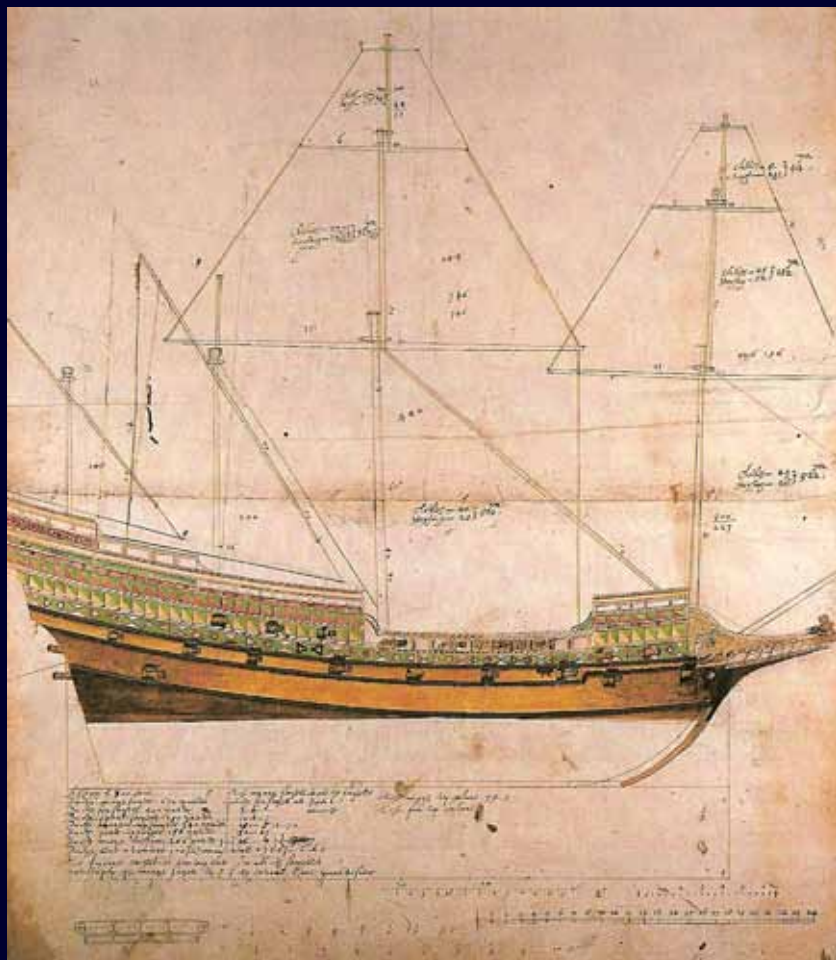


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



44. årgang

Nr. 1 - februar 2010

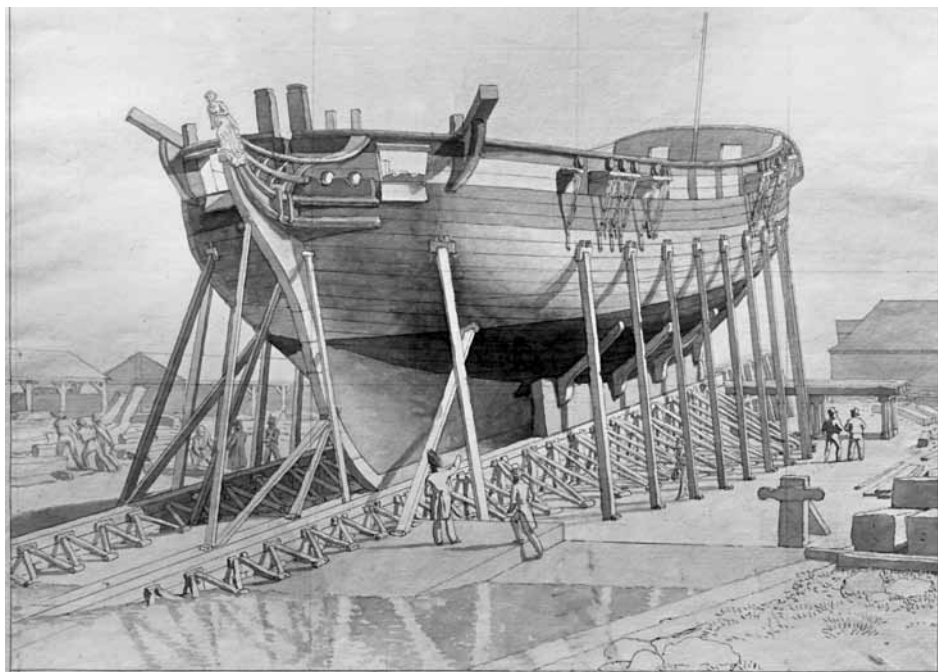
ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Arrangementer 2010-2011

Onsdag den 2. marts 2011 kl. 19.30: Om modelbyggerkonkurrence og modeludstilling.

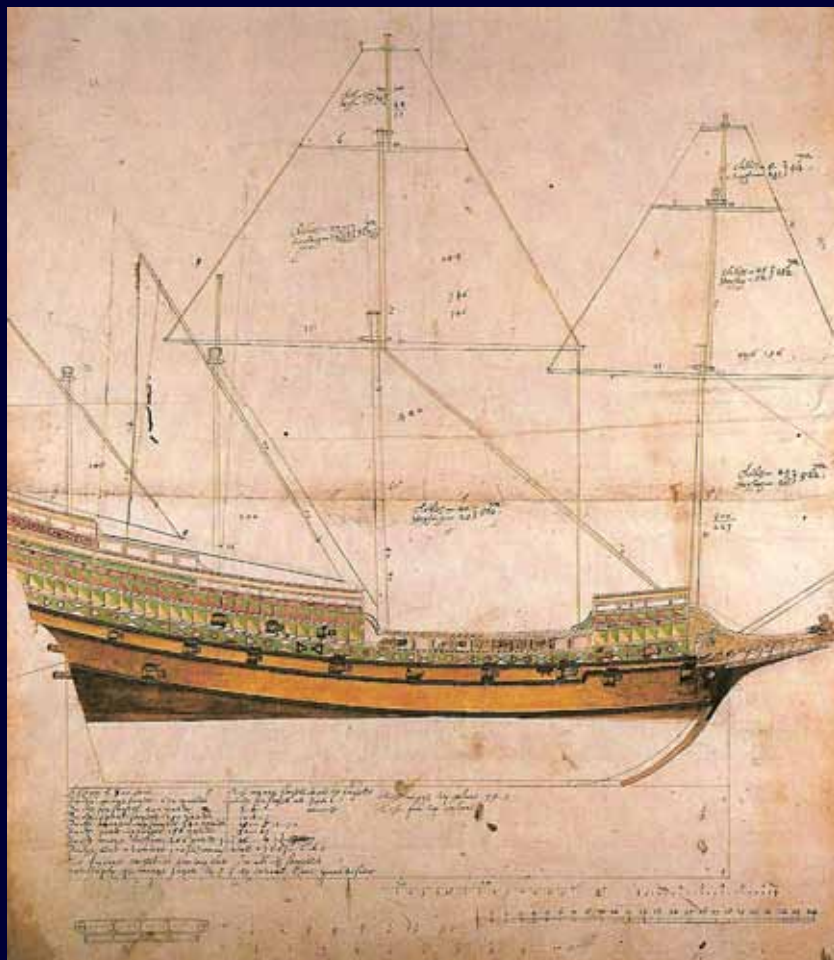
Torsdag den 7. april 2011 kl. 19.30: Generalforsamling.

Nye og gamle medlemmer er altid her velkomne til modelsnak og til at søge relevante ideer, råd og vejledning. På tirsdage kan man altid regne med, at der er medlemmer til stede i tidsrummet kl. 10-21. I det nærliggende cafeteria er der for laugets medlemmer mulighed for morgenmad, frokost og aftensmad til rimelige priser. Nærmere orientering v/ Poul Beck, tlf. 43903329.



En korvet klar til afløbning, ca. 1830. Dateret 1827. (Af C. W. Eckersberg)

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



44. årgang

Nr.1 - februar 2011

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 Niels
Probst: e-mail:
nmprobst@sol.dk eller
tlf. 4586-6983

Redaktion: Niels M. Probst (ansv.h.)
Vallerød Banevej 50
2960 Rungsted Kyst
Tlf. 4586-6983
e-mail: *nmprobst@sol.dk*

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:	
Armada	3
En spansk katastrofe <i>Per Jacobsen</i>	
Indkaldelse til generalfor- samling MHS	37
Indkaldelse til generalfor- samling og forslag, OMBL	38
Orientering om OMBLs aktiviteter	43
Bog anmeldelser	
Ministrygerne af MR-/ NÆS-klassen <i>Lars Jordt</i>	45

Forside: *Engelsk "Race-Galeon". Fra
"Fragments" rimeligvis af Matthew
Baker.*

ARMADA 1588

En spansk katastrofe

Per Jacobsen

Da den engelske Lord High Admiral, Charles Lord Howard af Effingham, den 31. juli 1588 ¹ ud for Plymouth på traditionel og ridderlig vis udfordrede den spanske Armada under dennes Admiral, Hertugen af Medina Sidonia, ved at lade pinassen DISDAIN sejle frem mod Armadaen indtil den var på skudafstand, for derefter at fyre et symbolsk kanonskud ind i Armadaens midte, var det samtidigt indledningen til en flere dages kampagne i Kanalen fra Plymouth til Calais, hvorunder den engelske flåde med held søgte at hindre en spansk invasion i England.

Det følgende er et forsøg på at redegøre for Armada-kampagnen, dens baggrund og efterfølgende betydning.

Forholdet mellem England og Spanien.

I sidste halvdel af det 16. århundrede var den dominerende europæiske stormagt Spanien, der blev regeret af den stærkt religiøse og katolske konge Philip II af slægten Habsburg. Han havde overtaget tronen, da hans fader, Charles V, abdicerede i 1556. Det spanske kongerige var enormt. I Europa omfattede det, ud over selve Spanien, hertugdømmerne Burgund og

Franche-Comté, Luxemburg, Nederlandene, de Baleariske Øer, Sardinien, Sicilien, kongeriget Napoli, der dækkede den sydlige halvdel af Italien, samt Milano i det nordlige Italien. Herudover bestod det spanske rige af de Kanariske Øer samt øerne Cuba og Hispaniola i Karibien og de nye store spanske kolonier i Mellemamerika, Mexico, Peru, Venezuela og Columbia ². Dette store rige blev yderligere udvidet i 1580, da Spanien erobrede Portugal og dets kolonier i Sydamerika og i det fjerne Østen ³.

Den spanske økonomi var i årene efter

Kong Philip II af Spanien.





Dronning Elisabeth af England

Philips overtagelse af tronen hårdt trængt, idet opretholdelsen af store militære styrker til forsvar mod tyrkerne i Middelhavsområdet og ikke mindst til nedkæmpelse af det i 1558 begyndte oprør i Nederlandene, krævede store pengemidler. Da den spanske handel med Nordeuropa var nærmest ødelagt på grund af oprøret i Nederlandene og hyppige angreb af hollandske, franske og engelske kaperere, var spansk økonomi derfor i meget høj grad afhængig af de årlige tilførsler af ædelmetaller fra de ameri-

kanske koloniområder⁴.

England blev i den sidste halvdel af det 16. århundrede regeret af Dronning Elisabeth I, en datter af Henrik VIII, der i sin tid havde brudt med den Katolske Kirke og Pavestolen. Elisabeth, der selv var protestant, overtog tronen efter sin halvsøster, den katolske Dronning Mary, der var gift med den spanske tronarving, den senere Philip II. I de første år efter Elisabeths bestigelse af tronen var forholdet til Spanien rimeligt godt, idet Spanien af Elisabeth

blev betragtet som ydende en vis beskyttelse mod Englands traditionelle fjende, Frankrig.

Imidlertid forværredes forholdet mellem de 2 lande i den sidste fjerdedel af århundredet. Det var der flere årsager til. En af årsagerne var utvivlsomt, at Philip, der var grebet af den katolske modreformation, som var iværksat mod den protestantiske bevægelse i det nordlige Europa, og ikke mindst i de oprørske spanske besiddelser i Nederlandene, betragtede Elisabeth og England som eksponenter for denne. En anden årsag var, at Elisabeth, der nødtigt så den anden side af den Engelske Kanal domineret af den stærke spanske militærmagt, under hånden støttede de nederlandske oprørere økonomisk, samtidigt med, at hun tillod oprørernes kapere, de såkaldte "Sea Beggars", at bruge de sydengelske havne, ikke mindst Plymouth, som baser. Endvidere opmuntrede hun engelske købmænd til at bryde det spanske monopol på handel mellem Europa og de spanske besiddelser i Mellemamerika. Endelig støttede hun reelt også de engelske kapere, der angreb og plyndrede disse spanske besiddelser, i nogle tilfælde var hun endog økonomisk participant i de private konsortier, som finansierede plyndringstogterne ⁵.

