

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



40. årgang Nr. 4 - november 2007

ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Arrangementer 2007 – 2008.

I sæsonen 2007 – 2008 starter medlemsmøderne (onsdagsmøderne) som tidligere meddelt kl. 19.30. Medmindre andet annonceres afholdes alle møderne på Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, Christianshavn.

Det første af sæsonens møder onsdag den 5. september 2007 drejede sig om værktøj og værktøjsslibning v/ Frank Ebbe og et kig på museets nye særudstilling om 1807 og flådens ran, hvori indgår den ny model af linjeskibet Prinds Christian Frederik. Onsdag den 3. oktober 2007 var det Peter Maack's tur til at fortælle om byggeteknik og byggemetoder, - et tema der fortsættes på novembermødet.

Onsdag den 7. november 2007 kl. 19.30. Byggemetoder og byggeteknik v/ Peter Maack og Poul Beck.

Fredag den 7. december 2007 kl. 19.00 julearrangement. (bemærk tidspunktet).

Traditionen tro forventer vi en hyggelig og udbytterig aften for laugets medlemmer, familie, venner og bekendte til gløgg og æbleskiver, og ikke mindst andespil med både store og små gevinster, samt kanonsalutter og underholdning med musik, sang og andre finurligheder.

Husk at medbringe en lille gave til ca. 35 kr.. Husk tilmelding senest mandag den 5. dec. 2007 til Poul Beck, tlf. 43 90 33 29 eller til Peter Maack, tlf. 39 65 54 83.

Onsdag den 9. januar 2008 kl. 19.30. Dioramaer v/ John Andersen og fremvisning af egne modeller, - færdige eller under bygning.

Onsdag den 6. februar 2008 kl. 19.30. Inden- og udenlandske tidsskrifter og håndbøger om modeller og modelbygning v/ forlagsredaktør Poul Henrik Westh.

Onsdag den 5. marts 2008 kl. 19.30. Rekonstruktion af orlogsskibet Sophia Amalia fra 1650 i fuld størrelse v/ Niels Probst.

Onsdag den 2. april 2008 kl. 19.30. Generalforsamling og en lille efterfølgende "historisk beretning".

Maj/juni 2008 lørdag eller søndag besøg på Diesel-house, - H.C. Ørstedsværket. Mødedag og mødetid meddeles senere.

Herudover planlægges **to små udflugter i det tidlige forår**, dels for at se på "flådege" i Nordsjælland, dels for at besøge "Modelværkstedet i Køge". Mødedag og mødetid meddeles senere.

Fortsættes på inderside af omslag bagerst

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



40. årgang Nr. 4 - november 2007

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgives af:

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

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

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

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

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

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

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

INDHOLD

Artikler:

Linjeskibet PRINDS CHRISTIAN 3
FREDERIK, historie og model
Poul H. Beck, Finn L. Knudsen

Lepanto - en tyrkisk katastrofe 14
Per Jacobsen

Boganmeldelse

Søheltenes Skibe, Historien 40
om Søværnets torpedomissil-
både af WILLEMOES-klassen.
*Niels Chr. Borck og
Søren Nørby*

Forside:
Modellen af Linjeskibet PRINDS
CHRISTIAN FREDERIK.

Linjeskibet PRINDS CHRISTIAN FREDERIK, historie og model.

*Poul H. Beck og Finn L. Knudsen,
Orlogsmuseets Modelbyggerlaug.*

Den 29. august 2007 kunne Finn L. Knudsen, Orlogsmuseets Modelbyggerlaug efter ca. 7 års arbejde aflevere en model i skala 1:48 af linjeskibet PRINDS CHRISTIAN FREDERIK til Orlogsmuseet. Færdiggørelsen og afleveringen var

tilrettelagt, så modellen kunne indgå i museets særudstilling om Københavns bombardement og flådens ran i 1807.

Som bekendt undgik PRINDS CHR. FREDERIK at blive udleveret til englænderne fordi den under de dramatiske begivenheder i København august-oktober 1807 var stationeret i Norge



Øverste dæk set agterfra med det karakteristiske ruf og dæksbatteriet. Skibets tonnage var 2195 tons. Normeret besætning 625 mand. Længde i vandlinien 53,6 meter, bredde i vandlinien 13,9 meter. Dybgang 6,35 meter. Længde overalt 92 meter.

sammen med det gamle brøstfældige linjeskib PRINDESSE LOVISA AUGUSTA. Kort efter flådens ran var situationen derfor den, at PRINDS CHR. FREDERIK reelt var den dansk-norske flådes eneste tilbageværende krigsduelige linjeskib.

Skibets konstruktion og egenskaber.

Linjeskibet PRINDS CHR. FREDERIK blev køllagt 14.12.1802 og søsat 6.10.1804 på Nyholm. Det var konstrueret af flådens fabrikmester F.C.H. Hohlenberg og skulle sammen med søsterskibet PRINDESSE CAROLINE og kommandoskibet CHRISTIAN DEN SYVENDE blive de eneste synlige resultater af Hohlenberg's ambitiøse flådeplan fra marts 1801. PRINDS CHR. FREDERIK og PRINDESSE CAROLINE var udtænkt som flådens ny linjeskibstype, det såkaldte "Massaskib", d.v.s. et standardlinjeskib, der fremover i et passende antal sammen med mindst 3 kommandoskibe skulle udgøre flådens slaglinje.

Baggrunden og forudsætningerne for skibets konstruktion var dels de velkendte, nemlig at skibet blev en solid, og helst velsejlende, optimalt armeret kanonplatform med et begrænset dybtgående, der bl.a. gjorde det muligt at passere Drogden mellem Amager og Saltholm. Disse forhold indebar en række begrænsninger som gennem tiderne havde udgjort et stort og til tider nærmest uløseligt teknisk

problem for flådens konstruktører og fabrikmestre, - et problem der dog ved slutningen af 1700-hundredetallet så ud til at have fundet en tilfredsstillende løsning. Dertil kom stigende problemer med at skaffe tilstrækkelige mængder egetømmer, hastig stigende bygge- og vedligeholdelsesudgifter, samt en hidtil uset udvikling af de taktiske metoder og principper for søkrig. Det gjaldt først og fremmest briternes uortodokse og individuelle anvendelse af linjeskibet, som bl.a. betød, at et linjeskib som minimum måtte kunne føre 74 kanoner, og at det i højere grad skulle kunne kæmpe selvstændigt og individuelt uden den teoretiske beskyttelse, der hidtil havde ligget i de tæt sluttede linjeformationer. Et yderligere parameter var flådens rolle i Danmarks neutralitetspolitik som beskytter af handelsflåden langt fra de hjemlige farvande.

Hohlenbergs forslag til løsning af problemerne blev formuleret i en betænkning fra marts 1801 med titlen: "Fabrikmester Hohlenbergs Plan til en Bygnings=Måde for Orlogs=Flaadens lættre- Vedligeholdelse og Bemanding". Det var planens erklærede mål at skaffe mest muligt forsvar for færrest mulige penge. Hohlenbergs forslag indebar, at flådens linjeskibsstyrke skulle sammensættes af mindst 3 store 80 – 90 kanoners todækkede kommandolinjeskibe, samt et passende

antal 74 kanoners standardlinjeskibe med standardiserede master, rundholter, sejl og takkelage m.v., der ud fra enhedsprincippet skulle kunne genbruges og anvendes også i flådens mindre enheder. Forslaget var i høj grad inspireret af de samtidige europæiske strømninger inden for krigsskibsbyggeriet, herunder en række innovative tiltag i skibenes konstruktion, indretning og rigning.

Selv om det var højest ureglementeret og helt uden fortilfælde, gav Admiralite-

tet tilladelse til, at Hohlenberg kunne påbegynde bygningen af det første masseskib PRINDS CHR. FREDERIK uden en godkendt tegning. Dog indskærpedes det, at han, så snart det var muligt, skulle præsentere en tegning for Admiralitetet. Det gav reelt Hohlenberg frie hænder til at anvende flådeplådens konstruktionsmæssige forslag og ideer i praksis. Med hensyn til skrogets udformning fik det med baggrund i ideer fra Frankrig og Sverige den såkaldte kutterfacon, der medførte en sænkning af tyngde- og opdriftspunktet, hvorved



PRINDS CHRISTIAN FREDERIK midtskibs med åbne kanonporte, tæt pakket finkenet, karronader på det øverste dæk, og med barkasse, chalupper og reservestænger placeret hen over kulen. Skibet førte 66 kanoner fordelt med 28 stk. 24 pounds kanoner, 30 stk. 18 pounds kanoner, 6 stk. 18 pounds karronader og 2 stk. 8 pounds kanoner.

ballastmængden kunne reduceres. For at spare yderligere vægt og penge blev der udelukkende anvendt jernknæ til at forbinde dæksbjælker og skibsside, ligesom der i skibets bundkonstruktion blev gennemført en række forenklinger for hindre råddannelse. Skibets udsmykning blev ligeledes forenklet og begrænset til flade ornamentter og ranker for at mindske vægten. For at øge de agterste kanoners skudvinkel og mindske agterspejlets ”kuglefang” fik spejlet det indsnævrede look med to vinger, et lille glasparti og ingen gallerier, som det også ses på Orlogsmuseets agterspejlsmodel til CHR. DEN SYVENDE. I stedet for den traditionelle lukkede skanse med cheffens beboelse blev skibet forsynet med et ruf, hvor der på begge sider var gjort plads til karronader. Endelig blev undervandsskroget kobberforhudet.

Skibet var udtænkt og konstrueret som et 74 kanoners linjeskib. Problemet var imidlertid, at Hohlenberg konstruerede skibet til endnu ikke udviklede lette 30 og 18 punds kanoner, der ifølge Hohlenbergs beregninger kunne reducere skibets bemanning med 66 mand. I 1802 og 1804 blev der gennemført en række omfattende prøver med forskellige udgaver af den nye 30 punds kanon. Prøverne var ikke vellykkede og det besluttedes endeligt, at 30 punds kanonen ikke skulle sættes i produktion. Opgivelsen af 30 punds kanonen betød, at masseskibene

ikke kunne armeres med 74 kanoner som planlagt, men endte med at få en armering på kun 66 kanoner. Konstruktionen kunne ganske enkelt ikke bære de tunge 24 punds kanoner på underste batteridæk uden en reduktion i dæksskytset, og dermed svækkedes skibets ildkraft markant. Som følge heraf blev der efter bygningen af søsterskibet PRINDESSE CAROLINE ikke bygget flere af Hohlenbergs masseskibe.

PRINDS CHR. FREDERIKS rigning adskilte sig også fra hvad man hidtil havde set på flådens linjeskibe ved sin markante højde og omfang. Fra vandlinjen til stortoppens flagknop målte den 63 meter eller ca. 10 meter mere end stortoppen på fregatten JYLLAND fra 1860, mens det samlede sejlareal incl. læsejl var på ca. 4300 m². Lignende ekstreme rigninger kan ses på Orlogsmuseets samtidige modeller af fregatten NAJADEN og briggen LOUGEN, d.v.s. en råsejlsrigning i 5 niveauer hvortil kommer stagesejl, fokkesejl og et markant trekantet overmesansejl samt læsejl.

I samme periode blev tilsvarende ekstreme mastehøjder og sejlføring anvendt på den amerikanske flådes linjeskibe, fregatter og korvetter, mens der ikke sås noget tilsvarende hverken i den engelske eller franske flåde. Hvorvidt Hohlenberg eller

andre i flåden har haft kendskab til de samtidige amerikanske orlogsskibe og har ladet sig inspirere til at kopiere deres rigning og sejlføring vides ikke. Men det er tankevækkende at sammenligne den af Hohlenberg signerede sejltegnning til PRINDS CHR. FREDERIK med samtidige amerikanske sejltegnninger, der nærmest virker som var de tegnet af samme person.

Perioden med denne voldsomme sejlføring på orlogsskibene varede kun ganske kort fra ca. 1800 – 1815/

1820, hvorefter man reducerede højden til det man populært kan betegne som en råsejlsrigning i 3 – 4 niveauer. På sejltegnningen til PRINDS CHR. FREDERIK ses en sådan justering signeret af fabriksmester Andreas Schifter 10. Okt. 1822 i forbindelse med tegningens genbrug. Min egen hypotese om denne tilbagevenden til en mere moderat rigning og sejlføring er, at man efter et tiårs erfaringer, måtte konstatere en minimal eller slet ingen effekt af de hertil anvendte ressourcer.



PRINDS CHRISTIAN FREDERIK'S enorme rigning målte 63 meter fra vandlinjen til stortoppens flagknop. Det maximale sejlareal incl. læsejl var på ca. 4300 m².

Overvejelserne og beslutningerne bag denne udvikling er desværre ikke belyst i de hidtil udgivne danske marinehistoriske værker, der med hensyn til de tekniske forhold dels er koncentreret om skibenes (skrogens) konstruktions- og bygningshistorie, dels armeringen, mens rigning og sejlføring kun er behandlet inferiørt.

PRINDS CHR. FREDERIKS sejlegenskaber blev afprøvet ved en såkaldt besejling sammen med et tilsvarende sammenligneligt skib, - men desværre med et lige så uklart resultat som ved de seneste besejlinger af Hohlenbergs konstruktioner. Alt tyder imidlertid på, at PRINDS CHR. FREDERIK var en stabil kanonplatform og en god sejler, der dog under udrustningen vinteren 1807 – 1808 viste sig problematisk at stagvende, formentlig på grund af kutterformen, der gav skibet en moderne retningsstabil skrogform, hvilket har nødvendiggjort justeringer og ændringer i den hidtil anvendte sejlteknik og styring f.eks. under en stagvending.

