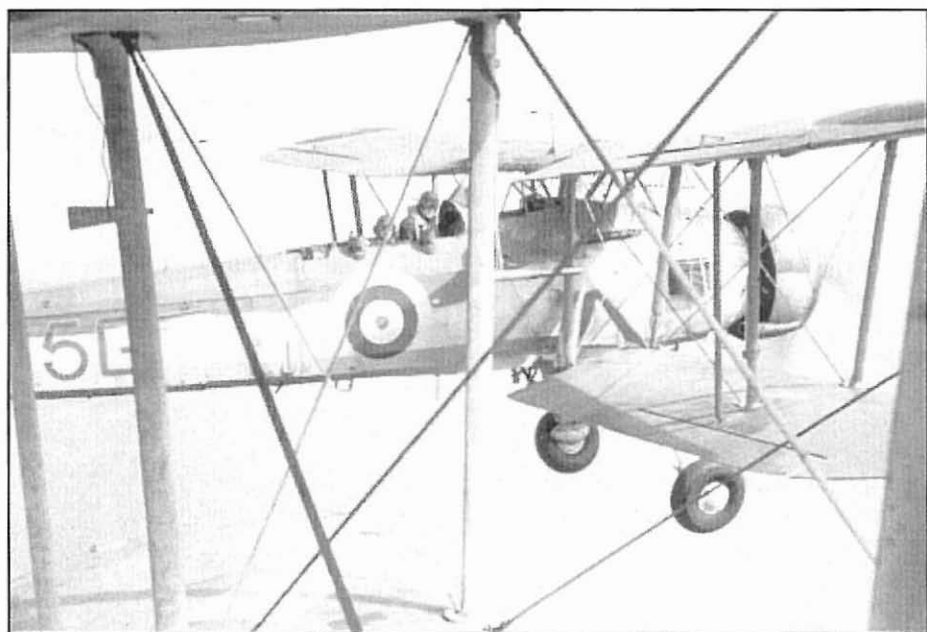
Kl. 1450 startede 10 Swordfish fly fra ARK ROYAL for at udføre et torpedoangreb på BISMARCK. Ca. en time senere så flyenes observatører på deres radar ekkoet fra et skib, som man antog for at være BISMARCK, og flyene startede torpedoangrebet. Først efter at have kastet de fleste torpedoer, blev man klar over, at det var SHEFFIELD, som man forsøgte at sænke. Baggrun-



Hangarskibet ARK ROYAL, hvis torpedofly scorede den træffer, der afgjorde BISMARCKs skæbne.

den for denne alvorlige fejltagelse var, at det signal, hvormed Somerville havde detacheret SHEFFIELD, var blevet sendt visuelt, medens der over radio kun var sendt et signal til Admiralitet med ARK ROYAL som efterretningsadressat. På grund af mere hastende operative signaler, var efterretnings-signalet ikke blevet dechifreret, inden flyene startede, og piloterne havde fået besked på, at der ikke var egne skibe i området. Da Captain Maund i ARK ROYAL så signalet, var han med det

samme klar over den alvorlige situation, og han sendte straks i klart sprog et signal til flyene om at være opmærksomme på SHEFFIELD, men for sent. Til alt held eksploderede nogle af torpedoerne, der var forsynet med DUPLEX magnetpistoler, ved anslag mod vandoverfladen, og Captain Larcom i SHEFFIELD undgik de resterende ved dygtig manøvrering (70). Admiral Tovey modtog et signal fra Admiral Somerville om, at man ikke under angrebet havde opnået træffere, men So-



Fairey Swordfish torpedofly. Denne langsomme og tilsyneladende antikverede type havde fremragende flyveegenskaber og netop dens lave fart gjorde den særdeles velegnet til hangarskibsoperation specielt om natten og i hådt vejr. Skønt en afløser var klar allerede ved krigsudbruddet, forblev Swordfish i produktion helt frem til december 1944.

merville meddelte ikke, at målet havde været SHEFFIELD. Han meddelte i øvrigt, at et nyt angreb ville blive startet kl. 19.

Kl. 1915 startede 15 Swordfish fly under kommando af chefen for 818. eskadrille, Lieutenant-Commander T. P. Coode. Belært af erfaringerne fra angrebet på SHEFFIELD, var torpedoerne nu forsynet med almindelige kontaktpistoler. I mellemtiden havde SHEFFIELD opnået kontakt med BISMARCK, hvorfor flyene blev beordret

til at kontakte SHEFFIELD, der skulle dirigere dem mod BISMARCK. Kl. 2035 fik man kontakt med SHEFFIELD, der med signallampe meddelte pejling og afstand til BISMARCK. Det var Coodes hensigt at foretage et koordineret angreb, hvorfor styrken var delt i 6 sektioner. Over BISMARCK lå imidlertid et tykt og lavhængende skydække, og da flyene blev mødt af voldsom artilleriild fra BISMARCK, søgte de ind i dette. Det var herefter ikke muligt at gennemføre det planlagte koordinerede angreb, hvorfor de enkelte sektioner

måtte angribe hver for sig. Angrebet varede i alt 45 minutter. Coode angreb først sammen med yderligere 3 fly. Der opnåedes ingen træffere, og da han troede, at de øvrige maskiner havde mistet kontakten, sendte han et signal om, at der ikke var opnået træffere under angrebet. Signalet medførte naturligvis skuffelse hos Tovey, som kl. 2035 havde meddelt Somerville, at han, med mindre BISMARCKs fart blev reduceret, var nødt til at vende om med KING GEORGE V til midnat på grund af oliemangel, medens RODNEY, der nu havde sluttet sig til flagskibet, måtte vende om den 27. maj kl. 0800.

De øvrige fly havde dog alle gennemført angrebet, og efter en omhyggelig de-briefing i ARK ROYAL vurderede man, at der var opnået 2 træffere, den ene midskibs og den anden på styrbords låring. Dette skøn, som man underrettede Tovey om, var korrekt. Træfferen midtskibs havde dog ikke forvoldt skade på BISMARCK, fordi den var eksploderet mod sidepansret (71), men den anden træffer var en helt anden sag.

BISMARCK lammet.

Kort før flyangrebet var forbi, kom SHEFFIELD under beskydning fra BISMARCKs 38 cm. kanoner. Captain Larcom beordrede udlægning af røg og

øgede farten samtidigt med, at han foretog et kraftigt drej. Salverne fra BISMARCK ramte ikke, men splinter fra granater ødelagde radaren, således at SHEFFIELD herefter kun kunne skygge ved visuel observation. Da man var kommet fri af beskydningen, kunne man se, at BISMARCK havde ændret kurs, og at den nu styrede mod nord. Larcom sendte straks et signal om, at kursen nu var 340 grader. Da Tovey modtog signalet, troede han, at det berodde på en fejltagelse, og han bemærkede til sin stab, at Larcom åbenbart havde regnet 180 grader galt (72), men kort efter indløb et signal fra det fly, der skyggede BISMARCK, om, at kursen var stik nord. De følgende signaler fra SHEFFIELD og det skyggende fly viste med sikkerhed, at BISMARCK faktisk styrede i nordlig retning. Det var klart for Tovey og hans stab, at det måtte skyldes, at dens ror var beskadiget, og at skibet ikke længere var under kontrol. Tovey ændrede straks kurs til syd direkte mod BISMARCKs position. Uanset, hvad årsagen til BISMARCKs kursændring var, så nærmede de britiske skibe og BISMARCK sig nu hinanden med relativ stor fart.