I begyndelsen af 1580erne begyndte Philip II alvorligt at overveje at angri-

be England, således at Spanien kunne opnå herredømmet over Den engelske Kanal for dermed at lette nedkæmpelsen af oprøret i Nederlandene, men holdt sig foreløbigt tilbage. Spanien var dog impliceret i adskillige forsøg på at myrde Dronning Elisabeth, idet Philip håbede, at England, hvor der stadig var mange katolikker, kunne vende tilbage til den katolske verden, hvis Elisabeth blev skaffet af vejen. Der blev utvivlsomt også i Spanien truffet forberedelser til en krig mod England ⁶. I England, der havde en fremragende efterretningstjeneste ⁷, var man klar over Philip II's forberedelser, men Dronning Elisabeth, hvis økonomi var anstrengt, søgte længst muligt at undgå krigen, selvom flere af hendes rådgivere mente at tiden var inde til et forebyggende angreb på Spanien ⁸.

Den 19. maj 1585, et år, hvor Spanien havde importeret korn fra England på grund af en dårlig høst, og hvor der var mange engelske skibe i de spanske havne, beordrede Philip alle engelske skibe og varer i iberiske havne konfiskeret. Hans håb var muligvis, at han hermed kunne true Elisabeth til at afbryde de forhandlinger, hun havde indledt med de nederlandske oprørere, og til fremover ikke at støtte de nederlandske oprøreres kapere, men resultatet blev et ganske andet.

Den 20. august indgik Elisabeth en

traktat i Nonsuch med de nederlandske oprørere, hvor England forpligtede sig til at stille et troppekontingent på 7.500 mand under kommando af Robert Dudley, Jarlen af Leicester, til rådighed i Nederlandene, ligesom hun forpligtede England til at yde årlige subsidier til oprørerne på 126.000 Pund Sterling. Endvidere blev en mindre eskadre af Elisabeths skibe sendt ud for at angribe den iberiske fiskerflåde ved Newfoundland, ligesom Dronningen udstedte kaperbreve til de købmænd og skibsredere, der kunne dokumentere tab i forbindelse med den spanske embargo, således at de kunne genoprette deres tab igennem plyndring af den spanske skibsfart⁹.

Dronning Elisabeth udstedte ikke nogen krigserklæring til Spanien, men stillede 2 af sine skibe til rådighed for et konsortium, der udrustede en flåde på ca. 25 skibe under Sir Francis Drake. I flåden indgik også skibe tilhørende f.eks. Lord High Admiral Howard, John Hawkins, der var Treasurer for Elisabeths flåde, Jarlen af Leicester og Admiral Sir William Wynter. Denne flåde forlod Plymouth den 24. september. Tidligt i oktober angreb Drake de spanske havne, Vigo og Bayona, i november indtog han Santiago på De Kap Verdiske Øer, og sent i december indtog han og plyndrede Santo Domingo, hovedstaden på Hispaniola¹⁰.

Der var ingen tvivl om, at Dronning Elisabeth med sin traktat med de nederlandske oprørere og sin åbenlyse deltagelse i Drakes plyndringstogt i 1585 have udfordret Philip II i en sådan grad, at der herefter var en uerklæret krig mellem England og Spanien. Det var ikke længere et spørgsmål, om Spanien ville angribe England, men om hvornår.

De spanske forberedelser.

Philip besluttede nu at invadere England snarest muligt. Han beordrede sin admiral, Santa Cruz, og generalen for tropperne i Nederlandene, Hertugen af Parma, til, hver for sig, at udarbejde planer for en sådan invasion. Santa Cruz skulle bruge en flåde bestående af 560 krigsskibe, inklusive 40 galejer og 6 galeaser¹¹, hvortil kom transportskibe på i alt 77.000 tons, der bl.a., skulle overføre 60.000 soldater og det nødvendige belejringsmateriel. Til landsætningen skulle yderligere bruges 200 fladbundede både, der skulle transporteres på de større skibe. Inklusive de nødvendige forsyninger af proviant og ammunition, ville ekspeditionen komme til at koste ca. 4 millioner dukater. Landsætningen af tropperne skulle foregå ét eller andet sted på den engelske sydkyst, hvorefter tropperne skulle marchere mod London¹². Philip, der følte sig tiltalt af planen, måtte erkende, at det lå fuldstændigt uden for hans økono-



Spansk Galease

miske formåen at imødekomme kravene fra Santa Cruz¹³.

Parmas plan gik ud på, at han i løbet af en nat skulle føre sin kamptrænede hær over Kanalen fra Flandern i fladbundede både. Planen forudsatte, at invasionen, dækket af en eskadre på 25 krigsskibe, skulle overraske englænderne. Han mente, at det på denne måde ville være muligt at overføre 30.000 mand til Kent eller Essex, og at den første angrebsbølge kunne overføres på 8 – 10 timer¹⁴. Philip var imidlertid realistisk nok til at indse, at det ville være umuligt at gøre 30.000 mand klar til invasion, uden at

det blev bemærket af den engelske efterretningstjeneste, hvorfor den forudsatte overraskelse ikke ville være mulig.

Resultat af Philips overvejelser blev en kombination af de 2 planer, således at der skulle udrustes en spansk flådestyrke, som var stærk nok til at drive den engelske flåde bort, således at den kunne dække overførslen af Parmas hær. Der udstedtes herefter ordrer til Santa Cruz og Parma i overensstemmelse med denne beslutning.

Santa Cruz gik nu i gang med den

enorme opgave at samle de fornødne skibe, besætninger og de nødvendige forsyninger, medens Parma gik i gang med at fremskaffe de fornødne transportbåde, alt med henblik på iværksættelse af invasionen senest i 1587.

Det engelske angreb på Cadiz.

Den engelske efterretningstjeneste modtog i den følgende tid urovækkende rapporter om forberedelserne i Lissabon og andre spanske havne af en større maritim ekspedition, og man formodede, at England var målet. Dronning Elisabeth besluttede derfor i begyndelsen af 1587 at sende en flåde, der skulle angribe de spanske havne og den spanske skibsfart. Flåden, der bestod af i alt 16 skibe og 7 pinasser, var på traditionel engelsk vis organiseret som et aktieforetagende, hvori Elisabeth var én af participanterne med

Sir Francis Drake i 1581



4 kgl. Skibe og 2 pinasser, og Lord High Admiral Howard en anden. Kommandoen blev overdraget til Sir Francis Drake, der hejste sit flag i det kgl. skib ELISABETH BONAVENTURE med dronningens egen viceadmiral, William Borough, som viceadmiral¹⁵. I Drakes bestalling hed det, at han skulle:

*"...impeach the joining together of the King of Spain's Fleet out of their several ports to keep victuals from them, to follow if they should come forward towards England or Ireland and cut off as many of them as he could and impeach their landing, and also set upon such as should come out of the West or the East Indies onto Spain or go out of Spain thither."*¹⁶.

Drake, der havde modtaget sin bestalling den 15. marts 1587, kunne allerede den 2. april forlade Plymouth med 1000 soldater ombord i flådens skibe. Dronningen, der havde indledt lokale fredsforhandlinger med Hertugen af Parma i Flandern, fortrød sin stærke instruks til Drake, og sendte den 9. april en pinasse efter ham med en ny bestalling, der forbød ham at angribe de spanske havne og kyster, og pålagde ham alene at plyndre spansk skibsfart. Pinassen nåede aldrig Drake, men tilbagekaldelsen kunne bruges diplomatisk til at vise Elisabeths uskyld i de ulykker, som Drakes angreb

på Cadiz forårsagede ¹⁷.

Det var planen, at Armadaen, der skulle angribe England, skulle udgå fra Lissabon, men mange af de skibe, der kom fra Middelhavet for at deltage i Armadaen, gjorde ophold i Cadiz på vejen til Lissabon, ligesom mange af de enorme forsyninger, der var nødvendige for Armadaen, blev udskibet og opmagasineret i Cadiz. Da Drakes flåde uventet dukkede op ud for Cadiz den 19. april, lå der ca. 60 skibe i havnen. Der var skibe, der var lastet med provisioner til Armadaen i Lissa-

bon, der var skibe, der hørte til den spanske tunfiskerflåde, og der var skibe, der var bestemt for deltagelse i Armadaen. De skibe, der var beslaglagt til brug i Armadaen, var i vid udstrækning frataget deres sejl.

Drake holdt som traditionen og reglerne foreskrev et krigsråd, hvor han, til sin viceadmirals store fortrydelse, blot konstaterede, at han havde til agt at angribe Cadiz, hvorefter han stod direkte ind i havnen, der var stærkt beskyttet af forter og af en galejeskadre, med de 4 kgl. skibe i spidsen. De

Sir Francis Drakes angreb på Cadiz i 1587. Kortet er tegnet af William Borough, hans næstkommanderende



spanske galejer søgte at angribe, men blev slået tilbage af den kraftige kanonild fra de engelske skibe, der under dette angreb viste deres overlegenhed i forhold til galejtypen, selv under forhold der var ideelle for denne traditionelle skibstype. Et enkelt handelsskib, der gjorde modstand, blev sænket, hvorefter de engelske skibe supplerede deres egne forsyninger fra de spanske forsyningsskibe, handelsskibene blev plyndret, og derefter blev skibene brændt., bl.a. en galeon, der tilhørte den spanske admiral, Markis Santa Cruz. I mellemtiden var Cadiz blevet forstærket af store tropestyrker under Hertugen af Medina Sidonia, hvorfor Drake besluttede at trække sig tilbage¹⁸.

Drake placerede nu flåden ud for Kap St. Vincent, hvor den udgjorde en effektiv spærring for de skibe fra Middelhavet, der var på vej til Cadiz eller Lissabon for at udgøre en del af Armadaen eller for at bringe forsyninger til den, ligesom han her kunne opfange skibe kommende fra de spanske oversøiske besiddelser, idet de normalt søgte landkending af Kap St. Vincent. Under opholdet ud for Kap St. Vincent erobrede han som midlertidig base fæstningen og havnen i Sagres, hvor Henrik Søfareren i sin tid drev sin navigationsskole. Reelt etablerede Drake en blokade af den spanske

trafik mod Cadiz og Lissabon. Han udgjorde således en effektiv trussel mod forberedelsen af Armadaen. Som eksempel kan nævnes, at han ødelagde et stort antal både fra de andalusiske og portugisiske tunflåder, hvis fangster udgjorde en væsentlig del af Armadaens forsyning med saltet fisk. Det hævdes endvidere, at englænderne erobrede et meget stort parti tøndestave, et tab der betød, at Armadaen måtte sejle med provianttønder, fremstillet af ulagret træ¹⁹. Som det hedder i et brev fra en af hans skibschefer, Captain Fenner, til den engelske efterretningschef, Walsingham:

”We hold this Cape so greatly to our benefit and so much to their disadvantage as it is a great blessing the obtaining thereof; for the rendezvus is at Lissabon....As for the rest we lie between home and them, so as the body is without the members, and they cannot come together”²⁰.

Som tidligere nævnt, var den engelske ekspedition finansieret som et aktieforetagende, der helst skulle give et betydeligt afkast til participanterne, og den omstændighed slog nu igennem, idet Drake den 21. maj hævdede blokaden og forlagde mod Azorerne, hvor han håbede at kunne opfange et rigt lastet skib fra Mellemamerika eller det fjerne Østen. Her lykkedes det ham at erobre den rigt lastede karak

SAO PHELIPE, hvis ladning senere blev solgt for 114.000 Pund Sterling, hvoraf Elisabeth modtog en tredjedel²¹. Drake var tilbage i Plymouth inden udgangen af juni 1587.

Så snart man i Madrid havde sikre underretninger om, at Drake havde forlagt mod Azorerne, beordrede Philip, der var ængstelig for, at Drake skulle angribe de årlige ”skatteskibe” fra Mellemamerika, Santa Cruz til at følge efter Drake med en eskadre, således at han kunne eskortere ”skatteskipene” til Spanien fra Azorerne. Santa Cruz sejlede fra Lissabon den 12. juli, og var først tilbage efter 3 måneder. Ved tilbagekomsten var mange af hans skibe ramt af alvorlige stormskader, en stor del af besætningerne var døde eller syge, og eskadren havde forbrugt en alarmerende stor del af de provisioner, der var samlet sammen med henblik på Armadaens togt til England²².

Armadaen forberedes.

Det var Philips hensigt, at angrebet på England skulle foretages i 1587, og Santa Cruz blev efter sin hjemkomst i slutningen af september af Kongen beordret til at

*”sail in the name of God straight to the English Channel and go along it until you have anchored off Margate head, having first warned the duke of Parma of your approach.”*²³

Santa Cruz, der var en erfaren operativ leder på søen, men ikke logistiker, havde i forvejen store problemer med at organisere Armadaen og med at tilvejebringe det fornødne personel og de nødvendige forsyninger. Hertil kom, at Drakes angreb på Cadiz, blokaden ved St. Vincent og skaderne på Santa Cruz’s eskadre havde ført til så mærkbare forsinkelser af Armadaens udrustning, at det i sig selv udelukkede angrebets iværksættelse i 1587. Uanset disse vanskeligheder fortsatte Philip med at presse på for at få Armadaen af sted, men i begyndelsen af 1588 døde Santa Cruz af tyfus²⁴.

