



Tidsskrift for Søværnen

Nr. 2 · 2011 · 182. årgang



UDGIVET AF SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

2011/2 * 182. årgang

Redaktion: Hans Christian Bjerg

INDHOLD

Meddelelser fra redaktionen	77
Artikler	
Den italienske marine under 2. verdenskrig <i>Af S.S.v.F.Kieler</i>	78
<i>Operation Judgement. Dommens dag for den italienske flåde den 11.-12.november 1940</i> <i>Af Søren Nørby</i>	112
Implementering af en ny skibstype Erindringer fra Søløven-klassen 1965 <i>Af V. Theill</i>	121
Kommentar	
"...Den officielle fortegnelse over flådens officerer..." <i>Af Kristen H. Winther</i>	132
Rettelser Nr. 2 til Søofficersrulle 1910-2010	
<i>Af Henrik Muusfeldt</i>	135
Nekrologer	
1827. Knud Erik Johan Borck (1634,1637)	140
2316. Michael Larsen (2303).	144
Marinens Bibliotek	
Erhvervelser juli/august 2009	146
Annoncer	153

Redaktionen sluttet 15. juli 2011
Forside: Italienske slagskibe under kamp i 1940
(International News Photo)

MEDDELELSER FRA REDAKTIONEN 2011/2

Dette nummer af Tidsskrift for Søværnen står i den italienske flådes tegn. Efter at kommandør Svend Kieler tidligere her i tidsskriftet har gennemgået henholdsvis den engelske og tyske flåde under 2. verdenskrig ud fra Churchills forfatterskab og Dönitz' erindringer, behandler han i dette nummer den italienske flådes forhold under verdenskrigen. De er nok relativt ukendte, dels fordi det jo er sejrherrene, der skriver historien, dels fordi den italienske flådes ry ikke har været godt. Kommandør Kieler giver her en mere nuanceret redegørelse for søkrigen i Middelhavet og den kamp, som den italienske flåde gennemførte, på trods af store politiske, strategiske og forsyningsmæssige vanskeligheder. Som supplement til denne artiklen sætter cand.mag. Søren Nørby fokus på det engelske angreb på Taranto den 11.-12. november 1940, en af de mere spektakulære begivenheder under søkrigen i Middelhavet.

Søe-Lieutenant-Selskabets udsendelse af Søofficersrullen fra perioden 1910-2010, samlet af kommandør Henrik Muusfeldt, har atter sat gang i overvejelserne om igangsættelsen af et større biografisk projekt som videreførelse af de to store værker om dansk-norske og danske søofficerer 1660-1932 og danske søofficerer 1933-82. Kontreadmiral Kristen H. Winther kommer i dette nummer med en tankevækkende kommentar og opfordring til dette emne. Vanskelighederne ved at varte en rulle over de danske søofficerer understreges i dette nummer af kommandør Muusfeldts rettelse nr. 2 til den tidligere udsendte rulle. Det enestående biografiske materiale, som allerede foreligger for danske søofficerer helt tilbage fra 1600-tallet, bør vedligeholdes og fortsættes. Et arbejde, der vil formidle Søværnets historie og identitet. Det må være en oplagt opgave for Søe-Lieutenant-Selskab at få dette arbejde igangsat.

Læserne vil måske undre sig over at der i dette nummer gengives en accessionsliste for Marinens Bibliotek fra 2009. Der er tale om uddrag af den sidste kommenterede accessionsliste, som fra biblioteket blev udarbejdet og indleveret til tidsskriftet. Marinens Bibliotek indgik som bekendt pr. 10. august 2009 i Forsvarets Bibliotek, og dermed ophørte særskilte accessionslister over sømilitært litteratur. Det har af redaktionelle ikke været muligt før nu at bringe den. De omtalte bøger og anførte materiale findes således i dag på Forsvarets Bibliotek.

Hans Christian Bjerg

DEN ITALIENSKE MARINE UNDER

2. VERDENSKRIG

Nogle facts og observationer.

Af kommandør S.S.v.F. Kieler.

Indledning.

Medens såvel den tyske som den japanske marines operationer og bedrifter under 2. verdenskrig er vel beskrevet i efterkrigstidens historiske krigslitteratur, er aksepartneren den italienske marines tilsvarende gøremål ikke så velkendte.

At offentligheden såvel under som efter krigen fik indtrykket af en ret tilbageholdende og mindre effektiv søkrigsførelse fra italiensk side, skyldes vel blandt andet de indtryk den fik fra beretninger om søkrigshandlingerne fra Italiens krigsmodstandere, men nok også på grund af den omtale og kritik af den italienske marines krigsindsats - specielt i Middelhavet, der kom fra tysk militær side.

Den italienske marines problemer og dens manglende evne til at gøre sig afgørende gældende, havde mange årsager, som kort skal omtales i det følgende. Til indledning må det dog retfærdigvis være rigtigt at fastslå, at den italienske marine udførte mange dristige og beundringsværdige bedrifter, og at den italienske orlogsflåde, ledet af hovedkvarteret "Supermarina" i Rom, var en ikke ubetydelig krigsmodstander for de vest-allierede, hvad angår skibsmateriel, våben og personel.

Det må desuden være på sin plads at nævne den italienske marines særlige situation og problemer ved Mussolinis krigserklæring til vest-magterne den 10. juni 1940 og i de efterfølgende tre krigsår, hvor Frankrig godt nok udtrådte som Storbritanniens allierede, men hvor USA kom til i 1942. Hovedproblemerne havde flere årsager. For det første havde det italienske militær fået at vide af Mussolini, at der ikke ville blive krig før i 1942, og at krigen, når den først var blevet erklæret, kun ville vare tre måneder. Man kan i denne sammenhæng erindre Hitlers besked til admiral Raeder, om at der ikke ville blive krig mod England før tidligst i 1944, hvilket bl.a. betød, at den tyske flådes Z-plan, der også omfattede et hangarskib, aldrig blev fuldført. Den italienske marine var derfor ikke fuldt udrustet ved krigsudbruddet og fik hurtigt materiel- og forsynings-

problemer – især med olie – på grund af de vest-allieredes iværksatte søblokade. Et andet problem var det manglende samarbejde med det italienske luftvåben, som gjorde en koordineret sø/luftkrigsførelse vanskelig, for ikke at sige umulig, i modsætning til hos deres modstandere. Det italienske luftvåben, "Superaero", ville føre sin egen krig. Endelig var forståelsen for flådens betydning og vanskeligheder ikke særlig fremherskende i den italienske overkommando, hvor Mussolini var øverstkommanderende og først og fremmest tillagde hæren og flyvevåbnet vægt i den krig, han havde fundet anledning til at erklære ved udsigten til Frankrigs nærtstående fald.

Chefen for den italienske marine, admiral Cavagnari, havde gjort overkommandoen opmærksom på de ovennævnte mangler og problemer uden at vinde gehør. Efter krigsudbruddet varetog han, i det halve årstid han havde kommandoen, de opgaver han fik pålagt af overkommandoen og udførte på marinestabens initiativ de operationer, som han anså for nødvendige og mulige, ofte på trods af udsigten til tab overfor en overlegen modstander.

Søkrigens start.

"Supermarina" indledte sin søkrigsførelse med iværksættelse af to forberedte operationsplaner af såvel offensiv som defensiv karakter. Den italienske flådes ca. 50 operationsklare ubåde blev i døgnene før krigserklæringen deployeret til forberedte patruljefelter såvel i hele Middelhavet som i Rødehavet og enkelte endog udenfor Gibraltar strædet og Aden bugten. Deres opgave var dobbelt, dels rekognoscering dels angreb på modstanderens krigsskibe. Resultaterne af denne omfattende ubådsdeployering var begrænset, og bådene blev hjemkaldt for genforsyning inden månedens udgang. Det lykkedes én af ubådene at torpedere den britiske ældre krydser *Calypso* syd for Kreta. Og i Rødehavet udfør Eritrea blev den italienske ubåd *Torricelli* jagtet af tre britiske destroyere. Det lykkedes den at sænke én af disse, inden den selv blev sænket.

Den anden forberedte operation var af defensiv karakter med udlægning af betydelige minefelter udfør de italienske kyster og især i strædet mellem Sicilien og Tunis. Man havde her forventet modstand fra franske flådestyrker stationeret i Bizerta, men de udeblev, fordi Frankrigs våbenhvile forhandlinger med Tyskland og Italien i mellemtiden var sat i gang. Minefelterne i strædet ved Sicilien blev stadig udbygget og kom senere til at koste de vest-allierede en hel del tab i forbindelse med forsyningssejladserne til Malta. De vest-allierede fik først ryddet disse minefelter efter deres erobring af fransk Nordvestafrika og Sicilien i 1942/43.

Den italienske marinestab havde allerede før krigsudbruddet advaret mod søtransporter til de italienske besiddelser i Afrika. Transporter til italiensk Østafrika gennem Suezkanalen var øjeblikkelig blevet udelukket efter krigsudbruddet med Storbritannien. Transporter til Libyen var af den italienske marinestab også blevet anset for umulige, så længe Frankrig var krigsførende og besad Tunis. Det fik "Supermarina" til at foreslå overkommandoen at erobre både Tunis og briternes base på Malta. Men overkommandoen afslog disse forslag, dels på grund af igangværende våbenhvile forhandlingerne med Frankrig, og dels fordi den mente, at man kunne neutralisere Malta-basen med luftangreb alene. Allerede kort efter krigsudbruddet blev der imidlertid fra de italienske militærstyrker i Libyen forlangt nødvendige forsyninger overført fra det italienske fastland. Nogle vigtige reservedele blev transporteret med ubåde til bl.a. Tobruk, men efter Frankrigs udtræden af krigen blev der også sendt forsyningskonvojer, beskyttet af italienske krydsere og destroyere, til havnene i Libyen. Efter en sådan transport til Tobruk, der var beskyttet af tre italienske destroyere, kom det på hjemvejen til kamp med en britisk krydserstyrke. Det var en ulige kamp, hvor den italienske divisionschef i destroyeren *Espero*, kæmpede til det sidste for at sikre, at resten af hans styrke kunne trække sig ud af kampen.

Under en anden hjemtransport fra Benghazi beskyttet af italienske krydsere og destroyere, kom det til et større søslag syd for Calabrien, hvori der også deltog slagskibe på begge sider. Det blev til en uafgjort kamp med mindre skader på begge sider, idet parterne trak sig tilbage, efter at det italienske flyvevåben, i øvrigt uden større effekt, greb ind i kampen, og hvor italienske flyvere endog kom til at bombardere deres egne skibe. Den italienske admiral Campioni blev hyldet i Italien for sin føring under dette søslag, mens den britiske admiral Cunningham i sin kamp-rapport betegnede den engelske indsats som utilfredsstillende og bad om flere forstærkninger hjemmefra blandt andet et af de nye hangarskibe med pansret flyvedæk.

Noget senere kom det til en sø-kamp i Ægæerhavet mellem to lette italienske krydsere og en britisk flådestyrke bestående af den australske krydser *Sydney* og nogle destroyere, hvorunder den italienske krydser *Colleoni* blev sænket, og den anden benyttede sin høje fart til at trække sig tilbage. "Supermarina" havde ønsket at oprette en italiensk krydserbase på øen Leros – en af de Dodekanesiske øer som var i italiensk besiddelse – for at kunne imødegå den britiske skibstrafik til og fra Grækenland. Under denne sø-kamp var det italienske luftvåben blevet bedt om at støtte, men dets bombefly kom for sent og gik i gang med at angribe de britiske skibe, mens de var ved at samle overlevende fra den



Italienske slagskibe i formation i 1940.

sænkede italienske krydser op, hvad briterne følgelig måtte opgive. Det var en episode, som var med til at skærpe misforholdet mellem den italienske marine og det italienske flyvevåben.

Under de fortsatte kampe i Middelhavet og Rødehavet mistede begge parter nogle destroyere og ubåde; for sidstnævnte skibstypes vedkommende 17 italienske mod otte britiske. Særligt mærkbart var sænkningen af seks italienske destroyere forårsaget af den britiske marines torpedo-fly. Det var et våbensystem, som den italienske marine forgæves havde forsøgt at få det italienske flyvevåben til at udvikle i tide.

Marinens voksende problemer.

Det var i efteråret 1940, at det britiske krigskabinet på Churchills foranledning besluttede at opbygge Maltas forsvar, primært ved at sejle jagerfly i hangarskibe til øens luftforsvar, men også ved søtransporter med andre nødvendige forsyninger til øen. Under en sådan operation den 12. oktober stødte de britiske krydsere *Ajax* og *York* på syv italienske destroyere udfor Malta og fik under et natligt torpedo- og kanonengagement sænket tre af disse, før den italienske styrke trak sig tilbage. "Supermarina", der havde planlagt denne operation, var stolt af de italienske destroyeres offensive optræden, men var også skuffet og forundret over de manglende resultater af denne nat-kamp. Det var først senere, at man blev klar over, at briterne rådede over radarudstyr, hvad den itali-

enske flåde ikke gjorde på dette tidspunkt af krigen Den britiske marinehistoriker S.W. Roskill har fundet denne træfning for ubetydelig til omtale i sit værk "The War at Sea", selvom den øjensynlig var et af de første eksempler på den store betydning af at råde over radarudstyr under en nat-kamp.

En anden ubehagelig mangel for den italienske marine på dette tidspunkt var ineffektiviteten af den af det italienske luftvåben udførte sø-rekognoscering. I dets forgæves bestræbelser på at få oprettet et specielt italiensk marineluftvåben var det dog lykkedes for "Supermarina" at få sømilitært uddannet personel ombord i flyvevåbnets rekognosceringsfly som observatorer. Mens marinen kunne fremsætte sine ønsker om flystøtte i konkrete situationer, havde den imidlertid ingen kontrol over disse flyvninger tilrettelæggelse og udførelse. Den manglende effektivitet af det italienske flyvevåbens rekognosceringer til søs skyldtes ikke mangel på færdigheder eller dristighed hos flyvevåbnets piloter. Men effektiv rekognoscering i mørke og usigtbart vejr uden rådighed over radarudstyr var umulig; og de udsendte rekognosceringsfly blev ofte nedskudt af britiske jagerfly fra hangarskibe eller Malta, før de havde kunnet nå at afsende deres observations meldinger.

19.oktober kom Mussolinis ordre til den italienske overkommando om at angribe Grækenland med hær- og luftstyrker fra Albanien. Det pålagde den italienske marine en ny stor opgave med søtransporter og beskyttelse af disse i Adriaterhavet. Der var tillige aktuelle planer om landsætninger på og erobring af den græske ø Korfu, men de blev opgivet på grund af stormfuldt vejr. Admiral Cavagnari havde på et tidligt tidspunkt henledt overkommandoens opmærksomhed på den store ekstra byrde, der ved angrebet på Grækenland ville blive pålagt den italienske marine, hvilket ville gå ud over andre krævende marine opgaver. Det var imidlertid ikke den italienske flådes mangel på indsats under dette nye felttog, der var skyld i den italienske hærs tilbagetog, da grækerne gik til modangreb.

Den 11. november kom så det første store og alvorlige tilbageslag for den italienske flåde. Det var Cunninghams overraskende nat-angreb med torpedo- og bombefly på de italienske slagskibe og krydsere stationeret på basen i Taranto, denne primære og mest fremskudte italienske flådebase beliggende på det italienske fastlands fod med direkte adgang til det centrale Middelhav. Taranto var i øvrigt en velforsvaret flådebase med rådighed over svært artilleri og luftværnsskyts - om natten støttet med projektørbelysning - såvel på skibene som i land. For at forhindre mulige torpedoangreb på de i basens yderhavn forankrede skibe var man

begyndt at anskaffe og udlægge nogle torpedo-net, og for at vanskeliggøre luftangreb på skibene havde man også – inspireret af Londons luftforsvar – opsat nogle spærreballoner i yderhavnen. Den store mangel ved basens forsvar var det totale fravær af radarvarslingsudstyr såvel på skibene som i land, og det blev flådens skæbne.