Torpedotræfferen på BISMARCKs styrbords låring havde sprængt dens Akillesene. Styremaskinen var ødelagt. Da torpedoen traf, lå BISMARCK i et drej til bagbord, og rorene var blevet blokeret i den stilling, som de havde under det-



Krydseren SHEFFIELD indgik, ligesom ARK ROYAL, i Force H. Skibet spillede en betydelig rolle i ødelæggelsen af BISMARCK, men var nær blevet sænket af egne torpedofly. At flybesætningerne kunne forveksle SHEFFIELDS meget "engelske" profil med BISMARCK, siger noget om det pres de har været under.

te drej. Haveritjenesten søgte at frigøre de blokerede rør, men det viste sig at være umuligt (73). Chefen, Kapitän zur See Lindemann forsøgte at styre skibet med skruerne, men det viste sig også at være umuligt, fordi de blokerede rør fik skibet til at dreje op i vinden altså mod nordvest og med kurs mod Toveys skibe.

Lütjens synes at have opgivet muligheden for at undslippe ret hurtigt, idet han kl. 2140 sendte et signal om, at skibet ikke var manøvreedygtigt, men at man ville kæmpe til sidste granat. Kl. 2358 sendte han et signal med nogenlunde det samme indhold og umiddelbart efter et, hvori han meddelte, at

skibets artilleri og maskineri stadig var intakt, men at man ikke kunne styre med maskinerne (74). At Lütjens havde opgivet håbet om at redde BISMARCK ses også af, at han nu søgte at få skibets krigsdagbog sendt i land. Kl. 0500 den 27. forsøgte man med henblik herpå at få et af flyene startet. Katapulten virkede imidlertid ikke, fordi en granatsplint havde punkteret en tryklufsledning. Kl. 0710 sendte han sit sidste signal, hvori han anmodede om, at krigsdagbogen måtte blive hentet af en ubåd. Den ubåd, der blev beordret til at udføre opgaven, nåede ikke frem i tide (75).

BISMARCKs dødskamp.

Lidt før kl. 22 fik Vian's destroyere kontakt med SHEFFIELD, og kl. 2238 fik de kontakt med BISMARCK, således at de kunne overtage skygningen i stedet for SHEFFIELD, hvis radar var blevet beskadiget, og for ARK ROYALS fly, der nu var kaldt tilbage. Det var den polske PIORUN, der først fik kontakt, og den blev taget under beskydning af både BISMARCKs hovedarmering og dens sekundære armering. Den polske destroyer lod sig dog ikke imponere af det, men optog den ulige kamp, indtil den efter en halv times forløb trak sig uskadt tilbage. Vian konstaterede, at BISMARCK kun sejlede med lav fart, og han var sikker på, at KING GEORGE V og RODNEY ville få kontakt tidligt om morgenen den 27. forudsat, at man i nattens løb holdt kontakten. Han besluttede derfor, at hans vigtigste opgave var at fastholde kontakten med BISMARCK, således at han kunne sikre, at Tovey fik kontakt næste morgen. Men han besluttede også, at han ville forsøge at sænke BISMARCK ved torpedoangreb i nattens løb, hvis det kunne ske uden at udsætte destroyerne for alvorlige tab (76). Destroyerne foretog derfor i nattens løb en række ukoordinerede torpedoangreb, men opnåede næppe nogen træffere. Under disse angreb kunne man konstatere, at BISMARCKs artilleri stadig var særdeles effektivt, hvilket Vian meddelte Tovey

kl. 0355, og det var en ubehagelig overraskelse, at mørket ikke gav nogen beskyttelse, fordi BISMARCKs ild var radarstyret (77). På grund af den præcise skydning mistede destroyerne i nattens løb kontakten flere gange, når de måtte trække sig uden for rækkevidde, men ved daggry var kontakten genetableret.

Tovey besluttede, at han ved daggry ville angribe BISMARCK fra vest, og han drejede derfor mod øst og senere mod nord for at komme rundt om det tyske skib. På baggrund af Vian's meldinger om BISMARCKs effektive artilleri besluttede han at vente med angrebet, indtil der var fuldt dagslys. Tovey, der ikke under den forestående kamp ønskede fejltagelser, som f.eks. angrebet på SHEFFIELD, sendte et signal til Somerville om, at RENOWN og ARK ROYAL skulle holde sig syd for BISMARCK og mindst 20 sømil væk. Om morgenen den 27. maj var vejret dårligt med kraftig vind og dårlig sigtbarhed. Aftenen før var det blevet bestemt, at fly fra ARK ROYAL skulle udføre et torpedoangreb om morgenen, men Somerville var på grund af dårlig sigtbarhed og usikkerhed om de britiske skibes nøjagtige positioner bange for, at der kunne ske fejltagelser. Han foreslog derfor kl. 0637, at angrebet blev aflyst, hvilket Tovey var enig i (78).

Kort før daggry meddelte Tovey chefen for RODNEY, at han under den kommende kamp kunne manøvrere frit, hvis manøvrerne generelt korresponderede med flagskibets. Det var Toveys mening, at han, når kontakt var opnået, hurtigst muligt ville komme ind på en afstand af ca. 14.000 m., hvorefter han ville dreje, så alle kanoner kunne bære. Man måtte imidlertid først opnå kontakt med BISMARCK. Krydseren NORFOLK, der hele natten var hastet syd på med fuld kraft for at deltage i kampen, så kl. 0815 et slagskib på 8 sømils afstand. Først troede man, at et var RODNEY, men blev hurtigt klar over, at det var BISMARCK. Captain Phillips foretog straks et drej for at komme uden for rækkevidde af BISMARCKS artilleri, og NORFOLK kunne nu se de britiske slagskibe på lang afstand. På grundlag af NORFOLKS meldinger ændrede Tovey kurs, og kl. 0843 observeredes BISMARCK. Kl. 0847 åbnede RODNEY ild og et minut senere KING GEORGE V. Kl. 0854 åbnede også NORFOLK ild. BISMARCK besvarede ilden mod RODNEY, og de første salver lå godt, selv om den ikke opnåede træffere, bl.a. fordi Dalrymple-Hamilton i RODNEY, i stedet for som flagskibet at sejle direkte mod BISMARCK, ændrede kurs, så alle hans kanoner kunne bære. Efterhånden som afstanden formindskedes, blev ilden fra BISMARCK uregelmæssig og upræcis. Årsagen var ikke mindst, at dens

vigtigste artillericentral på et tidligt tidspunkt var blevet ødelagt. Den kraftige beskydning fra 3 skibe medførte hurtigt store ødelæggelser på BISMARCK, og de blev endnu værre, da det 4. skib, den svære krydser DORSETSHIRE, der nu var kommet til stede, åbnede ild kl. 0904. BISMARCK forvandlede i løbet af den næste halve time, hvor det blev beskudt på meget kort afstand, til et fuldstændigt vrage, og kl. 0931 affyrede det sin sidste salve. De britiske skibe fortsatte beskydningen endnu nogen tid, men BISMARCK holdt sig stadig flydende. Såvel RODNEY som NORFOLK affyrede deres torpedoer mod vraget uden resultat. Tovey blev nu på grund af oliemanglen nødt til at trække KING GEORGE V og RODNEY ud af kampen, og han sendte derfor et signal om, at skibe, der endnu havde torpedoer, skulle torpedere BISMARCK. Kun DORSETSHIRE havde torpedoer tilbage, og den affyrede fra kort afstand 2 torpedoer mod BISMARCKS styrbords side og kort efter 1 mod dens bagbords side. BISMARCK, der havde kraftig slagside til bagbord, begyndte nu at synke med agterenden først, og kl. 1036 kæntrede den, hvorefter den hurtigt forsvandt i Atlanterhavets bølger, men stadig med flaget vajende (79). Operation "Rheinübung" var afsluttet (80).