Som efterfølger for Santa Cruz udnævntes Hertugen af Medina Sidonia. Denne spanske adelsmand havde meget få erfaringer som søkriger. Når han alligevel blev foretrukket, skyldtes det utvivlsomt, at han var af så fornem byrd, at ingen spansk adelsmand kunne skamme sig over at være underordnet ham, et hensyn der var vigtigt i forhold til den stolte spanske højadel. Medina Sidonia var imidlertid en dygtig administrator, der også havde erfaring med udrustning af krigsskibe, idet han havde stået for udrustningen af de galeoner, der eskorterede de årlige spanske ”skatteskibe” fra Mellemamerika²⁵.

Medina Sidonia var ikke begejstret for udnævnelsen, og søgte forgæves



Hertugen af Medina Sidonia

at blive fritaget for den, bl.a. under henvisning til sine manglende forudsætninger. Da Philips beslutning ikke kunne rokkes, begav den nye admiral sig på vej til Lissabon for at redde stumperne efter afdøde Santa Cruz. Det var et enormt arbejde, der lå foran ham. Der manglede penge, leverandørerne var bedrageriske, mange proviantleverancer fordærvede allerede ved leveringen, der manglede ammunition og kanoner, og skibene trængte til at blive repareret, ligesom besætningerne måtte suppleres på grund af sygdom og dødsfald. Den nye

admiral var imidlertid en fremragende logistiker, og det lykkedes ham at gøre Armadaen klar til afsejling i begyndelsen af maj 1588²⁶.

Da Armadaen stod ud fra Lissabon i midten af maj 1588 bestod den af ca. 140 skibe. Omkring 110 af disse skibe var udstyret med kanoner, medens resten var forsyningskibe. Af de 110 bevæbnede skibe var kun knap 30 egentlige krigsskibe, nemlig 10 galeoner, der havde tilhørt den portugisiske flåde, 10 mindre galeoner, der hørte til den castilianske eskadre, som normalt eskorterede "skatteskibene" fra Mellemamerika, 4 neapolitanske galeaser og 4 galejer. Herudover var der ca. 40 store bevæbnede handelsskibe og ca. 25 let bevæbnede handelsskibe, der transportererede forsyninger og belejringsmateriel, hvortil kom et antal lette fartøjer til varetagelse af forbindelsestjeneste og rekognoscering²⁷. Armadaen var inddelt i 9 eskadrer, svarende til de forskellige spanske territorier, der var repræsenteret i Armadaen, men denne inddeling var alene administrativ, og havde ingen betydning for Armadaens kampformation²⁸.

Medina Sidonias manglende erfaring som søkriger blev i nogen grad afhjulpet ved, at Philip beordrede en erfaren admiral, Diego Flores de

Valdés, til at fungere som rådgiver og stabschef for Sidonia. Armadaen medførte også 19.000 soldater, der dels skulle borde de engelske skibe under kamp, og dels skulle assistere Parmas tropper under invasionen. Denne troppestyrke var under kommando af Francisco de Borbadilla. Både Flores de Valdés og Borbadilla befandt sig ombord i Medina Sidonias flagskib, SAN MARTIN, en af de portugisiske galeoner. Af andre fremtrædende spanske underførere skal nævnes Hugo de Moncada, der kommanderede de neapolitanske galeaser, Juan Martinez de Recalde, der var en ældre og meget erfaren søkriger, Alonso Martinez de Leiva, der af Phillip var udset til at overtage kommandoen, såfremt Medina Sidonia blev ude af stand til at varetage den. Chefen af den andalusiske eskadre var Pedro de Valdés, fætter til Medina Sidonias stabschef, som han var uvenner med ²⁹.

På sin vej nordover mod Den engelske Kanal mødte Armadaen dårligt vejr og modvind. På et vist tidspunkt var den drevet så meget syd på, at den var på højde med Kap St. Vincent. Først den 9. juni var man på højde med Kap Finisterre, og Medina Sidonia afholdt et krigsråd. På dette tidspunkt var Armadaens forsyninger ved at slippe op, og mange provisioner var fordærvede på grund af bedrageriske leverandører. Krigsrådet besluttede

derfor, at Armadaen skulle søge ind til Corunna for at proviantere. I første omgang lykkedes det SAN MARTIN og 35 andre skibe at komme ind i havnen, hvorimod resten skulle vente til næste dag ved daggry. I nattens løb blev disse skibe ramt af en sydvestlig storm, og en del af skibene blev drevet helt op til Scilly Øerne. Det varede flere uger, før Armadaen atter var samlet i Corunna, så reproviaenteringen kunne gennemføres ³⁰.

Medina Sidonia var skeptisk overfor hele planen, og foreslog i et brev Kongen, at man i stedet søgte en hæderlig fred med England. Philip holdt imidlertid fast ved sin beslutning, og den 12. juli kunne Armadaen igen stævne mod Den engelske Kanal ³¹. Armadaen mødte storm på sin vej over Biscayen, hvilket medførte, at de 4 galejer måtte opgive den videre færd. Det samme gjaldt galeonen SANTA ANNA, der søgte ind til Le Havre, og ikke kom til at deltage i de videre operationer. Fredag den 19. juli fik Armadaen Lizard på Cornwalls sydkyst i sigte ³².

Den moderniserede Navy Royal

Den betydelige flåde, som Henrik VIII efterlod sig ved sin død i 1547, var under hans efterfølgere gået i forfald, indtil Elisabeth i 1577 udnævnte den initiativrige købmand, skibsreder og kaperkaptajn, John Hawkins til Trea-



Sir John Hawkins

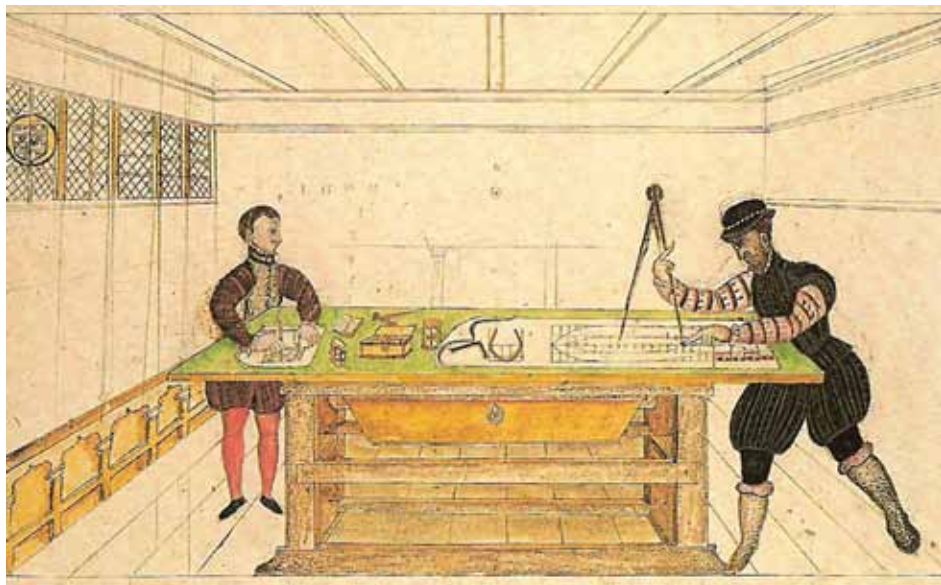
surer for Navy Royal. Hawkins stod sammen med den fremragende engelske skibsbygger Matthew Baker for en gennemgribende modernisering af den engelske Navy Royal. Baker udviklede en moderniseret galeontype, de såkaldte "Race built" galeoner, hvoraf den første, FORESIGHT, blev bygget i 1570. De nye galeoner var karakteriseret ved et større forhold mellem længde og bredde end tidligere, ligesom man havde fjernet det meste af de hidtidige vindfølsomme høje overbygninger på skanse og bak. Sejlene blev gjort fladere, og skroget blev slankere. De nye galeoner blev herved mere manøvredygtige end den hidtidige type, som bl.a. blev brugt af spanierne. De største af de nye galeoner

havde en tonnage på omkring 500 tons, og var dermed betydeligt lettere end de større og mere uhåndterlige spanske galeoner³³. Ud over bygning af nye galeoner, blev også en stor del af de ældre skibe bygget om til de nye dimensioner.

En af årsagerne til moderniseringen af den engelske flåde var utvivlsomt også, at man i Navy Royal ville bort fra den hidtidige mandskabskrævende kampform til søs, hvor man søgte at entre modpartens skibe for derefter at kæmpe mand i mod mand på dækket. Englænderne ville i stedet udnytte det efterhånden veludviklede artilleri til at nedkæmpe modstanderen på afstand. Den engelske mening om fremtidens kampform til søs fremgår af en kommentar fra Sir Walter Raleigh til Lord Howard, hvori det bl.a. hedder:

*"To clap ships together without consideration, belongs rather to a madman than to a man of war..."*³⁴

De nye galioner var derfor bygget med henblik på denne kampmåde, og var derfor også veludstyret med artilleri. Som et eksempel kan nævnes REVENGE på 450 tons, hvor Sir Francis Drake havde sit flag under Armada kampagnen. Den var udstyret med 2 stk. 32-pundige, 2 stk. 24-pundige, 10 stk. 18-pundige, 6 stk. 9-pundige og 10 stk. 5-pundige kanoner, hvortil kom



Matthew Baker i arbejde

14 mindre kanoner. Den var således i stand til at affyre en rimeligt tung bredside ³⁵.

De spanske skibe var f.s.v. udstyret med kanoner af samme typer, men de engelske skibe var hver for sig tungere armeret end de spanske. Artilleriet i de engelske galioner udgjorde i gennemsnit 8 % af skibets tonnage, hvorimod det tilsvarende tal for de spanske skibe kun var 4 % ³⁶. De engelske skibe havde yderligere den fordel, at kanonerne var monteret på moderne raperter, hvorimod mange af kanonerne på de spanske skibe stadig var monteret på pladskrævende landaffutager. Endeligt blev kanonerne

i de engelske skibe betjent af trænedede sømænd, hvorimod de i de spanske skibe blev betjent af soldater uden øvelse i kanonbetjening til søs ³⁷. Under Armada kampagnen var resultatet, at den engelske skudkadence var betydeligt højere end den spanske ³⁸.

Der er ikke tvivl om, at spanierne, der holdt fast i den traditionelle kampmetode, var forberedt på, at den engelske flåde ville slås på den nye facon. I Philips instruks til Medina Sidonia hedder det således:

”There is little to say with regard to the mode of fighting and the handling of the Armada on the day of battle....

*but it must be borne in mind that the enemy's object will be to fight at long distance, in consequence of his advantage in artillery, and the large number of artificial fires with which he will be furnished. The aim of our men, on the contrary, must be to bring him to close quarters and grapple with him, and you will have to be very careful to have this carried out...The enemy employs his artillery to deliver his fire low and to sink his opponent's ships; and you will have to take such precautions as you consider necessary in this respect.”*³⁹

Nogen anvisning på, hvorledes Medina Sidonia skulle bære sig ad med at efterleve instruksen, var der imidlertid ikke.

De engelske forberedelser.

I november 1587, da der verserede rygter om, at Armadaen ville sejle fra Lissabon allerede i december, beordrede Elisabeth mobilisering af Navy Royal og et stort antal handelsskibe, og i december 1587 bestemte hun, at hendes Lord High Admiral, Charles Lord Howard af Effingham, skulle lede den engelske flåde under de kommende kampe mod den spanske Armada. Lord Howard var hofmand, men også en god administrator. Derimod havde han ikke større erfaring som søkriger.

Hans forfædre havde imidlertid i generationer beklædt embedet som Lord High Admiral, og han var en nær slægtning af dronningen, idet de havde fælles oldefader. Hans høje byrd gjorde ham efter tidens tradition til et naturligt valg som flådens chef⁴⁰. Som underførere fik han bl.a. Sir Francis Drake, John Hawkins, Martin Frobisher og Lord Henry Seymour.

I mellemtiden havde Sir Francis Drake i Plymouth samlet en eskadre på 18 tungt armerede handelsskibe, der dels var rekvireret, og dels lejet. Den blev suppleret med 5 kgl. galeoner og 1 pinasse. Eskadren blev suppleret med yderligere 2 pinasser fra handelsflåden, der skulle bruges som rekognosceringsfartøjer samt nogle forsyningskibe, således at den bestod af i alt 30 fartøjer⁴¹. Drake havde sit flag hejst i det kgl. skib REVENGE.

En mindre eskadre under Sir Henry Palmer patruljerede i farvandet mellem Dover og den hollandske kyst som beskyttelse mod et evt. landgangsforsøg fra Hertugen af Parma i Nederlandene, medens resten af flåden under Lord Howard lå i bøjede ud for Queenborough på Medway⁴².

