

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



41. årgang

Nr. 3 - august 2008

## ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

### Arrangementer efterår/vinter 2008 – 2009

I sæsonen 2008 – 2009 starter medlemsmøderne (onsdagsmøderne) kl. 19.30. Medmindre andet annonceres afholdes møderne på Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, Christianshavn.

Der vil undtagelsesvis kunne forekomme flytning eller ændring af mødernes emner, men ikke af mødernes dato og tidspunkt.

**Onsdag den 3. September 2008 kl. 19.30.** Foredrag med billeder og tegninger om forberedelse, research og bygning af en model i skala 1 : 40 af et dansk orlogsskib (Dannebrog) fra 1690'erne v/ Poul Beck.

**Onsdag den 1. Oktober 2008 kl. 19.30.** Foredrag med film og billeder om US-navy's omfattende modelsamling i Annapolis, USA, v/ Søværnets historiske konsulent, historiker Hans Christian Bjerg .

**Onsdag den 5. November 2008 kl. 19.30.** Foredrag med film og billeder om udenlandske dioramaer og modelscenerier v/ John Andersen/Poul Henrik Westh.

**Fredag den 5. December 2008 kl. 19.00. Julearrangement. (Bemærk tidspunktet)** . Det nærmere detaljer er endnu ikke fastlagt, - men det kan røbes, at der påregnes et arrangement med bl.a. spisning/buffet samt det traditionelle andespil med store og små gevinster.

Husk at medbringe en lille gave til ca. 35 kr.. Husk tilmelding senest onsdag den 3. December 2008 til Poul Beck, tlf. 43 90 33 29 eller til Peter Maack, tlf. 39 65 54 83

**Arrangementerne januar – april 2009 er med hensyn til emner ikke endelig fastlagt, hvorimod datoerne er fastsat således:**

**Onsdag den 7. Januar 2009 kl. 19.30.** Gæsteforedrag om Pirater samt fremvisning af egne modeller.

**Onsdag den 4. Februar 2009 kl. 19.30.** Foredrag om flådens fabriksmester Henrik Gerner og gresskibet Bornholm v/ Peter Maack.

**Fortsættes side 39**

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



41. årgang

Nr. 3 - august 2008

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet 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:

Kap St. Vincent - 1797 3  
*Per Jacobsen*

Katapultskibene *BUSSARD & FALKE* 26  
*Tom Wismann*

Flådens historie i nyt billedgalleri 32  
på Internettet  
*Forsvarsakademiet*

Engelsk rapport om ødelæggelsen 35  
af linieskibet PRINDS CHRISTIAN  
FREDERIK i 1808  
*Indsendt af Søren Nørby*

Rette referenceliste til artikel 38  
Linieskibet GØTEBORGS forlis ved  
Island 1718 bragt i MHT nr. 2/08

**Bog anmeldelser** 40

Den danske hærs rekylgeværer  
*Bjørn A. Nielsen*

Hvorfor gjorde I det ?  
*Jørgen Kieler*

---

Forside:

Linieskibet PRINDS CHRISTIAN FREDERIK  
doubleret af de to engelske linieskibe  
HMS STATELY og HMS NASSAU  
(ex danske HOLSTEN) i kampen ved  
Sjællands Odde den 22. marts 1808.  
Maleri af A.G. Gross på Handels- og  
Søfartsmuseet.

# Kap St. Vincent - St. Valentins Dag 1797

*Per Jacobsen*

I vinteren 1796/97 havde krigen mod Frankrig udviklet sig uheldigt for Storbritannien. Den koalition mod Frankrig, som blev dannet ved krigens begyndelse i 1793, var gået i opløsning. De fleste af de hidtidige allierede havde sluttet fred med Frankrig, og en enkelt, Spanien, havde endog erklæret Storbritannien krig. Frankrig havde forsøgt en invasion i Irland. Den var ganske vist mislykkedes, men kun fordi vejret havde været ekstremt dårligt. Kanalfåden, der skulle værne imod sådanne franske operationer, havde ikke grebet ind, men var blevet liggende passivt på sin ankerplads på Spithead ved Portsmouth (1). Hertil kom en voldsom økonomisk krise på grund af de betydelige summer, som den britiske regering havde ydet som subsidier til sine allierede på kontinentet under det hidtidige forløb af krigen (2). Den britiske befolkning var træt af krigen, men et forsøg på fredsforhandling var mislykkedes (3), og man frygtede nu en invasion i Sydengland støttet af de forenede franske og spanske flåder.

Det var derfor ikke uden grund, at chefen for den britiske Middelhavsflåde, Admiral Sir John Jervis (4), da hans flåde om morgenen den 14. februar 1797 ud for Kap St. Vincent i det

sydlige Portugal nærmede sig den talmæssigt overlegne spanske flåde under Teniente General Cordova, bemærkede til sin Captain of the Fleet, Captain Robert Calder (5), at

*"A Victory is very essential to England in this moment"*

I det følgende redegøres der for Slaget ved Kap St. Vincent, dets baggrund og betydning for krigens udvikling.



*Admiral Sir John Jervis*

## Den politiske og strategiske situation.

Den britiske Middelhavsflåde, der siden december 1795 havde været under kommando af Admiral Sir John Jervis, bestod oprindeligt af 22 linieskibe og et antal fregatter. Dens hovedbaser var Gibraltar og øen Korsika, som i 1794 havde løsrevet sig fra Frankrig og sluttet sig til det britiske kongerige. Dens opgaver var naturligvis at sikre det britiske søherredømme i Middelhavet, hvilket man gjorde ved at blokere den franske flådehavn Toulon, og ved at beskytte britiske konvojer i Middelhavet mod angreb af franske krydsere og kapere. Endeligt skulle Middelhavsflåden støtte de østrigske og sardinske operationer mod de franske hære langs de franske og italienske middelhavskyster. 7 af de britiske linieskibe var under Vice-Admiral Mann detacheret til Atlanterhavet, hvor de bevogtede den spanske flådehavn i Cadiz, hvor en fransk eskadre under Commodore Richery havde søgt tilflugt (6).

Som nævnt var den 1. koalition mod Frankrig gået i opløsning. Spanien var blevet tvunget til at slutte fred allerede i 1795, og den 19. august 1796 indgik man i San Ildefonso en traktat med Frankrig, hvori man forpligtede sig til at erklære Storbritannien krig, hvilket skete i oktober 1796 (7). Preussen og Holland havde sluttet fred i juli 1796, hvorved Frankrig havde fået rådighed

over den hollandske flåde.

I løbet af sommeren 1796 fik Storbritannien betydelige problemer i Middelhavsområdet. Den unge general Napoleon Bonaparte havde i sommeren 1796 overtaget kommandoen over den franske hær i Italien, og hans operationer førte til en lang række nederlag for de østrigske og sardinske hære. Det førte til, at Sardinien måtte slutte fred, hvor man afstod Nice og Savoy til Frankrig. Rækken af østrigske nederlag fortsatte, idet den østrigske hær blev slået ved Lodi den 10. maj, og Bonaparte kunne herefter rykke ind i Milano den 15. maj 1796.

Den franske succes fik hurtigt følger for de forskellige italienske stater, der var allieret med Storbritannien eller var neutrale. Hertugen af Parma indgik våbenstilstand den 9. maj, og Hertugen af Modena den 17. maj. Neapel, der var en vigtig partner for Storbritannien, indgik våbenstilstand den 5. juni, og Pavestaten den 24. juni. De franske hære trængte fortsat frem, og den 25. juni rykkede de ind i havnebyen Livorno, der var den britiske Middelhavsflådes vigtigste forsyningsbase. Da det neutrale Genua også lukkede sine havne for britiske krigsskibe, stod det klart, at Middelhavsflåden fremover ville få meget store logistiske vanskeligheder (8).

Den franske besættelse af Livorno betød også, at Frankrig nu havde et godt udgangspunkt for en invasion af Korsika, hvor begejstringen for det britiske herredømme var kølnet betydeligt i takt med den franske succes på fastlandet, og hvor et oprør mod briterne truede (9). For at hindre en fransk invasion af Korsika beordrede Jervis Commodore Nelson i linieskibet CAPTAIN til at bistå hæren med at besætte øen Elba med havnen Porto Ferrajo og til at iværksætte en blokade af Livorno, jf. brev af 18. juli til Admiralitetet, hvori det hedder:

*"I desire you will acquaint the Lords Commissioners of the Admiralty that, the moment I was informed of the outrageous conduct of the French General Bonaparte in entering Leghorn I despatched orders to Commodore Nelson to hold the port in strictest blockade and to co-operate with the Viceroy of Corsica in every measure for the protection of that Island, and*

*to prevent as much as possible the enemy from throwing supplies into Corsica, and tampering with the inhabitants, which service, and the enterprise against Porto Ferrajo, their Lordships will perceive by the enclosed letter from him he has conducted in his wonted manner.... It is scarcely necessary for me to point out to their Lordships the importance of Ferrajo."* (10)

Sir John Jervis, der var klar over, at han i tilfælde af en spansk krigserklæring ville kunne komme til stå overfor en styrkemæssig overlegen fransk/spansk flåde, besluttede derfor at koncentrere sine styrker, hvorfor han beordrede Vice-Admiral Mann til at slutte sig til hovedstyrken i Middelhavet. Mann havde imidlertid allerede den 29. juli foruddiskonteret denne ordre, og hævet blokaden af Cadiz. I et brev til Admiralitetet begrundede han sin beslutning således:

*"The apparent co-operation of the*



*Porto Ferrajo*

*French and the Spanish fleets at Cadiz, and expecting them almost immediately to put to sea, I judge it necessary, for the safety of the squadron under my command, I should quit this station, and proceed to Gibraltar, where I mean to complete with provisions and water with all possible despatch, and then join the Commander-in-Chief.”* (11)

Uheldigvis glemte Mann i skyndingen at indtage vand og forsyninger i Gibraltar, som han havde planlagt. Han kunne derfor ikke afhjælpe Middelhavsflådens forsyningsvanskeligheder, som var betydelige efter lukningen af Livorno og Genua for britiske fartøjer. Resultatet blev derfor, at Jervis straks sendte ham og hans eskadre tilbage til Gibraltar med ordre til at indtage alle de forsyninger, han havde mulighed for at stuve i sine skibe, for derefter at returnere til flåden så hurtigt som muligt (12).

Så snart blokaden af Cadiz var hævet, forlod den franske eskadre under Commodore Richery havnen eskorteret af den spanske flåde under kommando af Teniente General Langara (13). Richery fortsatte mod New Foundland, hvor hans eskadre gennemførte et udbytterigt togt (14), hvorefter den forenede sig med den franske hovedflåde i Brest, og deltog i det mislykkede forsøg på invasion af Irland. Den spanske flåde fortsatte til

Middelhavet, hvor den mødte Mann's eskadre, som den jog ind til Gibraltar. Derefter forenede Langaras styrke, der bestod af 19 lineskibe, sig med de 7 spanske lineskibe, der var placeret i Cartagena. Styrken krydsede nu i Middelhavet, og passerede således Cap Corse, uden dog at søge kamp med den britiske flåde, der lå i Mortello Bugten ved San Fiorenzo. Derefter forlagde spanierne til Toulon, hvor de forenede sig med den franske Middelhavsflåde den 26. oktober (15).

Vice-Admiral Mann vendte ikke som beordret tilbage til Middelhavet. Efter mødet med Langara's flåde var han øjensynligt overbevist om, at hans eskadre ville blive ødelagt, såfremt han forsøgte at slutte sig til Jervis i Middelhavet, og efter samråd med sine skibschefer besluttede han sig i stedet for at sejle til England. Beslutningen var i direkte strid med hans ordrer fra Admiral Jervis, som i øvrigt ikke blev underrettet om hans beslutning, og den betød, at Middelhavsflåden blev reduceret med en tredjedel (16). Beslutningen var da heller ikke ligefrem populær hos the Lords Commissioners of the Admiralty, der beordrede ham til at nedhale sit flag (17).