Cunninghams angreb krævede alligevel omhyggelige forberedelser og nøje informationer om den italienske flådebases forsvar, noget som i tide var blevet indhentet bl.a. ved luftfoto-rekognoscering med fly fra Malta. Da det af hensyn til overraskelsesmomentet skulle være et nat-angreb, var det nødvendigt at lade en særlig fly-formation udlægge faldskærmsblus bag de opankrede italienske slagskibe i yderhavnen. De italienske krydsere og mindre enheder var baseret i basens inderhavn og kunne derfor kun angribes med almindelige bomber. Men luftfotos viste, at det var muligt for torpedo-flyene at trænge forbi spærreballonerne og kaste deres torpedoer forsynet med magnetpistoler og en dybdeindstilling, der fik dem til at gå under net-spærringerne og detonere under de opankrede slagskibes køl. Man kan sammenligne disse forhold med det britiske fly-torpedoangreb på det tyske slagskib *Bismarck* i maj 1941, hvor torpedoernes magnetpistoler svigtede og fik torpedoerne til at eksplodere, da de ramte vandet. Ved det efterfølgende angreb havde man derfor besluttet at anvende de almindelige anslagspistoler i torpedoerne. Hvorfor magnetpistolerne ikke virkede i dette tilfælde, er der ikke oplysninger om i den britiske søkrigslitteratur.

Angrebet mod Taranto udgik i to bølger fra det nye hangarskib *Illustrious* - støttet af Cunninghams flåde – i en position ca. 170 sømil fra Taranto, helt uobserveret af italienerne. Resultatet af angrebet blev som almindelig bekendt, at tre slagskibe blev torpederet og var synkende, herunder det nyeste slagskib *Littorio*. Det var et resultat, der på kort tid ændrede den sømilitære balance i Middelhavet til briternes fordel. Ved krigsudbruddet i 1939 havde den italienske flåde kun haft to ældre, om end moderniserede, slagskibe klar til indsats. Men det var lykkedes i løbet af godt et års tid, at færdigbygge to nye slagskibe og afslutte moderniseringen af yderligere to ældre slagskibe. Så på et tidspunkt – efter Frankrigs udtræden af krigen – var det britisk/italienske styrkeforhold m.h.t slagskibe jævnbrydning. Angrebet medførte i øvrigt, at Taranto af "Supermarina" midlertidigt blev opgivet som hovedbase for flåden, hvorefter enhederne blev flyttet til Neapel og La Spezia, fjernere fra det centrale Middelhav og Malta. Den italienske marinehistoriker Bragadin, fremhæver det store og dygtige arbejde, der straks blev gjort for at bjerge og istandsætte de torpederede og andre beskadigede skibe samt for at genetablere basen, hvilket tog det meste af et år.

Et nyt sammenstød mellem større styrker fra de to stridende flåder fandt sted nogle få uger efter det britiske angreb på Taranto. Tilskyndet af resultatet af dette angreb besluttede briterne at sende en tre skibs konvoj gennem Middelhavet med militære forstærkninger både til Malta og Ægypten. På den første del af ruten blev den beskyttet af admiral Somervilles flåde fra Gibraltar og på resten af turen af enheder fra admiral Cunninghams flåde i Alexandria. "Supermarina" fik nys om Gibraltarflådens afgang og sendte straks sine to tilbageværende slagskibe, *Vittorio Veneto* og *Cesare*, støttet af krydsere og destroyere under kommando af admiral Campioni til søs fra Neapel for at imødegå Somervilles styrke. Italienerne var imidlertid ikke opmærksomme på konvojen og hele formålet med den britiske operation. Sydvest for Sardinien den 27. november kom de to hovedstyrker i kontakt med hinanden, og der opstod en artillerikamp på stor afstand i første omgang mellem de to krydserstyrker. Campioni havde fået ordrer hjemmefra om kun at indlede sig i kamp med sine slagskibe, hvis han var overlegen, og ud fra de meldinger, han efterhånden modtog, bedømte han, at han stod overfor en overlegen modstander, der også rådede over et hangarskib, hvorfor han besluttede sig for at trække sig tilbage, før det kom til en afgørende kamp. På tilbagetoget blev hans to slagskibe angrebet af torpedo-fly fra hangarskibet *Ark Royal*, men de italienske skibschefer formåede ved dygtig manøvrering at undgå at blive truffet af de kastede torpedoer. Den italienske flådestyrke var på ny uden luftstøtte fra land, og de bombefly, der senere blev sendt til Campionis hjælp, formåede ikke at tilføje briterne afgørende skader. Marinechefen admiral Cavagnari bakkede op om Campionis beslutning og roste ham for at have undgået nye tab af den italienske flådes tilbageværende operative slagskibe. Somerville blev derimod af admiralitetet stillet overfor et krigsforhør, hvor han anklagedes for at have undladt at søge afgørende kamp med den italienske flåde. Han blev dog frikendt af den nedsatte krigsret, som bifaldt hans beslutning om at koncentrere sig om sin hovedopgave, beskyttelsen af den vigtige konvoj med de militære forsyninger, der var formålet med hele den britiske operation.

Om hændelsesforløbet set fra italiensk side kan man slutte, at det var præget af mangel på situations overblik og fejlbedømmelse af styrkeforholdet. Men det var også præget af ordren om ikke at indlede sig i kamp medmindre man følte sig overlegen, samt af mangelen på en betids luftstøtte fra land. En sammenligning kan her foretages med det britiske flytorpedoangreb på det tyske slagskib *Bismarck* i maj 1941, hvor torpedoernes magnetpistoler svigtede og fik torpedoerne til at eksplodere, da de ramte vandet. Ved det efterfølgende angreb havde man derfor besluttet at anvende de almindelige anslagspistoler i torpedoerne. Hvorfor mag-



Admiral Sir Andrew B. Cunningham, chef for Royal Navy i Middelhavet.

netpistolerne ikke virkede i dette tilfælde, er der ikke oplysninger om i den britiske søkrigslitteratur.

Den seneste modgang for den italienske søkrigsførelse førte efter årsskiftet til, at Marinens hidtidige chef, admiral Cavagnari, blev afløst af den nyudnævnte admiral Riccardi, der virkede under det meste af krigen. Cavagnaris stabschef blev erstattet af den hidtidige operative flådechef, admiral Campioni, og til ny operativ flådechef valgtes admiral Jachino, der kom til at føre den italienske flådestyrke under det senere så berømte søslag ved Cape Matapan, hvor italienerne led et nyt nederlag.

Tysk indgriben i søkrigen.

Vinter- og forårsmånederne 1940/41 blev præget af strategiske tiltag fra aksepartneren Tyskland, hvilket også kom til at betyde meget for den italienske søkrigsførelse. Hitler havde besluttet at komme Mussolini til hjælp, efter de tilbageslag det italienske militær havde lidt i Albanien, Nordafrika og i sø/luftkrigen i Middelhavet.

I december 1940 blev det tyske X flyve-korps på over 200 fly af forskellig type af "Luftwaffe" overført til og baseret på Sicilien med italiensk indforståelse. Det var en styrkelse af aksemagternes evne til søkrigsførelse, der for briterne bl.a. medførte tabet af krydseren *Southampton* og alvorlige bombeskader på hangarskibet *Illustrious*, der havde gjort sig så godt gældende ved Taranto angrebet. Hangarskibet måtte midlertidigt søge tilflugt ved den britiske flådebase på Malta for senere at blive sendt til USA for en større reparation.

Der blev aftalt en rollefordeling mellem de to aksemagters luftstyrker, hvad angår søkrigsførelsen. Italienerne skulle tage sig af det vestlige Middelhav og Sicilien Strædet, mens tyskerne skulle tage sig af det østlige Middelhav og Ægæerhavet. Samarbejdet mellem de to luftstyrker og den italienske marine var ikke problemfrit, dels på baggrund af kommunikations vanskeligheder, dels fordi de tyske flyvere havde navigationsproblemer i et for dem hidtil ukendt farvand. Manglerne ved den udførte sø-rekognoscering eksisterede derfor stadig, mest på grund af manglende radarudstyr i aksemagternes fly. Men i dagslys var især de tyske styrtbombefly en stor trussel mod de britiske flådestyrker.

Et andet strategisk tiltag var overførslen primo februar af det tyske Afrika-korps under kommando af general Rommel fra italienske havne til havne i Libyen. De derværende italienske hær- og luftstyrker var blevet presset tilbage til Tripolitanien ved den britiske offensiv fra Ægypten i januar mod det italiensk besatte Cyrenaica. Denne beslutning pålagde den italienske flåde forøgede opgaver med søtransport og beskyttelsen af samme under hyppige konvojeringer fra Italien til Libyen. Men det var en opgave, som den italienske marine foreløbig løste til tyskernes tilfredshed, med månedlige overførsler af forsyninger og olie på gennemsnitlig over 70.000 tons, hvilket muliggjorde Rommels vellykkede modoffensiv ultimo februar 1941. Kun en enkelt troppekonvoj led i april et stort tab ved i mørke at blive overrasket af en britisk destroyerflotille baseret på Malta. Det lykkedes under en nat-kamp briterne at sænke konvojens tre italienske eskortedestroyere og de fem troppetransportskibe med stort tab af det ombordværende personel. De italienske destroyere kæmpede tappert lige til det sidste, men kunne ikke forhindre konvojens tilintetgørelse. Der blev fra italiensk side den følgende dag iværksat et større redningsarbejde af overlevende fra dette natlige søslag.

Det sidste strategiske tiltag var Hitlers angreb på Balkan i marts 1941 for at komme italienerne til hjælp i Grækenland og opnå fly-baser her. Det medførte øgede transportopgaver for den italienske marine og afstedkom nogle søslag, som skal omtales senere.

Der var flere tilbageslag for den italienske marine i omtalte periode. Der var først admiral Somervilles overraskende flådebombardement af Genova og minelægning udfor flådebasen La Spezia den 10. januar 1941. Hans styrke bestod af to slagskibe og et hangarskib, støttet af en krydser og en destroyerflotille, for hvilke det lykkedes at komme uopdaget frem til Genova bugten natten før angrebet. "Supermarina" var blevet klar over, at den britiske Gibraltar-flåde var stukket til søs, hvorfor den sendte en styrke på to slagskibe under kommando af admiral Campioni og en krydserstyrke under kommando af admiral Jachino til positioner sydvest for Sardinien i forventning om en ny britisk forstærknings operation til Malta. Det var først efter, at bombardementet af Genova var blevet rapporteret til "Supermarina", at de to søgående italienske admiraler fik underretning herom. Det var igen den ineffektive luftrekognoscering og mangelen på taktisk luftstøtte tillige med et meget tåget og diset vejr, der - til den italienske flådes store skuffelse - umuliggjorde at finde og afskære den britiske flådestyrke på dens tilbagetog langs kysten ved Provence i håb om et afgørende søslag mod den britiske flåde. Bombardementet af Genova havde mest en moralsk eftervirkning på den italienske civilbefolkning med efterfølgende mistro til den italienske flådes formåen til at forhindre nye bombardementer.

Endelig var der den britiske erobring i marts/april måned af italiensk Østafrika og Eritrea, hvor den italienske Rødehavsfleåde havde sin base i Massawa, som nu måtte opgives uden mulighed for støtte hjemmefra. Den her baserede skibsstyrke bestod af en flotille destroyere, nogle motortorpedobåde og fire ubåde. Herudover nogle hjælpeskibe og ca. 50 italienske og tyske handelsskibe, som efter krigsudbruddet havde søgt tilflugt i havnen der. Det lykkedes for de fire ubåde i marts måned at undslippe ved en flere måneders sejlads syd om Afrika til Bordeaux i det af tyskerne besatte Frankrig. Også nogle af hjælpeskibene og handelsskibene forsøgte i tide at undkomme ved at sejle til aksepartneren Japan eller andre neutrale havne, men det lykkedes kun for nogle få, mens øvrige undervejs blev opbragt eller sænket af britiske søstridskræfter. Hovedparten af handelsskibene blev enten sænkede i havnen eller erobret intakte af de indrykkende britiske styrker. Seks italienske destroyere foretog et sidste dristigt fremstød mod den britiske flådebase Port Sudan, men blev herunder nedkæmpet af britiske sø- og luftstyrker. De italienske besætninger kæmpede tappert og ivrigt, så længe de havde ammunition. Det lykkedes til sidst for tre af de italienske skibe at sejle op under den arabiske kyst og sænke sig selv. Det italienske marinepersonel på flådestationen i Massawa deltog i byens forsvar under ledelse af admiral Bonetti og fik her også udført den størst mulige demolering af havnen, før de måtte give op.

Krigen i Grækenland.

Hidtil havde Tyskland og Italien ført deres krige uden forudgående koordination. Men efter beslutningerne om at stationere det X tyske flyvekorps på Sicilien og overføre og forsyne det tyske Afrika-korps i Libyen samt med planerne for det forestående tyske angreb på Jugoslavien og Grækenland, fandt de to aksemagters overkommandoer et behov for nærmere rådslagning. Dette førte bl.a. til et første møde mellem den nye italienske marinechef admiral Riccardi og den tyske marinechef admiral Raeder primo februar 1941 i byen Marenò i Norditalien. Nogle af de ting, der her blev aftalt, var et tysk løfte om månedlige olieforstyrninger til den italienske flåde, som var ved at have opbrugt sine lagre. Der var også et tysk ønske om en mere offensiv optræden af den italienske flåde overfor de nu igangsatte britiske militære forstærkningskonvojer til Grækenland fra Ægypten. Det var dette møde, der førte til det senere så berømte søslag ved Cape Matapan syd for Grækenland den 28.marts.

Det er i denne redegørelse ikke hensigten at redegøre for parternes taktik under dette søslag, men nok at fremhæve nogle observationer om begge parters forberedelser til operationen og om årsagerne til det italienske nederlag. "Supermarinas" plan var at sende en større flådestyrke under kommando af den nye flådechef admiral Jachino ombord i slagskibet *Vittorio Veneto* sammen med otte krydsere fordelt på tre divisioner hver under kommando af en yngre admiral og med støtte af en eskorte på i alt 13 destroyere til farvandet omkring Kreta for at angribe britiske troppekonvojer på vej til Grækenland og mulige britiske flådestyrker, som blev antruffet. Ved at gå af havn og opmarchere i mørke, håbede man at opnå en overraskende tilstedeværelse i det valgte operations område. Det var endvidere aftalt, at flådestyrken skulle støttes af det tyske flyvekorps både med fremskudt rekognoscering og jagerflydækning i de lyse timer. Nær Kreta skulle sidstnævnte opgave overtages af italienske jagerfly fra baserne på de Dodekanesiske øer. Den britiske flådestyrke under kommando af admiral Cunningham ombord i slagskibet *Warspite* var ledsaget af slagskibene *Barham* og *Valiant* samt hangarskibet *Formidable* tillige med en krydserstyrke på fire skibe under admiral Pripham-Wippell. Begge disse styrker, hver eskorteret af en destroyerflotille, stod til søs samtidig med den italienske flådestyrke. Det er først efter krigen blevet bekendt, at den britiske flådestyrkes rettidige afgang fra havn var begrundet i britisk opspionage og dechifring af nogle kodede radiosignaler om den planlagte italiensk/tyske operation.

I dagslys den 28. marts i farvandet syd for Kreta kom det først til nogle indledende artillerikampe mellem de to parters krydserstyrker - på itali-

ensk side støttet af det italienske slagskib – men uden afgørende resultater, eftersom de britiske krydsere holdt sig på god afstand. Så da italienerne ikke var stødt på nogle britiske konvojer på vej til Grækenland, besluttede den italienske flådechef at trække sig tilbage uden i øvrigt at være vidende om den britiske hovedstyrkes nærhed. I den påfølgende natkamp, efter at britiske hangarskibsfly havde opnået flere alvorlige bombe- og torpedotræffere på de retirerende italienske skibe - bl.a. på det italienske slagskib -, lykkedes det som bekendt for Cunninghams styrke, udover at have beskadiget det italienske slagskib, at sænke de tre svære italienske krydsere, *Zara*, *Fiume* og *Pola* samt tre destroyere uden egne tab. Personeltabet på italiensk side var på ca. 3000 mand. Briterne gav sig tid til at samle overlevende italienere op og meddele Rom, hvor der var flere efterladte redningsflåder med italienere ombord. Admiral Jachino nåede, trods de svære skader på sit slagskib, den næste dag hjem med resten af sin flådestyrke.