Skibets operative historie og endeligt.

PRINDS CHR. FREDERIKS operative historie blev som bekendt både kort og dramatisk. Efter skibets færdiggørelse var det i 1806 og 1807 udrustet som kadetskib, inden det i eftersommeren 1807 blev sendt til Christianssand i

Norge for at afløse det gamle linjeskib PRINDESSE LOVISA AUGUSTA. Ved englændernes angreb på Danmark klargjorde man PRINDS CHR. FREDERIK med et overvejende norsk mandskab på 625 mand, heraf 40 soldater fra det Vesterlenske regiment. I slutningen af september 1807 afslog skibets chef C. W. Jessen et engelsk krav om overgivelse. Frem til slutningen af oktober 1807 forblev de to skibe sammen ved den sydnorske kyst. Den 31. Oktober 1807 modtog chefen ordre om et 6 ugers krydstogt i Skagerrak og Bælthavet, hvor de jagtede engelske konvojer indtil PRINDESSE LOVISA AUGUSTA sidst på året 1807 på grund af ælde og brøstfældighed måtte lægges op. December 1807 befandt PRINDS CHR. FREDERIK sig i Øresund, hvor besætningen var alvorlig ramt af kulde og sygdom. Under et konvojererstogt i Østersøen 8. – 25. december 1807 blev den udsat for overisning ved Christiansø. Juledag lå den ved Trekroner, hvor man modtog en gave til besætningen på 1000 rigsdaler, mens der blev foretaget udluftning og rensning af skibet, og hvor man til skibets udrustning, i mangel af bedre, måtte tage til takke med en sending dårligt russisk tovværk. Trods sygdom om bord blev skibet allerede den 3. Januar 1808 sendt mod Norge. Efter et kryds i Skagerrak midt i januar måtte der foretages udbedring af takkelagen, mens man om bord stadig kæmpede

med sygdom. Den 5. februar jagtede PRINDS CHR. FREDERIK i Skagerrak den engelske fregat HMS QUEBEC, der uden dansk viden medførte 200.000 pund sterling til den svenske krigskasse. Denne jagt var sammen med PRINDS CHR. FREDERIK'S øvrige operative aktiviteter vinteren 1807 – 1808 grunden til det britiske admiralitets beslutning om indsættelse af en styrke på 3 linjeskibe og 2 fregatter til at opspore og nedkæmpe PRINDS CHR. FREDERIK. Efter endnu et krydstogt i Skagerrak i slutningen af februar,

stadig med sygdom om bord, blev besætningen også ramt af tyfus. Den 10. – 11. marts måtte man sætte 60 mand i land i Helsingør, hvorved man i løbet af vinteren havde mistet over 200 mand på grund af sygdom. Som erstatning blev der sendt 170 uerfarne folk op fra København, hvorved besætningen blev reduceres til 576 mand og dermed ca. 50 under de normerede 625 mand. Inden kampen ved Sjællands Odde den 22. marts 1808 blev yderligere 36 ramt af sygdom.

Den 21. marts 1808 afsejlede PRINDS



Modellen set fra oven med kulen, ruffet og det smalle indsnævrede agterskib med den styrbords "vinge".

CHR. FREDERIK fra Helsingør Red med ordre om at foretage en opklaring og rensning af Store Bælt for engelske orlogsskibe i forbindelse med en planlagt overførelse af allierede spanske tropper fra Fyn til Sjælland. Undervejs observerede man 2 engelske sydgående fregatter. Natten mellem den 21. og 22. marts ankrede PRINDS CHR. FREDERIK sydvest for Sejerø. Den 22. forsøgte den at engagere en af de engelske fregatter. Den 22. kl. 14 observerede man to engelske linjeskibe i nordøst. For ikke at trække de engelske orlogsskibe ned i Store Bælt

valgte chefen imod en østlig vind at gå omkring Sjællands Odde, som under kryds blev passeret kl. 1730. Kl. 1900 var de to engelske linjeskibe HMS STATELY og HMS NASSAU, det tidligere danske HOLSTEN, på skudhold. Kl. 1930 kom de to engelske skibe til at ligge på hver sin side af det danske linjeskib. Jessen girede sit skib skiftevis til den ene og anden side og benyttede begge bredder mod fjenderne, - noget af en præstation med det reducerede mandskab, der var om bord. Kampen var meget voldsom og varede med en afbrydelse til kl. 2230 hvor Jessen



PRINDS CHRISTIAN FREDERIK's særprægede Hohlenberg-agterspejl. Billedet er taget umiddelbart før modellens færdiggørelse.

valgte at sætte PRINDS CHR. FREDERIK på grund og stryge flaget ud for den nuværende Odden havn med et tab på 136 sårede og 72 døde, heriblandt Peter Willemoes. Efter bjærgning og tilfangetagelse af besætningen satte englænderne ild på skibet, der efterfølgende sprang i luften.

Bygning af modellen.

I modsætning til modeller af 1600-hundredtals- og tidlige 1700-hundredtals skibe har bygningen af modellen af PRINDS CHR. FREDERIK fundet sted på grundlag af et særdeles veldokumenteret materiale, der opbevares på Rigsarkivet. Dels i form af originale og meget fine spante- og linietegninger, dels i form af en række detaljtegninger af indretning og udrustning, hvortil kommer sejl-, rignings- og dekorationstegninger. Dette grundlæggende materiale har desuden kunne suppleres med samtidige ”udrustnings- og standardmanualer”. Endvidere har der været gjort flittigt brug af Orlogsmuseets samtidige takkelmodel af PRINDS CHR. FREDERIK i skala 1 : 24, og med hensyn til kanoner og karronader af Tøjhusmuseets samlinger. Endelig har der været mange ”kig” på Orlogsmuseets riggede modeller af lineskibet PHØNIX, fregatten NAJADEN og briggen LOUGEN, ligesom der er hentet megen viden fra forskellige fagbøger og fra en række af laugets mest erfarne modelbyggere. Selve byggeprocessen har især i det

sidste år aktiveret et lille hold blandt laugets medlemmer med fremstilling af tovværk, dekorationer, sejl, og den afsluttende rigning af modellen.

Omkring bygningen af modellen har dens bygmester Finn L. Knudsen skrevet følgende betragtninger:

I 2000 spurgte den daværende formand for Orlogsmuseets Modelbyggerlaug om det ikke var idè, at jeg byggede en model af lineskibet PRINDS CHR. FREDERIK, da Orlogsmuseet længe havde ønsket at få en model af dette skib. Han mente, at det var en opgave jeg godt kunne klare og lovede at bistå med råd og vejledning. Det skulle dog snart vise sig, at opgaven var meget større end jeg havde forestillet mig. Jeg følte mig som en førsteårslærling, der havde fået en krævende svendeopgave. Jeg havde dog den store fordel, at jeg på Orlogsmuseet og i laugets havde den bedst tænkelige ekspertise lige ved hånden, ligesom jeg efter behov havde mulighed for at nærstudere museets mange fine modeller. Efter formanden Per Jessens død i 2004 overtog hans afløser Poul H. Beck opgaven som mentor, i hvilken rolle han har været til meget stor hjælp, især under den sidste del af byggeriet, bl.a ved at opmåle og sy sejl og male flag til modellen, samt forsynet mig med en masse løsningsforslag og detaljtegninger på grundlag af samtidige modeller, manualer, udrustningslister m.v..



Modellens bygmester Finn L. Knudsen, Orlogsmuseets Modelbyggerlaug.

Modellen er bygget massivt op til konstruktionsvandlinjen, herefter med spanter beklædt på begge sider på alle tre dæk. Materialerne har været Linde- og Bøgetræ. Byggeriet har taget 7 år, ca. 6000 timer, 4000 tandstikkere til trænagler, 450 malerpinde af bøg til spanter og forsk. detaljer, 2000 meter forskelligt tovværk og reb, 2 favne lindetræ, 850 slaglodninger, ca. 3 m² fint bomuldsstof til sejl, hundredevis af blokke, skriftmetal til støbning af ankre og 66 kanoner, samt en masse forskelligt isenkram i form af ringe, tråd og profiler i messing og jern. Derudover forskellige farver i maling og lak. Det spændende ved så stort et projekt er, at man automatisk kommer ind i mange grene af håndværk. Man skal lære at splejse og rigge tovværk,

lære at slaglodde, dreje, deкупørsave, tappe, lave støbeforme, støbe, male og meget, meget mere. Det har været en meget spændende opgave at bygge dette skib og samtidig leve sig ind i skibets specielle og dramatiske historie. Det har givet mig mange gode og sjove timer, men der har også været perioder, hvor jeg har været ved at rive håret af mig selv, når noget virkelig drillede. Jeg har nok mange gange været ved at drive min familie til vanvid ved min larmen ud på de små timer og ved min evindelige snakken om skibe. Det har været en kæmpeopgave, men jeg ville ikke have undværet den.

Kilder og tegningsmateriale.

RA, Søetatens kort- og tegningssamling. Tegning til et Massa-skib 1803, Spante-

- og linietegning, Længdesnit, Dæks- og indretningsplaner, Rigningstegning, div. detaljtegninger.
- Tabeller og oversigter vedr. flådens udrustning og takkelage, 1817 – 1820. Nu afleveret til RA.
- Adkin, Mark: *The Trafalgar Companion*, London 2005.
- Andersen, Helge: *Orlogsskibet PRINDS CHR. FREDERIK. Skibet og dets togter 1807 – 1808*, Kbh. 1993.
- Bjerg, Hans Chr. og J. Erichsen: *Danske orlogsskibe 1690 – 1860. Konstruktion og dekoration*, Kbh. 1980.
- Bjerg, Hans Chr.: *Flåde og teknik 1739 – 1989, Søværnets tekniske tjeneste 250 år*, Kbh. 1989.
- Bjerg, Hans Chr. og Ole L. Frantzen: *Danmark i krig*, Kbh. 2005.
- Chapelle, Howard I.: *The American Sailing Navy, USA 1949*.
- Chapman, Frederik Henrik af: *Architectura Navalis Mercatoria. Oprindeligt udgivet 1768, fotografisk genoptryk*, London 1975.
- Eriksen, Egon og Ole L. Frantzen: *Dansk artilleri i Napoleonstiden, 1760 – 1814*, Kbh. 1989.
- Ferreiro, Larrie D.: *Ship and Science, The Birth of Naval Architecture in the Scientific Revolution 1600-1800*, MIT Press 2007.
- Frantzen, Ole L.: *Truslen fra øst. Dansk-norsk flådepolitik 1769-1807*, Skive 1980.
- Frantzen, Ole L.: *Den danske flådes karronader*, Maritim Kontakt 3, 1982.
- Frantzen, Ole L.: *Linjeskibet HOLSTEN 1772 – 1814*, Marinehistorisk Selskab, Kbh. 1988.
- Funch, D.H.: *Dansk Marine-Ordbog, I. udgivelse 1846 og 1852, fotografisk genoptryk* Kbh. 1976.
- Harris, Daniel G.: *F.H. Chapman, London 1989*.
- Høj, Jeppe Bjørn: *F.C.H. Hohlenberg, Flådens fabrikmester 1796-1803, Marinehistoriske skrifter*, Kbh. 2003.
- Kjølens, Frits Hammer: *Fregatten fortæller*, Nationalmuseet 1962
- Lavery, Brian: *Nelson's Navy, The Ships, Men and Organisation 1793 – 1815*, London 1989.
- Lees, James: *The Masting and Rigging of English Ships of War 1625 – 1860*, London 1979.
- McCarthy, Ron: *Building Plank on Frame Ship Models*, London 1994.
- Orlogsmuseets Modelbyggerlaug: *Modelbyggerhåndbogen*, Kbh. 2000.
- Rasmussen, Frank Allan m.fl.: *Modellkammaren*, Karlskrona 2002.
- Rasmussen, Frank Allan: *Kampen om skoven. Flådens tømmerforbrug i sidste halvdel af 1700-tallet. Sø-historiske skrifter, Bd. XIX*, Kbh. 1996.
- Tunstall, Brian: *Naval Warfare in the Age of Sail 1650 – 1815*, London 1990.
- Underhill, Harold A.: *Plank-on-Frame Models I - II*, Glasgow 1958.
- Ventegodt, Ole: *Modeller, virkelighed og illusion*, Marinehistorisk tidsskrift, Nr. 2, 1988.
- .
- .

Lepanto - en tyrkisk katastrofe

Per Jacobsen

Da ”Den hellige Liga”s flåde under kommando af Don Juan af Østrig og den tyrkiske Sultan’s flåde under kommando af Mustafa Ali tidligt om morgenen den 7. oktober 1571 fik hinanden i sigte i indsejlingen til Patras Bugten i det sydvestlige Grækenland, var det indledningen til det sidste større slag, hvor de kæmpende flåder udelukkende bestod af galejer. Slaget blev en værdig afslutning på galejens dominans som Middelhavets krigsskib igennem flere tusinde år. Det blev imidlertid også den endelige afslutning af mange års tyrkiske forsøg på at ekspandere i det centrale og vestlige Middelhav og dermed også på frygten for en islamisering af Italien, Spanien og Frankrig. Det følgende er et forsøg på at skildre slaget, dets baggrund og følger.

Skibene.

Sejlskibe.