Sir Francis Drake foreslog, på baggrund af observationer fra sine rekognosceringsfartøjer, dronningen, at han skulle tage sin eskadre på 30 skibe,

suppleret med yderligere 4 kgl. skibe, til den spanske kyst, hvor han ville være i stand til at angribe og splitte Armadaen, inden den blev samlet, idet han som begrundelse anførte følgende:

”With 40 sails of shipping we shall do more good on their own coast than a great many more will do at home” ⁴³

Elisabeth og hendes statssekretær, der tænkte i mere defensive baner, afviste imidlertid forslaget.

I løbet af foråret blev Elisabeth og hendes Råd imidlertid klare over, at det ville være selvmorderisk at placere hovedflåden i den østlige del af Kanalen mellem Dover og Nederlandene. En sådan placering ville ikke blot give spanierne fordelene af de overvejende vestenvinde i området, men det ville også blive vanskeligt for de engelske skibe at manøvrere, ligesom skibe, der af vinden blev drevet mod øst fra deres position, måtte krydse for at nå tilbage. Forholdene ville gøre det vanskeligt for de engelske skibe at gennemføre en artillerikamp på afstand, og ville øge spaniernes mulighed for at komme på så nært hold af de engelske skibe, at de kunne entre dem. Den 17. april 1588 fik Lord Howard, der havde sit flag hejst i ARK ROYAL, derfor ordre til at føre hovedflåden til Plymouth for at overtage den samlede kommando over flåden med Sir Francis Drake

som viceadmiral. En mindre eskadre, bestående af 5 kgl. galeoner og 9 mindre kgl. skibe under Lord Henry Seymour, der havde sit flag i det kgl. skib RAINBOW, og med Sir William Wynter, der var dronningens tilsynsførende med Navy Royal, som viceadmiral, blev dog efter dronningens ordre tilbage for at bevogte farvandet mellem Dover og Nederlandene mod Hertugen af Parmas styrker ⁴⁴.

Lord Howard havde 11 galoner og 2 pinasser, der tilhørte Navy Royal. Herudover havde han 30 store galeoner fra handelsflåden og 24 mindre skibe, eller i alt 54 skibe, der nu blev forenet med Drakes 30 fartøjer. Lord Howard rådede således over ca. 20 egentlige krigsskibe fra Navy Royal. Herudover havde han godt 30 handelsskibe og private galeoner over 200 tons, der sammen med 7 mindre kgl. skibe udgjorde en væsentlig del af den engelske flåde. På sin side rådede Medina Sidonia over 24 egentlige krigsskibe samt 40 store handelsskibe og 4 galeaser. De 2 flåder var således i antal af fartøjer rimeligt godt afbalanceret. De engelske skibe havde en utvivlsom fordel i forhold til de spanske ved hver for sig at have mere artilleri end de spanske skibe, ligesom de engelske besætninger udelukkende bestod af søfolk, hvorimod de spanske besætninger alle havde et betydeligt islæt af soldater, der ikke var søvante ⁴⁵.

Lord Howard var tilhænger af Drakes plan om at angribe den spanske flåde, når den forlod sine hjemhavne. Dronningen og hendes statssekretær turde imidlertid ikke i første omgang indlade sig på en sådan operation, idet de var bange for, at den spanske Armada i så fald evt. kunne passere den engelske flåde uset. Til sidst fik Howard dog tilladelse til at gennemføre operationen, og den 24. juni forlod den engelske flåde Plymouth med kurs mod Spanien. I løbet af et par dage gik den nordvestlige vind over i sydvest, og Howards flåde lå stoppet nordvest af Ushant. Den 7. juli skiftede vinden igen til nord, og kursen blev igen sat for Corunna, men den 10. juli mødtes flåden af en hård storm fra sydvest, og den blev bogstaveligt talt blæst tilbage til Plymouth. Da provianten nu stort set var brugt, gik flåden ind til Plymouth for at proviantere og reparere stormskader.

Armadaen ankommer.

Fredag den 19. juli returnerede pinassen GOLDEN HIND, der var et af de mindre skibe, som havde observationstjeneste i Kanalen, under fulde sejl til Plymouth. Chefen, Captain Thomas Fleming, kunne melde, at han havde observeret Armadaen, som man troede stadig var i Corunna, på vej ind i Kanalen og på vej mod Plymouth⁴⁶. Meddelelsen var helt uventet, og Howards flåde, der først var kommet tilbage til Plymouth

den 12. juli, var absolut ikke parat til at møde spanierne. De engelske skibe, der manglede proviant, var i færd med at proviantere, og med de spanske skibe til luvart, en kraftig sydvestlig kuling ind i havnen og et stærkt tidevand imod sig, var den engelske flåde nærmest fanget i en fælde. I håb om at kunne nå til søs, inden spanierne angreb Plymouth, gik de engelske skibe i gang med at varpe ud af havnen, så snart tidevandet vendte til aften⁴⁷.

Da Armadaen var ca. 10 sømil fra Plymouth, drejede Medina Sidonia bi, således at den noget spredte flåde kunne samles, og derefter indkaldte han til et krigsråd med Armadaens underførere. Det var den almindelige opfattelse hos spanierne, at hovedparten af den engelske flåde under Lord Howard befandt sig i den østlige ende af Kanalen, og at kun Drakes eskadre lå i Plymouth. Flere af rådets medlemmer foreslog straks at ødelægge Drakes eskadre i et angreb med brandere, idet den kraftige sydvestlige vind ind i havnen var ideel for et sådant angreb. Forslaget blev imidlertid forkastet af Medina Sidonia, der henviste til sin instruks fra Philip, hvorefter hovedformålet med Armadaen var at nå frem til Margate uden tab for der at forene sig med Hertugen af Parma og dække overførslen af dennes tropper til den engelske kyst. Kun såfremt fjenden angreb eller i øvrigt søgte at

hindre Armadaens vej mod Margate, skulle den engelske flåde angribes og nedkæmpes⁴⁸. Til gengæld bestemte krigsrådet, at Armadaen skulle ankre ved Isle of Wight på den store ankerplads ved Portsmouth, Spithead, indtil man havde aftalt tid og sted for et rendezvous med Parmas styrker. Baggrunden for denne beslutning var, at et sådant rendezvous foreløbigt ikke var aftalt, og at Parma ikke disponerede over nogen dybvandshavn, hvor Armadaen kunne ankre, indtil overførslen af Parmas hær skulle finde sted⁴⁹.

Armadaen sejlede nu videre mod øst, idet den indtog sin karakteristiske kampformation, der var præget af traditionel galejtaktik, som spanierne var vant til fra Middelhavet. Den var delt i 3 divisioner, der hver for sig sejlede i frontorden. Centrumsdivisionen, som blev kommanderet af Medina Sidonia selv, bestod af de egentlige krigsskibe fra de castilianske og portugisiske eskadrer samt de 4 neapolitanske galeaser. De 2 fløjdivisioner sejlede i frontorden *en echelon*, således at den samlede Armada avancerede i en kompakt halvmåneform. Yderst på de 2 fløje, der var mest udsat for angreb, var anbragt velbevæbnede skibe, men ellers byggede den spanske taktik på, at de egentlige krigsskibe i centrumskadren ikke var bundet til denne position, men kunne virke som *troubleshooters* andet steds i for-

mationen, hvor der måtte være brug for dem⁵⁰. Den spanske formation var også præget af, at man ventede at møde den engelske hovedflåde længere øst på i Kanalen, hvorfor skibene i centrumsdivisionen var placeret med henblik på et sådant møde.

Træfningen ud for Plymouth.

I løbet af natten mellem den 19. og 20. juli lykkedes det Howard at få 54 af sine skibe ud af havnen. I første omgang ankrede de ud for indsejlingen for ikke at blive ført øst på af tidevandet, men i løbet af dagen lettede den engelske flåde og stod til søs, hjulpet af tidevandet. Howard krydsede mod Eddystone klippen, og i nattens løb gik vinden over vestnordvest, og han blev derved i stand til at krydse mod vest og vandt derved luven fra spanierne⁵¹.

Om morgenen søndag den 21. fik spanierne til deres overraskelse den engelske hovedflåde under Howard i sigte forude, og samtidigt kunne de inde under land observere en mindre gruppe af skibe, der arbejdede sig mod vest. De antog, at denne gruppe var Drakes eskadre⁵². Kampen mellem de 2 flåder begyndte samme dag ved nitiden. På traditionel ridderlig vis udfordrede Howard den spanske admiral ved at sende pinassen *DISDAIN* frem for at fyre et kanonskud ind i den spanske skibsmasse.

Først angreb Howard med sine skibe Armadaens højrefløj, der blev anført af det store RATA ENCORONADA, som Howard fejlagtigt antog for at være Medina Sidonias flagskib. De engelske skibe angreb på linie efter hinanden, idet de først afleverede den ene bredside, og dernæst vendte for at aflevere den anden. De havde imidlertid en sund respekt for de store spanske skibe, og holdte sig på så stor en afstand, at der ikke var nogen risiko for, at spanierne skulle få held til at entre dem. Ingen af parterne led nogen særlig skade. På den anden fløj angreb Drake fulgt af John Hawkins og Fro-

bisher. Forsvaret af denne fløj blev ledet af Recalde i SAN JUAN DE PORTUGAL, der havde vendt for at imødegå det engelske angreb. Han blev imidlertid kun assisteret af GRAN GRIN. De 2 spanske galeoner blev angrebet af flere engelske skibe, som dog holdt sig på respektfuld afstand for ikke at risikere at blive entret af de spanske skibe, der havde et stort antal soldater om bord. Efterhånden kom Medina Sidonia i SAN MARTIN og andre spanske galeoner til hjælp, og Howard, der stadig manglede ca. 40 skibe, afbrød kampen ⁵³.

Armadaen genoptog sin imponerende

Gammelt rids der viser hvorledes den engelske flåde fik luven ved Portsmouth



formation. Kampen havde været en skuffelse for englænderne, der havde forbrugt en stor del af flådens ammunition uden at forvolde særlig skade på Armadaen. Der er næppe tvivl om, at man i den engelske flåde havde kæmpet på for stor afstand til, at skud fra datidens kanoner kunne volde særlig skade. Den engelske flåde havde kun 30 skud pr. kanon, da den forlod Plymouth, så Howard måtte nu rekvirere mere ammunition fra land. Dagen var dog ikke forløbet helt uden skader for spanierne. Pedro de Valdés flagskib, NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO, kolliderede med et andet skib, og mistede bovsprydet samt fokkemasten. Det kunne ikke længere manøvrere, og skibet, der bl.a. havde 50.000 dukater til lønninger om bord, blev efterladt efter opfordring fra stabschefen, Diego Valdés, da Armadaen fortsatte sin færd. Det spanske SAN SALVADOR blev ødelagt af en krudtekspllosion, og blev ligeledes forladt efter, at besætningen var taget om bord i andre spanske skibe⁵⁴.

Sir Francis Drake i REVENGE blev af Howard beordret til at følge efter Armadaen om natten, idet han skulle holde sin agterlanterne tændt, således at de øvrige engelske skibe kunne følge ham. I nattens løb slukkede han imidlertid lanternen og forsvandt. Han hævdede efterfølgende, at han havde observeret nogle skibe, som han forfulgte, fordi

han var bange for, at det var spanske skibe, der var ved at omgå den engelske flåde. Om denne forklaring var rigtig, eller om det var Drakes piratinstinkt og prisebegærlighed, der fik overhånd, får stå hen; men ved daggry lå REVENGE i nærheden af det beskadigede ROSARIO, som hurtigt overgav sig til Drake uden kamp. Drakes ulydighed havde nær ført til konsekvenser for Lord Howard, idet han ved daggry sammen med et enkelt engelsk skib befandt sig tæt på den spanske formation, medens de øvrige engelske skibe var drejet bi. Howard slap dog væk uden større besvær. Senere på dagen erobrede englænderne også det forladte SAN SALVADOR. Ammunitionen fra de 2 erobrede skibe var et kærkomment tilskud til de sparsomme forsyninger i den engelske flåde⁵⁵.

Der blev ikke kæmpet den 22., og Armadaen fortsatte sin færd mod øst samtidigt med, at Medina Sidonia nu ændrede sin formation, således at den udgjorde en cirkelformet kompakt masse af skibe, hvor de kraftigste skibe beskyttede transportskibene inde i midten. Hen under aften løjede vinden fuldstændigt af, og skibene lå ubevægelige i kort afstand fra Portland Bill.

Træfningen ud for Portland.

Ved daggry den 23. friskede vinden op fra nordøst, således at spanierne fik

luven, som den engelske flåde hidtil havde haft. Lord Howard frygtede, at spanierne ville forsøge at lande i Weymouth Bugten, og han forsøgte derfor at komme uden om Portland Bill for at dække kysten i bugten, og samtidig generobre luven. Medina Sidonia hindrede imidlertid Howards forsøg, hvorpå denne gik over på den modsatte kurs for at forsøge at omgå spanierne ude i Kanalen. Han blev opfanget af et antal spanske galeoner, og der udviklede sig et hidsigt slag, hvor spanierne forgæves forsøgte at komme på så tæt hold af de hurtige engelske skibe, at de kunne entre dem, og hvor det til gengæld heller ikke lykkedes for de engelske skibe at genvinde luven.