En hovedårsag til de italienske tab var, at den lovede tyske flyverstøtte helt udeblev. Med de hidtidige erfaringer om ineffektiv luftrekognoscering kan man undre sig over tilliden til, at en stor flådestyrke kunne forventes at optræde uopdaget i så fremskudt et område. "Supermarina" siger, at man blev klar over, at styrken var blevet opdaget på et tidligt tidspunkt af en britisk flyvebåd, men at man af politiske grunde ikke turde aflyse operationen. Men man kan også undre sig over, at Jachino ikke allerede under det første engagement havde opfattet, at en overlegen britisk hovedstyrke måtte være i nærheden, da det var en kendt britisk taktik at lade en krydserstyrke opnå kontakt med den fjendtlige hovedstyrke og søge at trække denne hen mod egen hovedstyrke. Han blev først klar over dette, efter at være blevet angrebet af britiske hangarskibsfly. En anden årsag til de store italienske tab, var at briterne benyttede deres radarudstyr under den følgende natkamp, hvor begge parter i øvrigt til slut også måtte benytte sig af projektørbelysning. De italienske skibe rådede ikke over radar på dette tidspunkt af krigen.

Efter dette alvorlige italienske nederlag blev der aldrig mere sendt en større italiensk flådestyrke ud på en offensiv operation. I tyske marinekredse var man ikke imponeret af den italienske optræden. I Italien blev endog Mussolini klar over mangelen ved ikke at råde over hangarskibe i den italienske flåde, og man satte da også straks gang i at ombygge to store transatlantiske passagerskibe til hangarskibe, men ingen af disse blev færdige, før Italien var udtrådt af krigen i 1943.

Kontrollen over Adriaterhavet under det tyske Balkan felttog i april og efter erobringen af Grækenland krævede en stor og øget indsats for den

italienske marine med patruljering og eskortering af militære transporter. Under hele den periode, mens Italien var krigsførende, blev der overført ca. 900.000 personer og 1,3 millioner tons forsyninger, herunder mange køretøjer og trækdyr over Adriaterhavet. Fra allieret side kunne denne trafik kun imødegås ved luft- og ubådsangreb, som også indebar minelægning, hvad der medførte et behov for en intensiv italiensk minestrygning for at holde havne og sejlruiter åbne. Det var først efter de allieredes landgang i selve Italien efteråret 1943, at den britiske flåde kunne sætte større enheder ind i dette farvand.

Italien deltog i den tyske erobring af Jugoslavien i april 1941 ved at besætte de dalmatiske øer og de jugoslaviske havne i Adriaterhavet. De kom herved i besiddelse af tre jugoslaviske destroyere, som derefter indgik i den italienske flåde. Efter den tyske erobring af Grækenland blev der lavet en aftale med den tyske marine, om at Italien skulle have ansvaret for farvandene vest for Korinth, mens tyskerne fik kontrollen over Ægæerhavet. Der blev oprettet en mindre italiensk flådebase i Piræus under en tysk admiral, og der blev her stationeret en del italienske eskortedestroyere samt motortorpedobåde og minestrygere, som assisterede ved overførslen af tyske tropper til de græske øer i Ægæerhavet. Italienske tropper deltog også i erobringen af Kreta støttet af italienske destroyere. I denne nye situation blev det lettere for den italienske flåde at opretholde forbindelsen med de italienske styrker på de Dodekanesiske øer, så længe Italien var krigsførende. Mens samarbejdet med den tyske marine i dette område forløb gnidningsfrit, var der stærke divergenser med det derværende tyske flyve-korps, som ved flere lejligheder havde angrebet italienske krigsskibe, der opererede under tysk kontrol.

Sidste halvår af 1941.

Den italienske flåde havde på dette tidspunkt opnået at få flere tekniske forbedringer. Det var lykkedes at udvikle en meget effektiv magnetpistol til torpedoer og at få nogle piloter fra det italienske flyvevåben optrænet i at udføre torpedoangreb fra luften. Det var også med tysk assistance lykkedes at få effektivt sonarudstyr og grej til strygning af magnetminer. Men det var stadigvæk ikke lykkedes at få effektivt radarudstyr hverken til skibe eller fly.

Halvåret var i øvrigt præget af det britiske admiralitets anstrengelser for at forstærke og forsyne militæret på Malta. Det skete primært ved månedlige konvojer gennem Gibraltarstrædet støttet af admiral Somervilles flåde. Disse britiske operationer, som blev imødegået af både akse-magternes luftstyrker og af den italienske flåde, førte til tab på begge



De italienske slagskibe Littorio og Vittorio Veneto i kamp.

sider, men selvom den italienske flådes slagskibe og krydserstyrker blev sendt ud i samarbejde med både italienske og tyske luftstyrker, lykkedes det for briterne at få både beskyttede konvojer og hurtigsejlende enkeltskibe frem til Malta. En væsentlig del af forstærkningerne var med jagerfly fremført på hangarskibe, operationer som aksemagternes luftvåbner ikke var i stand til at forhindre.

Den italienske flådes manglende evne til at forhindre Maltas forstærkning kan måske bedst udtrykkes ved et engelsk citat fra den italienske marinehistoriker Bragadin om den italienske flådes indsats her: "On the whole, its mission ended with a depressing "nothing to report" and with an enormous consumption of precious fuel, plus collapse of the hopes of effective air-sea cooperation".

Libyen konvojerne.

Den italienske marine havde flere krævende opgaver på dette tidspunkt med at forsyne aksemagternes styrker i Nordafrika ved at sejle beskyttede konvojer fra Italien til Libyen. Og her var Malta "en torn i øjet" på italienerne. Under det tyske Balkan felttog var det X tyske flyve-korps blevet flyttet fra Sicilien til Grækenland med transporthjælp fra den italienske marine. Og ved det tyske angreb på Sovjetunionen i sommeren 1941 blev hovedparten af de tyske flyvestyrker i Middelhavsområdet flyttet til østfronten for at støtte den tyske hærs offensiv, hvad der gik

mærkbart ud over aksemagternes kapacitet til luftrekognoscering og anden fly støtte til den italienske marine.

Truslen mod de italienske konvojer kom primært fra Malta med de der stationerede britiske fly, samt fra såvel krydsere og destroyere som ubåde. Det var en meget krævende opgave for den italienske flåde at stille tilstrækkelige eskortestyrker hovedsagelig bestående af lette krydsere og destroyere, og i enkelte tilfælde endog slagskibe, til rådighed for denne hyppige konvojtrafik til Nordafrika. Der blev gjort andre tiltag for at mindske truslen mod denne trafik, først og fremmest ved at lægge konvojruterne så langt væk fra Malta som praktisk muligt, men også så de ikke kom for nær til de britiske flåde- og luftbaser i Ægypten. Helt at undgå kraftige britiske angreb var ikke muligt, og tabene på vejen var i 1941/42 ofte på over 25% af de transporterede forsyningsmængder.

Det vil føre for vidt at omtale alle de træfninger, som den italienske konvojtrafik var ude for, men som et eksempel på, hvor galt det kunne gå, var i november 1941, hvor en konvoj på seks skibe med en nærdækning på seks destroyere og en fjerndækning på to krydsere og fire destroyere, blev angrebet overraskende af en britisk flådestyrke på to krydsere og to destroyere fra Malta. Briterne sænkede alle seks skibe i konvojen samt to italienske destroyere, mens andre italienske krigsskibe blev så slemt beskadiget, at de måtte slæbes hjem. Den britiske styrke led kun ringe skade, og denne træfning er et nyt eksempel på, hvor meget det betyder at have radarudstyr under en natkamp.

Den italienske marine gjorde andre anstrengelser for at mindske truslen mod denne trafik f.eks. ved at opdele en konvoj i flere mindre dele på nærliggende ruter i håb om, at de britiske styrker kun ville opdage og bekæmpe en del af den samlede styrke. Man sendte også mindre enkelt-sejlende transportskibe af sted over det smalle Sicilien Stræde i de mørke timer støttet af italienske motortorpedobådsgrupper, der skulle aflede eventuelle britiske krigsskibes opmærksomhed fra denne trafik. Der er imidlertid ingen tvivl om, at de italienske styrker involveret i denne trafik var udsat for den samme alvorlige tre dimensionale trussel, som den britiske konvoj trafik på kystruterne omkring Storbritannien og på Murmansk konvoj-ruten. Vejrforholdene i Middelhavet var blidere end nordpå, men der var dog ofte stormvejr og høj søgang også i Middelhavet, hvad der krævede godt sømandskab af besætningerne, noget som italienerne også kunne rose sig af. Der er heller ingen tvivl om, at de italienske skibsbesætninger, der var involveret i denne konvojtrafik, udviste mange eksempler på dristighed, kampiver og udholdenhed, noget som den italienske orlogs- og handelsmarine kan være stolt af.

Malta og Nordafrika.

Den italienske marinehistoriker Bragadin peger med rette på, hvor meget briterne situation på Malta betød for kampene i den nordafrikanske ørken. Efter Rommels første offensiv i foråret 1941 var den britiske general Auchinleck om efteråret blevet i stand til at drive aksemagterne ud fra Cyrenaica efter at have fået forstærkninger sendt ud ad søvejen primært syd om Afrika. Det var i denne periode, hvor den italienske marine led følelige tab under dens søvejs forsyninger til styrkerne i Libyen, således som allerede omtalt. Under det første halvår af 1942 vendte dette billede sig til italienernes fordel på grund af en række britiske nederlag blandt andet afstedkommet af japanernes indtræden i krigen på de europæiske aksemagters side. Men det var også fordi det på ny var blevet muligt for tyskerne at stationere en tysk flystyrke på Sicilien. Både Tyskland og Italien var opsat på at neutralisere Malta ved luftangreb og søblokade. Under dette nye pres besluttede det britiske admiralitet sig til at opgive at have overfladestyrker baseret på Malta og kun opretholde en ubådsflotille her. Det var vanskeligt nok for briterne at holde gang i øens luftforsvar og forsyne civilbefolkningen. Så, hvor tabene under de italienske konvojsejladser til Libyen i efteråret 1941 ofte havde været op mod 25%, faldt de i det følgende halvår i 1942 til under 10%, som følge af mindre stærk britisk modstand både fra baserne på Malta og i Ægypten. Det var derfor på ny blevet muligt for den italienske flåde at sende tilstrækkelige forsyninger med konvojer til Tripoli for aksemagternes hær- og luftstyrker, hvilket muliggjorde Rommels anden offensiv i sommeren 1942, hvor han drev briterne tilbage til Ægypten. Både under aksemagternes tilbagetog og fremrykninger i Nordafrika havde den italienske marine også været travlt beskæftiget med lokalt at støtte styrkerne på land med forsyninger, troppetransporter og kystforsvar, som helt var blevet den italienske marines ansvar.

Den italienske marinehistoriker nævner to operationer, som gik briterne imod. Den første var et britisk undsætningsforsøg med fremførelse af bl.a. et tankskib fra Alexandria til Malta under eskorte af en krydser- og destroyerstyrke under kommando af admiral Vian, som førte til det såkaldte første søslag i Sirte Bugten den 18.-19. december 1941. "Supermarina", som havde fået nys om briternes afgang, udsendte en flådestyrke med to slagskibe og en større krydser- og destroyerstyrke under kommando af admiral Jachino, kendt fra søslaget ved Cape Matapan, for at angribe og stoppe den britiske konvoj. Denne gang holdt Jachino sig i nærheden af Sicilien for at få luftstøtte fra land. Han havde også fået til opgave at være fjerndækning for en italiensk konvoj på vej til Libyen. Ved mødet med den italienske flåde lykkedes det imidlertid for Vian ved at sende sine destroyere frem til torpedoangreb og udlægge røgslør at

forhindre italiensk beskydning af konvojen, og da det var ved at blive mørkt, vovede Jachino ikke at gå yderligere til angreb på en underlegen styrke, der var udrustet med radar, men gik i stedet over til at beskytte den italienske konvoj mod et angreb fra Vians styrke. Vian havde fået ordre til at angribe mulige italienske konvojer, han måtte træffe på, men først efter at have fået sit tankskib med højst påkrævede brændstoffsyringer sikkert frem til Malta. Under opsøgningen af den italienske konvoj, som Jachino nu havde forladt, løb Vians styrke på et italiensk minefelt udfor Tripoli, hvorved han mistede en af sine krydsere og en destroyer og fik skader på andre af sine skibe, hvorpå han måtte trække sig tilbage. Skaderne på de britiske skibe var så store, at de ikke var operative i længere tid. Samtidig med dette søslag led den britiske flåde i Alexandria et stort tab, hvor det var lykkedes italienske kampsvømmere at sænke de to britiske slagskibe *Queen Elisabeth* og *Valiant* på selve flådebasen, en dåd som skal omtales senere. Disse to britiske slagskibe var derefter ude af krigen, hvorved Italien for første gang var blevet overlegen i Middelhavet, hvad slagskibe angik. Cunninghams flåde havde herefter midlertidigt mistet evnen til at optræde offensivt, også fordi han havde måttet sende skibe til det Indiske Ocean, hvor den britiske flåde havde etableret en ny flådestyrke efter det japanske angreb mod Singapore, hvor briterne havde mistet de to slagskibe *Prince of Wales* og *Repulse*.

Men briterne ville ikke opgive Malta og forsøgte stadig at få forstærkninger og forsyninger frem til øen både vestfra og østfra. Et nyt britisk forsøg på at undsætte Malta østfra førte til det andet søslag i Sirte Bugten syd for Taranto den 22. marts 1942. Det var igen admiral Vian, der med sin krydser- og destroyerstyrke stødte på admiral Jachino med slagskibet *Andrea Doria* og en krydser-og/destroyerstyrke. For at beskytte sin konvoj på fire skibe, gentog Vian sin tidligere taktik med destroyerangreb støttet af røg- og tågeudlægning, hvorved det lykkedes at forhindre den italienske flådestyrke i at angribe selve konvojen, mens der var dagslys. Det lykkedes derfor flere af konvojskibene og nogle af krigsskibene i ly af mørke at komme i havn på Malta, hvor de dog i de følgende dage blev udsat for så kraftige luftangreb, at kun en lille del af de fremførte forsyninger kom Maltas forsvar til gode. Fra italiensk side forklarede man de ringe resultater af selve søslaget med opkomsten af et kraftigt stormvejr, som især gik ud over de italienske destroyere, hvoraf en kæntrade og sank.

Situationen på Malta blev herefter mere og mere prekær for briterne, og nu var de italienske og tyske overkommandoer blevet enige om at erobre Malta ved en landgangsoperation støttet af faldskærmstropper. Itali-

en skulle stå for den sømilitære del af operationen og var begyndt at anskaffe egnede landgangsfartøjer og træne de udpegede landgangsstyrker, som også omfattede en italiensk marineinfanteribrigade. Invasionsplanerne blev imidlertid opgivet – ifølge italiensk udsagn – af tyskerne. Det var først Rommel, som ønskede operationen udsat i tre uger, for at få de tyske luftstyrker på Sicilien overført til Libyen og støtte hans offensiv, der sigtede på erobringen af Alexandria og Suezkanalen. Men derefter var det selveste Hitler, som forlangte alle de tyske luftstyrker i Italien overført til Rusland for at støtte hans sommeroffensiv mod Kaukasus og Stalingrad. Hitler skal også have været uvillig til at anvende tyske faldskærmstropper på Malta i erindring om de svære tab, de havde haft ved erobringen af Kreta året tidligere. Den italienske marine var meget skuffet over denne aflysning af en erobring, som den havde været talsmand for lige siden krigens start.

Men det var også på dette tidspunkt, at det var lykkedes for briterne at få amerikansk hjælp til at overføre jagerfly til Malta med hangarskibet *Wasp* og at få andre forsyninger frem til øen ad søvejen vest fra. Siden USA var blevet Storbritanniens allierede, betød det tillige, at amerikanske luftstyrker nu kunne begynde at gøre sig gældende i Middelhavsområdet både ved at støtte den britiske hær i Ægypten og ved at bombardere militære mål i Italien. Så fra medio 1942 vendte det strategiske billede i Middelhavet til fordel for de allierede.

Sommeren 1942.

De britiske søstridskræfter havde to hovedopgaver før iværksættelsen af de vest-allieredes landgangsoperationer i Nordafrika, operation "Torch". Det var dels at forstærke den britiske hær i Ægypten efter Rommels sommeroffensiv, hvad der primært udførtes ved søtransporter syd om Afrika. Dels var det at få genoprettet Malta som en flåde- og luftbase for angreb på de italienske forsyningskonvojer til Libyen. Med henblik på det sidste, iværksattes medio juni en dobbeltoperation med samtidig fremføring af forsyninger til Malta østfra og vestfra i håb om, at de italienske søstridskræfter ville koncentrere sig om den ene og lade den anden slippe igennem.