### **Middelhavet rømmes.**

Da den britiske regering i sommeren 1796 blev klar over, at Spanien i løbet af kort tid ville indtræde i krigen på



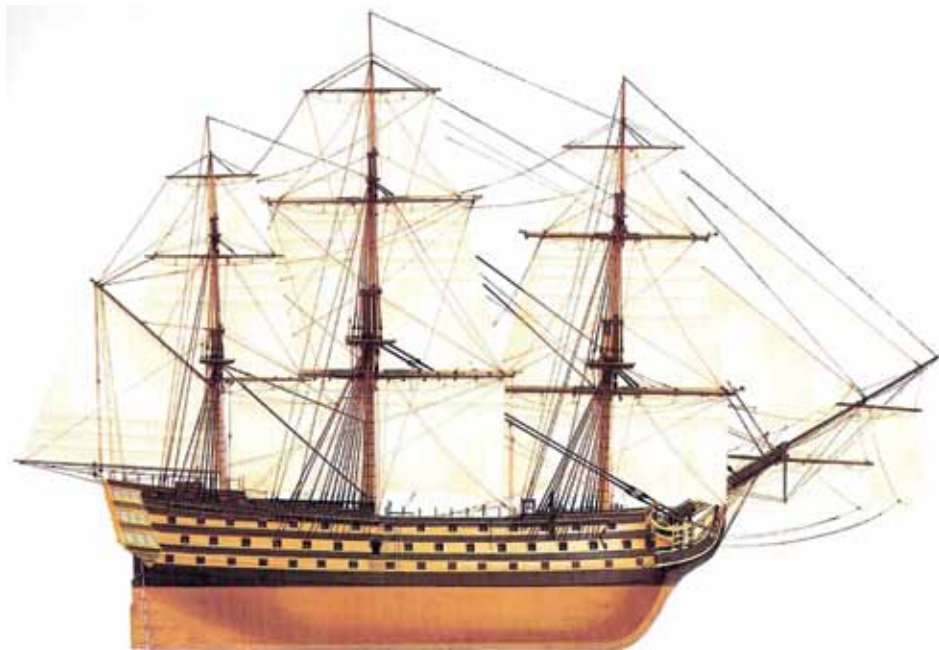
Frankrigs side, frygtede man, at de spanske og franske flåder ville søge at forene sig i den franske flådehavn Brest for at støtte en invasion af Sydengland, bl.a. fordi man via den britiske gesandt i Neapel havde modtaget en advarsel fra Dronning Maria Carolina i Kongeriget De to Sicilier om, at der forelå planer om en sådan invasion (18). Regeringen besluttede derfor den 31. august at opgive blokaden af Toulon og forlade Middelhavet, og i stedet placere Middelhavsflåden med hovedbasis på floden Tagus ved Lissabon for at kunne forhindre en sådan forening. Den 25. september modtog Jervis derfor ordre fra Admiralitetet til at rømme Korsika og Middelhavet (19).

Efter ordre fra Jervis hævdede Commodore Nelson straks blokaden af Livorno og evakuerede i oktober den britiske garnison og vicekongen med stab fra Bastia til Elba, som man i første omgang ønskede at fastholde, medens Admiral Jervis evakuerede fra San Fiorenzo (20). Jervis, der var uvidende om, at Mann var sejlet til England, afventede først dennes tilbagekomst til flåden fra Gibraltar, men måtte den 2. november forlægge til Gibraltar, fordi flådens forsyninger var ved at slippe op (21). Efter ankomsten til Gibraltar ramtes flåden af en voldsom storm, hvor 3 linieskibe drev for deres ankre. Eet blev totalt vrag på den marokkanske kyst, medens et andet blev så beskadiget,

at det måtte sendes til England for at blive repareret. Kort efter gik et tredje på grund i Tanger Bugten, hvor det blev så beskadiget, at det ikke kom til at deltage i det kommende slag med den spanske flåde (22).

Umiddelbart efter ankomsten til Gibraltar fik Jervis ordre til at forlægge til Lissabon for at yde moralsk og fysisk støtte til den portugisiske regering, der frygtede et fransk/spansk angreb (23). Inden afsejlingen blev Commodore Nelson den 15. december detacheret til Middelhavet med fregatterne MINERVE, hvor han hejste sin stander, og BLANCHE med henblik på at evakuere Elba, som man nu havde besluttet at opgive. Forlægningen af flåden til Lissabon forløb heller ikke uden uheld, idet et linieskib blev ødelagt ved en grundstødning under indsejlingen til Tagus. Da Jervis den 18. januar 1797 igen forlod floden, blev endnu et linieskib ukampdygtigt på grund af en grundstødning. Middelhavsflåden var således reduceret til 10 linieskibe (24).

Den 6. februar modtog Jervis dog forstærkning fra Kanalflåden i form af en eskadre under Rear-Admiral William Parker. Herefter bestod flåden af 15 linieskibe, VICTORY, hvori Jervis havde hejst sit flag, og BRITANNIA, der var flagskib for Vice-Admiral Thompson, begge på 100 kanoner, BARFLEUR, der var flagskib for Viceadmiral Walde-



*H.M.S. VICTORY*

grave, og PRINCE GEORGE, hvori Rear-Admiral Parker havde hejst sit flag, begge på 98 kanoner, BLENHEIM og NAMUR, begge på 90 kanoner, CAPTAIN, hvor Commodore Nelson normalt havde sin stander, IRRESISTIBLE, GOLIATH, EXCELLENT, EGMONT, ORION, COLLOSSUS og CULLODEN, alle på 74 kanoner samt 64 kanoners skibet DIADEM (25).

I begyndelsen af december forlod 5 franske linieskibe under kommando af Contre-Amiral Villeneuve Toulon ledsaget af 26 spanske linieskibe under kommando af Teniente General Langara. De franske skibe, der

var på vej til Brest, passerede den 10. december Gibraltar under den voldsomme storm, der som ovenfor nævnt havde beskadiget adskillige af de britiske skibe. På grund af vejret var Jervis ude af stand til at forfølge de franske skibe, der nåede velbeholdent til Brest. Langara gik derimod ind til Cartagena den 6. december for at hente 4 *urcas* (26), som den spanske flåde skulle konvojere til Cadiz. De 4 handelsskibe var lastet med kviksølv, der skulle bruges ved udvinding af sølv i de spanske miner i Sydamerika (27).

### **Forspillet til slaget.**

Som ovenfor nævnt forlod den britiske flåde Tagus den 18. januar 1797. Først konvojerede den nogle portugisiske skibe på det første stræk af deres rejse mod Brasilien, og herefter blev kursen sat mod området ud for Kap St. Vincent, hvorfra Admiral Jervis ville dække Commodore Nelson, der var på vej tilbage fra evakueringen af Elba, mod den spanske flåde. I et brev af 13. januar fra Jervis til Nelson hedder det således:

*”...I am impatient for the arrival of Rear-Admiral William Parker with the reinforcements, for the moment they are put to rights I will proceed to the Straits mouth to cover you, and in the case of the Spanish fleet taking a position to the east of Gibraltar, it is my intention to enter the Mediterranean....”* (28)

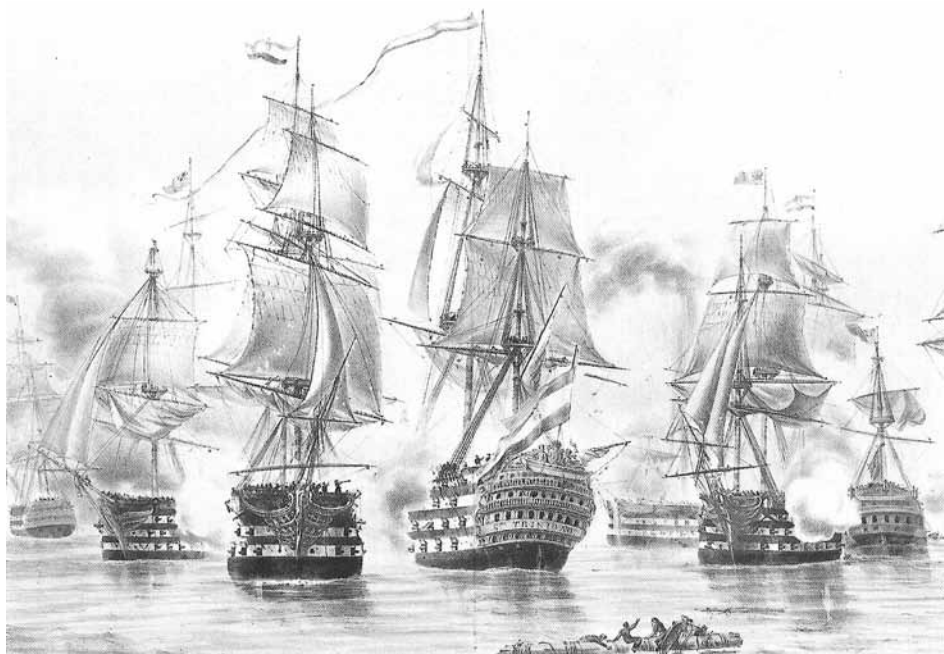
I et brev til Vice-Admiral Parker af 24. januar hedder det:

*”I am in hourly expectation of accounts from Commodore Nelson of his retreat down the Mediterranean with the frigates under his command, accompanied by the transports and the store-ships with the garrison of Porto Ferrajo and the artillery retired from Corsica. It is absolutely necessary for me to take a position to go speedily to his assistance, in case the fleet of Spain should attempt to interrupt his*

*passage. I have therefore determined to proceed to Cape St. Vincent, and to cruise from five to fifteen leagues south of it.....”* (29)

Den spanske flåde, der nu var under kommando af Teniente General Don José de Cordova, forlod Cartagena den 1. februar 1797 på vej mod Cadiz med de 4 *urcas* under konvoj. Når konvojen var afleveret i Cadiz, var det planen at fortsætte mod Brest for at forene sig med den franske flåde der (30). Den passerede for en kraftig vind fra øst Gibraltar Strædet den 5. februar, idet 2 linieskibe på hver 74 kanoner blev detacheret til Algeciras med forstærkninger og forsyninger til den spanske hær ved Gibraltar (31). Disse skibe skulle slutte sig til hovedflåden på et senere tidspunkt. Den spanske flåde, der nu stod ud i Atlanterhavet bestod således af i alt 25 linieskibe. Teniente General Cordova havde sit flag i datidens største krigsskib, det firedækkede SANTISIMA TRINIDAD på 130 kanoner. Herudover var der 6 tredækkere på hver 112 kanoner, 2 skibe på 80 kanoner og 16 skibe på 74 kanoner. Der var således tale om en voldsom overvægt i forhold til den britiske styrke (32).

Den spanske flåde blev drevet temmelig langt vest på af den kraftige østlige vind, der hjalp den igennem Gibraltar Strædet, og den kæmpede sig nu mod



*Det spanske flagskib SANTISSIMA TRINIDAD*

nordøst mod sit første bestemmelsessted, Cadiz. Samtidigt ændrede Jervis kurs mod sydvest, således at de flåders kurser nu konvergerede.