I de mange tusinde år, hvor galejen havde været brugt i Middelhavet, var den ikke enerådende. Man havde også brugt sejlskibe, men væsentligt som handelsskibe, hvor lasteevnen havde større betydning end fart og manøvredegytighed. Undtagelsesvist blev sejlskibe også brugt som krigsskibe, ikke mindst i slutningen af det

femtende og begyndelsen af det 16. århundrede, hvor såvel Genua som Venedig og Johanitter Ordenen på Malta havde store karakter. Særlig kendt er Johanitternes SAINT ANNA, der bistod ved den spanske erobring af La Goletta i Tunis i 1535 ¹, og Venedigs store karak, der deltog i slaget ved Prevesa i 1538 ². Det var imidlertid vanskeligt at anvende de tunge og klodsede karakter sammen med de hurtige og let manøvrerende galejer, og resultatet blev, at karakterne omkring 1570 var fuldstændigt forsvundet fra Middelhavets krigsflåder. Galejen bevarede sin dominans i Middelhavet langt ind i det 17. århundrede, hvor Atlanterhavsflådernes nye hurtige galeoner, der var lette at manøvrere, og som kunne føre et betydeligt antal svære kanoner, også blev almindelige i Middelhavets flåder ³.

Galejer.

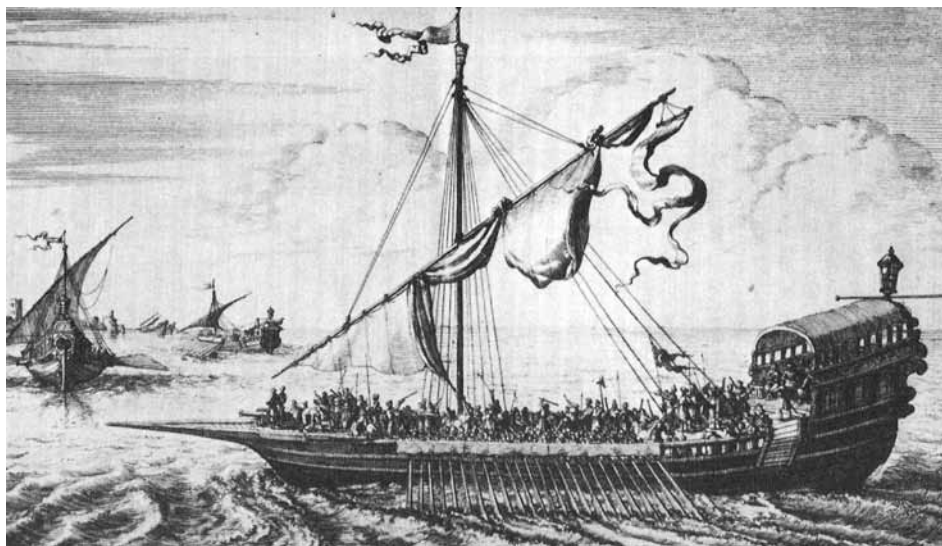
Når galejen overlevede som det dominerende krigsfartøj i Middelhavet i så lang tid skyldtes det utvivlsomt, at den, selvom den på grund af sit lave fribord ikke var særlig sødygtig, var særlig velegnet til at operere i dette farvand, hvor vinden var stærkt svingende, og hvor der hverken var stærke havstrømme eller tidevandsstrøm. Man undgik normalt Middelhavets storme, fordi

man indskrænkede krigsførelsen til sommersæsonen, hvor vejrforholdene var rimeligt stilfærdige, men kunne om nødvendigt hurtigt finde læ under land. Galejernes store besætning betød også, at galejflåderne havde et betydeligt logistisk problem. De kunne kun proviantere til ca. 2 uger, og måtte med det varme vejr i Middelhavsområdet og det deraf følgende store vandforbrug, ikke mindst hos roerne, fylde vand ganske hyppigt ⁴.

Selvom galejen som type havde været kendt og brugt i mange tusinde år, havde den naturligvis som andre skibstyper udviklet sig, og de galejer, der kæmpede ved Lepanto i 1571, adskilte sig ganske meget fra de galejer, der i år 31 før Kristi fødsel kæmpede ved Actium

få kilometer fra Lepanto. Den typiske krigsgalej i 1571, hvad enten den var spansk, fransk, venetiansk eller tyrkisk, var et langt og slankt fartøj med lavt fribord. Længden var 8 gange bredden. Længden var typisk 40 – 50 m, bredden 5 – 6 m, og den stak ca. 1,5 m. Tonnagen var 150 – 200 tons ⁵.

Galejerne havde 2 – 3 master, hvor man førte latinersejl. Masterne kunne lægges ned, hvilket altid blev gjort før kamp. Det vigtigste fremdrivningsmiddel var imidlertid årene. Den ordinære krigsgalej var i 1570 udstyret med 25 robænke, der var delt med tofter til sædvanligvis 3 roere i hver side. I den ene side manglede en tofte for at give plads til galejens kabys, og i den anden også en tofte for at give plads til



Nordafrikansk galaj.

galejens jolle. Sædvanligvis ville der således være tale om i alt 144 roere. De 2 siders tofter var anbragt til lidt skråt, således at de 3 roere ikke generede hinandens roning. Årene hvilede på en outrigget rektangulær ramme, den såkaldte *apostis*. Dette system, hvor hver roer betjente sin egen åre, kaldtes *alla sensile*. Omkring 1550, hvor det begyndte at blive vanskeligt at skaffe tilstrækkeligt mange kvalificerede roere, indførtes et andet system, hvor 3 – 5 roere sammen betjente én åre. Det kaldtes *a scaloccio*. Ved Lepanto roedes en meget stor del af de deltagende galejer dog stadig *alla sensile*. Tofterne i de 2 sider var adskilt af forhøjning, der gik fra bakken til hyttedækket agter, den såkaldte *corsia*.

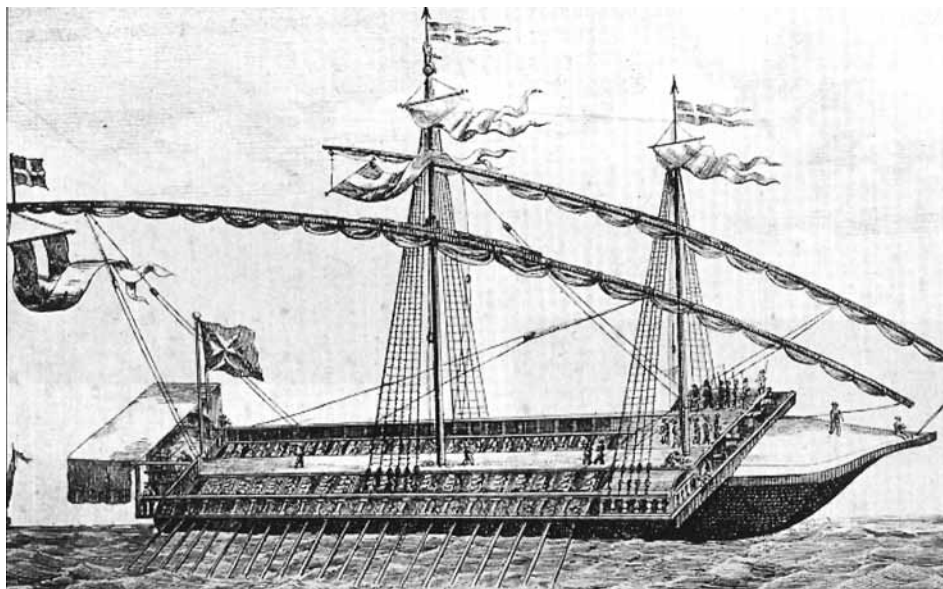
Hvis det var nødvendigt kunne galejerne under roning i kortere perioder med 26 åretag i minuttet opnå en fart på omkring 7 – 8 knob. En anden mulighed var en fart på ca. 4 – 5 knob, der i helt rolig sø kunne holdes i ca. 1 time. Normal marchhastighed over længere perioder var omkring 1 ½ til 2 knob. Under sejl kunne galejerne ved ideale vindforhold opnå en fart omkring 10 knob ⁶

Agter var der en overbygning med beboelse til galejens officerer, og foran beboelsen et kort dæk, der under kamp blev brugt som platform for galejens bøssekytter. Forude var ligeledes

en overbygning, *arumbadaen*, hvor dækket for oven ligeledes var platform for galejens bøssekytter, og hvor der typisk også var anbragt et antal falconetter. Under platformen var galejens kanoner anbragt. Foran var der et mindre dæk, hvor soldaterne kunne samles, når en fjendtlig galej skulle bordes. Oldtidens galejer var forsynet med en vædderstævn til at bore modparten i sæk med. Krigsgalejerne i 1570 havde i stedet et kraftigt bovspyd, som var jernbeslået i spidsen. Det skulle dels bruges til at ødelægge den fjendtlige galejs *apostis*, og dermed dens fremdrivningsmaskineri, og dels som bro, når en fjendtlig galej skulle bordes ⁷.

De almindelige krigsgalejer, der blev roet *alla sensile*, havde 72 årer i hver side, medens de galejer, der blev brugt som flagskibe, var større, og ofte blev benævnt *Capitana*. De havde lanterner agter, og kaldtes derfor også ”Lanternegalejer”. Lanterneerne blev brugt til signalering, men var også et værdighedstegn. Som et eksempel kan nævnes Don Juans galej under slaget ved Lepanto, REALE, der havde 30 robænke, og hvor hver tofte var bemanded 6 roere, altså i 360 roere, der roede *a scaloccio* ⁸.

Selvom Middelhavets krigsgalejer i vid udstrækning lignede hinanden, var der dog forskelle. Venedigs galejer



En af Johanitter Ordenens store galejer.

var bygget med henblik på hurtigt at kunne forstærke de venetianske kyst- og ø-besiddelser, og var derfor forholdsvis spinkle og hurtige. De spanske galejer var tungere, idet de var bygget med henblik på at kunne bringe det sværest mulige artilleri og flest muligt soldater ind i kampen, medens de tyrkiske galejer var bygget med henblik på at kunne transportere belejringsartilleri og tropper frem til brug ved belejringer, og derefter assistere ved belejringen. De var derfor ret tunge, medens de nordafrikanske galejer, der var bygget med henblik på sørøveri og commandoraid, var lette og hurtige⁹.

Der var også mindre fartøjer, som var

konstrueret og blev roet på samme måde som galejerne. En sådan type var galioterne. De havde 18 – 20 robænke, og blev oftest roet af 2 roere pr. tofte. Galioterne virkede i nogen grad på samme måde som fregatterne i sejlskibstiden, men blev også brugt under slag. F.eks. bestod den tyrkiske reserve i slaget ved Lepanto af galioter. Andre typer var fustaer og bergantiner, som var endnu mindre. De blev brugt som depechefartøjer eller til handelskrig på samme måde som sejlskibstidens brigger og kuttere¹⁰.

I den venetianske afdeling af den kristne flåde ved Lepanto indgik også 6 såkaldte galeaser. De var store om-



Venetiansk Galiot. Tegning af Raphael.

byggede handelsgalejer, der havde været oplagt, fordi de var for uøkonomiske til handelsfart bl.a. på grund af deres store besætninger. De blev roet *a scaloccio* med 5 mand pr. åre, men havde også 3 master. På grund af deres lastrum havde de et højt fribord, ligesom de havde høje overbygninger.

De havde plads til mange og tunge kanoner, men var til gengæld tunge at manøvrere med, og blev oftest bugseret af 2 galejer¹¹.

Galejernes besætning og bevæbning.

Det fremgår af ovenstående, at behovet

for roere var betydeligt. Oprindeligt anvendte alle Middelhavets galejflåder hyrede og frie roere. Det var imidlertid vanskeligt at skaffe tilstrækkeligt mange, hvortil kom den betydelige udgift, som 1500-tallets fyrster havde vanskeligt ved at overkomme. De fleste flåder gik derfor i 1500-tallet over til at bruge slaver som roere. Det var oftest tilfangetagne modstandere, men i visse tilfælde også kriminelle, der blev dømt til at afsone deres brøde som galejslave. Ved Lepanto brugte alle flåder, bortset fra den venetianske, udelukkende slaver. Venedig havde fastholdt brugen af hyrede frie roere, ikke mindst fordi man anså dem for mere effektive end slaver, hvortil kom, at de i modsætning til slaverne, der altid var lænkedede til deres robænk, kunne bevæbnes under kamp ¹².

I galejerne skulle man naturligvis også bruge søfolk til betjening af sejlene og andre sømandsmæssige opgaver, ligesom man skulle bruge forskellige specialister, som f.eks. kanonerer, bådsmanden og dennes mather, tømreren og dennes mather, bødker o.s.v., under eet kaldet *officiales*. En typisk galej i midten af 1500-tallet ville udover sine roere have 30 – 40 *officiales*, hvortil kom ca. 50 - 100 soldater, samt et antal officerer ¹³.

I 1570 bestod artilleriet i en typisk krigsgalej af én svær kanon, oftest 40 –

50 pundig samt yderligere et par lettere kanoner, oftest 9 – 12 pundige. Artilleriet var anbragt forude under *arumbadaen*. Den svære kanon, *corsia-kanonen* var anbragt på galejens centerlinie, hvor den var ophængt i en kasseaffutage, der kunne rekylere på *corsiaen*, og de 2 lette kanoner var anbragt på hver sin side af den svære. Derudover var der opstillet et antal falconetter på *arumbadaens* dæk. Galejerne havde således ikke sideanbragt artilleri ¹⁴.