Afslutning.

Inden den afsluttende kamp sendte Admiral Tovey følgende signal til sit flagskib:

"To K.G.V.

The sinking of the BISMARCK may have an effect on the war as a whole out of all proportion to the loss to the enemy of one battleship. May God be with you and grant you victory" (81)

Tovey fik ret. Det var ikke kun BISMARCK, der blev skudt i sænk den 27. maj 1941, men også Grossadmiral Raeders strategi om at bruge de tunge tyske overfladeenheder i en ødelæggende krydserkrig mod de britiske forbindelseslinier over Atlanterhavet. Sænkningen af BISMARCK betød, at de resterende tunge tyske enheder blev trukket hjem til Tyskland fra de franske atlantehavshavne (82) for senere at blive brugt i Østersøen, i forsvaret af Nordnorge og som en trussel mod de allierede forsyningskonvojer til det nordlige Rusland (83).

Selvom der under jagten på BISMARCK blev begået nærmest utrolige fejl fra britisk side, var iværksættelsen af de britiske forholdsregler for at standse BISMARCK en demonstration af det effektive samarbejde mellem Royal Navy's forskellige enheder. I Tovey's

rapport hedder det således:

"Although it was no more than I expected, the co-operation, skill and understanding displayed by all forces during this prolonged chase gave me the utmost satisfaction. Flag and Commanding Officers of detached units invariably took the action I would have wished, before or without receiving instructions from me. The conduct of all officers and men of the Fleet which I have the honour to command was in accordance with the tradition of the service" (84)

Særlig opmærksomhed fortjener Fleet Air Arm's deltagelse i jagten, idet dettes indsats på mange måder var afgørende for det heldige resultat. Admiralitetet anerkendte denne indsats i et signal den 27. maj, hvori det hedder:

"From information at present available to their Lordships there can be no doubt that had it not been for the gallant skill and devotion to duty of the Fleet Air Arm in both VICTORIOUS and ARK ROYAL our object might not have been achieved" (85)

Operationerne viste med al ønskelig tydelighed, hvor vigtigt det var blevet at disponere over maritime flystyrker.

Litteratur.

Ved udarbejdelsen af artiklen er anvendt følgende litteratur:

Corelli Barnett: "Engage the enemy more closely", London 1991 (Barnett).

C. Bekker: "Hitlers Naval War", London 1976 (Bekker).

Geoffrey Bennett: "The Battle of Jutland", London 1972 (Bennett)

Jochen Brennecke: "Schlachtschiff Bismarck", 4. opl. 1960 (Brennecke).

Geoffry Brooke: "Alarm Starboard", Cambridge (UK) 1982 (Brooke).

Jack Broome: "Make a Signal", London 1956 (Broome).

J.D. Brown: "Carrier Operations in World War II" Vol. 1, (Brown).

F.-O. Busch: "Prinz Eugen", London 1975 (Busch).

J. Costello & T. Hughes: "The Battle of the Atlantic", London 1980 (Costello).

W. Churchill: "Den anden Verdenskrig", bd.3, København 1950 (Churchill).

Russell Grenfell: "The Bismarck Episode", USA 1972 (Grenfell).

B. Liddell Hart: "History of the Second World War", London (Pan Books) 1973 (Liddell Hart).

W.A. James: "The British Navies in the Second World War", London 1946/47 (James)

Peter Kemp (ed.): "History of the Royal Navy", London 1969 (Kemp).

Ludovic Kennedy: "Pursuit", New York 1974 (Kennedy), Lord Kilbracken: "Bring back my Stringbag", London 1980 (Kilbracken).

Donald Macintyre: "The Battle of the At-

lantic", London 1983 (Macintyre I), samme: "Famous Fighting Ships", London 1975 (Macintyre II).

A.T. Mahan: "The Influence of Sea Power upon History", Boston 1890 (Mahan I), samme: "The influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire", London 1892 (Mahan II).

J. Mordal: "Twenty-five Centuries of Sea Warfare", London 1973 (Mordal).

K.A. Muggenthaler: "German Raiders of World War II", London 1980 (Muggenthaler).

Mullenheim-Rechberg: "Battleship Bismarck", England 1982 (Mullenheim).

Hill-Norton: "Sea Power", London 1982 (Norton).

Len Ortzen: "Guns at Sea", London 1976 (Ortzen), Erich Raeder: "My Life", Annapolis 1960 (Raeder).

Geoffry Regan: "The Guinness Book of Naval Blunders", London 1993 (Regan).

S.W. Roskill: "The War at Sea", Vol. 1, London 1954 (Roskill I), samme: "The Navy at War 1939-1945", Wordsworth ed. 1998 (Roskill II).

F. Ruge: "Der Seekrieg 1939-1945", Stuttgart 1954 (Ruge).

B. Schofield: "Loss of Bismarck", London 1973 (Schofield).

Geoffrey Till: "Air Power and the Royal Navy 1914-1945", London 1979 (Till).

Warren Tute: "The True Glory", London 1983 (Tute).

D. Van Der Vat: "The Atlantic Campaign", USA 1988 (Van der Vat).

Oliver Warner: "Great Sea Battles", London 1981 (Warner).

Noter.

- 55) Mahan II pag. 168 ff.
- 56) 33.900 standard tons, fart 23 knob (i 1941 dog kun 21 knob), hovedarmering 9x40,6 cm. Schofield pag. 76 f.
- 57) 29.150 standard tons, fart 21½ knob, hovedarmering 8x38 cm. Schofield pag. 77.
- 58) Se om Admiralitetets dispositioner Grenfell pag. 74 ff., Barnett pag. 300, Schofield pag. 34 f., Roskill I pag. 407 f. og Roskill II pag. 133 ff.
- 59) Brennecke pag. 128 ff., Busch pag. 63 ff., Broome pag. 131 og 133, Roskill II pag. 134 og Mullenheim pag. 129 ff.
- 60) Broome pag. 134, Brennecke pag. 133.
- 61) Se om angrebet Grenfell pag. 86 ff. især pag. 92 ff., Barnett pag. 301 ff., Roskill I pag. 408, Roskill II pag. 134. Lt.-Cdr. Esmonde blev senere tildelt Victoriakorset posthumt for sit angreb på de tunge tyske enheder, da de i februar 1942 brød tilbage til Tyskland gennem Kanalen.
- 62) Broome pag. 137, Barnett pag. 302, Grenfell pag. 97 ff., Schofield pag. 38 ff., Mullenheim pag. 144 ff. og Roskill II pag. 134.
- 63) Grenfell pag. 101 ff., Schofield pag. 41 ff., Roskill I pag. 410 ff. og Roskill II pag. 134 ff.
- 64) Barnett pag. 302 ff., Grenfell pag. 108 f., Schofield pag. 44 ff., Kennedy pag. 130 f., Roskill I pag. 410 og Roskill I pag. 134.
- 65) Schofield pag. 45 f., Grenfell pag. 111 ff. især pag. 116 ff., Broome pag. 140, Roskill I pag. 410 f. og Roskill II pag. 135 f.
- 66) Schofield pag. 46, Grenfell pag. 122 f. og Barnett pag. 306.
- 67) Schofield pag. 50 ff., Grenfell pag. 134 ff., Barnett pag. 306, Roskill I pag. 411 f., Roskill II pag. 136 og Kennedy pag. 151 f. Ensign Smith, USN var én af flere amerikanske piloter, der var udlånt til Royal Air Force for at instruere britiske piloter i at flyve Catalina flyene. Se også Broome pag. 141 vedr. den fortsatte skygning af fly fra ARK ROYAL.
- 68) Roskill I pag. 412 ff., Schofield pag. 52 og Grenfell pag. 138 ff.
- 69) Grenfell pag. 138 ff., Roskill I pag. 412. Det var samme Captain Vian, der i februar 1940 med COSSACK bordede GRAF SPEE's forsyningssskib ALTMARK i Jössingfjorden i Norge, hvor han befriede de britiske fanger.
- 70) Barnett pag. 307, Schofield pag. 53 f., Grenfell pag. 142 ff., Roskill I pag. 413, Roskill II pag. 136 og Brown pag. 33 f.
- 71) Brennecke pag. 165 og 169 f., Schofield pag. 55 f., Mullenheim pag. 178 ff., James pag. 112, Grenfell pag. 151 ff. og Brown pag. 34.
- 72) Grenfell pag. 154 ff., Schofield pag. 55 f., Barnett pag. 309 f.
- 73) Brennecke pag. 165 ff., Schofield pag. 55 f., Bekker pag. 276, Mullenheim pag. 179 ff. og Barnett pag. 309.
- 74) Broome pag. 143 og 144, Mullenheim pag. 184 ff.