Allerede den 9. februar havde Jervis fået underretning fra sloopen VIPER om, at den spanske flåde havde passeret Strædet den 5. februar, en meddelelse der blev bekræftet af fregatten EMERALD 10. februar. I et brev af 12. februar til Robert Walpole hedder det:

*"The SOUTHAMPTON passed near the Spanish fleet the day before yesterday, and I am using every means in my power to fall in with it. The Wind is*

*at present directly in our teeth, but we may reasonably look for a change soon."* (33)

Om morgenen den 13. februar stødte den længe ventede Commodore Nelson i fregatten MINERVE til flåden. Nelson havde fyldt vand i Gibraltar den 9. februar, og havde her erfaret, at den spanske flåde få dage forinden havde passeret Strædet for en hård østenvind. Under opholdet i Gibraltar var det lykkedes ham at arrangere en udveksling af lieutenants Culverhouse og Hardy, der var i spansk fangenskab efter den spanske tilbageerobring af

fregatten LA SABINA, som MINERVE havde erobret på vej mod Elba (34). Da han forlod Gibraltar for at opsøge den britiske flåde i Atlanterhavet, blev han jagtet af de 2 spanske linieskibe, der som ovenfor nævnt var blevet detacheret med forsyninger til Algeciras. Det lykkedes dog MINERVE at undslippe overmagten (35).

Om natten mellem den 11. og 12. februar, hvor det var temmelig tåget, opdagede man pludselig i MINERVE, at man befandt sig midt i en større flåde. Det blev ret hurtigt klart, at det var den spanske flåde på vej mod Cadiz. Det lykkedes MINERVE at frigøre sig ubemærket, og den 13. om morgenen stødte den til den britiske flåde (36).

Nelson, og ikke mindst Culverhouse og Hardy med baggrund i deres fangenskab ombord i den spanske flåde, kunne nu ombord i VICTORY give Admiral Jervis værdifulde oplysninger om den spanske flåde og ikke mindst om dens mangelfulde bemanning (37). Den tidligere vicekonge på Korsika, Elliot og hans stab blev overført til fregatten LIVELY (38), og Commodore Nelson højste igen sin stander i CAPTAIN.

Kort efter Nelson's genforening med flåden modtog Jervis fra sloopen BONNE CITOYENNE melding om, at den spanske flåde befandt sig ca. 20 sømil sydvest for den britiske flåde (39). I

nattens løb kunne man i den britiske flåde høre signalskud fra den spanske flåde, og ved dagry fik man spanierne i sigte. I nogle bemærkninger skrevet ombord i det britiske linieskib ORION hedder det:

*"February 14, at three A.M. heard the report of several guns, from the Spanish fleet, in the south-east quarter: wind, west. At seven, hazy weather. At eight, being more clear, saw several large ships bearing south by west on the Starboard tack. At half past eight, found to be the Spanish fleet; our fleet at this time being in close order of sailing, with a press of sail to get up with them...."* (40)

Den britiske flåde var, da man fik spanierne i sigte, 24 sømil vestsydvest af Kap St. Vincent. Dens kurs var sydvestlig i marchformation, 2 parallelle kølvandslinier (41).

### **Slagets 1. fase.**

Vinden var i nattens løb skiftet til sydvest, og om morgenen den 14. februar var vejret meget diset. kl. 0630 signalede CULLODEN, der var under kommando af Captain Thomas Troubridge, at man havde observeret 5 skibe mod sydvest. Jervis sendte først BONNE CITOYENNE af sted for at undersøge meldingen, og sendte derefter kl. 0930 yderligere de 3 linieskibe CULLODEN, BLENHEIM og PRINCE GEORGE af sted. Kl.

0955 signalerede BONNE CITOYENNE, at den havde observeret 8 skibe mod sydvest, hvorefter IRRESISTIBLE, COLOSSUS og ORION også blev sendt af sted (42). Kort efter modtog Jervis signal fra BONNE CITOYENNE om, at den havde observeret 25 linieskibe, der nu også kunne observeres fra flagskibet. Jervis besluttede nu at etablere sin slaglinie, og hejste kl. 1057 signal nr. 31 med ordlyden:

*”Form Line of Battle ahead and astern as most convenient”* (43)

Det betød, at slaglinien skulle formeres hurtigst muligt uden hensyn til skibenes sædvanlige rækkefølge. De 6 skibe, der først var sendt af sted mod fjenden, kom derfor til at indtage de første 6 pladser i slaglinien, der fik følgende rækkefølge: CULLODEN, BLENHEIM, PRINCE GEORGE, ORION, COLOSSUS, IRRESISTIBLE, VICTORY, EGMONT, GOLIATH, BARFLEUR, BRITANNIA, NAMUR, CAPTAIN, DIADEM og EXCELLENT.

Den spanske flåde, der som tidligere nævnt bestod af 25 linieskibe og de 4 *urcas* med kviksølv, var, da den blev observeret mod sydvest delt i 2 grupper. Den forreste bestod af de 4 *urcas* og deres eskorte på 2 linieskibe, medens den sidste bestod af hovedflåden i en meget uordentlig linieformation, hvor skibene i mange tilfælde overlappede hinanden i 2 eller 3 rækker (44).

Jervis, der ikke var klar over, at 4 af skibene i den læ gruppe af spanske skibe var transportskibe, besluttede at udnytte hullet mellem de 2 spanske grupper, således at den læ og mindste gruppe blev isoleret, medens han angreb hovedgruppen til luvart. Kl. 1126 hejste han derfor signal nr. 40:

*”The Admiral means to pass through the enemy’s line“* (45)

Et gennembrud af fjendens linie var i slutningen af 1700-tallet endnu ikke normalt, og i sin rapport til Admiralitetet begrundede Jervis sin disposition, idet det heri hedder:

*”...His Majesty’s Squadron under my command, consisting of fifteen Ships of the Line, named in the margin, happily formed in the most compact order of sailing, in two lines. By carrying a press of sail, I was fortunate in getting in with the Enemy’s Fleet at half past eleven o’clock before it had time to connect and form a regular Order of Battle. Such a moment was not to be lost; and confident in the skill, valour, and discipline of the Officers and Men I had the happiness to command, and judging that the honour of his Majesty’s arms, and the circumstances of the War in these seas, required a considerable degree of enterprise I felt myself justified in departing from the regular system; and, passing through*

*their Fleet, in a line formed with the utmost celerity.....”* (46)

Den britiske flåde satte nu kursen direkte mod åbningen mellem de 2 spanske grupper.

Den del af den spanske flåde, der var til luvart, søgte, da den havde observeret den britiske flåde, at forene sig med konvojen med de fire transportskibe. Det lykkedes imidlertid kun for 3 lineskibe, hvor i blandt var 112 kanoners skibet PRINCIPE DE ASTURIAS, der var flagskib for Teniente General Joaquin Moreno (47). Cordova søgte herefter uden større held med resten af skibene at formere en slaglinie, ligesom han ændrede kurs mod nordvest med mulighed for eventuelt at forene sig med den læ gruppe ved at gå agten om den britiske arrieregarde (48).

De 2 flåder nærmede sig nu hinanden på modsatte, men stort set parallelle kurser. Kl. 1131 var CULLODEN i kontakt med den spanske linie og åbnede ild, der blev besvaret af spanierne, der var hæmmet af, at skibene på grund af den uordentlige linie ofte var i vejen for hinanden. Den traditionelle ildkamp mellem de 2 slaglinier fortsatte herefter den næste halve time. Ca. kl. 1200 havde de agterste spanske skibe passeret CULLODEN. Admiral Jervis, der havde besluttet at tvinge spanierne til et afgørende slag (49), beordrede

derfor kl. 1208 sin linie til at stagvende i rækkefølge til en nordvestlig kurs parallel med den spanske linie. Captain Troubridge, der var forberedt på denne ordre, gik straks ind i det beordrede drej, og blev, efterhånden som de nåede drejepunktet, fulgt af BLENHEIM og PRINCE GEORGE.

Kort efter, at den britiske flåde havde påbegyndt sin vending søgte den læ spanske gruppe under Teniente General Moreno i PRINCIPE DE ASTURIAS med 2 andre lineskibe, CONDE DE REGLA og ORIENTE at gennembryde den britiske linie ved at angribe den forreste halvdel af den britiske linie. Angrebet medførte, at COLOSSUS blev stærkt beskadiget, idet den mistede ræerne til forsejlet og fortopsejlet, og derfor måtte opgive at følge de øvrige skibe i stagvendingen mod nordvest. Beskadigelsen af COLOSSUS betød, at ORION i første omgang afbrød sin vending for at beskytte sin beskadigede kammerat mod yderligere angreb fra de spanske skibe, et angreb som dog udeblev. Det spanske angreb blev herudover rettet mod de britiske skibe IRRESISTIBLE, VICTORY, EGMONT og GOLIATH, der imidlertid opretholdt deres tætte slaglinien, således at de spanske skibe måtte dreje af under langskibs beskydning fra briterne. Efter ca. 3 kvarters kamp trak spanierne sig tilbage og fortsatte med konvojen mod nordøst og Cadiz (50). Morenos angreb

betød imidlertid en forsinkelse af den britiske linies angreb på den luv del af den spanske flåde. I et privat brev fra Jervis til Earl Spencer, der var First Lord of Admiralty, hedder det således:

*"...yet to your lordship it becomes me to state, that Captain Troubridge, in the CULLODEN, led the squadron through the enemy in a masterly style, and tacked the instant the signal flew; and was gallantly supported by the BLENHEIM, PRINCE GEORG, ORION, IRRESISTIBLE and COLOSSUS. The latter had her fore and fore-top-sail yards wounded, and they unfortunately broke in the slings in stays, which threw her out and impeded the tacking of the VICTORY...."* (51)

På dette tidspunkt, ca. kl. 1245, måtte Jervis konstatere, at hans plan om et afgørende slag mod den spanske flåde kunne mislykkes. Foreløbigt havde kun 5 skibe foran ham gennemført stagvendingen for at forfølge spanierne, medens 8 skibe bag ham stadig manglede at vende, og COLOSSUS var ukampdygtig. Samtidigt kunne han observere, at den spanske tète havde ændret kurs mere mod øst, og nu muligvis søgte at dublere den britiske arrieregarde og forene sig med Moreno og hans konvoj (52). For hurtigere at gennemføre koncentrationen mod den spanske luv gruppe, sendte han kl.1250 et signal til sin egen division, der udover VICTORY bestod af EGMONT,

GOLIATH og BARFLEUR, om at søge til luvart af den spanske eskadre. Han sendte endvidere et signal til Vice-Admiral Thompson i BRITANNIA, hvis division stadig arbejdede sig frem mod det oprindelige drejepunkt, om straks at stagvende, således at de efterfølgende skibe vendte efter ham i rækkefølge, når de nåede det nye drejepunkt. Endeligt sendte han signal no. 41 med følgende ordlyd til samtlige skibe:

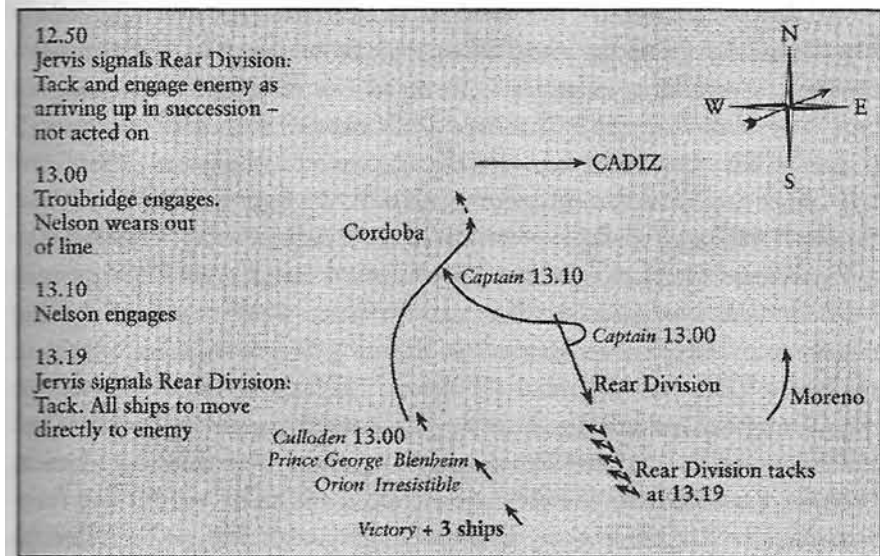
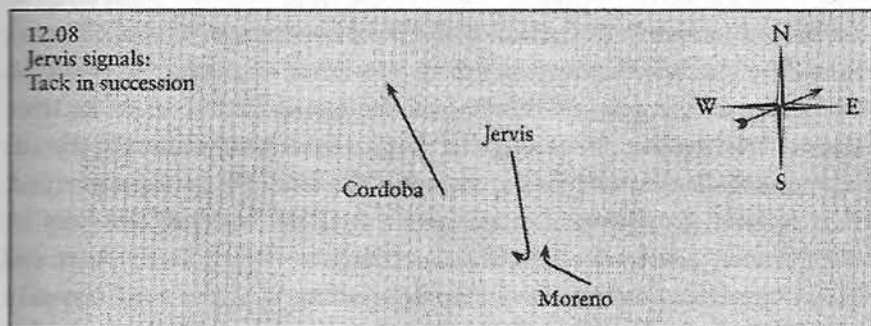
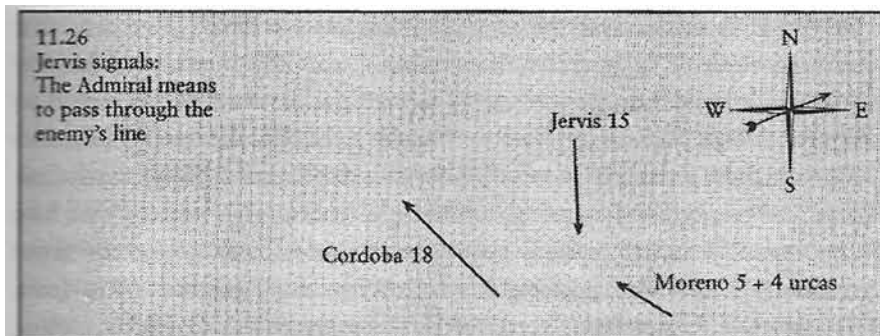
*"The ships to take suitable station for their mutual support and to engage the enemy as arriving up with them in succession."*

Uheldigvis observerede man ikke signalet i BRITANNIA, der sammen med sin division fortsatte uanfægtet mod det oprindelige drejepunkt (53).

### **Slagets 2. fase.**

Det var imidlertid ikke kun Admiral Jervis, der var opmærksom på den uheldige udvikling. Ca. kl. 13 passerede Nelson i CAPTAIN, der var tredjesidst i den agterste division under Vice-Admiral Thompson, på vej mod det oprindelige vendepunkt det sidste skib i den luv gruppe af den spanske flåde. Nelson kunne se, at der var en reel mulighed for, at den spanske flåde kunne dublere den britiske flådes læ linie for at forene sig med Moreno's styrke, og måske endog erobre EXCELLENT, der var sakket noget (54).





*Skitse over slagets udvikling*

Han besluttede at hindre det, og vendte CAPTAIN med vinden, hvorpå han satte kursen direkte mod de store spanske skibe, der var på vej til en sådan omklamring. I en erklæring om slagets forløb, der er underskrevet af Nelson, hans skibschef, Captain Miller, og Commander Berry, der som frivillig deltog i slaget ombord i CAPTAIN, hedder det:

*”At one P.M., the Captain having passed the sternmost of the Enemy’s Ships which formed their van and part of their centre, consisting of seventeen Sail of the Line, they on the larboard, we on the starboard tack, the Admiral made the signal to “Tack in succession”; but I, perceiving the Spanish Ships all to bear up before the wind, or nearly so, evidently with an intention of forming their line going large, joining their separated Division, at that time engaged with some of our centre Ships, or flying from us- to prevent either of their schemes from taking effect, I ordered the ship to be wore, and passing between the DIADEM and EXCELLENT, at a quarter past one o’clock, was engaged with the headmost, and of course leewardmost of the Spanish division. The Ships which I know were, the SANTISSIMA TRINIDAD, 126; SAN JOSEF, 112; SALVADOR DEL MUNDO, 112; SAN NICOLAS, 80; another First-rate, and Seventyfour, names not known....” (55)*

Af de britiske skibe, der havde gennemført vendingen til den nordvestlige kurs, var kun CULLODEN nået op til de agterste spanske skibe, mod hvilke det havde åbnet ild, og den ville snart blive fulgt af BLENHEIM, medens det ville var noget før flere britiske skibe nåede op.

Commodore Nelsons handling var i høj grad usædvanlig og særdeles risikabel for ham. Han handlede dels i strid med den britiske flådes ”Fighting Instructions”, der forbød skibscheferne at forlade linien uden ordre fra admiralen, og dels handlede han i direkte strid med ordren om at vende i rækkefølge. Hvis hans handling ikke førte til det ønskede resultat, ventede utvivlsom en krigsret, der ville medføre en alvorlig straf (56).

Som det fremgår af den ovenfor citerede erklæring, åbnede CAPTAIN kl. ca. 1315 ild mod de skibe, der var forrest og mest i læ i den uordentlige spanske linie. De var, som nævnt af Nelson, det spanske flagskib, 4-dækkeren SANTISSIMA TRINIDAD på ca. 130 kanoner, 3-dækkerne SAN JOSEF, MEXICANA og SALVADOR DEL MUNDO alle på 112 kanoner, SAN NICOLAS på 80 kanoner og SAN YSIDRO på 74 kanoner. Formentlig var det første skib, som CAPTAIN kom i kamp med selve det spanske flagskib (57), men ellers var det formentlig SALVADOR DEL MUNDO



*VICTORY beskyder SALVADOR DEL MUNDO langskibs.*

og MEXICANA, der var dens modstandere. CULLODEN kom ret hurtigt til assistance for CAPTAIN. Og i den næste halve times tid kæmpede disse 2 alene mod den spanske overmagt. I løbet af denne halve time blev såvel CAPTAIN som CULLODEN alvorligt beskadiget.

CAPTAIN havde f.eks. mistet sin fortopmast, ligesom rattet var skudt bort. De 2 skibes indsats betød imidlertid, at de spanske skibe blev opholdt så længe, at Rear-Admiral Parker med PRINCE GEORGE, BLENHEIM, ORION og Irresistible kunne nå op og støtte CAPTAIN og CULLODEN (58), hvorimod de resterende britiske skibe

var langt tilbage på grund af den forsinkelse, som angrebet af den læ gruppe af spanske skibe havde forvoldt, og de blev derfor med en enkelt undtagelse kun involveret i kampen i ringe omfang (59).

Da det gik op for Jervis, at Vice-Admiral Thompson's division, uanfægtet af hans signal kl. 1250 om stavgvending i rækkefølge, fortsatte mod det oprindelige drejepunkt, beordrede han kl. 1319 divisionen til at vende alle på én gang til nordvestlig kurs (60).

Rear-Admiral Parker, der kunne se, at både CAPTAIN og CULLODEN var hårdt

engageret, beordrede sine skibe til at stå videre frem for at engagere andre skibe i den spanske tète, og situationen udviklede sig hurtigt til et melée, hvor den effektive britiske artilleribetjening fejrede triumfer mod de utrænede spanske artillerister (61).

Ordren fra Jervis til den agterste division om at vende alle på en gang fik betydning for 74 kanoners skibet EXCELLENT under kommando af Captain Collingwood, hvis artilleri-besætninger var meget øvede. Det var det agterste britiske skib, og var som nævnt sakket noget. Det var derfor forholdsvis nær ved de forreste britiske skibe og havde foreløbigt ikke fået skader. Det første spanske skib, det passerede, var SALVADOR DEL MUNDO, som allerede var blevet beskudt af skibene i den britiske tète under deres passage. Det modtog flere breidsider fra EXCELLENT med det resultat, at det nedhalede flaget som tegn på overgivelse. Collingwood tog imidlertid ikke sin erobring i besiddelse, men sejlede straks videre, hvorfor SALVADOR DEL MUNDO på ny hejste flaget. Dernæst gik det ud over SAN YSIDRO, der også i løbet af få minutter halede flaget ned. Det er ikke uden grund, at den britiske flådes artilleriskole i mange år har båret navnet HMS EXCELLENT (62). Kl. ca. 1500 passerede EXCELLENT imellem CAPTAIN og dens daværende modstandere, SAN NICOLAS og SAN

JOSEF, der begge modtog salver fra EXCELLENT, som derefter kl. ca. 1530 engagerede SANTISSIMA TRINIDAD sammen med BLENHEIM og ORION.

Beskydningen af SAN NICOLAS og SAN JOSEF under EXCELLENTS passage medførte, at de 2 spanske skibe kolliderede, og at deres rigning blev filtret ind i hinanden. De 2 spanske skibe var inden da, udover at være beskudt af CAPTAIN, også blevet beskudt af BLENHEIM, ORION og PRINCE GEORGE, og det sidste fortsatte beskydningen af dem efter EXCELLENT's passage (63). På dette tidspunkt var CAPTAIN så beskadiget, at den stort set var ude af stand til at manøvrere, men det lykkedes Commodore Nelson at dreje skibet således at CAPTAIN's klyverbom blev infiltreret i mesanrigningen på SAN NICOLAS, hvorpå han i spidsen for sine marinere og en del søfolk bordede det spanske skib via dets galleri. Commander Berry, der tidligere havde været Nelson's næstkommanderende, gjorde tjeneste som frivillig i CAPTAIN, assisterede ham, og efter en kort kamp overgav spanierne sig. Det britiske "boarding party" blev imidlertid beskudt med musketild fra SAN JOSEF på siden af SAN NICOLAS, hvorpå Nelson og hans "boarding party" straks bordede 3-dækkeren, som straks overgav sig (64).

SALVADOR DEL MUNDO, der efter



*Commodore Nelson border SAN JOSEF*

EXCELLENTS passage igen havde hejst flaget, havde dog igen overgivet sig , denne gang til ORION under kommando af Captain Sir James Saumarez, som lod sin næstkommanderende tage det i besiddelse (65).

Som nævnt engagerede ORION sidst på eftermiddagen sammen med Blenheim og EXCELLENT det spanske flagskib SANTISSIMA TRINIDAD. Det spanske skib, der var hårdt medtaget, mistede nu både sin formast og sin mesanmast,

hvorpå det omkring kl. 1630 markerede sin overgivelse ved at hale flaget ned og hejse det britiske flag i stedet (66). Ingen af de angribende skibe nåede dog at tage det spanske skib i besiddelse, idet Admiral Jervis kl. 1622 beordrede sine skibe til at vende med vinden, hvorved han i realiteten bragte slaget til ophør.

Baggrunden for ordren var, at Moreno's forholdsvis friske og uskadede skibe var ved at nå op for at forene

sig med Cordova's gruppe, ligesom de 2 linieskibe, der ved passagen af Gibraltar var blevet detacheret til Algeciras, nu var ved igen at forene sig med Cordoba's flåde. I et privat brev til Earl Spencer, 1. Lord of Admiralty, beskriver Jervis beskadigelserne på CAPTAIN og de erobrede SAN NICOLAS og SAN JOSEF, hvorefter det hedder:

*"...the crippled state of these Ships and of the Captain, entangled as they were, and that part of the Enemy's Fleet, which had been kept off in the morning (as described in the public letter) joining at the instant, it became necessary to collect the Squadron, to resist an attempt to wrest those Ships, and the SALVADOR DEL MUNDO and the*

*SAN YSIDRO, from us, which occasioned the discontinuance of the Action."* (67)

Der har været rejst kritik af, at Jervis ikke forfulgte sin succes, og søgte at erobre endnu flere priser end de 4, han havde taget, f. eks. SANTISSIMA TRINIDAD, der utvivlsomt var modent til erobring. Der er dog næppe tvivl om, at det under de givne omstændigheder var en klog disposition at standse "medens legen var god". Cordoba havde stadig 22 kampdygtige linieskibe overfor den britiske flådes 15 skibe, hvoraf CAPTAIN og CULLODEN var hårdt medtagne, ligesom også COLOSSUS og BLENHEIM havde alvorlige skader. Under disse omstændigheder måtte det fremstå for Jervis, der ikke kunne vide, hvor dår-



*De erobrede spanske skibe efter slaget.*

lige de spanske besætninger var, som en unødigt risiko at fortsætte kampen og eventuelt sætte sin triumf over styr (68).