Frobisher i den store TRIUMPH⁵⁶ havde også forgæves forsøgt at komme uden om Portland Bill sammen med 5 store bevæbnede handelsskibe fra London, og lå nu ankret i læ af Portland Bill. Sidonia sendte sine 4 galeaser for at tage sig af de ankrede engelske skibe. Frobisher blev imidlertid beskyttet af den stærke strøm, Portland Race, der skyldtes en revle, The Shambles, 2 sømil øst for Portland Bill. Strømmen i Portland Race var på grund af tidevandet særlig hård, og galeaserne kunne simpelthen ikke komme frem til Frobisher.

Vinden gik nu over i syd, hvilket

betød, at Drake, der var stået til søs med en blandet eskadre, fik mulighed for at omgå den spanske flåde og at angribe den fra vest. Dette pludselige angreb fik spanierne til at trække sig mod øst. Recaldes SAN JUAN var kommet for langt mod vest, og blev isoleret af de engelske skibe. Howard i ARK ROYAL, der egentlig var på vej for at hjælpe Frobisher, vendte for at kæmpe med Medina Sidonia i SAN MARTIN, der nu var på vej for at assistere Recalde. Sidonia tog sine topsejl ind for at invitere Howard til at komme på siden for at entre. Howard lod sig imidlertid ikke friste, og nærmede sig SAN MARTIN, indtil han var på et musketskuds afstand d.v.s. ca. 100 m, hvorpå han afleverede sin styrbords bredside. Det blev gentaget af de efterfølgende 7 skibe, hvorefter englænderne, efter at have vendt, også affyrede deres bagbords bredsider. Howard, der begyndte at mangle ammunition, afbrød nu slaget. Det var lykkedes spanierne at redde SAN JUAN, der dog, sammen SAN MARTIN, var noget beskadiget efter den hårde behandling. I øvrigt var skaderne på de spanske skibe minimal. Spanierne fortsatte nu mod Isle of Wight, og Howard kunne konstatere, at invasionen ikke blev ved Weymouth⁵⁷.

Howard besluttede efter træningen ved Portland Bill at reorganisere den engelske flåde, hvis angreb foreløbigt



Gammelt rids der viser Armadaen ud for Portland Bill og dens senere reorganisering

havde været uorganiserede og noget tilfældige, og som foreløbigt kun havde voldt spanierne meget begrænsede skader. Han delte nu den engelske flåde i 4 eskadrer, hvor han selv ledte den ene i *ARK ROYAL*, medens Drake i *REVENGE* var fører af den anden, og John Hawkins i *VICTORY* og Martin Frobisher i *TRIUMPH*, der begge blev udnævnt til Rear-Admiral, var førere af h.h.v. 3. og 4. eskadre. Samtidigt modtog den engelske flåde yderligere ammunition til de tomme magasiner, idet Hertugen af Sussex sørgede for, at

alle de fæstninger langs Kanalen, som var passeret af Armadaen, afleverede alt deres krudt og kugler til flåden ⁵⁸.

Træfningen ved Isle of Wright.

Den 24. juli var der en mindre episode, idet det spanske *GRAN GRIFON*, der var sattet agter ud, blev omringet af et stort antal engelske skibe, der beskød det på ganske kort afstand. Ved denne lejlighed havde englænderne øjensynligt fundet den optimale afstand for artilleriet, idet det spanske skib blev voldsomt medtaget. Det

lykkedes dog Recalde i SAN JUAN at befri det, og GRAN GRIFON blev af en galease bugseret ind i det spanske centrum for at blive repareret ⁵⁹. Der skete ikke mere resten af dagen, og til aften, hvor vinden løjede fuldstændigt, lå de 2 flåder syd for Isle of Wight ⁶⁰.

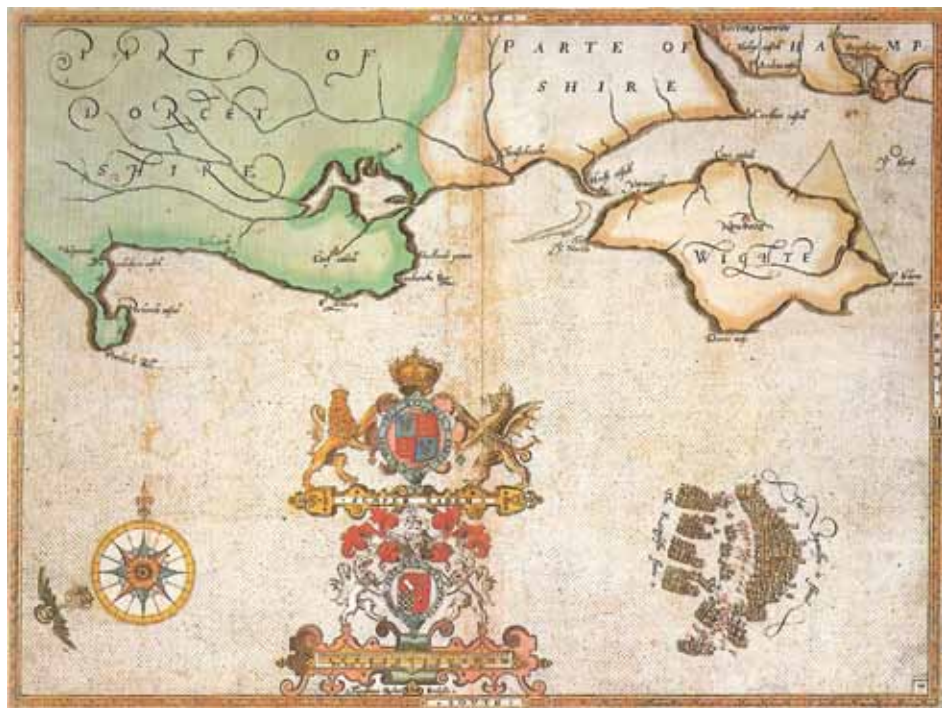
Medina Sidonia havde nu nået et kritisk punkt, idet den sidste mulighed for at ankre i Kanalen, indtil foreningen med Parma kunne ske, var den beskyttede ankerplads, Spithead, i læ af Isle of Wight. Han havde flere gange sendt bud til Parma, sidst den 22. juli for at underrette denne om Armadaens posi-

tion, samt for at få oplysning om, hvornår og hvor foreningen skulle finde sted, men havde endnu ikke modtaget noget svar.

Howard var bekymret, idet en spansk erobring af Wight ville være vanskelig at afslå med de utrænede engelske tropper på øen. Det var derfor afgørende nødvendigt, at han hindrede spanierne i at trænge ind på Spithead og Portsmouth havn.

Der var ingen vind natten mellem den 24. og 25., og Medina Sidonia ankrede

Gammelt rids der viser de to flåder syd for Isle of Wight



Armadaen. Om morgenen den 25. var der en meget svag vind, da englænderne opdagede, at 2 spanske skibe, det andalusiske DUQUESA SANTA ANNA og det portugisiske SAN LUIS, var sattet agter ud. Hawkins lod med fartøjer sin eskadre bugserer frem og angreb de 2 spaniere, og blev assisteret af Howard i ARK ROYAL og GOLDEN HIND fra dennes eskadre. Den spanske viceadmiral Layva, bugseret af 3 galeaser, kom sine kammerater til undsætning. Efter 5 timers kamp var galeaserne ret medtagne, men Howards 2 skibe var også blevet medtaget, og de 2 parter trak sig tilbage til deres respektive flåder⁶¹.

Under morgens kamp havde den stærke strøm ført de 2 flåder længere mod øst, og de befandt sig om formiddagen 5 sømil sydøst for Dun-nose Point, der ligger på den østlige ende af Wight næsten ved indsejlingen til Spithead. Strømmen, der inde under land var stærkere, havde bragt Frobishers TRIUMPH tæt på Medina Sidonias flagskib, SAN MARTIN, som han beskød voldsomt i en halv times tid. Der var nu kommet vind, og den gik fra syd over i sydvest med det resultat, at Frobisher blev fanget nordøst for Armadaen og i læ af denne. De bagerste spanske skibe kom nu til for at redde SAN MARTIN, og så muligheden for at afskære Frobisher og hans eskadre. Det lykkedes dog

denne, bortset fra Frobisher i TRIUMPH, at slippe forbi spanierne. Han var nu afskåret, men satte sine fartøjer ud for at bugserer, og blev assisteret af fartøjer fra andre engelske skibe, ligesom 2 af Howards største galeoner, WHITE BEAR og ELISABETH JONAS, kom til hjælp. Nu friskede vinden imidlertid op, og det store og tunge TRIUMPH satte sejl, kastede fartøjerne los, og stod uden besvær væk fra de spanske skibe⁶².

I mellemtiden havde Drake og Hawkins med deres eskadrer angrebet den sydlige spanske fløj. Det skib, der blev angrebet først var den portugisiske galeon SAN MATEO. Den kunne ikke modstå det engelske pres, men trak sig tilbage. Den blev ganske vist erstattet af det meget stærkere FLORENCIA, men dens tilbagetrækning medførte, at hele den spanske sydføj også begyndte at trække sig mod nord og øst med det resultat, at resten af den spanske flåde fulgte med. Derved nærmede Armadaen sig den farlige Owers Bank, der ligger ved den østligste indsejling til Spithead. Ombord i SAN MARTIN opdagede man faren i tide, og Armadaen satte flere sejl og stod mod sydøst til syd, så man kom fri af banken. Herefter satte Armadaen kursen mod øst, og Howard kunne konstatere, at Isle of Wight og Portsmouth var uden for fare, men Armadaen var, bortset fra de skibe, der tidligere var gået tabt, stadig intakt⁶³.

Det engelske branderangreb ved Calais.

I løbet af den 26. juli blev der ikke kæmpet, idet den engelske flåde, der manglede ammunition, nøjedes med at følge Armadaen på afstand. Howard benyttede dagen til at skaffe sig nødtørftige ammunitionsforsyninger fra land, og benyttede også lejligheden til på dronningens vegne at slå flere af sine underførere, bl.a. Hawkins og Frobisher, til riddere.

Lørdag den 27. juli ankrede Armadaen på rheden ud for den franske by Calais, idet de spanske lodser havde advaret Sidonia om, at han ellers risikerede, at strømmen ville føre den ud i Nordsøen. Medina Sidonia, der allerede havde sendt adskillige budbringere til Parma, sendte nu igen bud med ønske om nærmere instrukser om foreningen mellem de 2 spanske styrker, idet han samtidigt anmodede om at få sendt yderligere ammunition samt 30 mindre og velbevæbnede skibe, der kunne hjælpe med at bekæmpe de hurtige engelske galeoner. Et afgørende brist i den spanske planlægning blev nu afsløret.

Ingen synes at have taget højde for, at de tunge spanske galeoner på grund af deres dybgang ville være ude af stand til at passere de mange sandbanker ud for den flanderske kyst fra Gravelines til Ostende. Hertugen af Parma disponerede imidlertid kun

over fladbundede invasionspramme samt nogle få lette krigsskibe, og var effektivt blokeret af 140 lette, men tungt armerede, skibe, under oprørernes admiral, Justin af Nassau. Parma havde på et tidligt tidspunkt gjort Kong Philip opmærksom på dette forhold, men denne havde ikke foretaget noget i den anledning. Medina Sidonia var således ikke opmærksom på denne mangel i Philips plan, og var derfor heller ikke klar over, at hans foreløbige bestræbelser på at føre Armadaen uskadt frem for at dække overførslen af Parmas tropper reelt havde været forgæves⁶⁴. Hertil kom, at den franske guvernør for Calais, Monsieur Gourdan, havde gjort ham opmærksom på, at Calais kunne være en farlig ankerplads. Endelig kom en af hans budbringere til Parma tilbage med besked om, at Parma først kunne være parat til invasionen i løbet af ca. 14 dage. Den spanske admiral havde således et problem, som den engelske flåde dog snart skulle befri ham for.

Den forfølgende engelske flåde ankrede også på rheden til luvart i ca. 1 kanonskuds afstand fra Armadaen. Den blev nu suppleret af Lord Seymours eskadre på 36 skibe med bl.a. de 2 nyeste af de kgl. galeoner, RAINBOW, der var Seymours flagskib, og Vice-Admiral Sir William Wynters VANGUARD. Denne forstærkning var meget velkommen, idet



Branderangrebet ved Calais

Seymours eskadre medbragte fulde ammunitionsmagasiner. Howard holdt nu et krigsråd med sine underførere. Englænderne, der naturligvis var klare over, at ankerpladsen kunne være farlig, hvis det blæste op, var enige om, at noget måtte foretages mod spanierne, og at det skulle ske snart. På forslag af Vice-Admiral Wynter besluttede man at iværksætte et branderangreb mod den kompakte spanske formation. Da man forventede, at den øjeblikkelige stærke vestenvind ville fortsætte det næste døgn, og da der den 28. om natten ville være et meget stærkt tidevand ind på rheden, besluttedes det, at angrebet skulle sættes ind ved midnatstid den 28., hvor det stærke tidevand var særligt kraftigt, og forholdene derfor ville være ideelle ⁶⁵.