- 75) Broome pag. 146, Mullenheim pag. 205 ff. og 208 ff., Brennecke pag. 178.
- 76) Grenfell pag. 163 ff., Barnett pag. 309 f., Roskill I pag. 414, Mullenheim pag. 190 ff.
- 77) Grenfell pag. 165, Roskill I pag. 414, Broome pag. 145, Mullenheim pag. 191 ff.
- 78) Broome pag. 145, Grenfell pag. 176.
- 79) Se om den afsluttende kamp Mullenheim pag. 226 ff., Grenfell pag. 176 ff., Barnett pag. 311 ff., Schofield pag. 61 ff., Broome pag. 146. Det har været diskuteret, om BISMARCK blev sænket af DORSETSHIRE's torpedoen, eller om besætningen selv sænkede den. Det sidste hævdes fra tysk side, jf. Brennecke pag. 214 ff. Der blev kun reddet 110 mand af den 2.200 mand store besætning. De fleste blev reddet af DORSETSHIRE, der imidlertid afbrød retningsarbejdet på grund af formodet tilstedeværelse af tysk ubåd, jf. Mullenheim pag. 261 ff.
- 80) PRINZ EUGEN's detachering blev uden betydning, idet den hurtigt udviklede en alvorlig maskinskade, som tvang chefen til at søge fransk havn. Den anløb Brest allerede den 1. juni, jf. Busch pag. 108 f. og Schofield pag. 71.
- 81) Barnett pag. 311.
- 82) SCHARNHORST, GNEISENAU og PRINZ EUGEN, der alle lå i Brest, brød tilbage til Tyskland gennem Doverstrædet den 12/13 februar 1942, jf. Roskill II pag. 196 ff.
- 83) Hitler ønskede ikke efter tabet af BISMARCK at risikere yderligere prestige-tab ved tab af andre tunge enheder, og han forlangte enhederne overført til Nordnorge, idet det var hans opfattelse, at de allierede snart ville iværksætte et angreb her, jf. Bekker pag. 236 ff., Liddell Hart pag. 396, Raeder pag. 358 ff. og Barnett pag. 316. Det betød reelt afslutningen på brug af tyske overfladeenheder til "krydserkrig", selvom et mindre antal tyske "hjelpekrydsere" fortsatte endnu nogen tid. De blev dog hurtigt stækket, idet Royal Navy i den måned, der fulgte sænkningen af BISMARCK, u-skadeliggjorde 9 af deres forsynings-skibe, Jf. Muggenthaler pag. 126. Raeder måtte derfor medgive Tovey, at sænkningen af BISMARCK fik varige følger for søkrigens udvikling i resten af krigen, jf. Raeder pag. 358.
- 84) Barnett pag. 314. Se om enhedernes samarbejde også Norton pag. 49, 62, 114, 169 og 172.
- 85) Broome pag. 147. Se om de maritime fly's betydning også Norton pag. 62 og Till pag. 177 og 179 f.

Redaktionen har modtaget følgende:

Nr. 3 2000 bringer en interessant artikel om BISMARCKS udbrud. Der er imidlertid anledning til en præcisering, se side 62. Efter min bedste overbevisning er Gotenhafen (den i artiklen anvendte stavelse har et "h" for meget) IKKE Danzig, men derimod det nordligere beliggende Gdingen (Gdynia på polsk). Der er tale om to forskellige havnebyer; imellem ligger iøvrigt endnu en by, nemlig Sopot.

Kai Willadsen

Indsamling og dokumentation i forbindelse med uddybning af Flådens Leje, foråret 2000

Rapport af stud. mag. Jakob Seerup

I det tidlige forår 2000 blev der rettet henvendelse til Orlogsmuseet om, at der ved uddybningsarbejder i Flådens Leje blev fundet en del genstande, hvoraf en del muligvis kunne have interesse for Orlogsmuseet. Museet takkede for henvendelsen og aftalte, at en medarbejder fra museet kunne være om bord på prammen, for at indsamle genstande, der eventuelt ville dukke op fra mudderet.

Der blev uddybet i det område, hvor der indtil for få år siden lå fire anløbsbroer for motortorpedobåde og ubåde. Her har der ligget mange forskellige fartøjer i tidens løb, og det var i høj grad tænkeligt, at der var blevet tabt spændende ting og sager ud over skibssiden i årenes løb, som nu kunne komme op til overfladen igen. Noget, der især vakte museets interesse, var muligheden for at finde håndvåben, der var blevet smidt over bord fra de forskellige fartøjer om morgenen d. 29. august 1943, da den tyske besættelsesmagt bemægtigede sig den danske Flådes fartøjer. Sådanne våben er i en årrække blevet opsamlet af Søvær-

nets egne dykkere, men ingen er blevet afleveret til museet.

En losseplads under vandet.

En tidlig marts morgen indfandt undertegnede sig efter aftale med prammester Svend Åge om bord på uddybningsfartøjet ALBERT af Århus. Uddybningen foregik ved, at en gravko om bord på ALBERT med grabben opgravede det nederste lag af bunden, som derefter blev dynget over i en mudderpram. Når mudderprammen var fyldt, blev den slæbt ud og tømt på en grund ud for København, der hedder "Lappen".

Iført olietøj og behørig redningsvest blev jeg udstyret med en bådshage. Med bådshagen kunne jeg rode rundt i det opdyngede mudder og opfiske eventuelle genstande. Det kunne ikke lade sig gøre at udføre arbejdet mere systematisk. 70.000 kubikmeter materiale, skulle fjernes fra havnebunden, så det var ikke muligt at sortere bare en smule af materialet finere end det.



Prammen, der blev brugt til gravearbejdet i Flådens Leje. Mudderet med det spændende indhold blev dynget over i en anden pram, der anes bagved. Foto: Frank Allan Rasmussen.

Det slimede mudder gjorde det meget svært at genkende enkelte mindre genstande. Alting var sort og ildelugtende. De større genstande var til gengæld lette at få øje på. Op af det plumrede vand blev der hevet den ene slange efter den anden. De var øjensynlig blevet tabt ud over skibssiden i forbindelse med tankning og lignende – eller måske blot kasseret på en nem måde. På et tidspunkt dukkede der ligefrem et helt camouflagenet op! En anden hyppigt forekommende genstand var hvide plasticallerkener med Søværnets stempel i bunden. Det har

nok været lettere at smide dem over bord end at vaske dem op. Men den helt klare topscorer blandt genstandene på havnebunden var de utallige øflasker.