### **Afslutning.**

Efter slaget gik den spanske flåde ind til Cadiz, hvor den efterfølgende blev blokeret af den britiske flåde. Faren for en forening af de spanske og franske flåder til støtte for en invasion i Sydengland eller andet steds var foreløbigt væk. Størst betydning havde sejren nok ved at stive den vaklende moral i den britiske befolkning af (69). Som sædvanligt efter en betydelig sejr, faldt der et mildt ”stjernerdyr” over de britiske admiraler. Sir John Jervis blev kreeret Earl of St. Vincent, de øvrige admiraler blev baronets, medens Commodore Nelson og Captain Calder blev riddere af Bath Ordenen. På spansk side var man knap så gavmilde, idet Cordova ved en krigsret blev berøvet alle sine embeder samt fundet uegnet til at gøre tjeneste i nogen som helst grad, ligesom han blev forment adgang til hoffet og alle de større maritime spanske byer. Hans næstkommanderende mistede sin rang, og det samme gjaldt flere af de spanske skibschefer (70)

### **Noter:**

Følgende litteratur er anvendt ved udarbejdelsen af artiklen:

*W.V.Anson*: The Life of John Jervis,

London 1913

*Geoffrey Bennett*: Nelson, The Commander, London 2002

*Ernie Bradford*: Nelson, London 1979

*Geoffrey Callender*: The Naval Side, London 1943

*Robert Gardiner*: Fleet Battle and Blockade, London 1996

*Roy Hattersley*: Nelson, London 1976

*Christopher Hibbert*: Nelson, London 1994

*David & Stephen Howarth*: Nelson, London 1988

*Bernard Ireland*: Naval Warfare, London 2001

*James*: The Naval History of Great Britain, Vol. I og II, London 2001

*Peter Kemp*: History of the Royal Navy, London 1969

*A. Mahan*: Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, Vol. 1 (Mahan 1), New York 1892

*A. Mahan*: Life of Nelson (Mahan 2), Annapolis 2001

*Jacques Mordal*: Twenty Centuries of Sea Warfare, London 1973

*Naval Chronicle*: Consolidated edition, 2. bind, London 1998

*Nicolas*: Dispatches and Letters of Lord Nelson, Vol. II, London 2001

*Carola Oman*: Nelson, London 1967

*L. Ortzen*: Guns at Sea, New York 1976

*G.S.Parsons*: Nelsonian Reminiscences, London 1998

*T. Pocock*: Horatio Nelson, London

- 1988  
*Robert Southey*: Horatio Lord Nelson, London 1910  
*John Sugden*: Nelson, a Dream of Glory, London 2005  
*Nicolas Tracey*: Nelsons Battles, London 1996  
*Brian Tunstall*: Naval Warfare, London 1990  
*Warren Tute*: The True Glory, London 1983  
*Edgar Vincent*: Nelson, London 2005  
*David Walder*: Nelson, London 1998  
*Oliver Warner*: Nelson's Battles, London 2003  
*Colin White*: Nelson, The New Letters, London 2005  
*Clennell Wilkinson*: Nelson, København
1. James pag. 2 ff. og 21 ff., Vincent pag. 10, Walder pag. 190 f.
  2. Gardiner pag. 58 f. og 61 Walder pag. 190
  3. James pag. 29
  4. Admiral Sir John Jervis, der inden han overtog kommandoen i Middelhavet, havde været øverstkommanderende i Vestindien, jf. Vincent pag. 155, var kendt som en admiral, der lagde stor vægt på disciplin i tjenesten. Han blev senere chef for Kanalflåden (2 gange) og var i begyndelsen af 1800-tallet 1. Sea Lord.
  5. Calder gjorde sig senere som admiral uheldigt bemærket i slaget ved Kap Finisterre den 22. juli 1805, jf. Per Jacobsen i TfS 2005
  6. Anson pag. 112, Mahan 1 pag. 202.
  7. Vincent pag. 171, Gardiner pag. 89 og Walder pag. 185.
  8. Walder pag. 183 f., Mahan 1 pag. 211 ff.
  9. Mahan 1 pag. 213, Gardiner pag. 89
  10. Anson pag. 129
  11. Anson pag. 134
  12. Ibidem
  13. Mahan 1 pag. 214, Anson pag. 134
  14. Ibidem
  15. Mahan 1 pag. 214 f., Vincent pag., 174
  16. Mahan 1 pag. 214 f., Anson pag. 141 ff. og 343
  17. Mahan 1 pag. 214 f. Man kan undre sig over den milde straf, når man tænker på, at Admiral Byng blev dømt til døden for en betydelig mindre forseelse i 1757, hvor han blev skudt på sit eget agterdæk. Mann, der endte som Admiral of the Red, blev dog aldrig mere udkommanderet til søs.
  18. For ex. Gardiner pag. 89
  19. Vincent pag. 172, Anson pag. 139 og Gardiner pag. 89
  20. Vincent pag. 171 ff., Anson pag. 139 ff. og Sugden pag. 668 ff.
  21. Vincent pag. 174, Anson pag. 140 f.
  22. Anson pag. 144 og 148, Gardiner pag. 89 og Mahan 1 pag. 219
  23. Anson pag. 148
  24. Ibidem og James pag. 29 f.
  25. Anson pag. 149 og James pag. 29 f.
  26. Anson pag. 148 og Walder pag. 196 f. Disse handelskibe var ret store



- og tunge, og var bevæbnet med omkring 20 kanoner. De mindede på mange måder om den britiske og franske ostindiefarere og kunne nemt forveksles med mindre lineskibe.
27. Walder pag. 196 f.
28. Anson pag. 151
29. Anson pag. 153
30. Walder pag. 197, James pag. 32 og Bennett pag. 95
31. Ibidem
32. James pag. 32
33. Anson pag. 153
34. På vej mod Elba havde MINERVE været i kamp med den spanske fregat LA SABINA under kommando af Don Jacobo Stuart, et barnebarn af den detroniserede britiske konge, James II. LA SABINA blev erobret, men senere tilbageerobret af spanierne, se Sugden pag. 19 ff. og Vincent pag. 175
35. Vincent pag. 181 ff.
36. Vincent pag. 182
37. Ibidem
38. Anson pag. 154. I vicekongens følge befandt sig hans medarbejder Lieutenant-Colonel Drinkwater, hvis beretning om slaget er en af de vigtigste kilder til begivenhederne.
39. Vincent pag. 183
40. Naval Chronicle pag. 187
41. Vincent pag. 183, se også den officielle rapport i Naval Chronicle pag. 175
42. James pag. 33
43. Vincent pag. 184, James pag. 34 og Tunstall pag. 217
44. James pag. 34, Walder pag. 203 og Bennett pag. 95
45. Vincent pag. 184 og James pag. 34
46. Naval Chronicle pag. 175
47. Mahan I pag. 123 f. og Sugden pag. 690 f.
48. James pag. 34
49. Vincent pag. 184, James pag. 35 f.
50. Vincent pag. 184, Walder pag. 203 og Sugden pag. 692
51. Naval Chronicle pag. 193
52. Vincent pag. 186 f. og Tunstall pag. 218
53. Tunstall pag. 218
54. Vincent pag. 187 og Walder pag. 204
55. Naval Chronicle pag. 186
56. Se f.eks. Walder pag. 205, James pag. 38 og Sugden pag. 694 ff. Det har været diskuteret, om Nelson's handlemåde skyldtes Jervis's signal no. 41, jf. f.eks. James pag. 37. Det er der ikke noget, der tyder på. Derimod er det muligt, at Nelson var klar over, at han handlede i overensstemmelse med Admiralens ideer, idet Jervis bl.a. havde udarbejdet en tillægsinstruks, der i visse tilfælde tillod en manøvre som Nelsons, jf. Tunstall pag. 213 ff.
57. Jf. White, brev no. 227 til The Duke of Clarence, hvori det bl.a. hedder: "...*I believe the Santissima Trinidad has rejoined their fleet, we have accounts her loss was 500 killed & wounded. I can credit it for of all the distressed objects my eyes ever saw, she was the most to be pitied. Had not the Captain been so severely cut up I should have got fairly alongside but I never got beyond her Mizen Chains....*"
58. Vincent pag. 187 og Sugden pag.

- 696
59. Vincent pag. 187 og Tunstall pag. 218
60. Vincent pag. 187
61. Vincent pag. 187, Admiral Parkers ”Narrative” i Nicoals II pag. 473 f. og James pag. 38
62. Vincent pag. 187 f. Hos flere forfattere angives det, at Jervis øjeblikkeligt beordrede Excellent til at følge Nelsons eksempel. Det er næppe rigtigt og passer heller ikke med Nelsons fremstilling.
63. Fremstillingen hos Vincent er formentligt den korrekte, jf. også Sugden pag. 698
64. Vincent pag. 188 og Sugden pag. 699
65. Sugden pag. 700 ff., Vincent pag. 188 f. og Tracey pag. 98 ff. Nelsons erobring af de 2 spanske skibe
66. blev i den britiske flåde kendt
- som ”Nelson’s Patent Bridge for Boarding First Rates”. Der er imidlertid meget, der peger på, at den forholdsvis lette erobring skyldtes, at de 2 skibe var ”gjort møre” af de mange bredder som de havde modtaget fra flere af skibene i den britiske tæte og fra EXCELLENT, således at Nelson reelt kun havde en andel i deres overgivelse, selvom den formelt skete til ham. Meget tyder på, at den ville være sket under alle omstændigheder.
67. Naval Chronicle pag. 188
68. Ibidem
69. Nicolas II pag. 336
70. Mahan I pag. 229
71. Gardiner pag. 90
72. Bennett pag. 104 og Naval Chronicle pag. 200 f.



*H.M.C.S. NIPIGON sandsynligvis fotograferet fra fregatten PEDER SKRAM 1983-84.  
(P.B.Sørensen)*

# Katapultskibene

## BUSSARD & FALKE

Tom Wismann

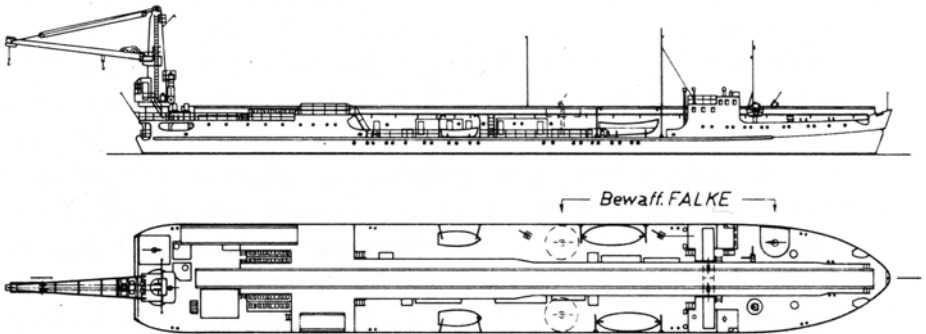
I mellemkrigsårene var der mange nationer der udviklede søfly, dvs. fly der var beregnet til at starte og lande på vandet. Det var på mange måder en praktisk og facinerende flytype, idet disse fly var uafhængige af konventionelle lufthavne. Lufthavne var dyre at bygge, og i militær sammenhæng var det også en facilitet som tiltrak, og kunne ødelægges af fjenden. Søfly kunne hurtigt deployeres og de fleste steder var der "lufthavne" dvs. vand til rådighed, enten havet eller søer.