Besætningens håndvåben var de samme som anvendtes i land. Soldaterne var bevæbnet med musketter, der blev brugt mod modstanderen, når de kæmpende galejer nærmede sig hinanden. De tyrkiske soldater brugte dog stadig i et vist omfang armbrøst og buer. Herudover var soldaterne forsynet med de sædvanlige hug- og stikvåben, sværd, piker og forskellige former for hellebarder, der blev brugt under den kamp, der fulgte entringen af den fjendtlige galej.

Galejtaktik.

Galejtaktikken i 1570 var præget af, at artilleriet var anbragt forude i galejerne. Denne offensive placering betød, at mulighederne for manøvrering var begrænset. Galejerne var forsvarsløse ved angreb fra siden. Den sædvanlige kampformation var derfor frontorden, hvor man beskyttede hinandens sider, og hvor man kunne bringe sit artilleri i



Samtidigt billede af Slaget ved Lepanto. Ukendt kunstner.

spil mod den fjendtlige galejflåde, der nærmede sig i en tilsvarende opstilling. De større galejflåder var oftest inddelt i 3 eskadrer, et centrum og 2 fløjeskadre, hvortil sædvanligvis kom en reserveeskadre, der kunne indsættes efter behov. Den sædvanlige taktik under angrebet ville være, at de 2 centereskadrer angreb hinanden frontalt, medens fløjeskadre søgte at omgå de fjendtlige flanker, således at man kunne komme til at angribe bag fra. Kampformationen var derfor ofte frontorden med fløjene enten trukket lidt tilbage for at beskytte sig mod omgåelse eller med fløjene lidt fremskudt for at lette omgåelsestaktikken. I øvrigt gjaldt det om hurtigt muligt

at entre fjenden og nedkæmpe dennes besætning med hug- og stikvåben ¹⁵. Når en underlegen galejeskadre skulle forsvare sig, ville den ofte sætte på land med agterstavnen først, således at man kunne undgå omklamring og forsvare sig med artilleriet mod den angribende fjende ¹⁶.

Den politiske situation i Middelhavet før 1566.

I 1453 erobrede tyrkerne Constantinopel, og det var signalet til en enorm tyrkisk ekspansion i de næste 100 år, hvor den tyrkiske Sultan efterhånden beherskede det meste af Balkan, omfattende Bosnien, Serbien, Grækenland, Bulgarien, det nuværende

Rumænien og dele af Ungarn. Ekspansionen på Balkan skete ikke mindst på Venedigs bekostning, idet bystaten efterhånden mistede alle sine besiddelser på Adriaterhavets Østkyst og de fleste af sine øer i Ægæerhavet og det Ioniske Hav. I 1566 havde Venedig stort set kun Kreta og Cypren tilbage. Venedigs stilling var problematisk, fordi man handelsmæssigt var stærkt afhængig af Tyrkiet. Bystaten var ikke i stand til selv at brødføde sine indbyggere, og købte sit korn i Tyrkiet. Også i sin store handel med varer fra Østen var Venedig afhængig af Tyrkiet, idet varerne måtte passere igennem Palæstina, Syrien og Ægypten, der også var erobret af tyrkerne. Venedig havde vanskeligt ved at skaffe sig allierede i krigene mod Tyrkiet, og resultatet blev derfor, at disse sluttede med venetianske territoriale afståelser og betaling af store pengesummer til tyrkerne for at lade Venedig være i fred¹⁷.

Den tyrkiske fremtrængen på Balkan blev foreløbigt standset 1529 foran Wiens mure, idet den tyrkiske Sultan, Suleiman, havde strakt sine forsyningslinier for langt, og derfor måtte opgive sin belejring af byen og trække sig tilbage mod Ungarn¹⁸.

Den tyrkiske ekspansion indskrænkede sig imidlertid ikke til Central- og Østeuropa, men var også rettet mod vest. I 1492 lykkedes det for den

spanske Kong Ferdinand og Dronning Isabella at erobre det sidste mauriske kongerige på den iberiske halvø, Granada, og dermed at afslutte den *reconquista*, der begyndte i det 8. århundrede efter den mauriske erobring af Spanien og Portugal under den store islamiske ekspansion i årene efter, at Muhammed var dukket frem fra den arabiske ørken¹⁹. Erobringen var dog ikke uden ubehagelige konsekvenser for Spanien, idet et stort antal af de slagte maurere flygtede til de nordafrikanske kongeriger, Marokko, Tunis og Algier. Fra disse lande blev der drevet et omfattende sørøveri, der også omfattede raids mod de spanske kyster, som flygtningene nu kastede sig ud i med stor iver i håbet om, at det med tiden kunne føre til generobring af Granada²⁰.

I 1522 havde Suleiman erobret Rhodos fra den kristne ridderorden, Johanitterne, der var blevet fordrevet fra øen. Tyrkernes vestlige modspiller, Kejser Karl V (Spaniens Karl I), var på dette tidspunkt ud over kampene mod tyrkerne i det centrale Europa optaget af krig med Frankrig om herredømmet på den italienske halvø. Karl V, der frygtede en tyrkisk fremtrængen i det centrale og vestlige Middelhav, besluttede derfor i 1530 at bruge Johanitterne som et bolværk mod den frygtede tyrkiske fremtrængen, hvorfor han overdrog øen Malta og byen



Slaget ved Lepanto. Venetiansk vægmaleri, der viser to faser af slaget.

Tripolis i Nordafrika til ridderne ²¹.

Den tyrkiske Sultan Bayezid II havde allerede i 1495 sluttet alliance med de nordafrikanske kongeriger, og omkring 1520 blev de nordafrikanske raids i det vestlige Middelhav domineret af Khairuddin, også kaldet Barbarossa, der bl.a. erobrede Algier, som han overdrog til Sultanen i Konstantinopel, som herved fik en stærk base i det vestlige Middelhav. Sultan Suleiman, der ikke var helt tilfreds med sin flådes præstationer, besluttede i 1533 at udnævne Barbarossa til Kapudan Pasha (overadmiral) for den tyrkiske flåde. Barbarossa, der havde både fremragende taktiske og administrative evner, reorganiserede og fornyede den tyrkiske flåde i de følgende år, således at den blev den dominerende i Middelhavet ²².

Karl V havde også foretaget skridt til en styrkelse af den spanske flåde, idet han i 1528 havde engageret den fremragende genuanske *condottiero*, Andrea Doria, der hidtil havde tjent Frankrig, som sin flådechef ²³. I 1535 angreb Spanien Tunis, som man erobrede. Det førte til en hemmelig alliance mellem Tyrkiet og Frankrig med det formål at invadere Italien i 1537. Tyrkiet anså erobring af Korfu, hvorfra man kunne beherske Otranto Strædet, som en nødvendig forudsætning for et heldigt angreb på den italienske halvø. Resultatet blev

en ny krig med Venedig, der nu fik hjælp fra Spanien og Pavestaten, idet man indgik en uformel alliance, ”Den hellige Liga”, der skulle standse den islamiske fremtrængen. De tyrkiske angreb på Korfu i perioden 18. august – 6. september 1537 blev afvist, og tyrkerne, der var bange for, at Doria skulle afskære dem fra deres baser, trak sig tilbage ²⁴.

I 1538 var den allierede flåde først ude og truede de tyrkiske baser langs den dalmatiske kyst. Barbarossa var klar over, at den tyrkiske flåde, der bestod af 140 galejer og galioter, ville være i undertal, hvorfor han indtog en defensiv stilling i læ af fortet Prevesa ved indsejlingen til Arta Bugten lidt nordøst for øen Levkas i det vestlige Grækenland. Doria nåede først frem til Korfu i september 1538, hvor man foreløbigt blev liggende, imedens det diskuteredes, hvad der skulle gøres. Venetianerne krævede, at man gik i aktion mod tyrkerne, medens Doria var meget tøvende. Resultatet blev, at den pavelige general-kaptajn, Marco Grimani selvstændigt tog initiativet og landede såvel tropper som kanoner for at erobre de tyrkiske batterier, der beherskede den snævre indgang til bugten, således at man kunne spærre tyrkerne inde. Dette initiativ bragte også Doria til Prevesa. Den kristne flåde var styrkemæssigt overlegen, idet den bestod af 130 galejer samt et

antal sejlskibe overfor den tyrkiske, der bestod af 90 galejer og 50 galioter. Da der dukkede stærke tyrkiske landkræfter frem, blev Grimani nødt til at trække sig tilbage.

Den stærke tyrkiske forsvarsposition gjorde efter Dorias opfattelse et angreb på den tyrkiske flåde umuligt, og han beordrede den 27. september tilbagetrækning under dækning af nattens mørke. Da Barbarosso om morgenen konstaterede, at den kristne flåde havde trukket sig tilbage, lettede han straks for at forfølge den. Dorias flåde blev nu ramt af dårligt vejr, som medførte en spredning af flåden. Det gav Barbarossa mulighed for at angribe og erobre enkelte fartøjer. Resultatet af det såkaldte slag ved Prevesa var nærmest uafgjort ²⁵.

Strategisk var resultatet imidlertid vigtigt. Venedig, der havde ønsket et angreb på den tyrkiske stilling, og som på grund af gammelt had mellem Genua og Venedig, nærrede dyb mistillid til genuaneren Doria, var overbevist om, at tilbagetoget var aftalt spil mellem ham og Barbarosso, ligesom man havde mistanke om, at han ikke ville risikere at miste sine egne galejer, som Karl V havde lejet som en del af den spanske flåde. Venedig besluttede derfor i 1540 at indgå en ydmygende og dyr separatfred med Tyrkiet, og den ”Den hellige Liga” afgik ved døden.

Resultatet var, at den tyrkiske flåde nu dominerede det østlige Middelhav og havde fået mulighed for at trænge frem i det centrale og det vestlige Middelhav, idet de kristne flåder hver for sig var underlegne i forhold til den tyrkiske ²⁶.

Det var dog Karl V, der foretog det næste skridt, idet han i 1541 søgte at erobre Algier. Han søgte at overraske Barbarossa ved først at sejle meget sent i sæsonen. Det viste sig imidlertid at være for sent, idet flåden blev ødelagt under en voldsom storm i oktober måned ²⁷. I 1543 foretog Barbarossa et større raid mod Calbrien, og vintermånederne tilbragte den tyrkiske flåde i Toulon. Året efter hjalp den tyrkiske flåde franskmændene med at erobre Nice. Barbarossa døde 1546. Uanset dette dominerede den tyrkiske flåde også det centrale og vestlige Middelhav i 50erne, hvor der blev foretaget raids mod de Baleariske øer og Malta, ligesom Tripolis under ledelse af den dygtige tyrkiske admiral Dragut blev erobret fra Johanitterne i 1559 ²⁸.

I 1556 besluttede Karl V at abdicere til fordel for sin søn, der som Philip II indtog den spanske trone. Der blev 1559 indgået en fredstraktat med Frankrig, der betød, at den mangeårige strid om de italienske besiddelser blev afgjort til Spaniens fordel. Frankrig fortsatte dog med at støtte tyrkerne,

bl.a. med materiel til de nordafrikanske pirater. Philip II besluttede nu at optræde offensivt, og Gian Andrea Doria, der var den afdøde Andrea Dorias grandnevø og arving, blev i 1560 sendt mod Tripolis som admiral for en flåde bestående af 54 galejer, 5 galioter og 29 sejlskibe. I flåden indgik et antal galejer fra Pavestaten. Ombord i skibene var en hær på 5.000 mand. Doria besluttede i stedet at angribe øen Djerba ud for den tunesiske kyst, som var base for nordafrikanske sørovere. Han blev ved Djerba overrasket af en tyrkisk flåde bestående af 86 galejer under kommando af den nye Kapudan Pasha, Piali Pasha og den algerske vicekonge, Uluj Ali Pasha. Resultatet var et knusende nederlag til Doria, der mistede 28 – 30 galejer og mange af sejlskibene. Særligt ødelæggende for den spanske flåde var tabet af ca. 600 *officiales*, eksperteser som det var vanskeligt at erstatte, samt ca. 2.400 bøsseskytter, som også var uerstattelige. Doria slap dog væk med sine galejer, medens de landsatte tropper blev overladt til deres skæbne. Nederlaget betød en afgørende svækkelse af den spanske flåde i de følgende år ²⁹.

Det var ventet, at Sulten Suleiman på eet eller andet tidspunkt ville søge at erobre Malta, bl. a. fordi riddernes galejer var meget generende for den tyrkiske skibsfart, men også fordi Malta ville være en ideel base for fortsat tyrkisk

ekspansion i det centrale og vestlige Middelhav. Angrebet kom tidligt i maj måned 1565, hvor en flåde, bestående af 130 galejer, 54 galioter, 8 transport galejer og 11 store sejlskibe under kommando af Piali Pasha, landsatte en hær på 30.000 mand under kommando af Mustafa Pasha. Belejringen varede til begyndelse af september, og var en fiasko, idet den tyrkiske hær måtte trække sig tilbage efter at de belejrede havde fået forstærkning fra den spanske vicekonge på Sicilien. Nederlaget var utvivlsomt et voldsomt prestigetab for Suleiman, og det gav den spanske flåde et tiltrængt pusterum, hvor man kunne udbedre skaderne fra nederlaget ved Djerba ³⁰.

I de følgende år udrustedes der store flåder af Middelhavsmagterne, og de tyrkiske eskadrer foretog diverse raids mod de spanske, italienske og græske kyster uden at det kom til noget afgørende slag. I 1566 erobrede tyrkerne uden at møde modstand den sidste genuanske besiddelse i det østlige Middelhav, øen Chios ³¹. Det var ventet, at Suleiman ville have fornyet angrebet på Malta i 1566, men i stedet angreb han i Ungarn, hvor han døde en naturlig død. Hans efterfølger blev sønnen, Selim II ³².