Englænderne omdannede derfor 8 store forsyningskibe til brandere med kanonerne ladte. Kort efter midnat blev de antændt og sendt af sted mod Armadaen. Medina Sidonia var selvsagt forberedt på, at Armadaen kunne blive angrebet af brandere, og havde sat Armadaens fartøjer i vandet, således at de kunne slæbe eventuelle brandere væk. De 8 brandere var imidlertid usædvanligt store, og de spanske skibschefer blev nu grebet af bange anelser, idet de erindrede, at de nederlandske oprørere i 1585 under belejringen af Antwerpen havde benyttet nogle særlige eksplosionsskibe, de såkaldte ”Helvedes brandere”. Et af disse skibe havde ramt en bro og dræbt ca. 800 spanske soldater. Eksplosionsskibene

var blevet konstrueret af en italiensk ingeniør, Frederico Giambelli, som Spanierne vidste, nu var i engelsk tjeneste. Da kanonerne på de brændende skibe begyndte at gå af, blev størsteparten af de spanske skibschefer derfor grebet af panik, fordi de var sikre på, at det var eksplosionsskibe, og de kappede ankertovene for at stå til søs. Medina Sidonia havde på forhånd givet ordre til, at Armadaens skibe i tilfælde af et brandangreb skulle slippe deres ankre, efter først at have mærket dem med bøjjer, og at de efter angrebet skulle vende tilbage til deres hidtidige ankerpladser. Kun Medina Sidonia selv i SAN MARTIN, og cheferne for 4 andre portugisiske galioner, SAN JUAN, SAN MARCOS, SAN FELIPE og SAN MATEO bevarede hovedet koldt, og vendte tilbage til deres oprindelige ankerpladser, medens resten af Armadaen stod til søs i vild forvirring, bortset fra den spanske flaggalease, SAN LORENZO, hvis ror og stormast var blevet beskadiget, da den i forvirringen under flugten kolliderede med et andet spansk skib. Galeasen søgte mod land for at blive beskyttet af de franske kanoner i Calais. Det var kun lykkedes at slæbe 2 af de engelske brandere væk, men de resterende endte på land uden at have forvoldt fysiske skader. Det engelske angreb havde alligevel været en ubetinget succes, idet det endeligt var lykkedes at bryde den stærke og utilnærmelige spanske formation⁶⁶.

Slaget ved Gravelines.

Om morgenen den 29. juli var størstedelen af Armadaen drevet ned i læ af den engelske flåde, og var spredt over et areal på flere sømil langs den flanderske kyst. SAN MARTIN og dens 4 konsorter udgjorde nu en bagtrop, der var parat til at tage kampen op med britiske skibe, medens Medina Sidonia ved hjælp af udsendte pinasser forsøgte at samle Armadaen på ny. Han stod herefter mod nord for at komme fri af de mange sandbanker og rev, der lå i læ af de spanske skibe.

Howard svækkede nu det forestående angreb på Armadaen, idet han ikke kunne modstå fristelsen til at søge at erobre galeasen SAN LORENZO, der var strandet inden for rækkevidde af kanonerne i Calais. Han detacherede derfor Drakes eskadre til at anføre angrebet på den nu splittede Armada, medens han selv i ARK ROYAL sammen med WHITE BEAR og GOLDEN LION stævnedes mod galeasen, der på grund af tidevandet var væltet om på siden, således at dens kanoner pegede op i luften og ind mod stranden. Galeasen, der var under kommando af Moncada, nægtede at overgive sig, idet han påberåbte sig, at den lå på fransk territorium. Da de engelske galeoner stak for dybt til at nærme sig SAN LORENZO, detacherede Howard Captain Amyas Preston med 100 mand i fartøjer for at erobre den. Under den



Forfølgelsen af Armadaen ved Gravelines

følgende kamp blev Moncada dræbt, hvorefter den overlevende besætning flygtede i land, og overlod skibet til Englænderne, der først plyndrede det, for dernæst at søge at bugsere det af grunden. Det sidste blev imidlertid forpurret af Franskmændene, der med artilleriild tvang de engelske fartøjer til at forlade havaristen ⁶⁷.

Drakes eskadre, der, ud over REVENGE, bl.a. bestod af de kgl. galeoner NONPAREIL, SWIFTSURE, AID og HOPE, blev fulgt af Frobishers eskadre, herefter fulgte Hawkins i VICTORY med

sin eskadre og til sidst Seymours eskadre. SAN MARTIN og SAN MARCOS drejede bi og afventede det engelske angreb, og de 3 andre galeoner i bagtroppen vendte og krydsede tilbage for at assistere Medina Sidonia. Drake angreb med sine skibe i en lang linie, og REVENGE åbnede ild med sine bovkanoner, da den var på tæt hold, for derefter at afgive en bredside efterfulgt af en salve fra agterkanonerne. De øvrige skibe i eskadren fulgte efter REVENGE, og fyrede også på klodshold. De spanske skibe svarede igen med samme mønt, men den engelske

artilleriild, der nu blev afgivet på optimal afstand, var betydeligt mere effektiv end den spanske, og de spanske skibe blev temmelig medtagne. Herefter stod Drakes eskadre videre mod nordøst for at forsøge at hindre de spanske forsøg på at genopbygge Armadaens kompakte formation.

Efter Drakes eskadre angreb Frobishers eskadre, der koncentrerede sig om at nedkæmpe SAN MARTIN og SAN MARCOS. Medina Sidonia fik nu hjælp af SAN JUAN, SAN FELIPE og SAN MATEO og flere andre spanske skibe, og da Hawkins nåede frem, var der samlet en formation på ca. 20 store spanske skibe. Da Seymours eskadre nåede op, havde spanierne dannet 2 fløje på hver 16 skibe på hver sin side af SAN MARTIN. Hawkins eskadre, der anførte angrebet, angreb det spanske centrum, medens Frobisher og Seymour angreb den spanske venstre fløj, der blev kommanderet af Recalde. Drake befandt sig længere fremme, optaget af at forhindre yderligere formationsdannelse. Der udviklede sig nu et mêlée, hvor skibene kæmpede på kort afstand. På denne optimale afstand var det engelske artilleri effektivt, og mange af de spanske skibe blev kraftigt beskadiget. Både SAN FELIPE og SAN MATEO blev så beskadiget på både rig og skrog, at de forlod den spanske formation. De endte begge med at grundstøde på den flanderske kyst,

hvor de blev erobret af de nederlandske oprørere. Efterhånden var der samlet ca. 50 af de bedste spanske skibe omkring SAN MARTIN. Den spanske højrefløj søgte at komme SAN MARTIN og dens konsorter til hjælp, men kom i stedet i kamp med Howards eskadre, der nu efter 4 timer endeligt igen havde sluttet sig til den engelske flåde. De engelske besætninger skød 3 gange så hurtigt som de spanske, og på den korte afstand talte næsten hvert skud som en træffer. Den biscayiske galeon MARIA JUAN blev sænket af HOPE, og SAN MARCOS blev stærkt medtaget, selv om den overlevede for senere at strande på den irske kyst ⁶⁸.

Om aftenen omkring kl. 18 blæste det pludselig op fra nordvest med voldsomme byger. Englænderne, der havde forudset den stærke blæst, havde trukket sig ud af kampen, og krydsede nu mod vinden, hvorimod de spanske skibe drev ind mod de flamske banker og rev med fare for, at hele Armadaen ville forlise. Spanierne kæmpede hele natten for at komme til søs, men drev fortsat mod bankerne. Englænderne, der nu stort set var udgået for krudt og kugler, foretog sig intet, men afventede Armadaens endeligt på den flamske kyst. Nu indtraf miraklet for spanierne, den 29. om morgenen gik vinden pludselig om i sydsydvest, og det blev dermed muligt for Armadaen at styre mod nordvest ud i den åbne Nordsø ⁶⁹.

Afslutning – Den spanske katastrofe.

Slaget ved Gravelines var forbi, og Armadaen stod nord over i Nordsøen. Howards flåde fulgte efter på afstand, idet Seymours eskadre blev sendt tilbage til Kanalen for at holde øje med Hertugen af Parma, idet Howard ikke fuldt ud stolede på at den nederlandske flåde kunne standse et invasionsforsøg.

Medina Sidonia afholdt nu et krigsråd, hvor man besluttede at søge hjem til Spanien nord om Skotland. Howard fulgte spanierne til de var på højde med Firth of Forth, hvorefter den engelske flåde, der ikke blot var udgået for ammunition, men også for proviant, søgte mod Margate ved North Foreland for at proviantere, og for at sætte de mange syge i land.

De engelske tab havde været små. Man havde ikke mistet noget skib, og det samlede antal dræbte var mindre end 200. De spanske tab havde været betydeligt større. Ganske vist havde spanierne, fra de passerede Eddystone, og til slaget ved Gravelines sluttede, kun mistet i alt 7 skibe, men de øvrige skibe var næsten alle hårdt medtagne. F. eks. havde SAN MARTIN et stort hul i vandlinien, hvor vandet, uanset forsøgene på at tætte hullet, stadig trængte ind. SAN JUAN var ude af stand til føre sejl, og måtte bugseres, medens SAN MARCOS var surret sammen med kabler, idet man var bange for, at den

skulle falde fra hinanden. Det samlede tab af personel var stort, muligvis omkring 5.000 mand ⁷⁰. Der var ikke tvivl om, at Armadaen var slået, og den var muligvis endog blevet reddet fra tilintetgørelse, da vinden skiftede den 29. om morgenen. Dens trængsler var imidlertid langt fra at være forbi.

Medina Sidonia havde instrueret sine chefer om, at de skulle søge op til 61½ grader nord for at gå klar af Shetlands Øerne. Derefter skulle de sejle mod sydvest til 38 grader nord, før de satte kursen mod Spanien. Armadaen havde meget dårligt vejr under vejs. Resultatet blev store tab, især på den irske kyst, hvor i hvert fald 23 skibe forliste. De fleste af besætningerne blev slagtet, enten af engelske tropper eller af irere, der udplyndrede ligene. Flere skibe forsvandt under vejs, og da Medina Sidonia og de skibe, der havde fulgt ham, nåede frem til Santander den 12. september, var skibene i en sådan forfatning, at halvdelen af dem aldrig kom ud at sejle igen. Sidonia havde dog kun mistet 7 virkelige krigsskibe, inklusive 2 galeaser, medens tabene blandt de armerede handelsskibe havde været betydeligt, 18 ud af 40. Herudover havde man mistet et stort antal forsyningskibe og pinasser ⁷¹.

Armadaens nederlag bragte ikke Englands krig med Spanien til ende. Den sluttede først i 1603, da Elisabeth

døde og blev afløst af den skotske konge, James VI, under navnet James I. Spanierne forsøgte endog 2 gange at invadere England, men begge gange måtte invasionsstyrken vende om på grund af vejret. Det spanske nederlag betød imidlertid, at Spanien opgav tanken om at generobre de 7 nordlige hollandske provinser, hvis selvstændighed dermed var sikret. Nederlaget bremsede også den katolske modreformation, og havde tilintetgjort den hidtidige almindelige opfattelse af Spanien som uovervindeligt. Det var nok også et varsel om den maritime udvikling, som England var inde i, ligesom den engelske sejr betød umådeligt meget for Dronning Elisabeths prestige. Mest betydningsfuldt var det måske, at sejren blev grundlaget for de kommende århundreders nationale engelsk bevisthed om Royal Navy's styrke ⁷².