For at etablere en søflyvestation skulle der imidlertid som ved almindelige lufthavne også være en infrastruktur

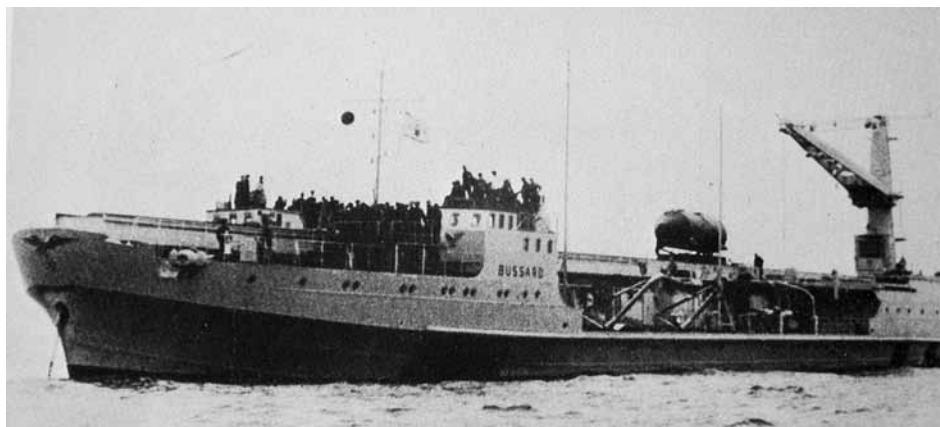
til rådighed, som kunne understøtte søflyene. Det kunne være i form af tankbiler, mekanikere, reservedele, faciliteter til en operativ ledelse, samt både til at udlægge bøger og sikre transport mellem fly og land, hvis forholdene ikke tillod flyene at komme på land.

### Vejen til FALKE & BUSSARD

Det er her i og omkring infrastrukturen på en søflyvestation, at katapultskibene dukker op i horisonten. Det tyske luftfartsselskab Lufthansa havde i mellemkrigsårene fået en vis erfaring i brug af katapultskibe ved deres beflyvning af ruterne på Nord- og



*En sejrende katapult - det var hvad det gik ud på. BUSSARD og FALKE var meget specielle skibe, og den store kran agter der blev brugt til at løfte søfly fra havet op på katapulten. (Die Schiffe und Bote der Deutschen Seeflieger)*



*BUSSARD på prøvetur i 1942. Katapulten var af fabrikat Heinkel og kranen var af fabrikat Kampnagel. Kranen havde en maksimal løfteevne på 20 ton, og et udlæg på 9-12 m. (Die Schiffe und Bote der Deutschen Seeflieger)*

Sydamerika.

Luftwaffe fik ud fra de erfaringer der var blev gjort i Lufthansa, bygget og leveret deres første eget katapultskib SPERBER i 1938. Ideen med katapultskibe var at kunne få søfly i luften med en væsentlig større startvægt end hvad der ellers var muligt. Større startvægt betød enten større nyttelast som f.eks bomber eller mere brændstof, og hermed større rækkevidde. Katapultskibene reducerede også vejrligets indflydelse på søflyenes operative indsættelse, dette være sig både ved vindstille og ved ugunstige bølgeforhold.

### **Skibene bygges**

Efter krigsudbruddet i september 1939 blev det hurtigt klart at SPERBER og

Lufthansa's katapultskibe, som var blevet chartret/beslaglagt af Luftwaffe ikke alene kunne udfylde de operative behov.

Det blev derfor i efteråret 1939 besluttet, at der skulle bygges en ny klasse katapultskibe til Luftwaffe, der kunne leve op til de øgede/ønskede krav om større startvægt og hurtig katapultering af flere fly mm.

Hos værftet Stülcken & Sohn i Hamburg, der havde bygget SPERBER, gik arbejdet med projekteringen i gang. Der skulle oprindeligt bygges en serie på fire katapultskibe, der skulle afleveres med ca. et års mellemrum. Bygningen af de første to skibe BUSSARD & FALKE kom først i gang i foråret 1940, da der ikke tidligere var ledig værftskapa-



*BUSSARD ved kommandohejsningen i juni 1942. Skibene kunne medføre 120 t flybenzin. Skibene havde en let luftværnsbevæbning på 2-3 20 mm kanoner.*

citet. Begge skibe blev bygget på det berømte torpedobådsvæft F.Schichau i Königsberg. Som en lille side bemærkning kan angives at F. Schichau i Elbing havde bygget torpedobåden TUMLEREN til den danske flåde i 1911.

### **Hoveddata**

Skibene havde en længde på 98 m, en bredde 14 m og dybgangen var 2,3 m. To dieselmotorer af fabrikat KHD med en effekt på tilsammen 1800 hk. sørgede gennem to Voith-Schneider propellere for fremdrivningen. Begge Voith-Schneider propellere blev efter erfaringer i SPERBER i isvinteren 1939-40 udrustet med særlig propeller beskyttelse for at hindre isskader.

Skibene havde en rækkevidde på 5.200 sømil ved 12 knob, der også var den maksimale fart. Der kunne medføres 120 ton flybenzin.

Skibene var udrustet med en startbane på 60 meter, hvoraf en Heinkelkatapult optog de 44 meter. Katapulten kunne sikre et fly på 20 ton en starthastighed på 180 km/timen.

Til selvforsvar var skibene udrustet med to/tre enkelte 20 mm kanoner.

En vigtig ting ombord i katapultskibene var den markante store "Kampnagel" kran der var anbragt agter, og som kunne løfte 20 ton med et udlæg på 9-12 meter.

På startbanen agter var der plads til opstilling af 2-3 fly af typen DO 18, DO 24 eller BV 138.

Skibene blev afleveret fra værft 1. maj

og 22. november 1942.

De resterende enheder, der på et tidspunkt var angivet til i alt ni, blev aldrig bygget på grund af manglende værftskapacitet.

### **Operativ indsats**

Straks efter skibenes færdiggørelse blev de sat i operativ tjeneste. BUSSARD skulle angiveligt en kort overgang i maj 1942 have været stationeret i Ålborg, ellers kom begge skibe til at gøre tjeneste i Norge, sammen med katapultskibene der var overtaget fra Lufthansa.

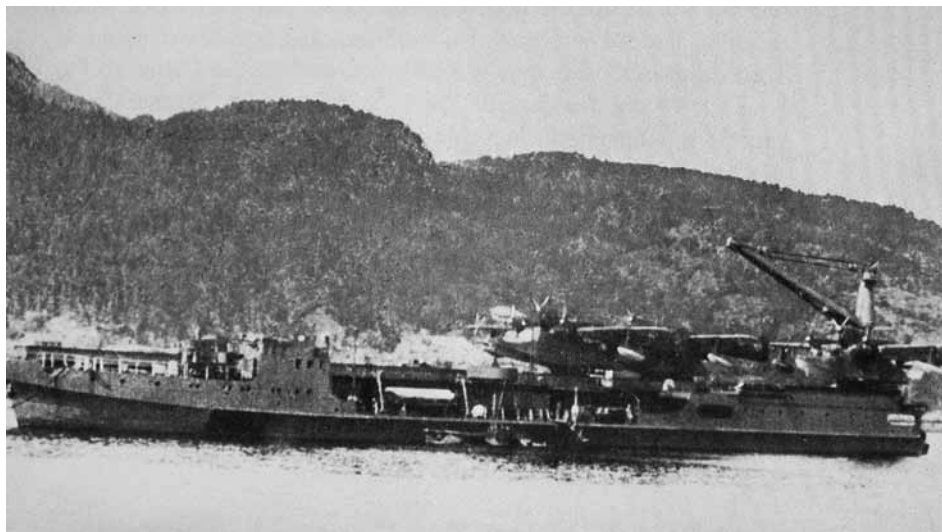
Skibene servicerede typisk BV 138 fly der blev brugt til rekognocering

over Nordsøen, Nordatlanten og Ishavet. Som eksempel på de store operative fordele som skibene sikrede rekognoceringsflyene kan angives, at et BV 138 fly uden katapultstart havde en udholdenhed på 6,5 timer/1250 km, men ved katapultstart blev dette øget med en faktor tre til 18 timer og 3900 km.

Begge skibe overlevede krigen.

BUSSARD tilfaldt amerikanerne, der solgte det til et belgisk firma i 1947. I 1950 blev det solgt videre til et hollandsk firma, og ombygget til sandsuger med navnet AHOY. Dette firma valgte at afmontere det oprin-

*FALKE under krigsoperationer ved Norges kyst i 1944. På katapulten står en BV-138 flyvebåd, og på pladserne agter er der yderligere to. Så var der fuldt hus. (Die Schiffe und Bote der Deutschen Seeflieger)*



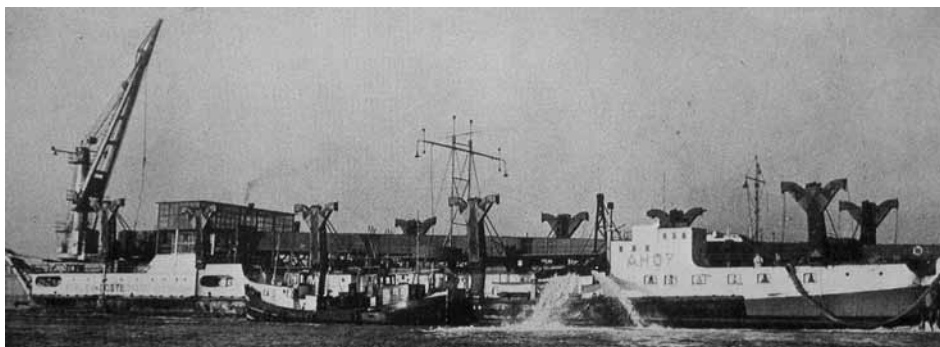
delige Voith-Schneider propelleranlæg, og erstatte det med konventionel fremdrivning. Den store kran blev beholdt for at kunne bruges til bjærgningsoperationer og andet forefaldende arbejde. Skibets videre skæbne kendes ikke.

FALKE gik som krigsbytte til Sovjetunionen og skulle have fået navnet

AERONAF. Efter angivelse af den sovjetiske flyvebåds konstruktør og historiker Schawrow blev skibet imidlertid ikke brugt som katapultskib for sovjetiske flyvebåde. Det skyldtes sandsynligvis den store mangel på handelsskibstonnage efter krigen, og det menes at Falke blev ombygget til tanker eller bjærgningsskib, men det vides ikke med sikkerhed.

*BUSSARD efter at være trukket i civil i 1952. Luftwaffes "lyseblå uniform" er skiftet ud med et mere fredeligt anstrøg og navnet er ændret til AHOY.*

(Die Schiffe und Bote der Deutschen Seeflieger)







*Amerikansk destroyer CONYNGHAM på besøg i København 5. maj 1937. (Marinens Biblioteks arkiv)*

Forsvarsakademiet.  
Svanemøllens Kaserne. Ryvangs Allé 1, 2100 København Ø,  
Tlf: 3915 1515, Fax: 3929 6172, Email: forsvarsakademiet@fak.dk

Pressemeddelelse 5. december 2007

## Flådens Historie i nyt billedgalleri på internettet

**Kunne du tænke dig at vide, hvordan der så ud på Holmen, dengang din far eller bedstefar var værnepligtig? Eller hvordan skibet, som din oldefar sejlede på, så ud?**

**Det kan nu lade sig gøre med et klik med musen. Billeder af Flådens historie gennem over 150 år er nu tilgængelig på Internettet!**

Marinens Bibliotek råder over en unik samling af fotografier fra den danske flådes historie. De tidligste fotografier går tilbage til 1840'erne. I alt består samlingen af over 100.000 fotografier. For at gøre samlingen mere tilgængelig gik biblioteket i 2005 i gang med et omfattende digitaliseringsprojekt, hvor billederne bliver



skannet, indekseret og lagt i en søgbar database på Internettet. Via akademiets hjemmeside; [www.fak.dk](http://www.fak.dk) kan alle med interesse for flådens historie nu gå ind og søge i de over 17.000 billeder, der på nuværende tidspunkt er tilgængelige online.