Udviklingen fra 1566 – 1571.

I 1566 var der også blevet valgt en ny pave, Pius V, der var besluttet på at

standse den muslimske fremtrængen i Middelhavet og i Europa. Han begyndte straks at arbejde på at skabe en koalition af Middelhavets katolske lande til at bekæmpe muslimerne. Han udsendte således en erklæring, hvori det hed:

*”Tiden er nu kommet for Kristenheden til at handle mod den Ottomanske magt og for alle kristne fyrster til at bekæmpe og udslætte dem”*³³.

I starten havde han dog ikke heldet med sig. Frankrig, der reelt var allieret med Tyrkiet, var naturligvis uvillig. Venedig måtte tage hensyn til sine store handelsinteresser i forhold til Tyrkiet, og var også skeptisk med hensyn til en alliance, der kunne binde det til at forsvare spanske besiddelser i det vestlige Middelhav, hvorfor man svarede Paven, at man i givet fald var mere interesseret i assistance med mandskab, våben og ammunition end i en egentlig alliance. Spanien var heller ikke synderligt interesseret, bl.a. fordi man frygtede, at Venedig, hvis man fandt det fordelagtigt, ville forlade alliancen og slutte separatfred med tyrkerne, som man havde gjort det ved den forrige ”Hellige Liga” i 1540³⁴.

Den nye tyrkiske sultan opgav foreløbigt videre ekspansion på Balkan og vendte sig mod Middelhavet. Han kastede sine øjne på den rige venetianske ø, Cypern. Venedig blev nu stillet overfor et tyrkisk ultimatum om

at overdrage øen til Tyrkiet. Flertallet i det venetianske senat afviste kravet, medens et mindretal af hensyn til byens handelsinteresser ønskede at give efter for det tyrkiske krav³⁵.

Sultan Selim blev rasende, da han modtog det venetianske afslag på kravet om overdragelse af Cypern, og da han samtidigt havde modtaget underretning om en storbrand i Venedigs store flådearsenal, der i følge rygterne skulle have ødelagt store dele af flåden³⁶, besluttede han at angribe øen.

Det tyrkiske krav på Cypern udløste en ændring i såvel Spaniens som Venedigs holdninger til den af Paven foreslåede ”Hellige Liga”. Man gav i april 1570 paven tilsagn om at deltage i en flådestyrke. Udrustningen skulle gå hurtigt, idet man ellers risikerede, at den tyrkiske erobring af Cypern var fuldblyndet.

Venedig udrustede hurtigt omkring 125 galejer, hvoraf en stor del tilhørte den i Arsenallet oplagte reserveflåde. Yderligere udrustede man et antal store handelsgalejer, der havde været oplagt, fordi de som tidlige nævnt var uøkonomiske på grund af de store besætninger, som de krævede. De kunne som nævnt bære et stort antal svære kanoner, og blev derfor udrustet som såkaldte galeaser. Den venetianske flåde havde problemer med at skaffe



Venedigs Arsenal.

det fornødne mandskab, men ikke med artilleriet, idet Arsenalet rummede mængder af tungt artilleri. Den venetianske flådeafdeling blev kommanderet af General-Kaptajnen, Giovanni Zanne. Paven stillede selv 12 galejer til rådighed. De pavelige galejer var under kommando af den pavelige General-Kaptajn, Marc Antonio Colonna. Spanien kunne på grund af behov for transport til Nordafrika af udviste Maurere, som havde deltaget i et netop overstået oprør i Granada, kun stille med 36 galejer ³⁷, der var under kommando af Gian Andrea Doria. Udnævnelsen af flådens øverstkom-

manderende blev overladt til Paven, der udnævnte sin egen General-Kaptajn.

Valget var næppe heldigt, idet Colonna som chef for den mindste afdeling savnede den fornødne styrke og autoritet. Både Spanien og Venedig var utilfredse med valget, idet de begge mente, at værdigheden tilkom deres respektive General-Kaptajner.

Den 1. juli 1570 landsatte en stor tyrkisk flåde bestående af mellem 120 og 160 galejer samt mange galioter og transportskibe under kommando af Piali Pasha uden at møde modstand

tropestyrker i Larnaca på Cypern. De var under kommando af Mustafa Pasha, der i 1565 havde kommanderet tropperne under angrebet på Malta. De tyrkiske tropper trængte hurtigt frem og erobrede Nicosia den 9. september 1570. Havnebyen Famagusta blev belejret, men belejringen måtte til Mustafa Pashas ærgrelse foreløbigt hæves, fordi Piali Pasha ikke turde blive liggende ved Cypern med flåden under efterårsstormene ³⁸.

Det var meningen, at den kristne flåde skulle samles i Messina Strædet ikke senere end den 15. juli. Colonna nåede dog ikke frem før den 7. august, og det spanske bidrag under Doria ikke før 2 uger senere. Den 23. august var hele den kristne flåde samlet ved Kreta. Venetianerne ønskede at sejle mod Cypern straks, enten for at slå den tyrkiske flåde eller for at landsætte tropper til forstærkning af de venetianske fæstninger. Colonna var enig i denne fremgangsmåde, som Doria imidlertid modsatte sig, bl.a. fordi han anså de venetianske galejers tilstand og bemanning for dårlig. Hans uvilje kan dog også have været et udslag af Philip IIs uvilje mod at engagere sig i det østlige Middelhav. Til sidst bestemte Zanne sig til at sejle, om ikke andet alene, og den 17. september lykkedes det endeligt for den samlede kristne flåde at sejle mod Cypern ³⁹.

Under vejs fik man underretning om, at Nicosia var faldet. Resultatet af denne meddelelse var, at uenigheden i den kristne flåde på ny blussede op, og flåden blev splittet. Doria ønskede at vende tilbage til Sicilien, et ønske, der faktisk førte til at de venetianske galejer i vrede åbnede ild mod Dorias galejer⁴⁰. Colonna beordrede herefter Doria til at forlade flåden, medens han selv trak sig tilbage til Italien. Zanna fik ordre fra Venedig til at undsætte det belejrede Famagusta. Han adlød imidlertid ikke, idet han vendte tilbage til Venedig. Han efterlod dog en mindre eskadre på Kreta med henblik på at undsætte Famagusta, hvis muligheden opstod. I december undsatte denne eskadre Famagusta, da den tyrkiske flåde havde trukket sig bort fra Cypern. Resultatet af denne undsætning blev i øvrigt, at Piali Pasha blev sat fra bestillingen som Kapudan Pasha ⁴¹. Zanne's ulydighed medførte, at han blev fængslet. Han døde inden retssagen var afgjort.

Der er næppe tvivl om, at det var Doria's uvilje og modstand mod at angribe tyrkerne ved Cypern, der var grund til fiaskoen. Hvis man havde gennemført angrebet, kunne man formentligt have nedkæmpet den tyrkiske flåde "stykvist", idet Piali Pasha havde splittet den op i mindre styrker for at forhindre forstærkninger til de venetianske styrker i at nå frem ⁴².

Dannelsen af ”Den hellige Liga”.

I den følgende tid arbejdede det kristne diplomati intenst på at reparere skaden og få formaliseret samarbejdet i en ny ”Hellig Liga”. Resultatet blev nået den 25. maj 1571, hvor Pavestaten, Spanien og Venedig enedes om en traktat, hvor man gensidigt forpligtede sig til at stille i alt 200 galejer, 100 sejlskibe (transportskibe). 50.000 mand infanteri og 4,500 mand kavaleri til rådighed for Ligaen i 3 år. Udgifterne blev fordelt med 3 andele til Spanien, 2 til Venedig og 1 til Paven. Parterne var enige om, at styrken skulle være under kommando af en fælles øverstkommanderende, og til denne post udnævnte Paven Karl V’s ”naturlige” søn, den 24-årige Don Juan af Østrig, der allerede havde gjort sig bemærket som en dygtig leder til søs og under et maurisk oprør i Granada også som en dygtig general⁴³. Ifølge traktaten var det Ligaens formål at føre almindelig krig mod hele Islam, altså ikke blot tyrkerne, men også deres nordafrikanske allierede. Det var udtrykkeligt bestemt, at ingen af traktatens parter kunne slutte fred med Tyrkiet uden først at have indhentet de øvrige parters tilladelse⁴⁴. Det havde været vanskeligt at færdiggøre traktaten, fordi Venedig faktisk førte sideløbende forhandlinger med tyrkerne om en overdragelse af Cypern. Resultatet blev imidlertid, at Senatets krigsparti fik overtaget.

Der herskede en vis uenighed om

den kommende operation mellem Venedig og Spanien. Venedig ønskede en generobring af Cypern, medens Spanien ikke var særligt interesseret i en sådan operation, men derimod mente, at man skulle tilintetgøre den tyrkiske flåde for derved at stoppe den tyrkiske ekspansion⁴⁵

Opmarchen.

Den kristne flåde skulle samles i Messina Strædet den 20. juli. Først ankom 12 pavelige galejer under kommando af Colonna, som Paven også havde udnævnt til Don Juans næstkommanderende for at undgå strid mellem Spanien og Venedig. Kort efter ankom 58 galejer og 6 galeaser fra Venedig under kommando af Sebastian Venier, der var udnævnt til General-Kaptajn efter den fængslede Zanne. Don Juan, der var blevet forsinket af oprøret blandt maurerne i Granada, ankom den 23. august med 24 spanske galejer, og kort efter fulgte yderligere 60 venetianske galejer fra Kreta. Senere stødte Gian Andrea Doria til flåden med yderligere 49 galejer. Hertil kom mindre styrker fra de små italienske stater, Genua og Savoyen samt 3 galejer fra Johanitterne på Malta. Udover galejerne og galeaserne bestod den kristne flåde af et antal galioter og fustaer samt 26 store sejlskibe til transport af tropper og forsyninger⁴⁶.

Don Juan blev hurtigt præsenteret



Tre af de kristne Generalkaptajner (admiraler). Fra venstre Don Juan, Pavens Marc Antonio Colonna og Venedigs Sebastian Venier.

for mistroen og uenigheden mellem Venedig og den spanske Generalkaptajn, Doria. Normalt havde en krigsgalej, der var udrustet til kamp, omkring 100 soldater ombord. De venetianske galejer havde imidlertid kun 30 pr. galej, hvilket Doria mente var en sådan svækkelse af flådens styrke, at man ikke kunne slå tyrkerne.

Venetianerne forsvarede sig med, at deres styrke reelt var større, fordi de venetianske roere var frie mænd, som blev bevæbnet og kunne deltage

i kampen i modsætning til slaverne i de øvrige nationers galejer. Don Juan foreslog Venier, at man supplerede de venetianske besætninger med spanske soldater, hvilket Venier nødtvungent accepterede⁴⁷.

Blandt andet Venedigs mistillid til Spanien og specielt til Doria førte til, at Don Juan ved eskadreinddelingen besluttede at blande de nationale bidrag med hinanden. Han delte flåden i 5 eskadrer. Centrumseskadren med 62 galejer og 2 galeaser, som han

selv kommanderede, bestod mest af spanske og venetianske galejer. I højre fløj med 53 galejer og 2 galeaser under kommando af Doria var de fleste galejer fra Genua, Venedig og Pavestaten, medens venstre fløj med 53 galejer og 2 galeaser under kommando af Augustin Barbarigo, næstkommanderende i den venetianske del af flåden, væsentligst bestod af venetianske galejer, fordi Don Juan forventede, at hurtighed og stor manøvreevne ville blive afgørende for kampen på denne fløj. Reserven, der var på 38 galejer under kommando af Don Alvaro de Bazán, Hertug af Santa Cruz⁴⁸ bestod mest af venetianske og spanske galejer. Endeligt opstilledes der en avantgarde af 7 hurtige galejer under kommando af Johanitteriden Juan de Cardona. Colonnas og Veniers flaggalejer havde Don Juan anbragt på hver sin side af hans eget flagskib, REALE.

Endeligt den 16. september stævnede flåden ud fra Messina. Under udsejlingen blev de enkelte galejer velsignet af den pavelige *nuntius*, og da samtlige deltagere forinden havde fået den pavelige syndsforladelse på samme måde som i sin tid korsridderne, fik togtet karakter af et korstog mod Islam⁴⁹. Flåden havde dårligt vejr under vejs, og nåede først frem til Korfu den 27. september, hvor man blev underrettet om, at Famagusta var faldet. Man erfarede også, at Mustafa Ali, selvom

han havde indrømmet garnisonen ærefulde kapitulationsbetingelser, havde brudt disse og sendt de fangne venetianske soldater i slaveri, medens officererne var blevet halshugget. Ikke mindst harmedes man over den bestialske ydmygelse og lidelse som Famagustas guvernør, Mark Antony Bragadin, havde været udsat for. Før han døde, blev han som led i en religiøs ceremoni flået levende på byens offentlige plads, hvorefter hans hud blev udstoppet og promeneret igennem byen⁵⁰.