Også malerbøtter og –pensler var der masser af, tabt under arbejdet med at vedligeholde fartøjerne. Efterhånden som arbejdet skred frem, tegnede der sig et billede af Flådens Leje som en veritabel undervandslosseplads.

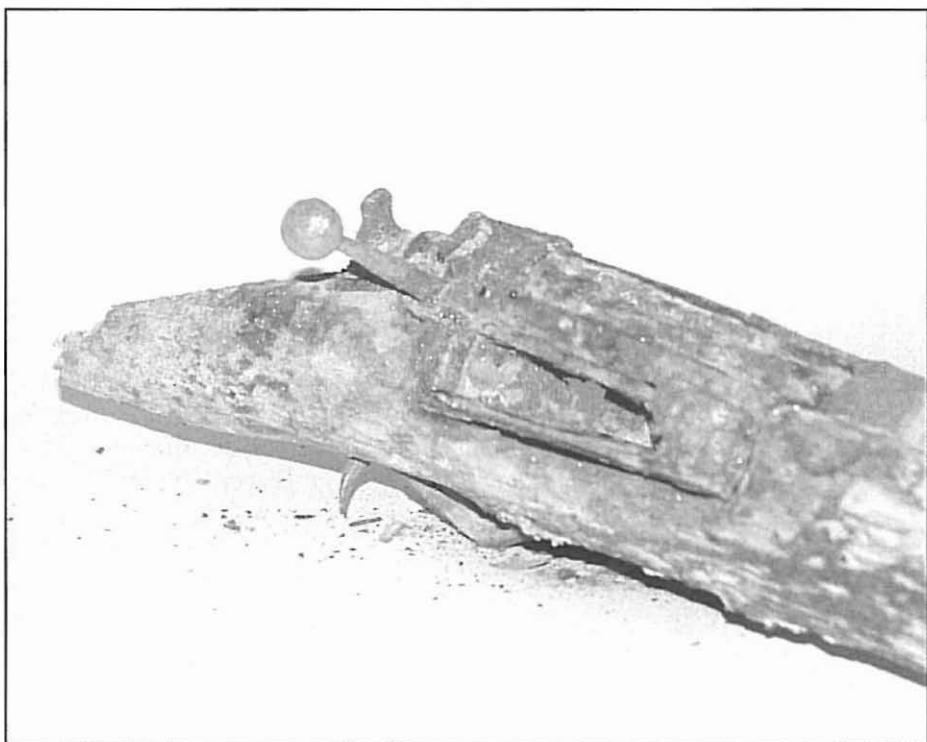


Et patronhylster er hamret ned i munden på karabinen. Den er blevet kastet i vandet på den dramatiske augstmorgen i 1943, da den danske flåde sænkede sig selv. Foto: Jakob Seerup.

En granat og to geværer.

En dag fiskede en af pramarbejderne selv en riffel op af mudderet. Geværet manglede kolben og var temmelig tilgroet, men ellers var det i fin stand. Det var ikke svært at se, at det var en riffel af mærket Remington. I 1943 har den type våben været helt forældet. Derfor var det første gæt, at geværet var blevet tabt helt tilbage i forrige århundrede. Men nærmere undersøgelser

har vist, at man faktisk anvendte sådanne våben ved vagttjeneste i 1940'erne, hvor de mest var symbolske. To dage senere kom et endnu mere interessant våben op af mudderet, det var en Mauserkarabin, hvor kolben manglede. På kammeret kunne stadig læses et kronet "HV"-stempel (Holmens Vagt?) og årstallet 1941. I munden på løbet var hamret et patronhylster, så skydevåbnet ikke kunne



Her er den centrale del af karabinen med aftrækker, kammer og bundstykke. På kammeret kan endnu læses de originale stempler fra 1941. Foto: Jakob Seerup.

anvendes igen, selv hvis det var blevet fundet ved de dykninger, som tyskerne foretog efter overtagelsen af Holmen i 1943.

Det må siges, at disse to begroede håndvåben som museumsgenstande er endog særdeles velegnede til at illustrere de dramatiske forhold omkring den 29. august 1943, hvor tyskerne tog den danske flåde.

En ueksploderet 47mm granat var endnu et interessant fund fra mudderet. MP'erne på Flådestationen blev tilkaldt, og alle tog det koldt og roligt. Folkene på Sømineværkstedet uskadelliggjorde granaten på få minutter, så genstanden kunne hjembringes til museet. Granaten, som i øvrigt faktisk var i sprængfarlig stand på trods af de mange år i mudderet, var af dansk fabrikat fra 1904. Normalt ville man ik-

ke kunne finde sådanne granater i ueksploderet tilstand, men dette eks-emplar var en "forsager", der var blevet klemt på en eller anden måde, og derefter blot smidt over bord. Denne måde at skaffe sig af med et farligt eksplosiv vidner om en vis grad af skødesløshed.

Lige så bemærkelsesværdigt som den store forekomst af moderne affald, var fraværet af ældre materiale. Man kunne ellers have forventet, at der ville dukke flere skibsdele op. For eksempel jomfruer og taljeblokke fra rigningen. Også ældre værktøj kunne man tænke sig. Men det er meget muligt, at sådant materiale er blevet fjernet i forbindelse med tidligere opmudringer af Flådens Leje. Det er en historisk kendsgerning, at de stadigt større fartøjer og en stadig tilstrømning af sedimenter gennem tiderne har gjort det nødvendigt at uddybe Flådens Leje jævnlige. Derved kan mange ældre genstande være blevet opfisket.

Der blev dog fundet et stykke værktøj, der relaterede til ældre tid. Det var en isøkse af ganske stor størrelse, der kom op. Efter udseendet at dømme er den fra 1800-tallet eller ældre. Det har været et af de forhold, som man har måttet leve med, at genstande af og til er tabt under arbejdet. Man kan kun gisne om, hvor koldt det har været at stå og hugge fartøjerne fri af isen. Ærgrelsen ved sådant surt arbejde er

nok kun blevet større ved uheldet og de efterfølgende reprimander for skødesløshed...

Affald og virksomhedskultur.

Man kan mene, at det er en underlig opgave for Orlogsmuseet at påtage sig at rode i skrald på denne måde. Men man må tværtimod sige, at den store mængde af affald giver et sjældent og utraditionelt indblik i Holmens og Orlogsværftets virksomhedskultur, som det blandt andet er museets opgave at dokumentere.

En foreløbig konklusion må være, at det har været let og fristende at smide ting over bord og i stedet rekvirere nyt fra Materielkommandoen. Det skal ikke forstås sådan, at Søværnet har været mere grisede end så mange andre i resten af samfundet. Mange havne rundt om i landet lider under lignende forurening. Men de ansatte og tjenestegørende på Holmen har åbenbart heller ikke skilt sig ud fra resten af samfundet ved at være mere renlige eller pertentlige. Til gengæld har affaldslagene givet begivenhederne d. 29. august 1943 fornyet aktualitet og gjort dem nærværende på en dramatisk måde.

Naziflag på Holmen

Gennem år og dag erhverver Orlogsmuseet mange interessante genstande med tilknytning til flådens historie. Det er ikke altid disse genstande har værdi i sig selv, men i stedet er vedhæftet en historisk hændelse, der giver genstanden en særlig museal værdi. Således modtog museet i juni måned et lille tysk flag fra Den 2. Verdenskrig med sort hagekors og den tyske ørn i øverste hjørne nærmest liget. Flaget var på liget påstemplet flagets fabrikat Koochlin, Baumgartner u.Cie.A.G. Lör-rach. På samme ligs anden side påtrykt R.Dflg 50 x 85 cm, hvilket er tydet som Reichsdienstflagge med dimensioner. Denne type flag blev i Det tredje Rige brugt på statslige ikke militære bygninger og skibe.