Her er billeder fra næsten alle aspekter af livet i Søværnet – fra de officielle paradebilleder til amatørfotoaførernes ofte dårligt belyste billeder af livet på banjen. Her er også billeder af flådens skibe – fra ministrygere og motortorpedobåde til ubåde og inspektionsskibe. Billeder og fotos fra markante begivenheder, som





Slaget ved Helgoland i 1864 til OLFERT FISHERS deltagelse i den første krig mod Irak i 1990, er tilgængelige, ligesom billeder af fartøjernes liv, fra søsætninger på Orlogsværftet til den sidste tur til ophugning kan dokumenteres. Det er også her, man finder billeder af de mange opgaver, flåden har udført gennem tiden fra håndhævelsen af den danske neutralitet under Første Verdenskrig til dagens fiskeriinspektion ved Grønland og Færøerne. Sidst men ikke mindst er det også muligt at finde fotos fra livet i Nyboder og dagligdagen på orlogsværftet og flådestationerne.

Yderligere oplysninger hos ansvarlig for projektet Biblioteksassistent Søren Nørby på tlf; 3266 4021, e-mail: IS-MAB05@fak.dk eller Chef for Marinens Bibliotek Karsten Palle Hansen på, tlf. 3266 4020, E-mail: IS-MAB01@fak.dk Udvalgte billeder i høj opløsning kan downloades fra <http://www.forsvaret.dk/FAK/pressefoto.asp>

### **Om Forsvarsakademiet**

Forsvarsakademiet er dansk forsvars internationale videntcenter. Akademiets aktiviteter består af uddannelse, forskning, rådgivning og konsulenttydelser inden for militære kerneområder. Ydelserne er overvejende for Forsvarets egne myndigheder og ansatte, men der udbydes også enkelte kurser til civile udenfor Forsvaret. Marinens Bibliotek er et forskningsbibliotek under Forsvarsakademiet med speciale indenfor maritim historie. Biblioteket er placeret på Nyholm og er åbent for alle.

Yderligere information kan findes på [www.forsvaret.dk/fak](http://www.forsvaret.dk/fak).

# Engelsk rapport om ødelæggelsen af linieskibet Prinds Christian Frederik i 1808

Tilsendt af *Søren Nørby*, Marinens  
Bibliotek

His Majesty's ship *STATELY* off Zeelands  
Odde 25th March 1808.

Sir/

It is with much satisfaction I have to acquaint you with the Capture & destruction of the Danish ship of the Line *PRINCE CHRISTIAN FREDERICK* of 74 guns.

Proceeding towards the Great Belt in Company with His Majesty's ship *NASSAU* at 2 P.M. of the 22d inst. we observed a strange Sail, and the Signal beeing made to chace, at 4 P.M., Greenaw on the Coast of Jutland bearing N.W. by N. distant 10 Miles we discovered that it was an Enemy, and at 5 P.M. we ascertained the chace to be a Danish Ship of the Line. I now saw that it was evidently the intention of the Enemy to run His Ship on shore, and as the Night was approaching he might hope, that in our pursuit of him in the dark, we would have the same fate. This I have since been assured was his design. At 45 Minutes past 7 P.M. capt Campbell in the *NASSAU* got up with the Enemy and commenced the action; and in a few Minutes after the

*STATELY* closed. A running fight was now maintained for a considerable Time, the Enemy fighting with great obstinacy, until we succeeded in getting very near, and g(ive) some close Broad sides, on which he struck about half past 9 P.M.

At this moment the ships were within 2 Cables length of the sho(re) Zealand, and before my 1st Lieuten(ant) who took possession of the Danish s(hip) could cut away her Anchor, she grou(nded). Fortunately this ship & the *NASSAU* brought up near to her. During the remaining part of the Night we w(ere) employed in taking out the Prisoners, a(nd) at day light of the 23d it was found impossible to get the Captured ship afloat, the Wind blowing strong on t(he) Shore, and that therefore the only cou(rse) I could follow was to destroy her. The necessity for doing this, and for plac(ing) our own ships out of danger soon bec(ame) apparent, as the Danes were preparing their artillery on the Coast, and as our ships were at Anchor only 2 Cables length from the Beach they would have done us great injury. After removing the Prisoners & Wounded, in doing which we experienced much difficulty from the Wind blowing strong, and a

good deal of sea running, the Enemy's ship was set fire to in the Evening of the 23d and in short Time blew up.

I am happy to say our loss has been small. It is trifling indeed when compared with that of the Enemy, where the slaughter was great, he having 55 Killed & 88 Wounded. We have however received considerable damage in our Masts & Rigging.

The PRINCE CHRISTIAN FREDERICK was a very fine ship, Copper Bolted, Commanded by capt Ieyson, with a Complement of 620 Men, and had 576 on Board.

I feel much indebted to Captain Campbell for his Zeal & ability in the commencement and during the action, and to the officers, ships company & Royal Marines of his ship. My warmest gratitude and praise is due to the officers & seamen and to the officers & privates of Royal Marines of this ship for their brave and gallant conduct during the Action, displaying throughout the cool intrepidity of British Seamen. The same spirit animated both ships.

I beg leave to recommend in the strongest manner to the patronage of my Lords Commissioners of the Admiralty Mr. David Sloan my first Lieutenant to whom I am greatly indebted, not only for his Brave and spirited Conduct in the Action, but also for his unwearied exertions in removing the Prisoners and Wounded from the Danish ship and setting her on

fire. He possesses in an eminent degree every quality requisite to form the Officer and the Seaman.

Herewith you will receive a Return of the Killed & Wounded.

I have the Honour to be  
Sir  
Your most obedient  
humble Servant  
Geo.Parker.

To Vice Admiral Russel.

List of the Killed & Wounded

STATELY	NASSAU
2 Seamen killed	1 Seaman Killed
2 Mariners do.	11 do Wounded
26 Seamen Wounded	5 Mariners do
2 Mariners do	1 Seaman missing.
Total 32	Total 18.

Officers Wounded

STATELY	
Lieutenant Cole	Slightly
Mr.Lemon Boatswain	Severely
NASSAU	
Mr.Ed.I.Iohnson Vol.1st class	Slightly.
Mr.Davis Masters Mate	Slightly.

Geo.Parker.



*Danske strande kunne under Den KoldeKrig have lagt sand til ovenstående foreteelse, hvis ikke NATO havde udvist fasthed over for Sovjetunionen. En ALIGATOR-klasse landsætter køretøjer på en (ikke dansk) strand - heldigvis kun for øvelse.*

Rettet referenceliste (nr. 1 – 27) til artiklen  
**LINJESKIBET GØTEBORGS forlis ved Island 1718**  
**Marinehistorisk Tidsskrift, maj 2008**

- 1 Rigsarkivet (RA), Søetaten I, R16, skibsjournaler, nr. 245
- 2 Islands Nationalarkivarkiv (IN), stiftamtmandens arkiv II-67, s. 174-190
- 3 IN, amtmandens arkiv II-50, s. 23-27, II-55, s.14-15
- 4 Myllenberg, Arne: *300 år og 400 fartyg*. Karlskrona 1981
- 5 Oplysninger fra Marinmuseum, Karlskrona 1991. Fra Arne Myllenberg's arkiv
- 6 Bjerg, Hans Christian og Frantzen, Ole L.: *Danmark i krig*, s. 215-218. København 2005
- 7 Galster, Georg: *Danske og norske Medailler og Jetons ca. 1533 – ca. 1788*, s. 199 – 200. København 1936
- 8 Unger, Gunnar: *Illustrerad svensk sjökrigshistoria, senare delen*, s. 66. Stockholm 1923
- 9 GØTEBORGS skibsjournal 1717, RA, Søetaten I, skibsjournaler, nr. 225B
- 10 RA, Søetaten I, pk. Søkrigskancelliet, flådetabeller, Sk930
- 11 Topsøe-Jensen, T. A. og Marquard, Emil: *Officerer i den Dansk-Norske Søetat etc. , 1. bind*, s. 407, 408
- 12 Siøe-artikler og Krigs-Rets Instruction, hvorefter Wi Friderich IV. etc. ville, at alle saavel Ober- som Under-officerer, samt Gemeene, som tiene paa voris Flode sig skal have at rette. [Givet 15. marts 1700]. København 1700
- 13 IN, amtmandens arkiv II-50, s. 135-136
- 14 IN, stiftamtmandens arkiv II-67, s. 204-205 og s. 343-347  
IN, stiftamtmandens arkiv I-2, stiftamtmand Rabens brevbog, s. 225-226 og s. 227-229
- 15 IN, stiftamtmandens arkiv II-67, s. 174-190
- 16 Om tolkning af annalernes gifter, se: Óla, Árni: *Frásagnir, Þjóðlífsmyndir frá ýmsum tímum*, s. 158. Reykjavík 1955  
Guðmundsson, Vigfús: *Saga Eyrarbakka, 1. bind*, s. 453





- 17 IN, amtmandens arkiv II-50, s. 23-27
- 18 IN, amtmandens arkiv II-55, s. 36
- 19 RA, Søetaten I, skibsjournaler, nr. 302B
- 20 IN, amtmandens arkiv II-50, s. 87-88
- 21 Topsøe-Jensen, T. A. og Marquard, Emil: *Officerer i den Dansk-Norske Søetat etc. , 1. bind*, s. 407,408
- 22 Nystrøm, Eiler: *Fra Nordsjællands Øresundskyst, Gentofte, Lyngby og Søllerød Sogne i Fortid og Nutid*. s. 400-401. København 1938
- 23 Halldórsson, Jón: *Hirðstjóra annáll. Safn til sögu Íslands og íslenzkra bókmennna að fornu og nýju, 2. bind*, s. 771 – 777 og 781 -783. København 1886
- 24 Benediktsson, Bogi: *Sýslumannaæfir 4. bind*. bls. 328-341. Reykjavík 1881 - 1932
- 25 IN, rentekammersarkiv, æske Y 22, konvolut 1, sysselmændenes sagefaldsregninger 1719-1720
- 26 IN, stiftamtmandens arkiv I-1, Stiftamtmand Rabens brevbog s. 186
- 27 *Lovsamling for Island, 1. bind*, s. 678-679. Redaktører: Stephensen, Oddgeir og Sigurðsson, Jón. København 1853

Fortsat fra inderside omslag forrest

**Onsdag den 4. Marts 2009 kl. 1930.** Foredrag om flådens forhold under enevælden v/ museumsinspektør Jakob Seerup.

**Torsdag den 2. April 2009 kl. 1930.** Generalforsamling og en lille efterfølgende ”Historisk beretning”.

**Tirsdagsmøderne starter den 9. September 2008 kl. 1900 i laugets nye lokaler i Arresthuset, Nyholm.**

Tirsdagsmøderne vil fortsat sammen med de månedlige møder være stedet, hvor nye og gamle medlemmer under hyggelige og afslappede former altid er velkomne til ”modelsnak” og mulighed for at søge relevante ideer, råd og vejledning. Med de nye faciliteter vil tirsdagsmøderne fremover blive en kombination af teori og praktik, bl.a. omkring tre aktuelle projekter, - ”500 års projektet”, ”Kanondæksprojektet”, ”Fregatprojektet” med mulighed for at deltage i både små og store opgaver.

Nærmere orientering kan fås ved at kontakte laugets formand Poul Beck, tlf. 43 90 33 29. Poul Beck.