Den tyrkiske flåde, der var under kommando af den nye Kapudan Pasha, Ali Pasha, havde i foråret og sommeren hærget på den dalmatiske kyst, Kreta og forskellige ioniske øer, herunder Korfu. Da Ali erfarede, at en stor kristen flåde var på vej, gik han til Lepanto i Patras Bugten, der var indrettet som tyrkisk flådebase, og hvor han var beskyttet af 2 stærke forter. Den tyrkiske flåde bestod af ca. 220 galejer og ca. 70 galioter samt fustaer. Den var delt i 3 eskadrer. Centrumeskadren var under kommando af Ali Pasha selv. Den bestod af 2 linier, hvoraf den 1. havde 62 galejer, medens den 2. havde 25 galejer og 8 galioter. Til denne eskadre hørte også reserven, der bestod af 8 galejer og 22 galioter samt flådens fustaer. Højre fløj, der var under kommando af den ægyptiske vicekonge Mahomet Sirocco⁵¹, bestod af 60 galejer og 2 galioter, medens der

i venstre fløj, der var under kommando af den algerske vicekonge Uluj Ali Pasha, var 61 galejer og 32 galioter ⁵².

Begge flådechefer havde sørget for rekognosering. Ali Pasha havde således sendt korsaren Kara Khodja mod Messina, da han erfarede, at den kristne flåde samledes her. Khodja havde malet sin galej sort, og det lykkedes ham at trænge ind i den kristne flåde uden at vække opsigt. Hans oplysninger til Ali Pasha var imidlertid ikke korrekte, fordi en del kristne galejer endnu ikke var nået frem. Khodja observerede igen den kristne flåde, da den lå ved Korfu, men undervurderede dens størrelse. Don Juan sendte Gil d'Andrada på rekognosering med 4 hurtige galejer. Han fandt den tyrkiske flåde ved Lepanto, men undervurderede dens størrelse. Resultatet var, at begge flådeførere havde forkerter forestillinger om modpartens styrke ⁵³.

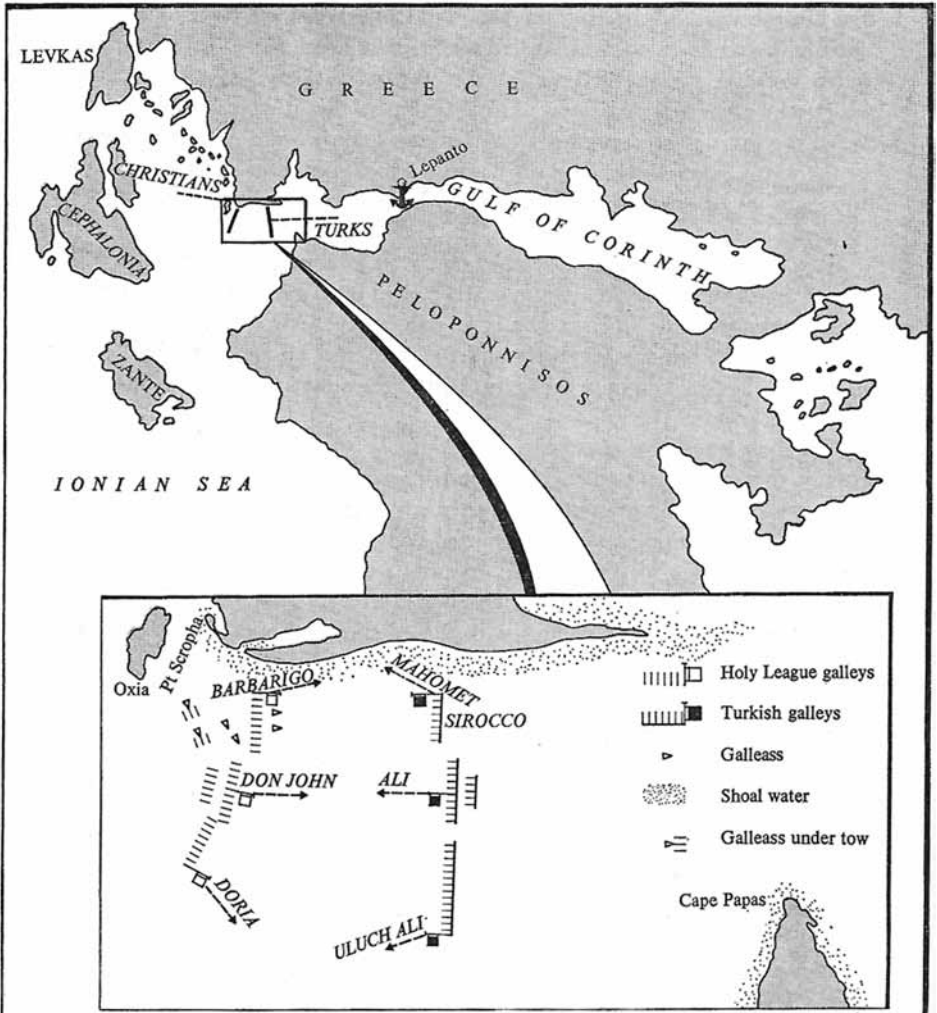
Slaget.

Don Juan, der havde bestemt sig for at søge kamp med den tyrkiske flåde, stod nu syd på mod Patras Bugten. Den 5. – 6. oktober ankrede han mellem Cephalonia og Ithaca for at fylde vand og få provisioner ombord. Han lettede den 7. oktober. Ali Pasha, havde direkte ordre fra Sultan Selim om at slå den kristne flåde, og var derfor på vej ud af Patras Bugten, da Cardona's avantgarde tidligt om morgenen, da man passerede Kap Scropha på vej ind

i bugten, fik den tyrkiske flåde i sigte nogle mil mod øst.

De 2 flåder var begge i frontorden, og formationerne var nærmest ens. Der var dog væsentlige forskelle, idet Don Juan havde tildelt hver af sine 3 eskadrer 2 galeaser, der blev placeret et stykke foran eskadrene for at beskyde de fjendtlige galejer under deres opmarch. De galeaser, der var knyttet til centrum og venstre fløj, var bugseret på plads, da slaget startede, medens de 2, der var knyttet til højre fløj, endnu ikke var på plads. Derimod indgik der ikke galeaser i den tyrkiske flåde. En anden forskel var, at Don Juan i modsætning til Ali Pasha ikke havde disponeret over sin reserve, som derfor kunne yde støtte, hvor der viste sig behov. Den tyrkiske reserve, der mest bestod af de svagere galioter, var på forhånd disponeret som støtte for centrumseskadren. Den kristne avantgarde faldt tilbage på Don Juans centrumseskadre ⁵⁴.

Don Juan var forberedt på, at Ali Pasha hurtigst muligt ville trænge ind på den kristne flåde for at etablere et melée, hvor han kunne entre og fremtvinge en nærkamp mellem besætningerne. Han beordrede derfor galejernes kraftige bovspryd savet af, således at de svære kanoner placeret under galejernes arumbadaer kunne få frit skud mod de fjendtlige galejers vandlinier ⁵⁵. Ali Pasha måtte regne med, at galejerne i den kristne flådes centrum, især de



Flåderne kl. 0900.

spanske, der var højere end hans egne, ligesom deres ildkraft var betydeligt større, i sidste ende ville være for stærke i forhold til hans centrum, hvorfor han satsede på, at hans højre fløj under Sirocco på grund af sit større lokale kendskab ville være i stand at omgå

den kristne venstre fløj under Barberigo ved at gå tæt under land, således at Sirocco kunne angribe bag fra. F.s.v. angik venstre fløj, håbede han, at Uluç Ali, der var en fremragende taktiker, kunne udmanøvrere den kristne højre fløj under Doria. Han satsede så på, at

hans centrum med bistand fra 2. linie og reserven kunne holde det kristne centrum, indtil sejren var vundet på fløjene ⁵⁶.

Don Juan var forberedt på denne taktik og havde beordret Barberigo, der utraditionelt placerede sin egen galej yderst på venstre fløj, til at holde så tæt på land som muligt for at forhindre eventuelle omgælsesforsøg ⁵⁷.

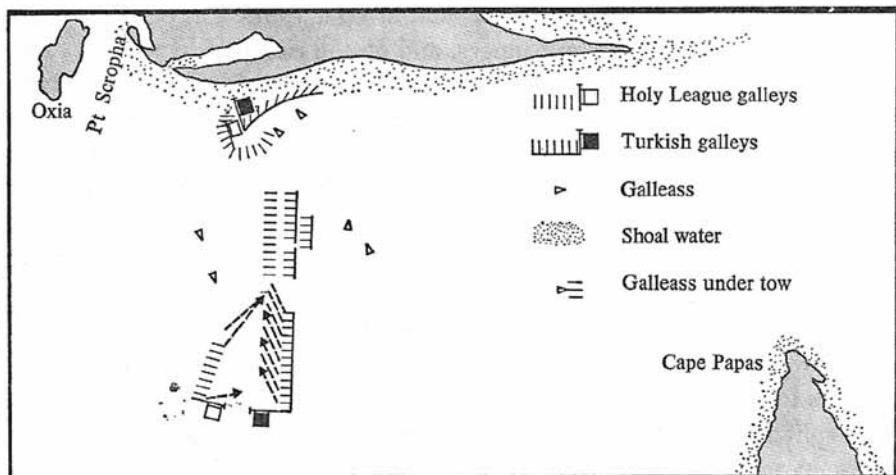
Kampen begyndte på den kristne venstre fløj ved middagstid. De tyrkiske galejer søgte inden om de 2 galeaser på denne fløj, men blev effektivt beskydt af deres tunge artilleri, og flere galejer blev sænket, inden man kunne engagere Barbarigo's galejer. Han havde trukket sine inderste galejer, herunder sin egen, så tæt til kysten som muligt, men alligevel lykkedes Ali Pashas plan om at omgå venstre fløj, idet en halv snes tyrkiske galejer kom inden om den kristne venstre fløj, og kort efter blev Barberigo's galej omringet og bordet af flere tyrkiske galejer, herunder Sirocco's. Kampen var hård, og 8 venetianske galejer blev sænket, ligesom Barberigo blev dræbt af en pil i øjet. Forinden var det dog lykkedes ham at svinge højre fløj af sin eskadre mod den tyrkiske eskadre, lige som eskadrens 2 galeaser var nået frem til kampområdet. Det betød, at de tyrkiske galejer begyndte at vige, og da Sirocco også faldt, satte en del af de tyrkiske chefer deres galejer på land.

Resultatet var, at hele den tyrkiske eskadre blev elimineret ⁵⁸.

De 2 centrer tørnede sammen en halv times tid senere. Også her kostede det svære artilleri på galeaserne foran Don Juans eskadre svære tab blandt de tyrkiske galejer. Ali Pasha fulgte sædvanen og trængte med sin flaggalej, SULTANA, ind mellem Don Juans REALE og Venier's flaggalej. Don Juan entrede SULTANA, og kampen bølgede frem og tilbage. De kristne trængte flere gange frem til SULTANA's stormast, men blev presset tilbage, og på et vist tidspunkt havde tyrkerne fodfæste på REALE's dæk. Forstærkninger til besætningerne blev overført fra de nærliggende galejer og med fustaer. Under kampen blev Ali Pasha dræbt af en musketkugle, og da Venier også bordede SULTANA, lykkedes det at erobre den. Den tyrkiske centrumseskadre gik nu i opløsning, og de tyrkiske galejer blev enten sænket eller erobret ⁵⁹.

På den kristne højre fløj gik det ikke helt efter Don Juans planer. Uluj Ali søgte ligesom Sirocco at omgå Doria's eskadre. Det medførte, at Doria bevægede sig ud af og væk fra centrum for at forhindre omgælsen.

Derved skabtes der et hul i den kristne linie. Nogle af cheferne for eskadrens venetianske galejer troede, at Doria ville unddrage sig kamp, hvorfor de drejede af og satte kursen mod centrum for at støtte Don Juans eskadre. Uluj



Flåderne kl. 1200.

Ali drejede også af og holdt ned mod det kristne centrum, en manøvre som Doria ikke havde forudset. Da han var tættere på dette centrum end de venetianske galejer, afskar og erobrede han dem. Uluj Ali nåede frem til centrum, hvor han angreb galejerne på eskadrens højre fløj, og efter hård kamp erobrede flere af dem, herunder Johanitternes CAPITANA. Som tidligere nævnt, havde Don Juan ikke i sin operationsplan disponeret den kristne reserve under Santa Cruz. Det gav nu bonus, idet Santa Cruz angreb Uluj Ali's galejer, der også blev angrebet af Don Juan og af Doria, der nu nåede frem med resten af sin eskadre. Uluj Ali, der nu var klar over, at slaget var tabt, forlod sine priser og flygtede med resterne af sin eskadre⁶⁰.

Den kristne sejr var overvældende. Muslimerne havde mistet 200 galejer

med 400 stk. artilleri, ca. 30.000 dræbte og sårede, og 3.000 var taget til fange, imod de kristne tab på 10 galejer, 7.500 dræbte og 20.000 sårede. Endvidere blev 12.000 kristne slaver befriet. Særligt vigtigt var det, at den tyrkiske flåde havde mistet ca. 4.000 *officiales*, et tab der vanskeligt kunne erstattes, og som ville svække den tyrkiske flåde i mange år fremover⁶¹.

Når det lykkedes den kristne flåde at vinde en så overvældende sejr over den muslimske flåde, der faktisk talte flere skibe og mere mandskab end den kristne, var grunden formentlig, at den var udstyret med tungere artilleri, ikke mindst ombord i de 4 galeaser, som kom til at deltage i slaget, og at dens bøsseskytter var mere effektive end de mange armbrøst- og bueskytter, som tyrkerne stadig benyttede. Der er dog næppe tvivl om, at Don Juan's

føring også havde stor betydning. Dels var hans taktiske dispositioner, ikke mindst af Santa Cruz's reserve, vigtige, men nok så afgørende var det, at han trods sin ungdom formåede at forene de mange divergerende opfattelser blandt hans underførere under denne operation⁶². Størrelsen af denne bedrift illustreres godt af følgende udtalelse fra Don Juans næstkommanderende, den pavelige General-Kaptajn, Colonna:

*"Only by a miracle and the great goodness of God was it possible for us to figth such a battle. But it is just as great miracle that the prevailing greed and covetnouness have not flung us one against the other in a second battle."*⁶³

Hvad kom der ud af Lepanto?