Forsyningskonvojen østfra blev på ny eskorteret af admiral Vians krydser/destroyer styrke. Den blev mødt sydvest for Kreta af admiral Jachinos hovedstyrke bestående af slagskibene *Littorio* og *Vittorio Veneto* ledsaget af fire krydsere og 10 destroyere, som i dagslys blev støttet af italiensk/tyske luftstyrker baseret i Grækenland. Efter nogle indledende kontakter, hvor italienerne mistede en krydser, og begge parter fik begrænsede skader, erkendte briterne, at de stod overfor en meget

overlegen styrke og beordrede konvojen tilbage til Alexandria. Den vestfra kommende konvoj bestod af seks større fragtskibe og et tankskib, som var eskorteret af krydseren *Cairo*, seks destroyere, to korvetter, fire minestrygere og nogle mindre enheder, som alle skulle igennem Sicilien Strædet med dets minefelter. Den blev fjerndækket af Gibraltarflåden bestående af slagskibet *Malaya*, hangarskibene *Argus* og *Eagle* samt fire krydsere og otte destroyere. Desuden deltog den hurtige minekrydser *Welshman*, som selvstændigt sejlene transportskib. Da italienerne havde indsat deres hovedstyrke mod den østfra kommende konvoj, havde man vestpå kun en krydserdivision bestående af krydserne *Eugenio di Savoia* og *Montecuccoli* og fem destroyere til indsættelse mod konvojen vestfra. De britiske flådestyrker blev først angrebet af nogle italienske og tyske fly, som tilføjede dem nogle mindre tab. Konvojen med dens eskorte kunne derefter fortsætte ind i Sicilien Strædet, om end først efter tabet af tankskibet. Ved øen Pantelleria kom det til en længere artilleri- og torpedokamp med den italienske krydserstyrke, hvor begge parter led nogle tab, men hvor det dog lykkedes for briterne at få det meste af konvojen og dens eskorte frem til Malta. Den italienske flåde betegnede alligevel disse to fremstød og engagementer mod britiske flådestyrker som en stor sejr for Italien.

Den italienske marinehistoriker gør meget ud af at forklare, i hvor stor grad manglende olieforsyninger efterhånden kom til at begrænse den italienske marines operationer. De oprindelige olielagre var allerede brugt op i løbet af 1941, og de lovede tyske leverancer dækkede kun halvdelen af det forventede forbrug i 1942. Disse olieleverancer kom med jernbanetransport fra de rumænske oliefelter. Den tyske admiral, som var forbindelsesofficer til den italienske marine, forsøgte at få den tyske overkommando til at forøge disse leverancer, men det blev nægtet med henvisning til den tyske hær og det tyske luftvåbens behov i kampen mod de allierede, hvilket måtte have første prioritet. Den tyske marine ønskede også først og fremmest at dække sit eget behov. Situationen for den italienske flåde blev så vanskelig i sidste halvdel af 1942, at man måtte oplægge de to ældste slagskibe og tømme dem for olie. Der blev desuden sat en grænse for de operative skibe på blot 2/3 af fulde beholdninger, og fra de enheder, der var inde til reparation efter kampskader, tømte man straks deres olie beholdninger over i andre lagre. Brændstofforsyningerne til aksemagternes styrker i Nordafrika blev ofte fremskaffet ved at tømme olieprodukter fra oplagte skibe. Ved forhandlinger med den franske Vichy Regering opnåede Tyskland og Italien tilladelse til at udlosse olie og andre forsyninger, bortset fra våben, i tunesiske havne. Men den lange transport over land til fronten i Ægypten gjorde denne transportvej mindre egnet, så den italienske marine måtte – med øget



Admiral Campioni, italiensk flådechef, henrettet af tyskerne i 1944.

risiko for skibs tab - søge at få olieforsyninger frem til havne i Libyen, der lå nærmere ved fronten. Ved planlægning af både rutinemæssige og nye operationer måtte man altid beregne om oliebeholdningerne slog til. Og fra medio 1942 var det ikke længere muligt for den italienske marine at forsyne de italienske slagskibe med nye oliebeholdninger.

Briternes muligheder for på ny at gøre Malta til et "flaming sword" mod de italienske forsyningskonvojer til Libyen, var i første omgang baseret på de dér stationerede ubåde og fly, såvel rekognoscerings-- som torpedo-, bombe- og jagerfly, der samarbejdede med ubådene dag og nat. Om natten havde både ubåde og fly gavn af såvel radar som belysning af konvojskibene med faldskærmsblus. De italienske tab øgedes straks, og der er beretninger om, at deres eskorteskibe ofte måtte søge hjem efter at være blevet angrebet med maskingeværssalver fra britiske jagerfly, der dræbte og sårede en stor del af eskorteskibenes officers- og dæksbesætninger.

Medio august foretog briterne et nyt kraftigt fremstød med flyforstærkninger, brændstof og andre forsyninger til Malta. En konvoj på 14 skibe, inklusive to tankskibe, afgik fra England eskorteret af fire lette krydsere – herunder luftværnskrydseren *Cairo*, der havde et "fighter direction team" om bord – samt 10 destroyere for gennem Gibraltar Strædet at

sætte kurs mod Malta. En dækningsstyrke bestående af to slagskibe og fire hangarskibe – heraf to med flyforstærkninger, som skulle flyves af i passende afstand fra Malta – samt 15 destroyere mødte konvojen øst for Gibraltar. "Supermarina", der havde fået forhåndsoplysninger om den britiske operation, fik tid til at overveje sine modforholdsregler. Der var nu kun to operative slagskibe. Den krydserstyrke, som hidtil var baseret fremskudt i Cagliari på Sardinien, havde været udsat for nogle kraftige amerikanske flyangreb, og var derfor blevet trukket tilbage til Neapel. "Superaero" klargjorde straks en italiensk/tysk flystyrke på 80 torpedofly, ca. 400 bombefly og 400 jagerfly til angreb på de britiske flådestyrker fra lufthavne på Sardinien og Sicilien. Den italienske marine anså sin styrke af slagskibe og krydsere som for svag til at indsættes mod den britiske dækningsstyrke og havde også mistro til samarbejdet med egne flystyrker. Det blev derfor besluttet kun at indsætte et større antal ubåde og torpedobåde fordelt på den britiske konvojs forventede rute. En mulig indsats af krydserstyrken i farvandet omkring Malta blev overvejet, men fandtes kun muligt, hvis den kunne få jagerfly dækning i dagslys. Dette ønske blev forelagt overkommandoen, hvor selveste Mussolini bestemte at afvise marinens ønsker efter henstilling fra hans flyvere. Udsendelsen af krydserstyrken blev derfor aflyst.

Aksemagternes flyangreb fra baserne på Sardinien og Sicilien den 12. og 13. august havde ret ringe effekt ved kun at tilføje de britiske styrker nogle begrænsede skader, mens de selv mistede mange af deres fly ved modangrebene fra de britiske hangarskibes jagerfly. Men de italienske ubåde og torpedobåde, der hidtil ikke havde gjort sig særligt gældende, kunne udvise langt større resultater ved at have sænket de to britiske krydsere, *Manchester* og *Cairo*, og otte af konvojens handelsskibe – heraf et tankskib - under passagen til Malta. Yderligere fire skibe blev tilføjet skader, hvortil kom, at hangarskibet *Eagle* tidligt blev sænket af en tysk ubåd. Af de 14 britiske konvojskibe kom derfor kun de seks frem, flere af dem alvorligt beskadiget, herunder det store amerikanske tankskib *Ohio*, som dog kunne udlosse sine beholdninger på Malta. Den italienske flåde mistede en ubåd samt krydseren *Bolzano*, som ikke tog direkte del i aktionen. "Supermarina" kunne efter denne operation med rette betegne sine mindre enheders indsats som en fortjent sejr.

Trods stigende tab fortsatte den italienske marine i efteråret 1942 med at sende forsyningskonvojer til Rommels styrker i Nordafrika. Rommels mislykkedes offensiv mod den 8. britiske armé under Montgomery i september skyldtes ifølge den italienske marinehistoriker ikke mangel på forsyninger fremført ad søvejen, men derimod den stærke opbygning af allierede hær- og luftstyrker i Ægypten, forstærkninger der primært var

blevet fremført ad søvejen syd om Afrika, en trafik som aksemagterne ikke havde muligheder for at forhindre.

Et britisk kommandoraid på Tobruk medio september 1942 blev afslået af italienske marineinfanterister, hvor det tillige lykkedes dem med kystartilleri og luftangreb at sænke den britiske krydser *Coventry*, to destroyere og nogle kanonbåde, som havde deltaget i dette raid.

Rommel blev kort efter sin mislykkede september offensiv tilstået "sygeorlov", hvor han på hjemvejen gennem Rom besøgte Mussolini og opfordrede denne til at iværksætte den planlagte landgangsoperation på Malta, som han selv tidligere havde foranlediget udsat. Men på dette tidspunkt var denne operation blevet aflyst for godt, og både de fartøjer og det personel, som var blevet klargjort og optrænet til denne operation, var i mellemtiden blevet sendt på andre opgaver.

Ubådskrigsførelsen.

Som indledningsvis omtalt havde "Supermarina" stillet forventninger til sit ret store ubådsvåben, hvis enheder øjeblikkelig var blevet deployeret i Middelhavet og Rødehavet, enkelte endog udenfor Gibraltar. Forventningerne om, at de kunne tilføje modstandernes krigs- og handelsskibe store tab, slog ikke til, når man ser bort fra enkelte indledende sænkninger, som der allerede er gjort rede for. Årsagen til de små resultater skyldtes bl.a., at briterne sendte sin søfart til støtte for operationerne i Mellemøsten syd om Afrika. Efter et års ubådskrigsførelse med små resultater tilbød italienerne den tyske marine at sende en italiensk ubådsstyrke til de tyske ubådsbaser i Frankrig for at deltage i søkrigen i Atlanten. Det blev accepteret af chefen for det tyske ubådsvåben, admiral Dönitz, og der blev derefter etableret en base og stab med italienske ubådsofficerer ved tyskernes base i Bordeaux. Formålet var at koordinere de tyske og italienske ubådsoperationer. De italienske ubåde opererede dog ret selvstændigt fortrinsvis i patruljefelter vest for Spanien. Som nævnt af den tyske marinehistoriker, admiral Ruge, var Dönitz ikke tilfreds med de italienske ubådes indsats og resultater, idet de i den første syv måneders periode relativt havde sænket en betydelig mindre del, end hvad de tyske ubåde havde præsteret. Dönitz mente, at de italienske besætninger var for uøvede, og at deres materiel var ringere end det tyske. Det var ikke fordi de italienske ubådschefer manglede dristighed, men Dönitz ville af de anførte grunde ikke anvende dem i sin "Wolfpack"-taktik.

I Middelhavet var det først i slutningen af 1942, at de italienske ubåde kunne fremvise nogle resultater i forbindelse med de britiske forstærk-

nings operationer til Malta og under de allieredes senere landgang i Fransk Nordafrika, således som nærmere omtalt andetsteds i denne redegørelse. I efteråret 1941 tilbød Hitler Mussolini at sende nogle af sine ubåde til Middelhavet for at støtte Italiens søkrigsførelse, efter at Rommels Afrika-korps var blevet overført til Libyen. En tysk ubådsflotille blev beordret til Middelhavet, på trods af admiral Dönitz' ønske om at beholde den til indsats i Atlanten, som han anså for det vigtigste søkrigsområde. Tyske ubåde gjorde sig imidlertid godt gældende i Middelhavet, hvor de indtil udgangen af 1943 sænkede 16 britiske krigsskibe inklusive slagskibet *Barham* og hangarskibene *Ark Royal* og *Eagle*.

Nogle få italienske ubåde kom også til at operere i Caribien og det Indiske Ocean, hvor de kunne fremvise nogle resultater ved sænkning af allieret skibsfart. Italien mistede 80 ubåde, mens det var krigsførende. Tyskerne mistede 38 af deres ubåde i Middelhavet af de i alt 785 sænkede tyske ubåde under hele krigen. I disse tabstal indgår en hel del, som blev sænket af egne besætninger ved henholdsvis Italiens og Tysklands kapitulationer. En del af de tyske ubådstab i Middelhavet var i forbindelse med passage af Gibraltar Strædet, hvor italienske ubåde havde haft mere held.

De Allieredes landgang i Nordafrika.

Det er den almindelige opfattelse, at den britisk/amerikanske invasion af Fransk Nordafrika den 8. november 1942 kom helt overraskende og uventet af aksemagternes ledere. Hitler kaldte i en tale efter overraskelsen de allierede for "Militärischen Idioten". Og Dönitz var helt uforberedt og havde ingen af sine ubåde deployeret til at imødegå en sådan landgangsoperation, før efter at den var blevet erkendt. Den italienske marinehistoriker siger imidlertid, at "Supermarina" støttet af den tyske forbindelsesofficer til den italienske marine, admiral Weichold, havde forventet en sådan allieret operation og også havde fået nys om forberedelser hertil på briternes flådebase i Gibraltar. Andre havde gættet på en landgang i Provence i Sydfrankrig, mens den tyske øverstbefalende i Italien, luftmarskal Kesselring, troede at de allierede ville gå i land i Libyen eller på Kreta.

Der skal her ikke gøres nærmere rede for operation "Torch", udover hvad den indebar for den italienske marine. Når italienerne tøvede med at sætte noget ind, var det måske, fordi de forventede, at loyale franske Vichy-styrker ville gøre hård og langvarig modstand mod de allierede. Det skyldtes dog også den italienske marines daværende situation, hvor der ikke længere var tilstrækkelige oliebeholdninger til at kunne sende de større overfladeenheder ud.

Selvom "Supermarina" tidligt var blevet klar over, hvad der var under opsejling, har det givet varet nogen tid, før man vidste, hvor og i hvilket omfang de allierede landsætninger i Nordvestafrika fandt sted. I mellemtiden overvejede man, hvordan den italienske marine bedst kunne imødegå den allierede invasion dér. Overvejelser om indsættelse af den italienske flådes overfladeenheder blev hurtigt opgivet på grund af oliesituationen og manglende tilsagn fra "Superaero" om direkte luftstøtte til et sådant fremstød. Og så var der til rådighed kun de italienske ubåde, som da også blev indsat ud for Algier og her opnåede at sænke nogle få britiske eskorte- og transportskibe, uden at det fik større indflydelse på den allierede landgangsoperation.

Aksemagternes overkommandoers svar på operation "Torch" var hurtigt at besætte Tunis med de tysk/italienske hær- og luftstyrker, som Montgomery, efter sin sejr ved El Alamein, havde presset tilbage til Tripolitani. Det medførte nye opgaver for den italienske marine med transporter over Sicilien Strædet til havne i Tunis, hvor der blev oprettet et marine-hovedkvarter for at koordinere transport opgaverne med de tysk/italienske landstyrker. De italienske forsyningskonvojer til Libyen led nu over 50% tab, og eskortefartøjerne på denne rute blev dag og nat udsat for et eller flere angreb undervejs. Medio januar 1943 blev det besluttet at opgive al videre forsyning til Tripolitani. Den store havn i Tripoli blev evakueret og demoleret, og det lykkedes kun for få transportskibe at nå tilbage til Italien.

Men den italienske flåde blev fortsat pålagt at overføre og eskortere transporter over Sicilien Strædet til havne i Tunis, samt at søge at forhindre de allierede flådestyrker i at operere i dette farvand. Der blev udlagt nye minefelter i strædet af såvel italienerne som briterne. Den italienske flåde udstationerede nogle destroyere, torpedobåde og minestrygere på begge sider af strædet, hvor det kom til nogle søtræfninger, som kort skal omtales. I december måned blev en italiensk troppekonvoj på fire skibe eskorteret af fem destroyere angrebet af en britisk flådestyrke på tre krydsere og to destroyere, som i en kamp i natemørke sænkede alle fire troppetransportskibe samt to destroyere mod tabet af én destroyer. Det lykkedes dog for de italienske destroyere med torpedotræffere at beskadige den britiske krydser *Argonaut* så svært, at den måtte sendes til USA for at få en ny stævn, som den havde mistet. Samme nat blev en italiensk forstærkningskonvoj til Pantelleria angrebet af fire britiske destroyere fra Malta, hvor et italiensk transportskib og to destroyere blev sænket uden britiske tab.