Flaget er blevet sendt til Søværnets Operative Kommando i Århus, der har sendt det videre til Orlogsmuseet. Historien bag flaget er ifølge giverens vedlagte beretning følgende:

I krigens sidste dage tjenstgjorde giverens farbror som ung mand som CBV'er. Den 5. maj blev han beordret til Holmen, hvor de tyske marinesoldater havde hejst nazi-flaget og sat det fast oppe ved flagknoppen med kappet flagline.

Flaget skulle givetvis ned, og en frivillig blev opfordret til at kravle op i flagstangen. Giverens farbror meldte sig, klatrede op i flagstangen og fik flaget med sig ned. Vel nedkommen spurgte han befalingsmanden, hvad han skulle gøre med flaget og fik svaret, at det skulle han bare smide væk.

Giverens farbror beholdt i stedet flaget og gemte det derhjemme som et trofæ.

Nogle år efter kom han en dag hjem fra arbejde og opdagede til sin store forskrækkelse, at hans børn havde fundet det frem af gemmerne og rendte og legede med det. Han blev rædselsslagen og fik det hurtigt inddraget. Egentlig ville han brænde det, men hans brorsøn kom forbi og lovede at passe på det og gemme det hjemme hos sig selv på et sikkert sted.

Manden, der bjærgede flaget, er nu død og hans brorsøn, flagets giver, har haft det i 50 år. Han syntes, at dette "historiske minde" skulle tilhøre Søværnets historiske samlinger, og flaget er derfor nu havnet på Orlogsmuseet, der er taknemmelig for gaven med denne gode baggrundshistorie.



Spørgsmålet er, hvor det tyske flag egentlig har været hejst på Holmen. Var der en flagstang ved Orlogsværftets administrationsbygning eller var det ved Søofficersskolen på Nyholm? Det må være sket der, hvor administration eller militær indkvartering har fundet sted.

Ole Lisberg Jensen

MEDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER/ MARINEHISTORISK SELSKAB

Referat fra ekstraordinær generalforsamling den 11.10.2000 kl. 19.30 i Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58. 37 deltagere.

1. Formanden, kommandør Per Wessel-Tolvig bød forsamlingens deltagere hjertligt velkommen og foreslog kommandørkaptajn Arne Holm som generalforsamlingens dirigent. Forslaget blev godkendt og Arne Holm valgt med akklamation.
2. Dirigenten takkede for valget og konstaterede forsamlingen lovligt indvarslet, idet der allerede i majnummeret af Marinehistorisk Tidsskrift var indkaldelse med dagsorden og forslag til ændring af vedtægterne.
Dirigenten bad derefter formanden kort ridse forudsætningerne for ændringsforslaget op. Per Wessel-Tolvig fortalte, at et af Marinehistorisk Selskabs formål var at udgive marinehistorisk litteratur, hvilket var sket løbende siden selskabets stiftelse i 1951. Ved fusionen mellem Orlogsmuseets Venner og Marinehistorisk Selskab i 1995, blev der dannet en egen institution, Forlaget Marinehistoriske Skrifter, for at tage sig af bogproduktionen. Forlaget fik en egen bestyrelse, der blev valgt hvert år på selskabets generalforsamling, men havde iverdret sin egen økonomi, baseret på fondsmidler og indkomst fra bogsalget. I de forgangne år havde forlaget udgivet en eller to bøger årligt.
Der havde efterhånden udviklet sig en praksis, hvor forlaget ansøgte om fondsmidler, og Orlogsmuseet ordnede det praktiske med betaling af trykkeriregninger, distribution og lagerholdning af bøgerne, hvorved forlaget havde overført fondsmidlerne til Orlogsmuseet. Her ved anså man, at bogproduktionen var blevet en del af museets virksomhed, hvorfor der var baggrund for at betragte de indkomne fondsmidler som beregningsgrundlag for statstilskud iflg. museumslovens §12, hvilket p.t. udgør ca. 37% af beløbet på kommende års regnskab. Disse midler udgjorde ca. 45.000 kr. årligt til museet.
Orlogsmuseets bestyrelse havde diskuteret forlagets situation, og på revisor Bent Nicolajsens anbefaling fundet, at det ville være formålstjuntligt at flytte forlaget til Orlogsmuseet for dermed at gøre det regnskabsmæssige forløb tydeligere.
Ændringen i vedtægterne går således ud på at nedlægge forlaget Marinehistoriske Skrifter med henblik på at overføre og fortsætte virksomheden til Orlogsmuseets regi. Hjemmel for nedlæggelse fandtes i forlagets vedtægter §3.
På denne baggrund foreslog bestyrelsen dermed forlaget nedlagt.
Samtidig foreslog bestyrelsen en del mindre rettelser af vedtægterne vedr. bl.a. kontingentforhold, foreslået på sidste generalforsamling.
3. Dirigenten mente, at man ifølge vedtægterne kunne nedlægge forlaget, men stillede sig tvivlenden overfor forslaget om ændringsforslag, der var foreslået på sidste generalforsamling, idet han mente, at disse skulle henføres til afgørelse på en ordinær generalforsamling.
Forsamlingen var enig heri, og der blev herefter holdt afstemning ved håndsoprækning om forslaget at nedlægge forlaget. 35 var for nedlægning, 2 stemte ikke. Dirigenten konstaterede, at der var almindelig enighed om det fremlagte forslag. Man kunne herefter anse forlaget Marinehistoriske Skrifter nedlagt med henblik på overførsel til Orlogsmuseet.
Dirigenten takkede forsamlingen for god ro og orden og afsluttede den ekstraordinære generalforsamling.

Arne Holm, dirigent

Ole Lisberg Jensen, referent

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Julearrangement

Fredag den 1. december kl. 19.00 løber Modelbyggerlaugets traditionelle julearrangement af stabelen. Ganske vist skrev vi sidste år, at det var det sidste møde i det gamle årtusind, men da man jo ikke rigtig kan blive enig om årtusindet rinder ud med udgangen af 1999 eller med udgangen af 2000, vil vi også i år gøre noget særligt ud af julearrangementet, og vi opfordre alle til at komme og være med. Hyggeaftenen for medlemmerne og deres pårørende vil blandt andet byde på andespil om fire store ænder med tilhørende rækkegevinster og sidegevinster, ringlotteri, gavebytning og udtrækning af årtusindets gevinst. Der vil blive serveret Modelbyggerlaugets berømte julegløgg, æbleskiver, kaffe og småkager, ligesom der vil kunne købes øl og vand.

Vi har i årets løb fået mange nye medlemmer, og vi håber at se disse samt alle de kendte ansigter. Sidste år var der rekord stort fremmøde, men lad os gøre det endnu bedre i år. Entré ved arrangementet er 35 kr. pr. person, spilleplader og lotteri til rimelige priser, og husk at hver deltager medbringer en indpakket gave til max. 30 kr.

Bogudgivelser og tegninger

Vi erindrer om laugets udgivelser af bøger og tegninger.

Som noget helt nyt har vi optrykt et sæt tegninger til skonnerten "HMS BIRBICE". Skonnerten er bygget i USA i 1789, men blev erobret af englænderne og indgik i den engelske flåde fra 1789 til 1796.

Dens hoveddimensioner er: Længde over dæk 72'9", bredde 20'6", last i ton 100.

Bevæbningen var 2 stk. 4-pundige kanoner og 4 stk. 1-pundige svingbasser.