Det er der delte meninger om. Bradford konstaterer, at der kun var tale om en midlertidig ydmygelse af tyrkerne, og at sejren for Venedigs vedkommende var "tom", idet det aldrig fik Cypren igen⁶⁴. Padfield konstaterer, at sejren var enorm, men uden betydning, fordi der var for store interne stridigheder i Vesteuropa til at udnytte den, og fordi Middelhavet mistede sin centrale strategiske betydning til fordel for de europæiske landes nye territoriale erobringer i øst og vest⁶⁵. Guilmartin er mere positiv. Han anfører, at sejren lige så godt kunne være gået til tyrkerne, og at de kristne tab i så fald ville have været lige så ødelæggende og omfattende som de tyrkiske. I så

fald ville de kristne staters sømagt have været ødelagt, og vejen for tyrkisk ekspansion i det centrale og vestlige Middelhav dermed åben⁶⁶. I den forbindelse er der grund til at nævne, at der ikke er noget, der tyder på, at Sultan Selim inden Lepanto havde opgivet sin forgænger Suleimans drømme om at beherske og erobre områder i Spanien og Italien. Før angrebet på Malta bemærkede Suleiman således, at han så frem til den dag, hvor *"The Grand Seignior, or his deputies, master of the whole Mediterranean, may dictate laws, as universal lord, from that not unpleasant rock..."*⁶⁷.

Set fra denne vinkel forekommer Guilmartins vurdering ikke urimelig. Heers er heller ikke enig i vurderingen af, at Lepanto var en tom sejr. Som han siger, havde befolkningen i Spanien og Italien i årtier levet med frygten for at se deres byer plyndret og deres mænd, kvinder og børn bortført til slaveri. Befolkningen på Kosika, Sardinien og det sydlige Italien havde efter hans opfattelse god grund til at frygte en tyrkisk erobring af deres land med en deraf følgende tvungen omvendelse til Islam. Denne frygt var nu væk⁶⁸. Marx er enig i, at det umiddelbart kunne se ud som om sejren var uden betydning. De nordafrikanske pirater forpested stadig Middelhavet, og de tyrkiske ressourcer til skibsbygning var så store, at den tyrkiske flådes nærmest totale tiltetgørelse kun havde kortvarig

betydning. Sultanen kunne allerede året efter slaget sende en stor galejflåde til søs. Ikke desto mindre anser han Lepanto som en afgørende sejr, der markerede slutningen på det tyrkiske søherrerådeme og begyndelsen til svækkelsen af det ottomanske riges magt såvel til lands som til søs. I øvrigt anser Marx sejrens indvirkning på folks opfattelse af tyrkernes styrke som den vigtigste af slagets virkninger. Den dræbte troen på, at tyrkerne var uovervindelige. Det udtrykkes godt af den spanske forfatter Cervantes, der i *"Don Quixote"* skriver, at slaget var en lykkelig begivenhed fordi *"all*

the world learned how mistaken it had been in believing that the Turks were invincible" ⁶⁹.

De faktiske forhold støtter Guilmartins opfattelse. En stor genskabt tyrkisk flåde var i søen allerede i 1572 under kommando af Uluç Ali, der var blevet udnævnt til Kapudan Pasha. Han undgik imidlertid konfrontationer med den kristne flåde under Don Juan ⁷⁰, og efter Lepanto forsøgte tyrkerne ikke flere erobringer i de europæiske lande omkring det centrale og vestlige Middelhav. I 1581 anså Philip II øjensynligt Tyrkiet som forholdvist



Slaget ved Lepanto

harmløst, idet han sluttede fred med det, og dermed sluttede mere end 850 års kamp mellem Spanien og Islam.

Litteratur

Jack Beeching: The Galleys at Lepanto, New York 1983

Ernle Bradford: Mediterranean, Portrait of a Sea, London 2000 (Penguin)

John F. Guilmartin, Jr.: Galleons and Galleys, London 2002

Jacques Heers: The Barbary Corsairs, Warfare in the Mediterranean 1480 – 1580, London 2003

Robert F. Marx: The Battle of Leoanto 1571, New York 1966

Jacques Mordal: Twenty-Five Centuries of Sea Warfare, London 1973

Joseph Muscat: The Carrack of the Order (Muscat I), Malta 2000

Samme: The Maltese Galley, Malta 2000

Len Ortzen: Guns at Sea, The World's Great Naval Battles, New York 1976

Peter Padfield: Tide of Empires, Vol. 1, 1481 – 1654, London 1979

Oliver Warner: Great Sea Battles, London 1981

Noter

1. Muscat 1 pag. 23 og Padfield pag. 89
2. Guilmartin pag. 132 og Padfield pag. 93 f.
3. Padfield pag. 96, Guilmartin pag. 117 f. Som eksempel kan nævnes, at Johanitterne på Malta først anskaffede sejlkrigsskibe til deres flåde i begyndelsen af

- 1700-tallet, jf. Per Jacobsen i MHT nr. 4, 2004
4. Guilmartin pag. 120, Muscat 2 pag. 26
5. Padfield pag. 79, Marx pag. 26
6. Guilmartin pag. 120
7. Ibidem pag. 113
8. Ibidem pag. 124
9. Padfield pag. 81
10. Guilmartin pag. 113 f.
11. Padfield pag. 86, Ortzen pag. 15 og Guilmartin pag. 136
12. Guilmartin pag. 120 f.
13. Ibidem pag. 121 f.
14. Ibidem pag. 114 f. og 116 ff.
15. Ibidem pag. 116 ff.
16. Ibidem pag. 119
17. Ibidem pag. 43 f., 72 ff. og 126 ff., Padfield pag. 97 ff. og Marx pag. 24
18. Guilmartin pag. 126
19. Marx pag. 11 ff. og Beeching pag. 98 ff.
20. Marx pag. 18 og Padfield pag. 77 f.
21. Guilmartin pag. 128
22. Ibidem pag. 129 og Padfield pag. 79
23. Guilmartin pag. 129, Padfield pag. 75 f. og 87
24. Guilmartin pag. 129 f.
25. Padfield pag. 90 ff., Guilmartin pag. 130 ff. og Marx pag. 26 ff.
26. Guilmartin pag. 132 og Padfield pag. 94
27. Guilmartin pag. 132
28. Ibidem pag. 133 og Marx pag. 41 ff.
29. Guilmartin pag. 133
30. Ibidem pag. 133 f., Padfield pag. 95, Marx pag. 48 ff. og Heers pag. 99 f.

31. Guilmartin pag. 135
32. Ibidem pag. 135 f., Padfield pag. 96 og Marx pag. 53
33. Heers pag. 101. Min oversættelse fra engelsk
34. Padfield pag. 96 ff. og Marx pag. 56 f.
35. Guilmartin pag. 136 og Marx pag. 61 ff.
36. Padfield pag. 96 og Beeching pag. 157. Venedig mistede en del lagret træ, men kun 4 galejer, et tab der med Arsenalets kapacitet var uden betydning og udbedret i løbet af et par uger.
37. Marx pag. 66
38. Ibidem pag. 68
39. Ibidem pag. 70
40. Ibidem pag. 71
41. Ibidem pag. 71 og Guilmartin pag. 137
42. Marx pag. 70 ff.
43. Se om Don Juan især Beeching kap. 1 og 7
44. Marx pag. 73 f., Guilmartin pag. 137 f. og Padfield pag. 98 f.
45. Marx pag. 74
46. Guilmartin pag. 138 f.
47. Ibidem pag. 140 f.
48. Ibidem pag. 141
49. Marx pag. 83
50. Ibidem pag. 86 og Padfield pag. 99
51. Guilmartin pag. 141
52. Ibidem pag. 141
53. Marx pag. 81, 88 ff. og 91 f. og Mordal pag. 52 f.
54. Guilmartin pag. 140 f., Marx pag. 84 f., 96 f. og 104 Padfield pag. 100 ff. og Warner pag. 17
55. Guilmartin pag. 143, Padfield pag. 101, Marx pag. 101 og Warner pag. 17
56. Guilmartin pag. 142 og Marx pag. 107
57. Ortzen pag. 20 og Warner pag. 17 f.
58. Marx pag. 107 f., Padfield pag. 103 f., Mordal pag. 55, Guilmartin pag. 143 ff. og Ortzen pag. 21 f.
59. Guilmartin pag. 144 ff., Padfield pag. 104 f., Mordal pag. 55 f., Marx pag. 108 ff., Ortzen pag. 22 f., Warner pag. 21 f. og Bradford pag. 420 f.
60. Guilmartin pag. 144 ff. og 147 f., Padfield pag. 105 f., Marx pag. 112 ff. og Ortzen pag. 23 f.
61. Guilmartin pag. 148 f., Padfield pag. 106, Marx pag. 115 og Ortzen pag. 27
62. Warner pag. 23, Marx pag. 115 og Padfield pag. 106 f.
63. Bradford pag. 421
64. Ibidem pag. 421
65. Padfield pag. 108, se dog også pag. 107 om Lepanto's moralske betydning
66. Guilmartin pag. 150 f.
67. Bradford pag. 416
68. Heers pag. 109 f.
69. Marx pag. 122. Cervantes blev invalideret i den ene arm som bøsseskytte i en af Doria's galejer og har beskrevet kampen i Don Quixote, jf. også Padfield pag. 107.
70. Guilmartin pag. 149 f., Padfield pag. 107, Marx pag. 122 og Bradford pag. 422

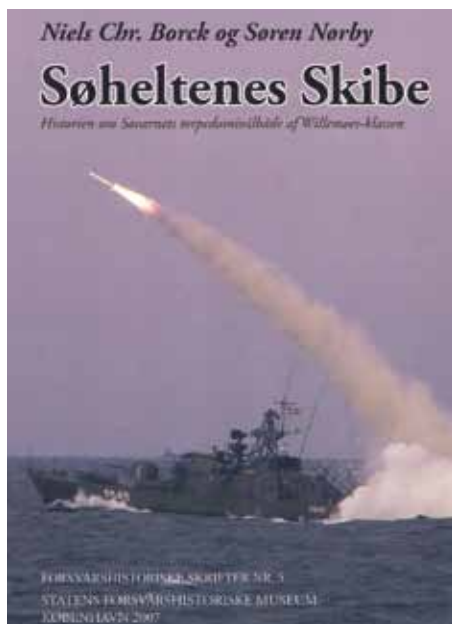
Bog anmeldelse

Niels Chr. Borck og Søren Nørby: Søheltenes Skibe, Historien om Søværnets torpedomissilbåde af Willemoes-klassen. Forsvarshistoriske Skrifter Nr. 5. Statens Forsvarshistoriske Museum 2007. 300 sider + vedlagt DVD. 348,- kr. ekskl. porto.

De ti torpedomissilbåde af WILLEMOES-klassen, der gjorde tjeneste fra 1974 til den alt for tidlige udfasning i 2000, repræsenterede et absolut højdepunkt i det danske torpedobådsvåbens lange historie, der startede i 1879. Med deres kraftige armering, store maskinkraft og ikke mindst deres avancerede computerstyrede kampinformations- og ildledelsesudstyr var disse vellykkede skibe skræddersyede til at imødegå den latente trussel om en søbåren invasion østfra, der var en realitet under den kolde krig.

Flotilleadmiral Niels Chr. Borck har en baggrund som skibschef for enheder af WILLEMOES-klassen og forestod som chef for torpedobådseskadren udfasningen af bådene. Søren Nørby er cand. mag i historie, han har været ansat på Orlogsmuseet og har forfattet en række bøger og artikler om Søværnets historie. Forfatterne var således vel rustede til at takle netop denne opgave.

Bogen indledes med en kort gennemgang af de danske torpedobådes historie fra HAJEN 1879 over første Verdenskrig, hvor man ved udbruddet



rådede over 23 torpedobåde, der i løbet af krigen blev styrket med et antal både. Først i slutningen af 1920'erne og begyndelsen af 1930'erne blev der bygget seks nye både, der imidlertid blev overtaget af tyskerne i 1941.

I 1945 var der kun to gamle torpedobåde tilbage, og de seks både, der blev bygget i 1946-48 viste sig at være så dårlige søskibe, at torpedorørene måtte afmonteres hvorefter bådene blev omklassificeret til patruljebåde. I 1947 overtog Søværnet imidlertid ti ex-tyske motortorpedobåde, der senere blev suppleret med yderligere seks. Disse både, kaldet GLENTEN-klassen, kom, sammen med de i alt ti dansk-byggede videreudviklede både af FLYVEFISKEN- og FALKEN-klassen, til at udgøre søværnets motortorpedobådsvåben

frem til begyndelsen af 1960'erne. Her begyndte de at blive afløst af i alt seks både af SØLØVEN-klassen. Og i modsætning til de ældre både, der alle var dieseldrevne deplacementsbåde var "Søløverne" glidebåde med gasturbiner, der gav en topfart på over 50 knob.