Litteratur:

Følgende litteratur er anvendt ved udarbejdelsen af artiklen:

Geoffrey Callender: The naval side of British history, London 1949

Wilson Graham: The Spanish Armadas, London 1987

R.G. Grant: Søslag gennem 300 år, København 2008

John F. Guilmartin: Galleons and Galleys, London 2002

Richard Hough: Fighting Ships, London

2001

Harry Kelsey: Sir Francis Drake – The Queens Pirate, Yale 1998

Peter Kemp (Ed) – *Christoffer Lloyd*: History of the Royal Navy, London 1969

Andrew Lambert: Admirals, London 2008

G.J. Marcus: A naval history of England, Vol. I, London 1961

Colin Martin og Geoffrey Parker: The Spanish Armada, London 1988

Robert Milne-Tyte: Armada!, London 1998

Jacques Mordal: Twenty-Five years of sea warfare, London 1973

Alexander McKee: From merciless invaders, London 1965

Arthur Nelson: The Tudor Navy 1485 – 1603, London 2001

Len Ortzen: Guns at Sea, London 1976

Peter Padfield (Padfield 1): Armada, London 1988

Samme (Padfield 2): Tide of Empires, Vol. 1, London 1988

N.A.M. Rodger: The Safeguard of the Sea, London 2004

George Malcolm Thomson: Sir Francis Drake, London 1972

Bryce Walker: The Armada, Amsterdam 1982

Oliver Warner: Great Sea Battles, London 1981

John Winton: Sir Walter Raleigh, New York 1975

Noter:

Det bemærkes, at datoer i artiklen er efter den Julianske kalender, der blev brugt i England i 1588,

1. Lambert pag. 19, Padfield 1 pag. 106

2. Padfield 1 pag. 9
3. Ibidem pag. 16
4. Ibidem
5. Se f. eks. Padfield 2 pag. 115 ff. og 130 samt Nelson pag. 118
6. Se f.eks. Graham pag. 68 og Padfield 2 pag. 128
7. Den blev ledet af Sir Francis Walsingham, der havde et vidt forgrenet spionnet på kontinentet, bl.a. i Spanien og Portugal. Han var i øvrigt dronningens statssekretær. Se f.eks. Graham pag. 53, Padfield 1 pag. 55 ff. og Martin pag. 99
8. Se f. eks. Lambert pag. 13, Thomson pag. 228, Walker pag. 56, Martin 97 f., Graham pag. 86 og Roger pag. 257
9. Martin pag. 100 f. og Marcus pag. 88
10. Martin pag. 101 f., Padfield 2 pag. 130 og Nelson pag. 122
11. Martin pag. 112 f. og Walker pag. 28
12. Martin pag. 113
13. Walker pag. 28 og Graham pag. 61
14. Martin pag. 116 og Graham pag. 61 f.
15. Padfield 2 pag. 131 og Nelson pag. 125
16. Padfield 2 pag. 131. *"Forhindre afdelinger af den spanske flåde i forskellige havne i at forene sig, sørge for, at den ikke får proviant, forfølge den mod England og Irland, og afskære så mange skibe som muligt, og drage omsorg for at spanierne ikke går i land samt angribe sådanne skibe, der kommer fra Vest- eller Ostindien til Spanien, eller forlader spanske havne for at gå til disse steder."* Min uautoriserede oversættelse.
17. Nelson pag. 125
18. Se om angrebet f.eks. også Padfield 1 pag. 34 ff., Padfield 2 pag. 131 og Nelson pag. 125 f.
19. Se om blokaden f.eks. også Padfield 1 pag. 34 f., Padfield 2 pag. 132, Nelson pag. 128, Graham pag. 73 f. og Walker pag. 59
20. Marcus pag. 89. *"Vor position ved dette forbjerg er så fordelagtig for os og skadelig for fjenden, at det har været et stort gode at opnå den....Da vi er imellem dem og deres havne, er fjenden som en krop uden lemmer, og de kan ikke forenes."* Min uautoriserede oversættelse.
21. Padfield 2 pag. 132
22. Marcus pag. 98, Walker pag. 60 og Martin pag. 132 ff.
23. Walker pag. 60, Marcus pag. 92 og Martin pag. 137. *"Sejl i Guds navn til den Engelske Kanal og fortsæt indtil du har ankret ud for Kap Margate, og sørg for at underrette Hertugen af Parma om, at du er på vej."* Min uautoriserede oversættelse.
24. Graham pag. 77, Rodgers pag. 238 og Martin pag. 146
25. Martin pag. 146 ff., Graham pag. 78 ff. og Padfield 1 pag. 42
26. Martin pag. 153
27. Se f.eks. Guilmartin pag. 170, Padfield 2 pag. 134, McKee pag. 83 f. og Walker pag. 67 f.

28. Martin pag. 29 ff. og 82 f. samt Walker pag. 67 ff.
29. Ibidem pag. 24 ff.
30. Ibidem pag. 158 ff.
31. Ibidem pag. 162
32. Kelsey pag. 321
33. Padfield 1 pag. 125 f. og Nelson pag. 100 ff.
34. Winton pag. 80. ”..at lægge skibe op ad hinanden uden omtanke er noget en gal mand gør, ikke en orlogsmand”. Min uautoriserede oversættelse.
35. Nelson pag. 108 og Padfield 1 pag. 127
36. Martin pag. 53 f.
37. Padfield 1 pag. 93 og Lambert pag. 30
38. Padfield 1 pag. 120 og Lambert pag. 12
39. Se f. eks. McKee pag. 32. ”Der er kun lidt at sige om den måde, hvorpå du skal kæmpe og føre Armadaen på slagdagen....men du bør huske på, at fjenden vil forsøge at kæmpe på afstand for at bruge sit overlegne artilleri og de mange forskellige slags hurtig ild, som han vil være forsynet med. Vi må derfor angribe og prøve at komme på tæt hold af fjenden, således at vore mænd kan entre hans skibe, og du må drage omsorg for at det kan ske...”. Min uautoriserede oversættelse.
40. Se om Howard f.eks. Lambert pag. 5 ff.
41. Nelson pag. 131
42. Ibidem og Padfield 1 pag. 55 ff.
43. Se f.eks. Graham pag. 83 f. ”Med 40 skibe vil vi kunne skade dem mere, end vi vil kunne med et betydeligt større antal her hjemme”. Min uautoriserede oversættelse.
44. Se Nelson pag. 133 ff.
45. Se om sammenligning mellem de 2 flåders styrke f.eks. Marcus pag. 93 og Roger pag. 264 ff.
46. Se f.eks. Padfield 1 pag. 98
47. Ibidem
48. Ibidem pag. 100 og McKee pag. 32 f.
49. Padfield pag. 106
50. Ibidem pag. 103 ff., Walker pag. 88, Nelson pag. 141 og Graham pag. 99 ff.
51. Nelson pag. 140, Padfield 1 pag. 103 og Martin 164
52. Nelson pag. 140 f.
53. Ibidem pag.142, McKee pag. 115 ff. og Nelson 142
54. Se f.eks. Nelson pag. 142 f., Martin pag. 167 f. og Padfield 2 pag. 189
55. Nelson pag. 143 f., Martin pag. 168 f. og Padfield 2 pag. 140
56. Dette skib var ikke blevet ombygget under Hawkins renovering af den engelske flåde, jf. Nelson pag. 102 og Martin pag. 172 f.
57. Nelson pag. 145 f., Padfield 1 pag. 118 ff., Martin pag. 172 ff. og Padfield 2 pag. 140 ff.
58. Martin pag. 176 f. og Nelson pag. 148
59. Martin pag. 174 ff.
60. Padfield 2 pag. 143 og Nelson pag. 148
61. Nelson pag. 150 og Padfield 1 pag. 117

62. Padfield 1 pag. 127 f., Nelson pag. 150, Padfield 2 pag. 143 f. og Martin pag. 177
63. Nelson pag. 150 f., Padfield 2 pag. 143 f. og Martin pag. 177 f.
64. Nelson pag. 151 f., Marcus pag. 101 f., Martin pag. 132 ff. og 140 f. og Padfield 1 pag. 148
65. Nelson pag. 135, 152 f. og 154 ff. og Martin pag. 187
66. Martin pag. 186 f., Marcus pag. 102 og Padfield 2 pag. 146
67. Nelson pag. 156, Martin pag. 188, Marcus pag. 163 og Lambert pag. 24 f.
68. Nelson pag. 156 ff., Martin pag. 188 ff., Marcus pag. 107 ff., Lambert pag. 24 f. og Padfield 2 pag. 147
69. Lambert pag. 24, Walker pag. 131, Nelson pag. 161, Martin pag. 161 og Padfield 2 pag. 147
70. Padfield 2 pag. 148, Nelson pag. 101 ff., Martin pag. 190 f. og Graham pag. 142
71. Nelson pag. 161 ff., Roger pag. 271. Se om Armadaens fortrædeligheder på den irske kyst McKee pag. 239 ff., Graham pag. 147 f. og Marcus pag. 197
72. Padfield 1 pag. 149 og Marcus pag. 113



Torpedobåden FLYVEFISKEN af Søridderen-klassen. Båden var en af tre både i denne klasse bygget i perioden 1910-11. Den første, SØRIDDEREN, blev konstrueret og bygget på det anerkendte engelske værft Yarrow & Co i Glasgow. De to følgende både FLYVEFISKEN og SØULVEN blev bygget på Orlogsværftet. Deplacement: 225 ton, fart: 27,5 knob, bevæbning: fire stk 45 cm torpedoer og to 75 mm kanoner.

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER/ MARINEHISTORISK SELSKAB

Der indkaldes herved til ordinær generalforsamling i selskabet Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab

Onsdag den 6. april 2011 kl. 19.30

i Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58

I overensstemmelse med selskabets vedtægter § 5 er dagsordenen følgende:

1. Valg af dirigent
2. Aflæggelse af selskabets beretning
3. Forelæggelse af selskabets regnskab, herunder eventuelle fondsregnskaber
4. Fremsatte forslag
5. Fastsættelse af kontingent for det kommende år
6. Valg af formand. Udgår da Poul Grooss blev valgt for to år i 2010
7. Valg til bestyrelsen
8. Valg af redaktør til Marinehistorisk Tidsskrift
9. Valg af revisor
10. Eventuelt

Efter generalforsamlingen vil der blive vist en række historiske billeder og Tom Wismann vil causere over samme.

Der vil som sædvanligt blive serveret smørrebrød efter generalforsamlingen. Husk tilmelding til sekretæren, Trine Kjems på telefon 33 15 14 10 eller via e-mail: Trine@Kjems.com, senest mandagen inden generalforsamlingen.

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG 2011

Der indkaldes hermed til generalforsamling i Orlogsmuseets Modelbyggerlaug
Torsdag den 7. april kl. 1930 i Orlogsmuseet.

Dagsorden ifølge laugets vedtægter:

- 1) Valg af dirigent.
- 2) Formandens beretning.
- 3) Regnskabsaflægning.
- 4) Fastsættelse af kontingent.
- 5) Indkomne forslag herunder forslag til ændring af vedtægter.
- 6) Valg af bestyrelse og revisor.
- 7) Eventuelt.

Følgende er villige til genvalg til bestyrelsen: Peter Maack.

Suppleant Poul Henrik Westh er indtrådt bestyrelsen i stedet for Poul Beck, og er villig til genvalg som ordinært bestyrelsesmedlem.

Bestyrelsen forslår Niels Buhl indvalgt som bestyrelsesmedlem ifald vedtægtsændringen vedtages.

Som ny suppleant forslår bestyrelsen Sven Holm-Jensen.



SKA 2 i Københavns havn. SKA (SøkortArkivet) bådene blev benyttet til søopmåling i danske og Grønlandske farvande. Indgik i Flådens tal fra 1949-68.

FORSLAG TIL BEHANDLING PÅ OMBL'S GENERALFORSAMLING DEN 7. APRIL 2011.

Under behandling på OMBL's bestyrelsesmødets dagsordenen den 5. januar 2011 blev det forslået at følgende ændringer i teksten for "Vedtægter for Orlogsmuseets Modelbyggerlaug" burde erstatte den nugældende vedtægt.

Begrundelsen er, at vedtægterne ikke grundlæggende er blevet revideret siden 1994 (den væsentlige ændring i § 8 den 2. april 2009 undtaget), og på en lang række områder ikke er tidssvarende, eller i øvrigt er for uklart formuleret. I flere tilfælde er teksten endda forkert i forhold til den praksis, der råder i laugene i dag. Vedtægter bør jævnlige gennemgås og tilrettes aktuelle og tidssvarende forhold. OMBL's bestyrelse vil derfor foreslå, at den herunder stående tekst på OMBL's ordinære generalforsamling den 7. april 2011 under dagsordenens punkt 5 bliver fremlagt til vedtagelse.

Med venlig hilsen
Orlogsmuseets Modelbyggerlaug
Bestyrelsen

VEDTÆGTER FOR ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

§ 1. Navn og hjemsted.

Foreningens navn er Orlogsmuseets Modelbyggerlaug – til daglig forkortet til OMBL.

Foreningens hjemsted er København.

§ 2. Formål og virke.

Orlogsmuseets Modelbyggerlaugs formål er at udbrede og stimulere interessen for korrekt og omhyggelig modelbygning som håndværk af primært den danske flådes fartøjer og orlogsskibe fra alle perioder, herunder dioramaer, bygninger og modeller af relaterende karakter.

Dette søges gennemført ved medlemsmøder, udadvendte aktiviteter, oprettelse og vedligeholdelse af internet-hjemmeside(r), samt kontakt via Marinehistorisk Tidsskrift eller tilsvarende publikationer.

Det bestræbes at rådgive og vejlede medlemmer og andre interesserede på et højt fagligt og håndværksmæssigt niveau.

Det bestræbes at etablere og fastholde kontakt til ligesindede danske og udenlandske organisationer og enkeltpersoner, som kan bidrage positivt til OMBL's virke.

Det bestræbes, at OMBL råder over passende værkstedsfaciliteter til fri afbenyttelse af foreningens medlemmer.

OMBL bestræber altid have positive relationer og kontakter til Statens Forsvarshistoriske Museer/Orlogsmuseet samt Søværnet.

§ 3. Medlemmer.