De af begge parter udlagte minefelter i Sicilien Strædet var dog en hin-

dring for fri udfoldelse for de britiske flådestyrker, hvorfor den allierede hoved indsats mod den italienske trafik var med luftangreb, og denne indsats blev efterhånden så stor, at den italienske flåde ved udgangen af april måned 1943 måtte opgive at sende flere forstærkninger til Tunis. Den italienske marinehistoriker undlader ikke at fremhæve de italienske skibsbesætninger mod og udholdenhed under disse søtransporter til Tunis og nævner, at selvste den britiske admiral Cunningham i sine erindringer roste den italienske flådes indsats her.

En anden følge af de allieredes luftkrigsindsats mod Italien var de tiltagende bombardementer af de italienske flådebaser, hvad der foranledigede "Supermarina" til at trække de italienske slagskibe *Littorio*, *Vittorio Veneto* og det helt nybyggede slagskib *Roma* tilbage til La Spezia i Norditalien, angiveligt stationeret dér som en slags "fleet in being", trods oliesituationen. Amerikanske luftangreb bl.a. på basen i Neapel, havde sat en italiensk krydserdivision helt ud af spillet, så nu havde den italienske flåde kun en fremskudt krydserstyrke baseret i Messina på Sicilien til at imødegå allierede flådestyrker i det centrale Middelhav.

Men alle aksemagternes anstrengelser for at stoppe de allieredes invasion og fremrykning i Nordafrika var nu forgæves, hvorfor deres styrker i Tunis i maj 1943 måtte overgive sig, uden at det havde været muligt at evakuere dem ad søvejen.

En særlig hændelse i forbindelse med den allierede operation "Torch" var selv sænkningen af de Vichy-franske flådestyrker i Toulon i Sydfrankrig i november 1942, før tyske hærstyrker kunne nå frem og forhindre dette. Det lykkedes her kun for tyskerne og italienerne, at hæve nogle af de mindre franske krigsskibe, som de fordelte mellem sig og inddrog i deres egne flådestyrker efter fornødne reparationer.

En anden følge af den nye udvikling i Middelhavet var aksemagternes beslutning om at erobre den Vichy-franske ø, Korsika. Den italienske marine blev allerede den 11. november 1942 sat til at overføre 12.000 mand til denne ø, som de hurtigt besatte, uden at der blev gjort fransk modstand.

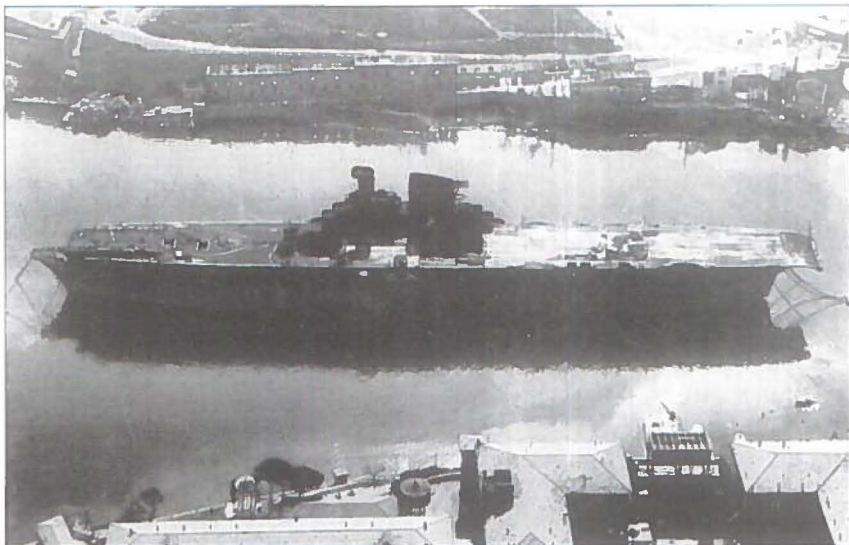
Men så lykkedes det også hurtigt for den britiske flåde både fra vest og øst uhindret at få forstærkninger frem til Malta, som på ny kom til at fungere som en effektiv allieret flåde- og luftbase. Det lykkedes også for de allierede at erobre de italienske baser på øerne Pantelleria og Lampedusa i Sicilien Strædet, hvad der hjalp på uhindret sejlads gennem Middelhavet for de allierede.

Invasionen af Sicilien.

Efter de allieredes erobring af Nordafrika fik de kontrollen over det meste af Middelhavet, men helt uhindret passage af Sicilien Strædet krævede, at de først erobrede Sicilien. Henset til den kraftige opbygning af allierede styrker i Middelhavsområdet forventede aksemagterne en snarlig ny landgangsoperation her. "Supermarina" mente fra starten, at den naturligt måtte blive mod Sicilien, men den tyske og italienske overkommando pegede mere på Sardinien og Korsika og besluttede at sende hærforstærkninger til disse øer. Men også til Sicilien, hvor bl.a. den berygtede Hermann Göring SS-panserdivision blev indsat. "Supermarina" overvejede i mellemtiden, hvordan resterne af den italienske flåde bedst kunne indsættes. På grund af tabene under den hidtidige treårige sø- og luftkrig var der af større overfladeenheder nu kun to slagskibe, seks krydsere og 12 destroyere, som var operative. En indsættelse af disse enheder ansås kun for mulig, hvis de allieredes mål var Sardinien og Korsika. Afstanden til Sicilien fra de nuværende tilbagetrukne flådebaser i Norditalien var for stor til at sikre en rettidig indgriben mod en landgangsstyrke der. Tilbage var der muligheden for forstærkning af de udlagte kystminefelter og indsættelse af ubåds- og torpedobådsstyrker, som nu også var stærkt reducerede og heller ikke kom til at gøre sig afgørende gældende.

De allieredes landgange på Sicilien via Malta den 10. juli 1943 kunne da heller ikke imødegås til søs med nogen større effekt. "Supermarina" udsendte godt nok to mindre krydserstyrker mod Palermo, som de amerikanske flådestyrker var ved at erobre, men de måtte vende tilbage med uforrettet sag på grund af modstandernes overlegenhed. På Sicilien i det område ved Syracus og Augusta, hvor de britiske styrker var gået i land, var kystforsvaret overladt til den italienske admiral Leonardi med nogle marinestyrker, som – i forgæves forventning om støtte fra aksemagternes hærstyrker på Sicilien – gjorde deres bedste. Men kystforsvarsværkerne og havnene blev erobret fra landsiden under nogle hårde kampe, hvor Leonardi blev gjort til krigsfange.

De allieredes erobring af øen tog ca. en måned. Det sluttede med en evakuering over det smalle Messina Stræde af en stor del af de på Sicilien indsatte tyske og italienske hærstyrker med deres materiel. Det blev udført under stadige allierede luftangreb med en større styrke af mindre tyske og italienske fartøjer under den italienske flådes ledelse, en dåd de med rette kunne være stolte af. Mange har efter krigen undret sig over, at denne evakuering ikke kunne forhindres af de allierede.



Mussolini mente, at Italien i sig selv var det bedste hangarskib, landet kunne få. Fra starten af krigen havde den italienske flåde derfor stor mangel på luftstøtte. Først sent i krigen kom Italien i gang med at bygge hangarskibe. Her ses et sjældent foto af hangarskibet Aquila, et ombygget slagskib. Det nåede dog ikke at blive færdig inden våbenstilstanden i 1943.

Den Italienske Marines Specialstyrker.

”Supermarina” havde før krigen oprettet, hvad man kan kalde et hemmeligt frømandskorps, som uddannede kampsvømmere til angreb på skibsmål, der lå til ankers eller ved kaj på fjendens flådebaser. Man havde hertil også udviklet specielle våben og fremføringsmidler til støtte for sådanne operationer.

I lighed med den japanske og britiske marine havde italienerne bygget mini-ubåde med torpedoer og miner betjent af en besætning på to-fire mand.. De skulle slæbes uopdaget til en position nær ved målområdet af et ”moderskib”, normalt en større ubåd, for her at blive sluppet løs for selvstændig udførelse af deres på forhånd nøje planlagte operation. Som det huskes, blev en japansk mini-ubåd, indsat i forbindelse med angrebet på Pearl Harbor i 1941, opdaget og sænket af et amerikansk patruljeskib, før den kunne trænge ind på flådebasen. Briterne udførte i 1943 et vellykket angreb med flere mini-ubåde på det tyske slagskib *Tirpitz*, som lå til ankers i en ellers velbeskyttet norsk fjord.

Et andet italiensk specialvåben var en styret torpedo betjent af to frømand, som kunne sidde på den under neddykket gang. Torpedoen var forsynet med et sprænghoved, som kunne løsgøres og på lægt vand lægges under bunden på målskibet. Sprænghovedet var forsynet med forsinket detonation, hvad der kunne muliggøre frømændenes undvigelse efter udført gerning. Også disse specielle torpedoer og deres frømand blev fremført til målområdet, oftest af en større ubåd, som kunne lægge sig på bunden og frigøre sin "last", hvorefter frømændene på deres torpedoer selv søgte at komme gennem eventuelle netspærringer og opsøge deres mål

Italienerne havde desuden konstrueret nogle hurtigsejlende små motorbåde forsynet med en sprængladning i stævnen. De skulle styres direkte mod skibssiden på det eller de udvalgte mål af den ombordværende frømand, som ville springe overbord kort før kollisionen for om muligt at redde sig selv. Der var altså ikke tale om et selvmordsvåben, således som japanerne anvendte lignende både under Stillehavs-krigen.

Endelig kunne frømand forsynes med såkaldte "limpet"-miner med forsinket detonation. De kunne ved hjælp af magnetisme fastgøres under vandlinien på det udvalgte målskib. Sådanne miner blev ofte anbragt på skibets slingrekøl eller skruer, for at undgå at eventuel støj ved anbringelsen skulle advare fjenden om et sådant angreb.

Det italienske frømandskorps udførte flere sådanne angreb på de britiske flådebasen, Gibraltar, Malta og Alexandria. Sidstnævnte sted sænkede de, som allerede nævnt de to britiske slagskibe *Valiant* og *Queen Elizabeth*, som godt nok blev stående på havnebunden med det meste af skroget over vandet. Men de var blevet så beskadiget, at de ikke mere kunne deltage i krigsoperationerne til søs. På et tidligere tidspunkt var den britiske krydser, *York*, blevet sænket af en frømandsbetjent torpedo, mens den lå opankret i Suda Bugten på Kreta.

Der var imidlertid også mange mislykkede italienske frømandsoperationer af de omtalte arter, og hvor især frømændenes styrede torpedoer sank, før de kunne bringes til angreb. Briterne fik hurtigt forbedret deres baseforsvar blandt andet ved hjælp af bedre netspærringer og stationering af patruljefartøjer, som kastede dybdebomber for at hindre frømandsangreb.

Et italiensk natangreb på havnen Valetta på Malta med såvel frømandstorpedoer og hurtige eksplosivbåde fremført af nogle større torpedobå-

de blev en fuldkommen fiasko med tab af alle de indsatte italienske styrker, fordi angrebet blev opdaget i tide af en britisk kystradarstation.

Ved gentagne angreb på Gibraltar-basen var det dog lykkedes for de italienske frø mænd at sænke et større ammunitionsskib, som lå til ankers i bugten udenfor basen, og som eksploderede voldsomt. I samme operation blev et tankskib på selve basen sænket med en frømandsbetjent torpedo. Ved et senere angreb blev fem opankrede transportskibe sænket i bugten udenfor basen af frø mænd, som hemmeligt var blevet stationeret i et skib på spansk område.

Italienske mini-ubåde og frømandstorpedoer blev også sendt over land til Sortehavet, hvor de støttede den tyske hær fremrykning mod Kaukasus i 1942. De blev dog selvsænket af deres personel ved den italienske våbenhvile i september 1943.

Den italienske marinehistoriker Bragadin har skrevet en spændende beretning om alle disse frømandsoperationer under den italienske flådes deltagelse i søkrigen i Middelhavet. Han undlader naturligvis ikke at fremhæve personellens dristighed og offervilje. Mange italienske frø mænd omkom under disse operationer og andre blev grebet af modstanderne og gjort til krigsfanger. Men deres modige operationer blev også rost af deres modstandere. Selveste admiral Cunningham fremhævede dem i sine erindringer for deres opfindsomhed og mod.

Den Italienske Flådes skæbne ved Våbenstilstanden.

Efter de allieredes erobring af Sicilien og deres fortsatte angreb på Italien, søgte det italienske militær - under ledelse af marskal Badoglio - at få Italien ud af krigen for at undgå fortsatte tab og ødelæggelser. Samtidig med at man arresterede og fængslede Mussolini samt afsatte hans regering, havde man ad hemmelige kanaler indledt forhandlinger med de vest-allierede om en våbenhvile. Man var vel nok klar over, at Hitler og det tyske militær med alle rådige midler ville modsætte sig en sådan udvikling med udsigt til en separatfred for Italien. Og Italien kom da også til at leve med fortsatte krigshandlinger lige til krigens afslutning i Europa i 1945.

Her skal imidlertid kun omtales, hvad den nye udvikling kom til at betyde for "Supermarina" og den italienske flåde. Efter de allieredes erobring af Sicilien havde "Supermarina" ganske korrekt forventet en større landgangsoperation på det italienske fastland og anså endog Salerno Bugten som det mest sandsynlige sted. Man gjorde derfor klar til en "all out" indsats af alle de endnu operative enheder, herunder de tre slagski-

be som var stationeret i La Spezia. Det var uden håb om at kunne forhindre en landgang eller gøre større skade på den allierede invasionsflåde, men det skulle ske for flådens æres skyld. Man gik endog så vidt som til at beordre stabens officerer ombord i de sejlene enheder for at deltage i et sådant sidste søslag.

Den italienske marinehistoriker gør meget ud af at fortælle om de problemer, der opstod ved, at den italienske flådes ledelse var blevet holdt helt i uvidenhed om igangværende hemmelige våbenhvileforhandlinger med de allierede. Den nyindsatte regering havde dog kaldt de italienske admiraler sammen for at forberede dem på et muligt tysk "kup", som de måtte tage deres forholdsregler imod. Regeringen havde også bedt om at få en velorienteret søofficer stillet til rådighed uden at fortælle "Supermarina", hvad hensigten hermed var. Den pågældende skulle faktisk på en korvet sejles til Algier, for at deltage i de indledende våbenhvileforhandlinger med de allieredes øverstkommanderende, general Eisenhower. Offentliggørelsen af våbenhvilen den 8. september 1943 kom derfor som en overraskelse for de fleste i den italienske marine. Der var overvejelser i gang blandt cheferne om at selvsænke de endnu operative skibe, men, som fremført af den italienske marinehistoriker, afholdt man sig herfra af loyalitet over for den nye regering, som havde den italienske kong Emanuels støtte. Man var dog på grund af de tidligere advarsler klar til at imødegå en mulig tysk erobring af skibene.

Som betingelse for en våbenhvile havde de vest-allierede forlangt, at den italienske flådes skibe skulle sejles til allierede kontrollerede havne med egne besætninger og under eget flag, når våbenhvilen trådte i kraft. For at være i kontakt med den nye regering havde "Supermarina" forlagt sit velbeskyttede hovedkvarter udenfor Rom til det italienske marineministeriums bygning i selve Rom. Man forsøgte herfra at styre udviklingen med radiokontakt til den italienske marines mange landinstitutioner og flådestyrker, såvel i som udenfor selve Italien. Da marinens tidligere centrale kommunikationscenter blev forladt, fik man opstillet nogle mobile radiostationer i marineministeriets gård. Det lykkedes herved for "Supermarina" under ledelse af admiral Sansonetti at holde sig orienteret om udviklingen og at udgive de fornødne ordrer til underlagte myndigheder, indtil Rom efter nogle ugers forløb blev besat af tysk militær. Forinden havde man overgivet kommandoen til admiral De Courten, som havde etableret sig i Brindisi i Syditalien, efter at britiske hær- og flådestyrker havde besat såvel Brindisi som flådebasen ved Taranto efter de allieredes overgang til Syditalien via Messina Strædet.