Hermed er vi fremme ved beretningen om WILLEMOES-klassen. Mens torpedobådseskadren ikke havde haft nogen indflydelse på tilkomsten/tilblivelsen af dieselbådene, fik den en vis indflydelse på udformningen af SØLØVEN-bådene og i planlægningen af de nye både var eskadren med fra begyndelsen. Glidebådene var ganske vist fænomentalt hurtige, men sødygtigheden i hårdt vejr var begrænset, så da man i 1966 påbegyndte projekteringen af en ny torpedobådsklasse anbefalede man større både af deplacementstypen. Gevinsten i form af operationsdage var betydelig. Mens glidebåde måtte påregnes at være ikke-operative 73 dage om året, skulle de nye både kunne holde søen 55 dage mere, kun 18 dage om året kunne vejret forhindre dem i at operere. Den forøgede skibsstørrelse muliggjorde desuden installation af kraftigere bevæbning og, ikke mindst, væsentligt forbedret elektronikstyr. Man var stærkt inspireret af de svenske både af SPICA-klassen, som det lykkedes at få tilladelse til at inspicere, og det færdige projekt bar da også stor lighed med disse både. Til hovedmaskineri anbefalede man tre gasturbiner som

i SØLØVEN-klassen, og hvor man i de tidligere både nøjedes med 40 mm maskinkanoner gik man nu op i kaliber til enten 57 mm eller 76 mm artilleri.

Søværnets Operative Kommando erklærede sig enige i de opstillede anbefalinger og i løbet af vinteren 1967-8 udarbejdede en særlig arbejdsgruppe forslag til de endelige typekrav til projektet der nu benævntes TB-68. På den baggrund udarbejdede SVK de endelige typekrav, der i juni 1968 blev fremsendt til Orlogsværftet, som så iværksatte konstruktions- og tegnearbejdet.

I juni 1971 var man nået så vidt, at der kunne indhentes tilbud fra forskellige værfter, men først i marts 1972 altså seks år efter de første overvejelser om nybyggeriet, kunne der skrives kontrakt med Frederikshavn Værft om levering af otte torpedobåde, de første til levering i oktober 1974. I januar 1974 blev kontrakten udvidet til at omfatte yderligere to både.

Byggeriet blev dog noget forsinket, dels på grund af energikrisen, men også fordi værftets computeranlæg viste sig utilstrækkeligt til at udføre de komplicerede udregninger af klædningspladernes facon. Her måtte man ty til den gammelkendte metode med at fremstille en halvmodel af træ i skala 1:20 hvorpå klædningspladerne blev tegnet og derefter udmålt!

Navngivningen af den nye klasse gav anledning til mange spekulationer og forslag, men Viceadmiral Tho-

strups argumenter, nemlig at "Kanonbådskrigen 1807-14 foregik i et miljø, der svarer til det for TB-68 foreliggende" samt at "Kanonbådskrigen var domineret af unge officerer svarende til de unge officerer i TBE i dag", vandt gehør, og det samme gjorde Torpedoeskadrens chef, kommandør Sven Thiedes forslag om at vælge Willemoes som klassenavn.

WILLEMOES tog 57 uger at bygge, men efterhånden som værftet fik erfaring med torpedobådene blev byggetiden mere end halveret, den sidste af de ti både, SUENSON, tog det blot 25 uger at bygge, den blev leveret i februar 1978. Som det kunne ventes var der en del børnesygdomme der skulle kureres i den første tid. F.eks. viste det sig under den allerførste prøvetur, at rorarrangementet var uhensigtsmæssigt, og for at råde bod på det måtte man installere en justerbar trimklap agter for at forhindre at der blev trukket luft ned til rorene. Desuden måtte broen hæves 50 cm for at give bedre udsyn over den høje kanonkuppel. Men i det hele viste WILLEMOES sig at være en vellykket konstruktion.

Dernæst behandles det sikkerhedspolitiske aspekt. I tilfælde af et angreb østfra havde torpedomissilbådene til opgave dels at forsvare minelæggerne indtil de planlagte minefelter var udlagt, og derefter forhindre at fjenden i at stryge felterne, dels at angribe invasionsstyrken. Man var i Søværnet

udmærket klar over WAPA-styrkernes numerisk voldsomme overlegenhed, men WILLEMOES-klassens bevæbning var, især efter installationen af Harpoon-missilerne, særdeles slagkraftig, og der er ingen tvivl om, at dens sofistikerede elektronik var mere effektiv end modstandernes. Trods bådenes ringe størrelse ville de kunne give modstanderne kamp til strengen.

Det næste kapitel omhandler bådenes skrog, fremdrivning og våbensystemer særdeles detaljeret. Skrogets linietegninger var leveret af det vesttyske Lürssen værft, der også havde leveret tegninger til både vesttyske og svenske motortorpedobåde. Byggematerialet var i modsætning til de tidligere træbyggede MTB'er stål, i en speciel manganlegering, der gav forbedret hårdhed, brudstyrke og smedbarhed. Overbygningen var i letmetal.

Hovedmaskineriet bestod af tre Proteus gasturbiner, der hver ydede 4250 HK. De drev hver sin skrue og gav en max. fart på 36-38 knob. Det sekundære maskineri bestod af to GM dieselmotorer, der kunne drive hver sin sideskrue når turbinerne var koblet fra, og gav en fart på 11 knob. Det var dog muligt samtidig at lade den midterste gasturbine drive sin skrue.

I starten var bådene udrustet med fire torpedorør, der udskød trådstyrede torpedoer, styret af et ildledelsesanlæg model 203B, der automatisk beregnede torpedokursdata. I 1978 begyndte man imidlertid at udstyre bådene med

launchere til Harpoon-sømålsmissiler og samtidig blev de to agterste torpedorør udtaget for at spare vægt.

Artilleriet bestod af en 76 mm OTO Melara maskinkanon med en skudhastighed på 84 skud/min., der kunne engagere såvel sø- som luftmål på en afstand op til 16.000 meter.

Endelig kunne bådene anvendes som minelæggere.

Bogen indeholder desuden en detaljeret gennemgang af bådenes omfattende varslings- og ildledelsesudstyr samt et elektronisk plotsystem, kaldet DEPLO, der betød et stort fremskridt i forhold til de gamle MTB'ere hvor plotningen foregik manuelt med søkort, papir og farveblyanter.

Bogens kapitel VI omhandler livet ombord. WILLEMOES-bådernes besætninger bestod af 25 mand, det samme som i de ældre MTB'er, så man var henvist til et-vagtsprincip, med deraf følgende begrænset udholdenhed. Det var unge mennesker der sejlede med bådene, i praksis lå aldersgrænsen på 35-40 år. Og WILLEMOES-klassen var blandt de først enheder i Søværnet, der modtog kvindelige besætningsmedlemmer. Det viste sig hurtigt, at pigerne som regel blev lige så dygtige og professionelle som drengene.

Kapitel VII omhandler årets gang i Torpedobådseskadren. Her får vi at vide, at FALKEN- og SØLØVEN-bådene, der jo stadig var i tjeneste da WILLEMOES-bådene kom til, bar

øgenavnene "Træstammerne" og "Jordbærbakkerne", og at deres besætninger så med nogen misundelse på de nye, hvor besætningerne kunne få varmt bad hver dag! De forskellige årlige øvelser, den lokale "Small Play", NATO øvelsen BOLD GAME og den nationale DANEX, med deltagelse af hele Søværnet behandles udførligt.

WILLEMOES-bådene havde et omfattende sejladsprogram, men en oversigt over de årlige vedligeholdelsesomkostninger for de forskellige skibsklasser viser, at de ti WILLEMOES-både ikke kostede meget mere at vedligeholde end de tre korvetter af NIELS JUEL-klassen.

Kapitel VIII omhandler udflugtningen fra Holmen til Flådestation Korsør i april 1991.

Kapitel IX behandler søkøbstædernes adoption af de forskellige enheder. WILLEMOES kom naturligvis til søheltens fødeby Assens.

Kapitel X med titlen "You fight as you train" er med sine 40 sider bogens mest omfangsrige. Det giver en detaljeret gennemgang af WILLEMOES-klassens krigsopgaver. Taktikken ved anvendelse af de forskellige våben: artilleri, torpedoer, miner og missiler, og hvad der nok overrasker mange udenfor søværnet, den essentielle rolle de landbaserede mobile baser, såkaldte MOBA, spillede i anvendelsen af torpedomissilbådene. De mobile baser var udstyret med allehånde overvågnings- og kommunikationsudstyr, fra 1995

endog Harpoon-missiler. Ved hjælp af kraftige terrængående diesel-trucks kunne de hurtigt flyttes fra sted til sted, og i samarbejde med Lynx-flådehelikopterne kunne de give WILLEMOES-bådene positions-oplysninger der var så præcise, at bådene kunne gennemføre angreb uden afsløre egen position ved at bruge radio og radar.

Kapitel XI omhandler de strenge prøver, som såvel fartøjschefer som maskinchefer skulle igennem inden de kunne overtage deres poster.

Titlen på kapitel XII "Anekdoter og sørøverhistorier" er selvforklarende, det er absolut underholdende læsning!

Kapitel XIII omhandler de typekrav Søværnets ledelse udarbejdede til en påtænkt afløser af WILLEMOES-klassen, benævnt TB-80. Det projekt kom som bekendt aldrig til udførelse og det følgende kapitel behandler udfasningen af klassen. I 1995 ansloges det, at WILLEMOES-klassen kunne vedblive i tjeneste indtil 2010, men allerede samme år ses de første tegn på, at man fra politisk hold begyndte at tænke på at reducere klassens udrustningsniveau, overvejelser der endte med beslutningen om at skrotte bådene, hvilket som nævnt skete i år 2000.

I perioden 1988-2006 svækkedes søværnets kamppotentialer voldsomt. Fra 44 egentlige krigsskibe til blot 14. Foruden torpedomissilbådene er tre vigtige skibstyper helt forsvundet:

Fregatterne, minelæggerne og ubådene. Man må håbe, at de politikere, der har lagt navn til denne svækkelse af forsvaret ikke en dag kommer til at skamme sig lige så meget som deres forgængere i 30'erne må have gjort den 9. april! (anm. komm.)

Forfatterne anbefaler opbygning af en "ny flåde", hvori der indgår dels undervandsbåde, dels en ny type kaldet Fast Patrol Corvette (FPC) på ca. 1500 tons, et interessant projekt der beskrives ganske detaljeret.

Bogen afsluttes med en omtale af overdragelsen af SEHESTED til Statens Forsvarshistoriske Museum i 2001.

Som anmelder må jeg påpege enkelte fejl. F.eks. anføres det fejlagtigt på side 210, at englænderne brugte radarfly af typen Orion. Det er ikke rigtigt. Englænderne brugte deres egen fortrinlige Nimrod. Og på side 291 angives HK ydelsen af Proteus turbinerne til 3 x 12.750. Det er naturligvis den totale ydelse.

Men det er småting. Som helhed er bogen velskrevet og forholdsvis letlæst, om end det kan knibe med at følge med i de ofte komplicerede tekniske forhold der beskrives. For de mange der har gjort tjeneste i WILLEMOES-bådene er bogen et must, men også andre vil få udbytte af den. Bogen kan varmt anbefales.

Niels M. Probst



Museumsskibet P 547 SEHESTED fotograferet i Maskingraven på Holmen i sommeren 2007. Inden SEHESTED kom så langt havde ansatte ved Tøjhusmuseet gennemført en omfattende dokumentering og registrering og i alt blev 4.750 genstande registreret. Målet med projektet er at blive i stand til at udstille fartøjet, som det så ud da det stadig var i tjeneste. (J.Lauridsen/Statens Forsvarshistoriske Museum / Fra bogen “Søheltenes skibe”)

ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG (fortsat)

Tirsdagsmøderne startede tirsdag den 11. september 2007.

På grundlag af research og udarbejdelse af en manual i sæsonen 2006 – 2007 er holdet gået i gang med at bygge et ”kukkassediorama i skala 1 : 10 af et batteridæk som det ville have set ud under kamp i 1808. Projektet omfatter fremstilling af 4 stk. 24 pounds kanoner og et fuldt udstyret batteridæk med ca. 35 personer (dukker) i tidsrigtige dragter og uniformer. Der er selvfølgelig stadig plads til interesserede på holdet.

Tirsdagsmøderne (hver tirsdag) kl. 1900 – 2100 er sammen med de månedlige medlemsmøder, også stedet hvor nye og gamle medlemmerne under hyggelige og afslappede former altid er velkomne til at søge relevante ideer, råd og vejledning.

**MEDDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB
Resterende aktiviteter for sæsonen 2007 – 2008**

Onsdag den 28. november 2007, kl. 1930

Foredrag: ”Den hollandske flåde i Ostindien 1940 – 1942”

Ved Tom Wismann

Onsdag den 23. januar 2007, kl. 1930

Foredrag: ”Den danske flåde under Den Første Verdenskrig”

Ved brigadegeneral Michael Clemmensen

Onsdag den 27. Februar 2008 kl. 1930

Foredrag: ”Søkrigen i Tysk Østafrika 1914-1916”

Ved Cand. Mag. Jon Voss

Onsdag den 9 April 2008 kl. 1930

Den årlige generalforsamling.

Alle foredrag og generalforsamlingen foregår på Orlogsmuseet

Efter onsdagsforedragene og generalforsamlingen er der mulighed for at få 2 stk.

Smørrebrød med øl og kaffe for i alt 80 kr.

Tilmeldinger til foredragsaftener og generalforsamling til Trine@Kjems.com

Eller telefon 3315-1410. Det skal præciseres, at tilmelding til spisning skal ske senest mandagen før det pågældende foredrag/generalforsamlingen.