Bestyrelsen optager medlemmer og opkræver kontingent, som fastsættes på ordinær generalforsamling. Betaler et medlem ikke forfaldent kontingent, udmeldes medlemmet automatisk af OMBL.

Som medlemmer kan optages enkeltpersoner, der har interesse i modelbygning som håndværk, eller som fatter interesse for OMBL's virke.

Medlemmer, der har betalt forfaldent kontingent, har gratis adgang til Orlogsmuseet mod fremvisning af kontingentkvittering.

Bestyrelsen kan uddele æresmedlemskab til personer, der har gjort sig fortjente til dette. Et æresmedlemskab er kontingentfrit og skal ikke fornyes. Et æresmedlem opretholder alle demokratiske rettigheder.

Bestyrelsen kan oprette arbejdsgrupper blandt medlemmerne.

Bestyrelsen har ret til ikke at optage et medlem, hvis dette kan begrundes.

Bestyrelsen har ret til at ophæve et medlemskab, hvis dette kan begrundes.

§ 4. Generalforsamling.

Generalforsamlingen er foreningens øverste myndighed.

Forslag til behandling under generalforsamlingens punkt 5 skal være bestyrelsen skriftligt eller pr. e-mail i hænde senest 14 dage før dato for generalforsamlingen.

Forslag kan vedtages på generalforsamlingen ved simpelt stemmeflertal.

Stemmeberettigede ved generalforsamlingen er de ved fremmøde eller fuldmagt repræsenterede medlemmer, som har betalt forfaldent kontingent.

Ordinær generalforsamling afholdes inden udgangen af april måned, og skal indkaldes med minimum 20 dages skriftlig varsel i Marinehistorisk Tidsskrift eller ved fremsendelse af brev eller pr. e-mail.

Dagsorden for generalforsamling skal indeholde følgende punkter:

1. Valg af dirigent og referent.
2. Bestyrelsens beretning til godkendelse.
3. Forelæggelse af revideret regnskab til godkendelse.
4. Fastsættelse af kontingent for den kommende sæson.
5. Behandling af indkomne forslag.
6. Valg af bestyrelsesmedlemmer, suppleant til bestyrelsen samt revisorer.
7. Eventuelt.
(Emner, der behandles under punktet "Eventuelt" kan ikke fremlægges til vedtagelse.)

Ekstraordinær generalforsamling kan afholdes efter bestyrelsens bestemmelse, eller når minimum 1/3 af de kontingentbetalende medlemmer begærer det. Indkaldelse til ekstraordinær generalforsamling skal ske med minimum 14 dages skriftlig varsel i Marinehistorisk Tidsskrift eller ved fremsendelse af brev eller pr. e-mail. Dagsorden skal fremgå af indkaldelsen.

§ 5. Bestyrelse.

Foreningens bestyrelse består af 7 medlemmer. 6 bestyrelsesmedlemmer vælges af generalforsamlingen for hver en 2-årig periode. 1 bestyrelsesmedlem udpeges af Orlogsmuseet.

I ulige år vælges et 1. bestyrelsesmedlem, et 3. bestyrelsesmedlem og et 5. bestyrelsesmedlem.

I lige år vælges et 2. bestyrelsesmedlem, et 4. bestyrelsesmedlem og et 6. bestyrelsesmedlem.

Det af Orlogsmuseet udpegede bestyrelsesmedlem betegnes som 7. bestyrelsesmedlem, og har ingen valgperiode.

Bestyrelsen konstituerer sig blandt de af generalforsamlingen valgte og det af Orlogsmuseet udpegede bestyrelsesmedlem.

Generalforsamlingen vælger hvert år en suppleant til bestyrelsen for en 1-årig periode.

Valgbare kandidater er de fremmødte eller ved fuldmagt repræsenterede medlemmer, som har betalt forfaldent kontingent.

§ 6. Revisorer.

Foreningen har 2 revisorer.

I ulige år vælges en 1. revisor for en 2-årig periode.

I lige år vælges en 2. revisor for en 2-årig periode.

Generalforsamlingen vælger hvert år en revisorsuppleant for en 1-årig periode.

Valgbare kandidater er de fremmødte eller ved fuldmagt repræsenterede medlemmer, som har betalt forfaldent kontingent.

§ 7. Regnskab og revision.

Regnskabsåret er fra den 1. april til den 31. marts.

Foreningens kasserer skal sørge for, at regnskab foretages efter god regnskabsskik, og at behørig dokumentation forefindes.

Årsregnskabet skal inden forelæggelse på generalforsamling revideres af de valgte revisorer.

§ 8. Kontingent.

Kontingent fastsættes på generalforsamlingen for 1 år ad gangen.

§ 9. Foreningens ophør.

Foreningen Orlogsmuseets Modelbyggerlaug's ophør som forening skal vedtages på en ordinær generalforsamling og bekræftes på en ekstraordinær generalforsamling, der skal indkaldes til afholdelse tidligst 4 uger og senest 12 uger efter den ordinære generalforsamling. Foreningen ophører, hvis minimum 5/6 af de afgivne stemmer ved hver af de 2 generalforsamlinger er afgivet til fordel herfor.

I tilfælde af foreningens ophør, tager generalforsamlingen stilling til hvorledes OMBL's eventuelle formue skal deponeres. Der nedsættes en forvaltningsgruppe, bestående af den nedlagte forenings bestyrelsesmedlemmer, som jvf. generalforsamlingens beslutning herom, på betryggende vis skal finde anbringelse af foreningens økonomiske midler, samt deponering af foreningens bibliotek, materiel og maskinel. Dette kan ske ved videregivelse til anden forening eller virksomhed.

Vedtaget på Orlogsmuseets Modelbyggerlaug's ordinære generalforsamling den 24. marts 1994, og ændret på de ordinære generalforsamlinger den 2. april 1998, den 2. april 2009 og den 7. april 2011.

ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Orientering om laugets aktiviteter i Det gl. Arresthus. 2.1.2011

Siden sidste bestyrelsesmøde har vi indledt arbejdet med en funktionsmodel i skala 1 : 16 af Nyholms Mastekran. På grundlag af de originale tegninger fra Rigsarkivet har vi udarbejdet edb-tegninger i skala 1 : 16 af kranens tømmerkonstruktioner, der anvendes som skabeloner ved udskæring af de mange dele. Der anvendes udelukkende lindetræ, som også i dette tilfælde er meget velegnet. Allerede nu er vi kommet meget langt med udskæringerne, som foreløbig fylder to flyttekasser. Hvorvidt de lindetræsblokke lauget købte hos "OPTIMERA" i Glostrup i november mdr. rækker til hele projektet er svært at sige på nuværende tidspunkt, - men jeg tror det. Holmens chef kommandørkaptajn Christian Nielsen har sørget for, at vi har fri adgang (egen nøgle) til Mastekranen, hvilket er en stor hjælp med mulighed for at fotografere og opmåle på stedet som supplement til tegningsmaterialet. Vi er stadig i tænkeboks med hensyn til murværket. Under alle omstændigheder tager vi kontakt til Minibyen i Køge i løbet af foråret for at drøfte forskellige muligheder med disse erfarne folk.

Vi er også i fuld gang med bygningen af skroget til modellen af HUNT-fregatten ROLF KRAKE i skala 1 : 48. På nuværende tidspunkt har vi udarbejdet en fuldstændig model-linie/spantetegning, som den næsten færdige krydsfinerkonstruktion er udført efter. Skroget bygges i princippet på samme måde som anvendt ved bygningen af Dannebrog, d.v.s. med et skelet i 9 mm birketræskrydsfiner beklædt med 3 mm lindetræsfiner, som vi selv regner med at udskære. Skroget bliver tungt og stærkt, men på den måde også meget nøjagtigt. Med denne model overvejer vi som noget helt nyt for Orlogsmuseets modeller at markere de langsgående overgange mellem klædningspladerne. Præcis hvordan ved vi ikke helt endnu.

Modellen af TRITON-korvetten i skala 1 : 50 går vi i gang med omkring februar/marts. Til denne model har vi allerede en perfekt linie/spantetegning. Men rent modelteknisk skal vi finde den rigtige løsning på den stærkt afrundede overgang mellem skibsside og dæk og den nærmest kuplede top på stævnen. Problemet er at finde en løsning, der ikke på et senere tidspunkt medføre udtørningsrevner, som mildest talt ikke vil se godt ud på en model af denne størrelse.

Fra omkring 1. december 2010 har vi hver tirsdag fra kl. 1900 – 2100 startet et lille kursus i tegningsforståelse, linie- og spantetegning m.m. for tirsdagsholdet og andre interesserede. Det var selvfølgelig rimeligt og naturligt at omtale det i MHT. Problemet er bare, at pladsen i Arresthuset er begrænset, selvom vi har

indrettet en skolestue i stueetagen med omkring 10 pladser.

Med hensyn til anskaffelse af en drejebænk (allerede bevilget) har vi bl.a. i samråd med Peter Maack givet os tid til at indhente en række tilbud både på drejebænk men også på en fræser, som vi aktuelt vil have stort behov for i forbindelse med modellen af Mastkranen. Tilbuddene viser i hvert fald, at vi kan komme betydelig ned under den først anslåede udgift.

Med hensyn til de tre påbegyndte projekter, Mastkranen, ROLF KRAKE og TRITON, regner jeg med at sende den første 1/3 faktura (elektronisk) til museet i denne uge på kr. 23.000,-.

Poul.



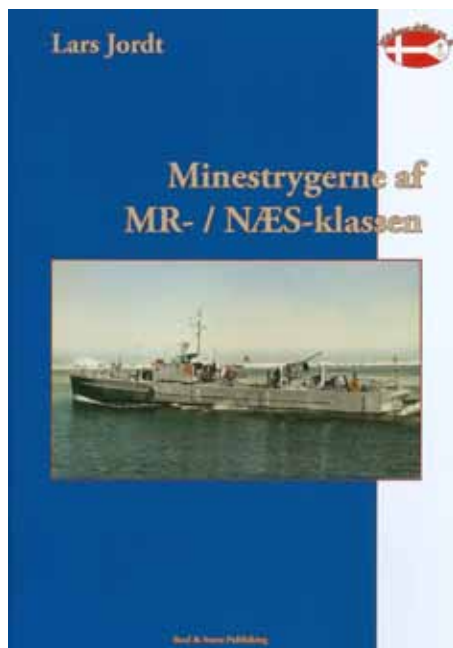
*Korvetten TRITON i Stockholms skærgård i forbindelse med øvelse DANEX 1967.
(Foto: P.B. Sørensen)*

”Ministrygerne af MR-/NÆS-klassen” af Lars Jordt. Udgivet af forlaget Steel & Stone Publishing den 9. januar 2011 som nr. 8 i serien ”Flådens Skibe”.

Kan bestilles på www.flaadensskibe.dk eller tlf. 22 87 20 29 eller indkøbes i Nyboder Boghandel. 48 sider illustreret. Pris kr.100 + porto.

Forfatteren har en omfattende indsigt i ministrygningsenheder, og han har blandt andet holdt foredrag om VIG-klassen og forfattet hæfte nr. 5 i serien om ”Flådens Skibe”.

Ministrygerne af MR- eller NÆS-klassen udførte en stor del af den ministrygningsoperation, som var nødvendig i danske farvande efter krigen, og som faktisk varede helt frem til omkring 1970. Disse skibe indgik i Flådens tal fra 1945, og den sidste udgik i 1962. Der var ikke så meget ”glamour” over minerydningen i danske farvande. Det var hårdt arbejde, og det blev udført blandt andet af de velegnede tyske ministrygere, som var bygget i stort tal. Kvaliteten varierede utrolig meget, da nogle var bygget tidligt, hvor de tyske materielkrav var høje. De senere enheder blev bygget, medens der var materiale-mangel, og de sidste krigsår medførte også mange skader på de skibe, Danmark efterfølgende kunne overtage. Nogle måtte endda kasseres, men de kunne så bruges som flydende reservedelslagre. Hæftet er forsynet med et levnedsløb for de enkelte enheder, tekniske speci-



fikationer for de varierende typer samt Orlogsværftets tegninger. Forfatteren indleder med en kort beskrivelse af de tyske byggeprogrammer for ministrygere. Ganske interessant er, at nogle af enhederne deltog i ”Weserübung” i Danmark og Norge den 9. april 1940. Der er en beskrivelse af byggemåden, af skibenes aptering (indretning), maskineriet, ministrygningsgrejet, armeringen, det elektroniske udstyr m. v. Endelig er der en beskrivelse af besætningens størrelse og livet om bord. De velvalgte illustrationer medvirker til denne beskrivelse.

Poul Grooss, kommandør,
Center for Militærhistorie,
Forsvarsakademiet.

**MEDDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB**

ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

Medlemskort 2011

Navn:

Medlemsnr.:

Type:

Medlemskortet giver gratis adgang til Orlogsmuseet.

Resterende arrangementer sæsonen 2010 – 2011

Onsdag den 23. februar 2011 kl. 1930

Foredrag: Anholt 1811, søløjtnanternes angreb
Sten Krarup

Onsdag den 6. april 2011 kl. 1930

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