Det var i mellemtiden lykkedes for de fleste af de operative enheder at

sejle til britisk kontrollerede havne uden tysk indgriben. En særlig operation var den nye italienske regerings ønske om at få regeringen og kongefamilien bragt udenfor det tyske militærs rækkevidde, hvorfor to italienske destroyere blev klargjort til at overføre dem til den italienske flådebase på øen Maddalena lige nord for Sardinien, idet denne base endnu var under fuld italiensk kontrol. Men efter at det tyske militær havde angrebet flere italienske enheder, annullerede man denne operation, og overførte regeringen og kongen til Brindisi.

Om de hændelser, der indtraf under de italienske flådeenheders sejlads til allieret kontrolleret område, er vel slagskibsstyrkens sejlads mest kendt, fordi det tyske flyvevåben angreb den. Denne styrke bestod af det nye slagskib *Roma*, samt slagskibene *Vittorio Veneto* og *Italia* (tidl. *Littorio*) ledsaget af seks krydsere og otte destroyere, som forlod La Spezia og Genova dagen efter våbenstilstandens ikrafttræden. Styrken var under kommando af den nye flådechef, admiral Bergamini, ombord i *Roma*. Styrken sejlede mod Palermo på Sicilien, men blev herunder angrebet af tyske luftfartøjer udstyret med radiostyrede bomber, der fik sænket *Roma* og beskadiget *Italia*. Størstedelen af *Romas* besætning omkom tillige med admiral Bergamini. Den britiske admiral Cunningham, der var blevet underrettet om denne hændelse, anbefalede den italienske flådestyrke - med britisk eskorte - i stedet at sejle til Malta udenfor det tyske luftvåbens rækkevidde, hvilket skete uden yderligere italienske tab.

Fra Taranto lykkedes det for de to ældre slagskibe *Doria* og *Duilio* at komme til Malta uden tysk indgriben. Det lykkedes også for det ældre slagskib *Cesare*, som havde været oplagt i Pola som "kaserneskib", med en sammenskrabet besætning at komme til Taranto. Den italienske flådes kadetkorps, som havde sit akademi i Venedig, blev også uden problemer overført til Brindisi i to store italienske passagerskibe. Der forekom andre episoder, hvor tysk militær gik til angreb på italienske flådeenheder i havnene i Norditalien. Men det lykkedes her for den italienske marine at ødelægge eller sænke de fleste af de krigsskibe, som her var henlagt på grund af reparation eller oliemangel.

På Malta blev de italienske krigsskibe under admiral Cunninghams ægide modtaget med det sædvanlige flåde-ceremoniel, som flådestyrker fra forskellige nationer mødes med i fredstider. Den stedlige italienske styrkechef admiral Da Zara og de italienske skibschefer beholdt kommandoen over deres skibe og besætninger. For våbenstilstandens undertegnelse på Malta, blev Marskal Badoglio meget sigende transporteret fra Taranto til Malta ombord i den italienske krydser *Scipione Africano*.

Den Italienske Flåde som "medkrigsførende" hos de allierede.

Efter italienernes undertegnelse af våbentilstanden forlangte de allierede af den italienske regering, at kong Emanuel erklærede Tyskland krig. De italienske hær- og luftvåben enheder havde deres vanskeligheder med en sådan indsats mod deres tidligere allierede, blandt andet fordi det italienske fascistparti havde haft mange støtter indenfor især hærens og flyvevåbnets befalingsmandskadrer, som havde været loyale overfor Mussolini og havde støttet hans politik, mens Italien var krigsførende på aksemagternes side. Det forholdt sig anderledes for den italienske flådes vedkommende, hvor hovedparten af personellet nu var kommet under vest-allieret kontrol, og hvor dets chefer var blevet opfordret til at kæmpe på de allieredes side.

To italienske destroyere var tidligt blevet indsat til at medvirke ved en allieret erobring af Korsika med støtte af frie franske enheder, hvilket var lykkedes uden større problemer.

Den italienske admiral De Courten havde den 25. september et møde i Taranto med sin hidtidige britiske modstander, admiral Cunningham, hvor de - ifølge den italienske marinehistoriker - kom til et "gentleman agreement" med hensyn til den italienske flådes indsats på allieret side.

Den italienske flådes større enheder deltog ikke i de senere store allierede landgangsoperationer i Frankrig, men nogle italienske krydsere og destroyere blev baseret i Freetown og assisterede de allierede med eskortetjenesten og patruljeringen i Sydatlanten. Et større antal italienske fragtskibe kom på et kritisk tidspunkt til rådighed for de allieredes søtransport. Mindre italienske krigsskibe blev især indsat i Adriaterhavet, hvor de hjalp med at redde og evakuere italienske hærstyrker stationeret i Albanien og på de dalmatiske og græske øer. Det italienske militær her var straks efter våbentilstanden blevet angrebet og søgt afvæbnet af tysk militær. I det Tyrenske hav var det især italienske motortorpedobåde, som assisterede de allierede i deres operationer mod Norditalien og den franske Provence kyst, hvorfra der fortsat opererede nogle mindre tyske overfladeenheder og ubåde. Her blev den italienske marines frømandskorps også indsat ved nogle specielle operationer. I Syditalien fik de allierede støtte af den italienske flåde med minestrygning og patruljering udfor de havne og kyster, som var kommet under allieret kontrol. Italien sørgede her tillige for, at havne og baser fungerede perfekt, og på værftet og flådestationen i Taranto blev over 500 allierede krigsskibe og endnu flere handelsskibe eftersat og repareret under resten af krigen.

En trist hændelse var det mislykkede britiske forsøg på at støtte italienere ved en landgangsoperation på øen Leros, hvor der var en italiensk flådebase. Tysk militær var ved våbenhvilen gået til angreb på de italienske militære styrker stationeret på de Dodekanesiske øer. Manglende luftstøtte medførte en nedkampelse af de italienske og britiske styrker på Leros, som måtte overgive sig efter en længere varende forsvarskamp. To italienske admiraler, den kendte admiral Campioni, - som havde været italiensk flådechef i krigens begyndelse og siden blev øverstkommanderende for de italienske styrker i Dodekanesien - samt den italienske flådechef på Leros, admiral Mascherpa, blev taget til fange af tyskerne og senere henrettet som "forrædere" af mussolinitro italienske fascister, som med tysk hjælp var blevet sendt til det endnu tysk kontrollerede Grækenland.

Den italienske marinehistoriker gør meget ud af at forklare, at den italienske flåde ikke havde overgivet sig, men ved frivillig overenskomst havde sluttet sig til de allierede som med-krigsførende i krigens sidste år. Ved krigsafslutningen i Europa i 1945 blev den italienske flåde alligevel betragtet som allieret krigsbytte, men mens de fleste af dens overlevende krigsskibe blev tilbagegivet til Italien, blev nogle af dens krigsskibe overladt til Frankrig og Grækenland som følge af Mussolinis krigserklæring til og krigsførelse mod disse to lande. Også Stalin gjorde krav på at få udleveret italienske krigsskibe, fordi italienske tropper havde kæmpet på tysk side i Rusland. Nogle italienske krydsere og destroyere kom derved i Sovjetunionens besiddelse og blev faktisk forbilleder for russisk krigsskibsbygning af tilsvarende art efter krigen.

Epilog.

Som afslutning på denne redegørelse for den italienske flådes indsats og resultater under 2. verdenskrig må det være rigtigt at minde om, at Italien fra gammel tid har været en betydelig søfartsnation og også - i hvert fald i industriens tidsalder - har haft en moderne og ganske betragtelig orlogsflåde, både på det skibsbygningsmæssige som det våbenmæssige område. På det skibsbygningsmæssige område har fagfolk kunnet beundre udseendet af de italienske krigsskibe, specielt de flotte krydsere. På det våbenmæssige område har Italien været fuldt på højde med andre samtidige flåder. Og under 2. verdenskrig viste den italienske flådes besætninger mange eksempler på dygtighed, dristighed og udholdenhed. En stor mangel under denne krig - som berettet ved en række eksempler i denne redegørelse - var den italienske flådes mangel på radarudstyr, hvad der kom til at koste den betragtelige tab under søkrigsførelsen. Italien havde ellers været foregangsland på radiovidenskabens område med opfinderen Marconis antenner for trådløs telegrafi.

Men ser man tilbage i tiden, har Italien kunnet levere godt krigsskibsmateriel og apparatur til andre lande. Som man husker, fik Sverige indkøbt og leveret både motortorpedobåde og eskorteskibe fra Italien, før Italien blev krigsførende under 2.verdenskrig. Italien havde i øvrigt været en af de første nationer, hvor den selvbevægelige mine – i dag kaldet torpedoen – blev konstrueret, og var også blandt de første lande, hvor man udviklede og byggede undervandsbåde og flyvebåde. Danmark fik bygget sine første ubåde i Italien, hvor *Dykkeren* gled af stabelen på flådeværftet La Spezia i 1909.

I dag er Italien, ligesom dets tidligere aksepartner Tyskland, medlem af Atlantpagten i godt samarbejde med tidligere krigsmodstandere. Her i Danmark fik vi i 1955 på amerikansk våbenhjælp fra Italien leveret de fire glimrende korvetter af *Triton* klassen, populært kaldet ”Spagheffbådene”, som i en længere årrække var udmærkede uddannelsesplatforme for den danske flådes befalingsmænd og orlogsgaster. Den danske orlogsflåde har også i dag et større antal italiensk konstruerede hurtigskydende kanoner af typen ”OTO-melara”, et våbensystem der har været under konstant udvikling, og som også benyttes af mange andre flåder. Italien har ligesom Danmark siden 1968 deltaget i udviklingen af NATO projektet luftmåls-missilet SEA SPARROW, der siden er blevet standardarmering i danske fregatter og korvetter.

Så også her i Danmark har vi grund til at vise den italienske flåde både historisk og teknisk interesse med ønsker om fortsat samarbejde og gensidig kontakt.

Bibliografi.

1. Bragadin, M.A.: ”The Italian Navy in World War II” U.S. Naval Institute, Annapolis, 1957.
2. Roskill, S.W.: ”The Navy at War 1939-1945” Collin’s, London, 1960.
3. Ruge, F.: ”Der Seekrieg 1939-1945” Koehler Verlag, Stuttgart, 1962.
4. Morison, S.E.: ”The Two Ocean War” Little Brown & Co., Boston, 1963.
5. Liddell Hart, B.H.: ”History of the Second World War” Putmann’s Sons, New York, 1970.
6. Preston, A.: ”Jane’s Fighting Ships of World War II” Jane’s Publishing Company, London, 1989.
7. Cunningham, A.B.: ”A Sailors Odyssey” Hutchinson, London, 1951.

OPERATION JUDGEMENT

Dommens dag for den italienske flåde den 11. – 12. november 1940.

Af cand.mag. Søren Nørby

Forsvarets Bibliotek.

Natten mellem den 11. og 12. november 1940 gennemførte den britiske Royal Navy med blot tyve langsomme Swordfish-fly et dristigt angreb på den italienske flådebase ved Taranto. Angrebet var en succes, og på en nat blev halvdelen af den italienske flådes slagskibe sat ud af spillet. Dermed blev magtbalancen i hele Middelhavet med ét slag ændret i de allieredes favør.

I sommeren 1940 var det britiske imperium trængt på alle fronter. I Atlanten hærgede tyske ubåde, i luften over Sydengland rasede Slaget om England, i Nordeuropa havde Nazi-Tyskland besat Danmark og Norge, og den 10. maj angrebet Frankrig. En måned senere havde Italien erklæret Frankrig og Storbritannien krig, og dermed var krigen også kommet til Middelhavet. Området var af stor betydning for den britiske krigsførelse, bl.a. som følge af den britiske kontrol over Suez-kanalen og oliefelterne i Mellemøsten.

Før krigen havde den britiske og franske regering aftalt, at i tilfælde af krig, skulle den franske flåde – der før krigen var den fjerde største i verden – fokusere på Middelhavet, og derved frigøre britiske orlogsskibe til operationer andetsteds. Med Frankrigs kapitulation den 25. juni blev den franske flåde oplagt, og det var nu overladt til Royal Navy også at sikre de vigtige forsyningslinjer i Middelhavet.

For Italien og Tyskland var kontrol over Middelhavet centralt for deres krigsførelse i Nordafrika, og på papiret udgjorde den italienske flåde (Regia Marina) en stor trussel mod den britiske kontrol over området. I juni 1940 bestod Regia Marina af seks slagskibe, syv tunge og 14 lette krydsere, 122 destroyere og torpedobåde samt 119 ubåde. Generelt var de italienske orlogsskibe velbyggede, om end både deres lette pansring og mangel på radar skulle vise sig at være alvorlige mangler i kampene med Royal Navy. Regia Marinas hovedbase var den velbeskyttede havneby Taranto, beliggende i svangen på den støvle, som landet Italien har

form som. Basen var strategisk velplaceret, og herfra kunne Regia Marina med kort varsel stå ud og angribe de allieredes forsyningslinjer mellem Gibraltar, Malta og Alexandria. Royal Navy var i 1940 hårdt presset på mange fronter, og flådens ledelse havde derfor brug for alle de enheder, som kunne undværes – f.eks. fra Middelhavsflåden – men bare truslen om at Regia Marina ville stå til søs var nok til, at den britiske flåde måtte binde mange skibe i området. Dette fænomen, kendt som "fleet in being", betød, at den italienske flåde havde en markant indvirken på de britiske operationer, selv uden at et eneste italienske krigsskib forlod basen ved Taranto. Selv om den italienske flåde fastholdt en meget defensiv optræden, blandt andet på grund af mangel på brændstof, og kun få gange sendte større flådestyrker til søs, måtte briterne opretholde en større flådestyrke i Middelhavet.

Allerede i midten af 1930'erne, hvor det havde stået klart for de fleste, at den italienske diktator Mussolinis idé om at gøre Middelhavet til et italiensk "Mare Nostrum" (Vores Hav) ville skabe en konflikt med briterne, var Royal Navy begyndt at planlægge, hvordan et angreb på Taranto kunne sætte hele eller dele af den italienske flåde ud af spillet. Ideen om med ét slag at sætte den italienske flåde ud af spillet var ikke ny. Allerede i 1807 var den danske flåde blevet taget og sat ud af spillet af britiske styrker, der bombarderede København for at få flåden udleveret. Taktikken var senest blevet brugt den 3. juli 1940, hvor en britisk flådestyrke havde bombarderet den franske flådebase ved Mers-el-Kébir i Algeriet og her havde ødelagt eller beskadiget hovedparten af den franske middelhavsflåde. Angrebet var grundet i en britisk frygt for, at de franske skibe skulle falde i tyskernes hænder, og derved kunne bruges mod de allierede.

Den britiske Middelhavsflåde inkluderede hangarskibet HMS *Eagle*, bygget i 1918 og med plads til 21 fly. Det var dog ikke nok, mente det britiske admiralitet, og i september 1940 blev det nybyggede hangarskib HMS *Illustrious*, med dets 33 fly (15 jagerfly og 18 Swordfish-torpedofly), overført til Middelhavet. Chefen for *Illustrious* var kontreadmiral Lumley Lyster, som i slutningen af 1930erne havde gjort tjeneste ved Middelhavsflåden og her stået for planlægningen af et angreb på netop Taranto. Der gik da også kun få dage fra *Illustrious'* ankomst til Middelhavet til Luster fik ordre til at pudse de gamle planer for et angreb på Taranto af. Det stod hurtigt klart, at et angreb – selv om bl.a. Cunningham regnede med at miste ca. 50 % af de angribende fly – var gennemførligt, og detailplanlægningen af den store operation gik i gang. Angrebet blev fastlagt til den 21. oktober – i Storbritannien også kendt som Trafalgar Day, årsdagen for den britiske admiral Nelsons overvældende



Det britiske hangarskib ILLUSTRIOUS hvorfra angrebet på den italienske flåde i Taranto udgik.

sejr over den fransk-spanske flåde ved Trafalgar i 1805. Både *Eagle* og *Illustrious* skulle deltage i angrebet, der således ville komme til at inkludere i alt 39 bombe- og torpedofly. Men uheldet var snart ude. Under monteringen af de ekstra brændstoftanke, som flyene skulle bruge for at nå frem til Taranto, udbrød der brand i hangaren om bord i *Illustrious*, og før den var under kontrol var to fly udbrændt og fem svært beskadiget. Branden var med til at tvinge Cunningham til at udskyde operationen fra den planlagte Trafalgar-day og til natten mellem den 11. og 12. november.