Fartøjet repræsenterer urtypen på en Baltimore-skonnert, og tegningssættet skal ses som en opfølgning på tegningerne i "Byggevejledning til en orlogsskonnert", som viser den fuldt udviklede Baltimore-skonnert. "Byggevejledningen" indeholder anvisning på skrogbygning og rigningsssætning, og disse vejledninger kan direkte bruges til bygningen af BIRBICE.

BIRBICE tegningssæt pris 50 kr.

Tidligere er udgivet:

Lærebog i træskibsbygning til 75 kr.

Modelbyggerhåndbog nr. 1 til 50 kr.

Byggevejledning til en orlogsskonnert til 75 kr.

Bøgerne kan bestilles hos Per Jessen tlf. 45 81 69 15.

Tirsdagstræf

Vi skal erindre om vore tirsdagsmøder, hvor du kan komme og diskutere modeller og få råd og vejledning, hvis du løber ind i problemer. Der er altid erfarne modelbyggere til stede, som kan svare på dine spørgsmål. Du er også velkommen til at deltage i undervisningen i skibsteknisk tegning, som er startet for at give modelbyggere det nødvendige kendskab til de tegnetoder, skibsbyggere igennem tiderne har benyttet sig af. Møderne holdes hver tirsdag fra oktober til midt i april. Vi samles i Orlogsmuseets skolestue mellem kl. 19.00 og 21.30.

Modelbyggerlaugets montre

Lauget har sin egen store montre på Orlogsmuseets 2. etage, og vi tilstræber at foretage udskiftning af udstillingen hvert halve år. I løbet af november måned vil den nye udstilling komme på plads. Denne gang vil temaet være "Jagten på Bismarck". Den spændende jagt er anskueliggjort ved hjælp af kort, plancher, fotografier og modeller. Ved hjælp af modeller i skalaforholdet 1:700, venligst udlånt af Erik Erhardsen, har vi søgt at vise en meget stor del af de mange krigsskibe, som deltog i jagten. Udstillingen omfatter også en del modeller af de fly, som var så afgørende for jagtens udfald.

Middelspant

En af laugets arbejdsgrupper har i nogle år været igang med at bygge et middelspant af en kanonchalup. Ideen til spantet opstod, da dioramaet af "træfningen ved Dragør 1808" i skala 1:200 blev bygget, og hvor en undersøgelse af bådenes konstruktion viste, at det egentlig, selv om det var et rofartøj, var en meget solid konstruktion med ret store trædimensioner. Middelspantet er 4,70 m bredt og 2 m højt og klædningen er 2½ tomme tyk. Vi ville gerne anskueliggøre dette for museets besøgende, og da en rekonstruktion af et helt fartøj var umuligt, valgte vi at vise 20 cm af den midterste del af fartøjet. Arbejdet er nu afsluttet, og i vinterens løb vil spantet blive opstillet på Orlogsmuseet.

Udstillinger

Modelbyggerlaugets udstilling på Herlev Kommunes Kulturcenter "Gammelgård" fra 30. september til 29. oktober er nu afsluttet. Det blev en meget smuk udstilling i de dejlige lokaler på Gammelgård, og heldigvis blev udstillingen også meget fint besøgt, faktisk det højeste besøgstal Gammelgård nogensinde har haft. Også de to foredragsaftener var velbesøgte, og spørgelysten hos publikum var overvældende.

Mange af de udstillede modeller var selvfølgelig gengangere fra "Modelskib 2000"-udstillingen, men hvor der næsten var for mange modeller med på Orlogsmuseet, lokalet taget i betragtning, kom det noget mindre antal modeller bedre til deres ret på Gammel-



gård. Det skal også nævnes at Billing Boats udstilling af byggesætmodeller var både flot og imponerende.

Bestyrelsen takker endnu en gang de mange medlemmer, som stillede deres modeller til rådighed for de to udstillinger.

Ny medlemsliste

År 2000 har givet lauget en stor tilgang af nye medlemmer, det er derfor nødvendigt at udsende en ny medlemsliste, dette vil ske i begyndelsen af januar måned 2001. Hvis du ønsker at ændre nogle af de oplysninger, som findes i den gamle liste, kan dette gøres ved at kontakte Per Jessen inden den 15. december.

Forårsudflugt

Modelbyggerlauget arrangerer en endagsudflugt søndag den 18. marts 2001 til Overfartsmuseet, Korsør Slot og med besøg på Marinestation Korsør. På hjemturen aflægges besøg i Vikingeskibsmuseet i Roskilde. Arrangementet er endnu ikke endeligt fastlagt, men

har du lyst til at deltage så afsæt dagen og giv eventuelt allerede nu besked om din deltagelse. Nærmere meddelelse om arrangementet følger i februarnummeret af Marinehistorisk Tidsskrift.

Slaget på Reden

Lauget har igennem lang tid forsøgt at finde en måde at markere 200-året for Slaget på Reden 1801, men det er ikke lykkedes. Fordi vi ikke synes det vil være passende at laugene forbigår denne markante dag i dansk marinehistorie uden festivitas, arrangerer vi en mindetur til Holmen, søndag den 1. april 2001. Vi tænker os at deltagerne mødes ved indgangen til Marinstationen (ved Marinens Bibliotek) kl. 10.00, og efter en rundgang på Nyholm med besigtigelse af de mange marinefartøjer fra ind- og udland, som vil være på besøg, spadserer vi til museet, hvor den medbragte mad med tilbehør nydes i cafeteriaet. Efter spisningen forevises Orlogsmuseets nye videofilm om Slaget på Reden. Nærmere meddelelser om turen i februarnummeret af Marinehistorisk Tidsskrift.

Dioramaet Holmen 1968

Arbejdet med bygningen af dioramaet "Holmen 1968" i skalaforholdet 1:250 er nu igang, og et byggehold på 6 deltagere er begyndt på det store projekt. Detaljeringsgraden og materialevalg er ved at blive fastlagt, og prøvemodeller er ved at blive udført. Byggeholdets deltagere har været på besigtigelse på Holmen for at fotografere, hvad der er tilbage af minder fra værftet, inden alt bliver fjernet for at give plads til boligbyggeri, operahus m.m. Dioramaet er fyldt med huse, træer og figurer, men også et stort antal marinens skibe har man planer om at bygge. Har du lyst til at være med til den spændende opgave, kan du aflægge byggegruppen et besøg en tirsdag aften på Orlogsmuseet mellem kl. 19.00 og 21.30 eller ringe til Poul Beck, tlf. 43 90 33 29.

Auktion

Modelbyggerlauget har i den senere tid modtaget forskellige effekter fra nuværende og tidligere medlemmer. Det drejer sig om forskellige halvfabrikata, fittings, træ, bøger, en kompressor m.m. Vi afholder derfor en auktion i forbindelse med mødet tirsdag den 4. januar 2001. Har du effekter, du mener kunne komme andre til gode og give en skærv i laugets kasse, hører vi gerne fra dig, kontakt Per Jessen, tlf. 45 81 69 15.

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV...