## Boganmeldelser

*”Den danske hærs rekylgeværer” af Bjørn A. Nielsen. Bogen har undertitlen ”system V. H. O. Madsen og J. A. N. Rasmussen”. Udgivet af Statens Forsvarshistoriske Museum som Forsvarshistoriske Skrifter nr. 6. Bogen er tillige udkommet som Våbenhistorisk Selskabs årbog nr. 53. 400 sider illustreret. kr. 368 inkl. moms*

Denne bog er blevet til på et initiativ fra Våbenhistorisk Selskab. Det er en relativ stor sag på 400 sider om den danske hærs rekylgeværer. Der er nok kun et beskedent publikum til denne uhyre detaljerede og grundigt beskrevne bog. Forordet og de indledende kapitler er dog af almen interesse for historisk interesserede. Her reddegør forfatteren for udviklingen af maskingeværet og rekylgeværet. Det danske rekylgevær er udviklet af generalmajor, senere krigsminister V. H. O. Madsen og rustmester J. A. N. Rasmussen. Det blev produceret i Danmark.

Hovedvægten er lagt på hærens rekylgeværer, men der er en del omtale af de rekylgeværer, som søværnet overtog i forbindelse med, at kystbefæstningen i 1932 blev overført fra hæren til søværnet. Desuden er der omtale af ”Madsen-rekylgeværet” til søværnets

skibe og Marinens Flyvevæsen. Søværnet benyttede ”System Madsen” M/46 og M/48 helt frem til 1960’erne, så rekylgeværet er kendt for en del af bladets ældre læsere.

Bogen er forsynet med omfattende noter og kildehenvisninger samt en sammenfatning på engelsk, kapitel for kapitel.

Poul Grooss, kommandør,  
Center for Militærhistorie,  
Forsvarsakademiet.

---

*”Hvorfor gjorde I det?”, personlige erindringer fra besættelsestiden i historisk belysning af Jørgen Kieler. Udgivet i to bind af Gyldendal, Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag A/S. Værket er en genudgivelse fra 2001. 800 sider illustreret. Pris for begge bind indbundet kr. 149,00 (vejledende).*

Den stigende interesse for besættelsestidens historie har resulteret i, at Gyldendal har genudsendt nogle bøger herom, blandt andet Jørgen Kielers bog, som kunne have interesse for bladets læsere. Det er en personlig beretning om forfatterens indsats i

modstandskampen, men han har til-lige sideløbende beskrevet udviklingen under Den anden Verdenskrig. Hans indsats i den del af "Holger Danske", som kaldes "Holger Danske II" omfatter samarbejde med en hel del af marinens personel.

Dette er formentlig en af de vigtigste bøger, der er skrevet om besættelsestiden og i særdeleshed om modstandskampen. Den er skrevet af dr. med. Jørgen Kieler (f. 1919), som har en ganske enestående baggrund. 20 år gammel blev han student med udmærkelse i 1939, og grunden til at han var ældre end datidens studenter var, at familien havde tradition for udlandsophold eller "dannelsesrejser". I 1937-1938 havde han et år fri fra gymnasiet, hvor han så studerede - hovedsageligt sprog - i München, Paris og Cambridge. Det gav ham en enestående chance for - ud over sprogene - at lære noget om udviklingen i Europa op til Den anden Verdenskrig. Det gav ham også livslange venskaber. Faderen var praktiserende læge i Horsens, og forældrene havde fem børn.

Det medicinske studium blev påbegyndt i eftersommeren 1939, hvor krigen brød ud.

Bogen skildrer de vigtigste politiske og militære begivenheder under krigen, og ind i dette har Jørgen Kieler flettet

sine egne oplevelser med familien, studiekammeraterne, kammeraterne i modstandsbevægelsen etc.

Kieler er ikke helt enig med en del af de unge historikers beskrivelser af besættelsestiden, herunder især vurderingen af samarbejdspolitikken. Bogens styrke er blandt andet, at alle de moralske overvejelser om

- forskellen på terror og sabotage,
- fordelene ved sabotage frem for allierede bombardementer,
- problemerne omkring stikkerlikvideringer og
- samarbejdspolitikken

var problemer, som de unge frihedskæmpere diskuterede dagligt, medens frihedskampen foregik. Det gjaldt de akademiske frihedskæmpere, men det var nok ikke gældende for ret mange af de øvrige og nok ikke særlig meget for deres tyske modstandere og deres danske håndlangere. Læsere følger hele udviklingen fra de knyttede næver i bukselommerne via samarbejdspolitikken og videre til alsang- og algangbevægelserne, etableringen af illegale aviser og videre endnu til "skæringsdatoen" under besættelsen, den 29. august 1943. Så følger hele det store organisationsarbejde med at sende Danmarks jødiske befolkning i sikkerhed til Sverige. Begivenhederne

den 29. august 1943 samt indledningen af jødeforfølgelserne i Danmark markerer tydeligvis et skift fra passiv modstand til aktiv modstand.

De unge akademikere ved, at de ikke har nogen faglig militær ekspertise. De har ingen sprængstoffer, de ved ikke, hvorledes man foretager sprængninger, og de ved ikke, hvorledes man udfører et angreb, men de skaffer sig viden, kontakter og sprængstoffer. De må selv stå for uddannelsen, og de første sabotagehandlinger bærer da også præg af en amatøragtig indsats, noget som de selv er klar over. Forfatteren gør op med teorien om, at SOE stod bag organisationen af modstandskampen, og at opbygningen af modstandsorganisationerne skete ”oppefra”. Kielers påstand er, at modstandsbevægelsen blev opbygget nedefra i lokalsamfundene. Folk, der var mod tyskerne, kunne samles i modstandsarbejdet, selv om de havde vidt forskellige grundholdninger. Kielers forhold til de danske kommunister er også ganske interessant. Han var godt nok skuffet over det sovjetiske angreb på Finland og de danske kommunisters valne holdning fra 1939 til 1941, men så snart kommunisterne efter den 22. juni 1941 kom med i modstandsarbejdet, så var der ingen problemer med dem. De var loyale, de var modige, og de tog meget store byrder på sig i de forskellige

aktioner.

Søkadet Svend Kieler, senere kommandør, er fætter til forfatteren, og han fik stor betydning for Jørgen Kielers modstandsorganisation (”Holger Danske II”). Han kunne skaffe såvel våben som søkadetter til den voksende modstandsorganisation. Gestapo havde et omfattende kendskab til modstandsbevægelsen, og antallet af dræbte, sårede og tilfangetagne stiger voldsomt efter 1943. Jørgen Kieler giver en beskrivelse af nogle af de bedst kendte modstandsfolk: ”John”, ”Flammen” og ”Citronen”. Hans egen organisation bliver trævlet op af Gestapo, og selv ryger han i Vestre Fængsel med sikker udsigt til henrettelse. På grund af administrative forsinkelser bliver nogle andre grupper henrettet inden, og oven på folkestrejken i 1944 kommer der et midlertidigt tysk stop for henrettelser, hvilket medfører, at Jørgen Kieler og hans bror i stedet sendes til Frøslev og derfra videre til Neuengamme og videre til Porta Westphalica. Denne sidste KZ-lejr opholder han sig i fra september 1944, og frem til de hvide busser henter ham hjem i foråret 1945.

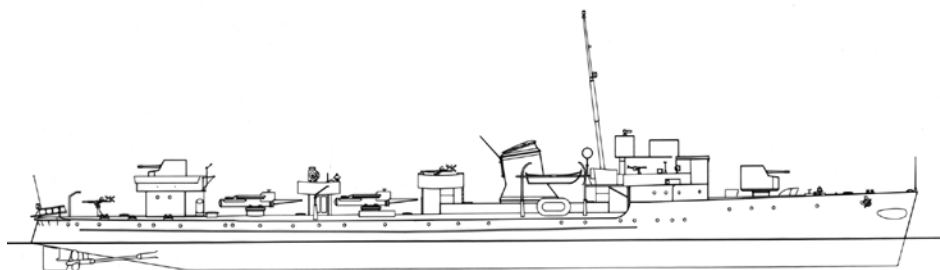
Oplevelserne i KZ-lejrene trods hver beskrivelse. Læseren får bibragt en læges syn på opholdet og forholdene. Da han kommer hjem, mærket på sjæl og legeme, er han i stand til at fortsætte

det afbrudte medicinstudium og blive læge i 1947. Han deltager som vidne ved en fransk krigsforbryderdomstol i 1948, hvor hans lejrchef og den øverste af ”overfangerne” (KAPOerne) bliver dømt til døden og henrettet med den til lejligheden medbragte guillotine!

Bogen er forsynet med omfattende noter, kommentarer, henvisninger og en forkortelsesliste. Den beskriver en lang række voldsomme hændelser stille og roligt, uden klynkeri, men den er skrevet af en mand, som har gjort sig mange moralske, politiske og religiøse

overvejelser. Politikerne under og efter besættelsen giver han ikke meget for. Besættelsen kostede otte af hans kammerater livet. Forfatteren har været meget aktiv i de senere år som foredragsholder og ved interviews, hvor han redegør for de virkelige forhold under besættelsen. Det er en bog, der er med til at skabe respekt om modstandskampen og de enkelte modstandsfolks indsats.

Poul Grooss, kommandør,  
Center for Militærhistorie,  
Forsvarsakademiet.



*TB 41. Sådan skulle de oprindelige TB 41 have set ud. Disse både blev påbegyndt bygget i 1943, men først færdiggjort efter besættelsen som den såkaldte KRIEGER klasse. Klassen blev færdiggjort med lidt ændret bevæbning og udseende i forhold til ovenstående. Bådene blev i øvrigt bygget af materialer der delvist var leveret af tyskerne under besættelsen. Bådene var erstatning for de seks torpedo-både af DRAGEN / GLENTEN-klassen, som danske politikere besluttede at udlevere til tysken i 1941. (Tom Wismann - efter Orlogsværftets original)*

Et af Søværnets tidligere landtjenestesteder er blevet til

## Koldkrigsmuseet Stevnsfort

Tirsdag den 1 juli 2008 åbnede Koldkrigsmuseet Stevnsfort portene for publikum. Bagved lå ca. 10 års vedholdende kamp for, at sikre dette særegne anlæg for eftertiden. Mange gode kræfter fra entusiaster til offentlige myndigheder har utrætteligt holdt fast i ideen om at bevare det fantastiske sted. Det er ny lykkedes pga. støtte fra gavmilde sponsorer.

Du kan se meget historie, billeder, åbningstider, filmklip mm på:

**[www.stevnsfortet.dk](http://www.stevnsfortet.dk)**

eller kontakte fortet på:

Tlf: 5650 - 2806

[stevnsfort@oems.dk](mailto:stevnsfort@oems.dk)

*Det første hold gæster beser pjece 1 på åbningsdagen. (Tom Wismann)*





*Lyspecen er dukket frem efter at have været tilgroet i mange år.*  
(Tom Wismann)

**MEDDELELSER FRA  
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB  
Arrangementer sæsonen 2008 – 2009**

Onsdag den 29 oktober 2008 kl. 19.30  
Foredrag: ”Søkrigen i Tysk Østafrika 1914-1916”  
Cand. mag. Jon Voss

Onsdag den 26. november 2008 kl. 19.30  
Foredrag: Artilleriskibet NIELS IUEL 1917-1945  
Tom Wismann

Onsdag den 28. januar 2009  
Foredrag: VIG-klassen ministrygere- og deres udenlandske søstre  
Lars Jordt

Onsdag den 25. februar 2009  
Falklandskrigen  
Peder Ellegaard Larsen

Onsdag den 01. april 2009  
Generalforsamling efterfulgt af film/billeder

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](mailto:Trine@Kjems.com)  
Eller telefon 3315-1410. Det skal præciseres, at tilmelding til spisning skal ske  
senest mandagen før det pågældende foredrag/generalforsamlingen.