Det italienske luftvåben var ikke så defensivt indstillet som den italienske flåde, og i begyndelsen af november beskadigede italienske fly *Eagle* og det kunne derfor ikke deltage i angrebet. Man overførte så mange af *Eagles* fly, som der var plads til, til *Illustrious*, men angrebsstyrken var nu reduceret til 24 fly. Dermed var briternes modgang dog ikke overstået. Den 10. og 11. november mistede *Illustrious* i alt tre Swordfish-fly på grund af motorproblemer (flyenes besætninger blev alle reddet), men angrebsstyrken var dermed nede på 21 fly.

Angrebet på Taranto var led i en større plan med kodenavnet MB8, der involverede stort set hele Royal Navys Middelhavsflåde. Mens *Illustrious* og dets eskorteskibe angreb Taranto ville andre skibe sikre forsy-

ninger til Malta, Kreta og Grækenland samt angribe italiensk skibsfart i Otranto-strædet mellem Italien og Albanien. I alt deltog der fem slag-skibe, ét hangarskib, ni krydsere, 25 destroyere og 14 handelsskibe i operation MB8.

Som i alle succesfulde angreb var overraskelseselementet et centralt led i den britiske plan. Fra bl.a. *Illustrious* gennemførte man en intens jagt på de italienske rekognosceringsfly, der skulle rapportere de britiske skibes positioner. Planen lykkedes, og den 11. november vidste Regia Marina, at Royal Navy var stået til søs, men de havde intet overblik over, hvor de britiske skibe befandt sig. Det lykkedes derfor *Illustrious* og dens fire eskorterende destroyere at nå uopdaget frem til en position ca. 270 km fra Taranto og kort før kl. 2100 den 11. november lettede 1. bølge, bestående af 12 Swordfish-fly fra det britiske hangarskib. Af de 12 fly var seks bevæbnet med hver én torpedo, fire medførte hver seks 114 kg. bomber og to med faldskærmsblus, der skulle oplyse havnen under angrebet, samt en mindre bombelast, der skulle bruges mod havnens oliedepoter.

Det er værd at bemærke, at de ca. 270 km. skulle flyves uden nogen form for moderne navigation – piloterne havde kun et kompas og et kort at navigere efter. Trods dette nåede alle 12 fly ved 2250-tiden frem til Taranto. I havnen befandt sig hovedparten af den italienske flåde: seks slagskibe, ni svære og syv lette krydsere samt 13 destroyere.

Klokken 22.56 brød 1. bølge op og flyene begyndte deres indflyvning mod målområdet, der allerede nu var godt oplyst af ilden fra de italienske antiluftskytsbatterier, som var klar over, at et angreb var undervejs. Angrebsplanen indebar, at de britiske fly skulle angribe fra forskellige retninger, for på denne måde at bryde ilden fra de italienske antiluftskytsbatterier op. Angrebet blev indledt ved, at de to Swordfish-fly fra ca. 8000 fods højde kastede de faldskærmsblus, der skulle oplyse havnen under angrebet. Med målområdet oplyst kunne de bombe- og torpedobevæbnede Swordfish-fly nu med lethed finde deres mål.

At kaste en torpedo fra et fly er noget af en videnskab. Kastes torpedoen for højt risikerer man, at den detonerer mod havoverfladen og kastes den for lavt, risikerer man, at den går for dybt og rammer bunden. Taran-tos havn var tilmed relativt lavvandet, så det sidste var en risiko, som briterne havde arbejdet meget med at få minimeret.

Den første Swordfish, der gennemførte et torpedoangreb, kastede således torpedoen fra blot ti meters højde over vandoverfladen – så lavt, at

Swordfish'en selv blev ramt af vandsprøjtet fra torpedoen, da den brød vandoverfladen! En kæmpe eksplosion markerede få øjeblikke senere, at slagskibet *Conte di Cavour* var blevet truffet, og succes'en fortsatte: Få minutter senere blev slagskibet *Littorio* truffet af to torpedoen med kun sekunders mellemrum.

For de italianere, som bemandede antiluftsskytset på skibene i havnen, udgjorde de britiske Swordfish et dilemma. Flyene fløj så lavt, at åbnede man ild mod dem, så løb man en stor risiko for at træffe egne skibe. En stor del af den italienske antiluftsskyts valgte derfor at fokusere på at nedskyde faldskærmsblussene og de Swordfish, som opererede som styrtbombefly.

I mellemtiden var 2. bølge ved 2200-tiden lettet fra *Illustrious*. Den bestod af ni fly, men under starten kolliderede to af flyene på hangardækket. Det ene fly fik skader på vingen, og måtte blive tilbage om bord, mens det andet fly lettede som planlagt. Det viste sig dog kort tid efter, at flyets motor var beskadiget, og det måtte returnere til *Illustrious*. I mellemtiden havde dygtige mekanikere om bord i hangarskibet repareret det fly, der fik beskadiget vingen, og ca. 30 minutter efter 2. bølge var lettet, lettede også dette fly med kurs mod Taranto.

Klokken 23.55 nåede 2. bølge frem til Taranto. Af de syv fly var ét udrustet som styrtbomber med i alt seks 114 kg. bomber, fem med hver én torpedo og to med fladskærmsblus og en mindre bombelast. Trods det begrænsede antal fly og det faktum, at det italienske antiluftskyts nu var på tærne, lykkedes det de seks af Swordfish'ene at gennemføre deres angreb og igen nå uden for antiluftskytsets rækkevidde. Endnu to torpedoen traf slagskibene *Littorio* og *Caio Duilio*. Da 2. bølges nu seks tilbageværende fly havde overstået deres angreb, nåede det sidste Swordfish-fly – der var blevet beskadiget ved afgang fra *Illustrious* – frem til Taranto, og også dette gennemførte sit angreb med succes, trods en morderisk ild fra de italienske antiluftskytsbatterier. Det faktum, at de italienske antiluftsbatterierne fortsatte deres skydning i op mod 45 minutter efter, at den sidste Swordfish havde forladt området, viser med al tydelighed, hvor stor forvirringen var hos italienerne, og hvor meget det ville have betydet, hvis italienerne havde rådet over en radar, der kunne have givet italienerne informationer om flyenes positioner. Under angrebet affyrede de italienske skibe og batterier i land i alt 13.489 skud!

Klokken 0300 var alle flyene tilbage om bord i *Illustrious* – på nær to fly, som var gået tabt under angrebet. I messen om bord i *Illustrious* kunne de lettede piloter fejre, at de var kommet helskindet igennem angre-

bene, og sejrusrusen blev kun større dagen efter, hvor et britisk rekognosceringsfly returnerede med fotografier af ødelagte og sænkede italienske krigsskibe i Taranto havn.

Tabene

De menneskelige tab var på begge sider lette. Briterne mistede to Swordfish-fly med i alt fire mand, hvoraf de to endte som krigsfanger frem til Italiens overgivelse i september 1943. På italiensk side mistede 59 mand livet, mens ca. 600 blev såret. De materielle tab var dog for Regia Marina ødelæggende: Fem torpedoer havde ramt de tre slagskibe *Littorio*, *Caio Duilio* og *Conte di Cavour*. *Littorio* og *Caio Duilio* var først repareret i foråret 1941, mens *Conte di Cavour* aldrig igen kom i tjeneste. Regia Marinas kampkraft var dermed med ét slag mere end halveret.

Dagen efter angrebet blev resterne af Regia Marina flyttet fra Taranto til Napoli, hvor truslen fra et luftangreb var mindre, men hvorfra de samtidig udgjorde en markant mindre trussel mod de allieredes skibsfart i Middelhavet.

I foråret 1941 var Regia Marina igen klar til at tage kampen op, men ved



Swordfish-fly

Faktaboks: Fairey Swordfish

Fairey Swordfish (sværdfisken) blev indført i Royal Navy i 1936, og gjorde tjeneste frem til 1945. De britiske piloter kaldte den "stringbag" (indkøbsnettet) pga. dens evne til at bære alt fra torpedoer og bomber til reservedele og forsyninger. Swordfish'en var oprindeligt tiltænkt en rolle som rekognosceringsfly, men viste sig hurtigt også velegnet som torpedo- og bombefly, og i krigens sidste år havde den også stor succes i kampen mod de tyske ubåde. Der blev i bygget 2391 fly af denne type.

Besætning: Tre (pilot, observatør, og radiooperatør / agterskytte)

Længde: 10,87 m

Spændvidde: 13,87 m

Højde: 3,76 m

Vingeareal: 56,4 m²

Tom vægt: 1900 kg

Vægt fuldt lastet: 3.500 kg

Motor: 1 × Bristol Pegasus IIIM.3 radial motor, 690 hk (510 kW)

Topfart: 224 km/t.

Rækkevidde: 879 km (uden ekstra brændstoftanke og bærende på én torpedo)

Maks. flyvetid: 5,7 time

Maks. højde: 19.250 fod (5.870 m)

Bevæbning:

1 × fastmonteret 7,7 mm Vickers maskingevær. 1 × 7,7 mm Lewis eller Vickers K maskingevær i agterste cockpit

Bomber: 1 × 760 kg torpedo eller 700 kg mine eller 700 kg. bomber.

Faktaboks: HMS Illustrious

Klasse og type: Illustrious-klasse hangarskib (i alt 4 enheder)

Displacement: 23.000 tons (standard), 28.661 tons (fuldt lastet)

Længde: 226,70 m

Bredde: 29 m

Dybgang: 8,5 m (fuldt lastet)

Topfart: 30,5 knob (56 km/t)

Rækkevidde: 11.000 sømil (20.000 km) ved 14 knob (26 km/t)

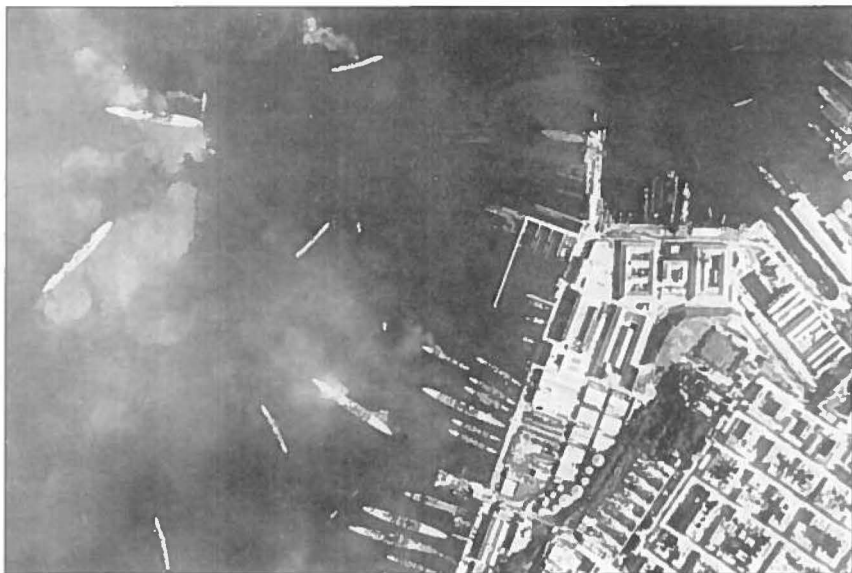
Besætning: i fredstid 1300, i krigstid 1900 mand

Bevæbning: (1940)

16 × QF 4,5" kanoner (8 × 2)

48 × QF 2 pounder kanoner (6 × 8)

Fly: 15 Fulmar og 18 Swordfish (1940)



Luftfoto af Tarantos havn efter angrebet fra swordfish-fly fra H.M.S. Illustrious.

slaget ved Kap Matapan den 27. – 29. marts mistede italienerne tre svære krydsere, to destroyere og fik slagskibet *Vittoria Veneto* beskadiget, mens Royal Navys tab var blot ét Swordfish-fly og dets to mands besætning og mindre skader på et par britiske krydsere. Nederlaget betød bl.a., at Regia Marina var ude af stand til at deltage i det storstilede angreb på Kreta, som bølgede frem og tilbage i maj 1941, og som kostede en britiske flåde store tab fra især det tyske Luftwaffes fly.

Inspiration

En række kilder har efterfølgende krediteret det britiske angreb på Taranto med den tvivlsomme ære at have givet den japanske flåde inspirationen til angrebet på den amerikanske flådebase Pearl Harbor i december 1941. I november 1940 var den japanske flåde imidlertid allerede langt fremme med planerne for angrebet på Pearl Harbor, og ideen til selve angrebet kan derfor ikke tilskrives den britiske flåde. Taranto viste den japanske flåde, at et angreb på Pearl Harbor var gennemførligt, og de studerede også efterfølgende det britiske angreb, hvor især den britiske succes med at benytte torpedoer i en lavvandet havn som Taranto – og som i Pearl Harbor – var noget, som japanerne bed mærke i.

Litteratur:

Grove, Eric (ed.): "Great Battles of the Royal Navy". Dartmouth 1994,
Winton, John (ed.): "Voices from the war at sea 1939-1945", London
2007,
Wragg, David: »Swordfish. The history of the Taranto Raid«, London
2004.

IMPLEMENTERING AF EN NY SKIBSTYPE

ERINDRINGER FRA SØLØVEN-KLASSEN 1965

Af Orlogskaptajn V. Theill

Som det vides, er den danske flåde omkring jubilæumsåret blevet decimeret en hel del, og der forestår udfasning af STANDFLEX-kl. Til gengæld står Søværnet i de næste år over for at skulle forestå implementeringen af nogle af de største og nyeste orlogsfartøjer; det danske søværn nogensinde har rådet over – IVER HUITFELDT-klassen. Selv om udfordringerne er langt større i dag, skal der her til inspiration og af historiske grunde meddeles nogle erfaringer fra implementeringen af SØLØVEN-klassen i 1965, som forfatteren var involveret i.

Indledning

I Tidsskrift for Søværnen 2009/5 blev der redegjort for bygningen af SØLØVEN (SLOV) og SØRIDDEREN (SRID) ved det engelske værft Vosper, Portsmouth, England, samt hvorfor leveringen af disse enheder blev forsinket med ca. 14 måneder.

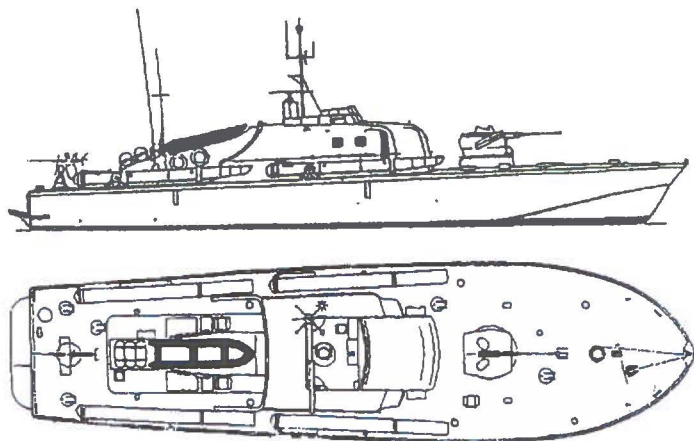
I heftet ”Søværnets Mærkedage” er anført under 15 Februar 1965:

”Torpedobådene SØLØVEN og SØRIDDEREN, de første to både i den nye SØLØVEN-klasse på i alt 6 både, bliver de første skibe i søværnet, der fremdrives ved hjælp af gasturbiner”.

I sandhed en historisk begivenhed! Flygasturbinen af typen PROTEUS turboprop blev modificeret til at drive en skibspropel i stedet for en flypropel og blev første gang installeret i Royal Navy's to torpedobåde BRAVE BORDERER og BRAVE SWORDSMAN (Brave-klassen) i 1959.

Disse to enheder deltog mere end én gang i den årlige Nato torpedobåd-søvelse NO DAME! Hvor torpedobåde fra Norge, Tyskland, England og Danmark deltog, og de vakte naturligt behørig opsigt, ikke mindst i kraft af deres fartegenskaber.