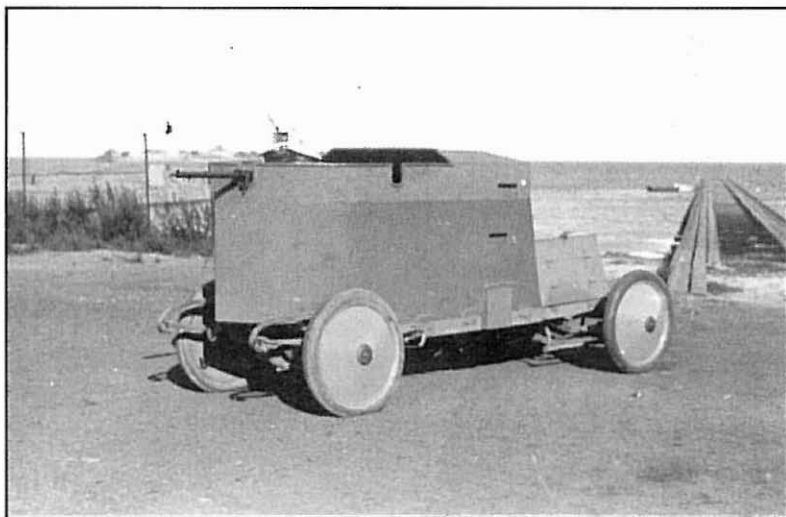
Løsningen på opgavebilledet i Marinehistorisk Tidsskrift nr. 3/2000 (desværre er der ingen vinder denne gang):

Billedet viser en såkaldt brikkebøsse, der stammer fra Orlogsværftets Opstillingsværksted også kaldet Nyt Maskinværksted. Hvornår denne specielle form for mødekontrol første gang blev brugt vides ikke med sikkerhed, men vi ved at de også blev brugt i 1800-tallet og den viste bøsse stammer formentlig fra denne periode.

Ved indgangen til Orlogsværftet ved Værftsbrovagten fik hver arbejder udleveret en såkaldt "Brikke" før arbejdstids begyndelse. Hver dag havde sin brik, hvilket vil sige at dens ydre form altid varierede. Nogle dage kunne den være rund andre dage firkantet, således at man ikke på forhånd kunne vide hvilken form for brikke, der ville blive brugt. Dermed mindskedes muligheden for snyderi.

Hvis man mødte rettidigt afleverede man sin brikke på værkstedet i den opstillede bøsse, mærket klokken 7.00. Klokken præcis 7.01 skiftedes bøssten med en ny, mærket 7.30. Alle der mødte i værkstedet efter dette tidspunkt blev opført i en protokol som værende kommet en halv time for sent og mistede dermed en halv times løn og så fremdeles. Alle brikker havde et nummer (arbejdsnummer) som var personligt.

En brikkebøsse var altså datidens svar på nutidens avancerede elektroniske tidskontrol.



Vi vil gerne have at vide, hvad det er for en genstand (skydevåben), der er vist på billedet, som det ikke umiddelbart er lykkedes sagskundeforskeren at identificere. Billedet er taget ca. 1915 og er fundet i marineflyver F.W.H. Laubs arkiv vedr. tjenesten som marineflyver 1913-18.

Svar til Orlogsmuseet senest 2. januar 2001.

MARINEHISTORISKE SKRIFTER.

MARINEHISTORISKE SKRIFTER har nu udsendt sit skrift nr. 28, og vi indbyder derfor medlemmerne til tegning af abonnement.

Ved at udfylde nedenstående blanket kan De dels bestille det nye skrift og dels tegne abonnement for de kommende skrifter, hvilket sikrer Dem, at De får skrifterne tilsendt straks, når de udkommer.

Desuden kan De købe de hidtil udsendte skrifter, som der endnu er eksemplarer af til særdeles lave priser:

1. Jørgen H. Barfod: Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677 (1952). Udsolgt*
3. Georg Nørregaard: Fregatten Falster ved Marokko 1753 (1956). 17 kr.
4. Gunnar Olsen, Erik Harremoës, G. Honnens de Lichtenberg og R. Steen Steensen: De danske stræder og Øresundstolden (1958). 20 kr.
8. G. Honnens de Lichtenberg: Larssen fra 64 (1964). 20 kr.
14. Jørgen H. Barfod: Niels Juel. A Danish Admiral of the 17th Century (1977). 20 kr.
16. Ole L. Frantzen: Truslen fra Øst. Dansk-norsk flådepolitik 1769-1807 (1980). 30 kr.
17. Fregatten Bellona's togt til Sydamerika 1840-41. Skibslægen J.H. Lorchs dagbog (1980). 20 kr.
19. Hans Chr. Bjerg (udg.): Lex Rechnitzer. Optegnelser af viceadmiral H. Wenck, kontreadmiral H. Rechnitzer og kommandør A.G. Topsøe-Jensen. Om tilblivelsen af Lov om Søværnet 1932 (1985). 68 kr.
21. Ole L. Frantzen (red.): Linieskibet Holsten 1772-1814 (1988). 60 kr.
22. Jørgen H. Barfod: Flådens Fødsel (1990). 200 kr.
23. Per Wessel -Tolvig (red.): Flådens oprør (1993). 48 kr.
24. Poul Erik Pedersen: Signalering til søs (1995). Flagsignalering i den danske orlogsflåde i perioden 1720-1800. 98 kr.
25. Jørgen H. Barfod: Christian 3.s flåde (1995). 220 kr.
26. Niels M. Probst: Christian 4.s flåde (1996). 220 kr.
27. Jørgen H. Barfod: "Niels Juels Flåde" (1997). 220 kr.
28. Gunnar Olsen og Svann Storgaard: Flådens skibe og fartøjer 1945-1995 (1998). 149 kr.

Evt. forsendelsesomkostninger skal tillægges.

* Et genoptryk er udarbejdet af Køge Marineforening og kan købes af selskabet for 15 kr.

----- klip ----- klip -----

(udfyldes venligst med blokbogstaver)

Undertegnede:

Adresse:

Sæt kryds Tegner hermed abonnement på Marinehistoriske Skrifter fra og med skrift nr. 28, "Flådens skibe og fartøjer 1945-1995".

Sæt kryds Bestiller skrift nr.:

.....
(underskrift)

Indsendes til Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, 1415 Kbh. K.

02382 KHC 40057 041
K SØDERLUND
MARIEHØJ ALLE 41
2970 HØRSHOLM 2970 0 7/16 2

0000722

FORSENDELSESOMSLAG - AFRIVES

**MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER/
MARINEHISTORISK SELSKAB**

Resterende arrangementer i sæsonen 2000-2001:

Onsdag den 7. februar 2001.

Foredrag. Lars Stevnsborg: Søværnets medaljer med henblik på Holmens Hæderstegns jubilæum.

Onsdag den 7. marts 2001.

Foredrag. Frank Allan Rasmussen: Søarsenalet og dets europæiske forbilleder.

Onsdag den 18. april 2001.

Generalforsamling. Video om Slaget på Reden vises, og Ole Feldbæk orienterer i tilknytning til visningen.

Alle onsdagsmøderne begynder kl. 19.30 og foregår i Orlogsmuseet bortset fra generalforsamlingen, der afholdes i Søofficersforeningen.

Efter onsdagsmøderne vil der være mulighed for at få 2 stk. smørrebrød med øl og kaffe for ialt 60 kr. Tilmelding hertil skal ske senest mandagen før mødet til: Orlogsmuseet tlf. 32 54 63 63.

**MARINEHISTORISK SELSKAB FEJRRER 50 ÅRS FØDSELS-
DAG PÅ SØVÆRNETS OFFICERSSKOLE PÅ NYHOLM**

Lørdag den 3. marts 2001 kl. 11.00 - ca. 18.00
med efterfølgende festmiddag.

Selskabet blev stiftet i 1951 og i den anledning vil der blive arrangeret et dagsprogram med 5 marinehistoriske foredrag samt frokost og rundvisning på Nyholm. Arrangementet afsluttes med festmiddag.

Dagens arrangement er gratis for medlemmer af Orlogsmuseets Venner/ Marinehistorisk Selskab. Festmiddagen om aftenen koster 200 kr. pr. person.

Der vil i slutningen af januar 2001 blive udsendt invitationer til medlemmerne.