Søværnet besluttede at inkorporere sådanne enheder, og de to første af 6 ”gasbåde” blev besluttet bygget. I årene forud for indgåelse af kontrakt om bygningen var naturligt gjort mange overvejelser om hvilken skrog-



Gasturbinebådene af SØLØVEN-klassen. I Flådens tal 1965-1990.

type, hvilket fremdrivningsmaskineri og hvilke våben, en afløser for de hidtidige motortorpedobåde skulle have for at kunne opfylde de taktiske krav m.v. for forsvaret af de danske gennemsejlingsfarvande (invasionsforsvar). Efter disse overvejelser var tilendebragt, blev en ny type torpedobåd en kendsgerning, og SØLØVEN-klassen var skabt.

I et søværnshistorisk perspektiv og som et dokument for eftertiden må det være relevant at berette om nogle af de arbejdsopgaver, der er forbundet med implementeringen af en ny skibstype, en type med en anden skrogform og et andet hovedfremdrivningsmaskineri end vi tidligere har anvendt.

Læseren kan søge oplysninger om SØLØVEN-klassen som en taktisk enhed i ca. 25 år i eksisterende litteratur omkring torpedobådernes historie, som f.eks. "Torpedobåde gennem 100 år" af Hans Garde og Hans Chr. Bjerg, men her skal redegøres for hvad der fandt sted forud for, og på HMS DOLPHIN, Gosport, England i perioden 15 februar – 21 marts 1965, hvor den første forskoleuddannelse fandt sted.

Implementering

Når en ny skibstype i 1960'erne skulle implementeres i Søværnet, og før den kunne fungere som operativ enhed, var der adskilligt administrativt arbejde forbundet dermed.

Fremdrivnings- og betjeningsmæssigt brød SLOV-kl. den hidtidige tradition med maskinrummet som det helt naturlige opholdssted ved start,

stop og betjening af det samlede fremdrivningsmaskineri. Vospers oprindelige koncept var, at der lejlighedsvis kunne være en mand i maskinen med intercom til kontrolpanelet i O-rummet, et koncept vi forsøgte at til- og indpasse så optimalt som muligt under hensyntagen til det samlede maskineris drift og pasning. Hjælpeturbinerne, der drev generatorerne, startedes fra et panel på el-tavlen i maskinrummet, hvorfra de samtidig kunne reguleres til at levere den rette frekvens. Krydsfartsmotorerne startedes og betjentes fra kontrolpanelet. Både hoved- og krydsfarts fremdrivningsmaskineri kunne betjenes fra åben bro, hvilket hovedsageligt blev benyttet under operativ sejlads.

Dette nye og komplekse samlede fremdrivningsmaskineri skulle der foretages indlæring i, en opgave, der skulle løses sideløbende med tilsynet med bygningen af bådene. Den designerede chef for SRID og divisionschef for den kommende 114. torpedobådsdivision KL Jens Lange Winther, der medens bygningen stod på, var chef for Torpedobådernes Mobile Base (MOBA), ville samtidig gerne have en chefsordrebog (STANDARD) for gasbådene klar, således at indholdet i denne kunne danne grundlag for organiseringen af tjenesten ombord. Dette arbejde fandt sideløbende sted med uddannelsesmateriale til maskin- og havari-besætning. Søværnets Skibs- og Maskininspektions Uddannelses- og Personelinspektion (SMIUPI) ønskede materiale udført til deres brugervedligeholdelsessystem, samt komponenthistoriekort på utallige maskinkomponenter m.fl., ligesom forsyningsafdelingen (FSA) ønskede data på værktøjs- og reservedels materiel.

Det var – set i baglygteskær – en interessant og lærerig periode, hvor alle de væsener og institutioner, der udgjorde det samlede søværn på en eller anden måde og i forskelligt omfang, skulle forsynes med informationer om disse nye enheder.

Nutidens officerer må betænke, at i 1960'erne kommunikeredes kun ved post og telefon, og lejlighedsvis ved telegram eller signal, og meget var derfor overladt til ens eget initiativ.

Dette arbejde var tilendebragt ved modtagelsen af bådene, og ved kommandohejsningen var vi klar til at påbegynde uddannelsen af besætningen, og det første ugeøvelsesprogram blev udfærdiget og fordelt. Bådene forlagde til HMS DOLPHIN, Gosport, hvor også BRAVE-klassen lå, og med hvem vi havde et godt samarbejde i Work-up perioden.

Der foreligger en fortrolig skrivelse dateret den 24. oktober 1963 til Søværnskommandoen fra Torpedobådseskadrens chef daværende KK

Ole Brink Lund, der omhandler krigsgeneralrullen for SLOV-kl. I december samme år finder et kursus i Proteus gasturbinen sted på Holmen, hvor daværende afdelingsingeniør Mogens Wismann fra SMI og den designerede maskinofficer til SLOV SL I MS Poul Bakmand var undervisere. Disse to forestod og afviklede et 11 dages kursus for de kommende maskinbesætninger i turbinens opbygning, betjening og virkemåde. Det ses, at besætningen efter kurset måtte vente i ca. 14 måneder, før de så bådene.

På denne baggrund iværksættes den første forskoleuddannelse i SLOV-kl. og med start den 13 februar 1965, hvor der fandt en kort gennemgang sted af bådenes indretning, havarimateriellets placering, havarirulle, manøvrerulle, samt instrukser for vagten.

Den 15. februar indledtes med en kort sejlads i "The Solent", farvandet ud for Portsmouth, hvor der foretoges manøvreprøver. Efter ankomst HMS DOLPHIN indledtes forskoleprogrammet kl 1310!

Det blev til 30 begivenhedsrige og travle dage med forskoleprogram, sejlads og øvelser, før vi den 21 marts 1965 indledte hjemsejladsen.

Krigsgeneralrullen er et udmærket papir at tilrettelægge uddannelse efter. En skibsorganisation i de dage var ganske klar, chefen havde gene-



GTB SØRIDDEREN med søsterbåd under høj fart.

ralkommandoen og var den taktiske leder og førte båden. Næstkommanderende og 3' die kommanderende, der var navigatører af reserven, havde deres specifikke funktioner, hvilke deres civile og militære uddannelser honorerede. Maskinmesteren havde generaltilsynet med maskinen og var havariofficer.

Maskinbesætningen bestod af 6 mand. 1 maskinofficer, 1 oversergent maskin, 3 konstabler maskin og 1 værnepligtig elektriker/elektromekaniker.

For maskinbesætningen var der planlagt et omfattende og stramt program, der skulle gennemføres hurtigst muligt.

En torpedobåd i 60'erne var en lille hurtigsejlende specialenhed beregnet til et hurtigt indløb, aflevering af torpedoer og hurtigt væk, "hit and run". Artilleri var selvforsvarsvåben, og alle poster var bemanded med specialister, der ved hyppig øvelsesvirksomhed havde opnået et højt professionelt niveau.

Ved at studere krigsgeneralrullen ses det, at O-rums personel, telegrafister, artillerister og kok "blot" skulle omstilles til en anden type enhed, hvor det grej, de skulle betjene, var det samme som på de enheder, de kom fra. Uddannelsen af dette personel under forskolen bestod i kendskab til SLOV-kl's indretning, brand- og havarimateriellets placering, samt deres poster under de forskellige ruller og krigsvagtsgrader. Det var funktioner, de kendte, og deres uddannelse var relativt hurtigt overstået, og sejlads og indlagte øvelser "hen ad vejen" gjorde hurtigt denne del af besætningen hjemmevante.

For maskinbesætningen tegnede situationen sig en hel del anderledes, og der var slet intet, der kunne relatere dem til dieselbådene, de kom fra. Det var en totalt anderledes teknologi og et andet forhold til omgang med og behandling af maskineriet end de var vant til.

Det vil imidlertid, om end det er interessant, ikke være muligt her at gennemgå alt det foreliggende materiale i forbindelse med gennemførelsen af uddannelsen og træningen af maskinbesætningerne, hvorfor jeg vil begrænse mig og blot antyde det sekundære og så måske dvæle lidt mere ved det, jeg anser for primært, om end det også må blive lidt kortfattet.

Tidsskriftets læsere skulle have de allerbedste forudsætninger for at kunne læse mellem linierne, når de læser sømilitært stof, og officerer, der har tjenestegjort i torpedobåde, ved, at i en sådan enhed erhverver man

sig et stort kendskab til ting, der vedrører andet og mere end ens eget funktionsområde, så meget mere som man arbejder tæt sammen og således har større mulighed for at drøfte de problemer, der opstår ombord. I en torpedobåd er fremdrivnings- og hjælpemaskineriet jo en ikke uvæsentlig forudsætning for, at båden kan operere, og derfor er dette ofte samtaleemne.

SLOV-kl. var en glidebåd på ca 158 BRT, med en længde på ca 28 meter og fremdrevet af tre Bristol Siddeley Proteus gasturbiner på hver 12.750 Bhk, eller 2 General Motors diesler på hver 460 Bhk og med en max fart på h.h.v. 54 knob+ og 10 knob. Båden kunne i en MTB-, MGB-, MGTB eller minelæggerrolle operere med høj fart og relativ kort aktionsradius eller på GM'er med en meget lang aktionsradius i danske farvande efter behov og formål.

Den uddannelse, der var tilrettelagt, og som maskinbesætningen skulle deltage i, tog udgangspunkt i de to ruller, der udgjortes af manøvre- og rengørings-eftersynsrullen. Disse to ruller omfatter funktioner, der udelukkende relaterer til deres arbejde i maskinen.

I de funktioner, der hører under de tre krigsvagtsgrader og krigsmannøvrerulle ses det, at der kun er tre maskinfolk til at betjene hele maskinanlægget, undtaget krigsmannøvrerulle, hvor maksinmesteren er i O-rum eller M-rum efter behov.

For at læseren kan forstå kompleksiteten i GTB'erne til forskel fra MTB'erne, GLENTEN-, FLYVEFISKEN- og FALKEN-klasser, er maskineriet i disse klasser traditionelt dieselmaskineri med opvarmning af hovedmotorerne inden start. Luftstart og manuel betjening foran hver motor ved at "rive" i to håndtag og betjene en maskintelegraf. To hjælpedieselmotorer med hver sin generator og 110 volt jævnstrøm, den ene med en tvungent trukket Pokorny kompressor til 200 ato torpedoluft, diverse trans- og omformere til det elektroniske taktiske udstyr. Fire mand i maskinrummet hele tiden, medens båden opererer, 3 manøvrister og 1 hjælpemotormand. FALKEN klassen havde fået indført manøvrepanel i forbindelse med O-rum. Maskinmesteren var normalt også altid i maskinrummene under gang.

Systemerne var relativt enkle. Motorernes ferskvandskølesystem var et lukket kredsløb med tvungent trukne kølevandspumper. Ferskvandskølesystemet til hovedmotorerne bestod i tre store kølere, der lå under maskinrumsdørken. De blev gennemstrømmet af koldt saltvand fra søen. Under bunden sad nogle store fangskovle, der ledte vandet op igennem

kølerne. Smøreoliekredsløbet var et lukket system med tvungent trukket smøreoliepumpe. Brændstofssystemet var enkelt, åbne for tankene, vægtfødnings til filtre og Boschbrændstofpumperne med fordeling til hver af de tyve cylindre på hver motor. 3 x 3.500 Bhk drev tre skruer og gav en max fart på ca 36 knob+. Enkelt og ligetil. 2 effektror gav båden et bedre langskibs trim under gang og dermed mere fart efter at man var overgået til undervandsudstød og ca. $\frac{3}{4}$ til 2 x $\frac{3}{4}$ kraft.

Maskinens andel af det samlede volumen under dæk i en GTB udgjorde ca. halvdelen af båden, hvor den anden halvdel bestod af beboelse, kabys, toilet, bad og ammunitionsdepot. "Electrical compartment" (i daglig tale) lå foran for tankrummet, der rummede 29.000 liter gasolie. Ovenover lå radorummet tæt på O-rum. Begge rum med adgang fra O-rum.

Agten for tankrummet lå hovedmaskinrummet, ovenover hvilket lå det store luftindtag med vandskilleplader (splitters). Agten for hovedmaskinrummet lå luftindtagsrummet, hvor turbinernes kompressorer tog luften fra. Agterst lå styremaskinrummet, hvor Anschütz gyroen var blevet placeret, da G-påvirkningerne under prøvesejladserne havde givet anledning til fejlvisning af kompas med følgesystem. Denne placering løste problemet. Umiddelbart under rorbænken i styremaskinrummet roterede 3 stk 3 bladede superkaviterende propellere med max 1760 omdrejninger/min. I artiklen T.f.S. 2009/5 berettes om problemerne med Vospers styremaskine (vibrationer). Disse blev ved med at forfølge os, indtil en Svendborg styremaskine løste problemet. Turbinernes gasafgang var ført gennem styremaskinrummet og endte i tre anselige udstødsklapper i agterspejlet. Rover hjælpeturbinerne, der hver trak en 440V 3 faset 40 KW vekselstrømsgenerator, havde også deres udstødsrør ført gennem styremaskinrummet, i borde i hver side. Pladsen var trang i alle de nævnte rum, der alle var spækkede med udstyr til driften af dette HK monster på i alt 40.000 Bhk.

Alle rørsystemer med tanke, filtre, ventiler og flanger m.m. til brændstof, ferskvands-, saltvands- og smøreoliesystemer, samt kilometervis af elektriske ledninger og kabler med hovedafbrydere, gruppeafbrydere og tavler, transformere og omformere til de forskellige spændinger, strømstyrker og frekvenser til alskens taktisk og teknisk udstyr skulle indlæres, så en forsvarlig pasning og betjening, samt vedligeholdelse og reparation kunne foretages om nødvendigt.

Maskinarrangementet i SLOV-klassen benævnes et CODOG anlæg for "CObined Diesel Or Gas". De to dieseler trak på henholdsvis styrbord-



GTB SØULVEN opererer sammen med Alouette-helikopter.

og bagbord-skrueaksel via en Twiflex kobling af typen "bidirectional" (for begge omløbsretninger), gennem et Vosper V-gear. Af V-gear var der tre, og agten for disse var placeret 3 Proteus gasturbiner, der via hver sin SSS-kobling (Self Shifting & Synchronising) trak på de tre skrueakslar. Der henvises til T.f.S. 2009/5 for yderligere detaljer.

Forskoleuddannelsen omfattede klargøring-, drift- og afrigning af hele det samlede fremdrivningsanlæg med tilhørende hjælpemaskiner, elektriske anlæg, varme, ventilation og kundskab til samtlige rørsystemer, der skulle indtegnes på nogle fortrykte tegninger. Dette var elementært for maskinbesætningen og gik successivt i gang afvekslende med sejlads, hvor rutiner indøvedes.

Hvad der var nyt i dette fremdrivningsanlæg, var gasturbinerne og den måde, maskineriet blev opstartet, betjent og overvåget. Som tidligere anført var der placeret et kontrolpanel i sb. agterste hjørne af O-rummet, hvor manøvreristen lige akkurat kunne sidde.

Andet nyt ved dette anlæg var, at start og stop fandt sted uden for maskinrummet, hvor forbindelsen mellem panel og respektive maskiner var elektrisk/pneumatisk, hvilket fremgår af det (komplicerede) elektriske startkredsløb med diverse indbyggede komponenter til styring og kontrol, samt nødstop.

Det, der gjorde dette interessant, var, at det var tvingende nødvendigt, at man havde et 100% kendskab til- og forståelse for, hvordan det var sammenbygget, hvordan det virkede indbyrdes, hvor de enkelte komponenter var placeret og, hvad deres eksakte funktion var.

Alt sammen møntet på fejlfinding for hurtigst mulig udbedring. Derudover krævede turbinen, og her især kompressoren, en meget omhyggelig overvågning og vedligeholdelse. Kompressoren skulle efter hver sejlads – og ofte under gang, hvis vejret var dårligt – ”vaskes” med destilleret vand for at skylle salt af kompressorbladene. Med mellemrum skulle der ”soak washes” med petroleum, og i slemme tilfælde skulle der tilsættes et granulat af valnøddeskaller til kompressorens luftindtag. Turbinerne var normalt driftsikre, hurtige at starte, nemme at betjene, og der kunne gås an med fuld kraft med det samme. De repræsenterede også en lav vægt i forhold til HK og rumfang, men de brugte meget brændstof. 3 turbiner på max. continuous i en time brugte, hvad et parcelhus brugte på et år, 3.300 liter.

Når man sejlede på turbiner, sikrede en elektromagnetisk betjent palme-kanisme, at man ikke kunne betjene krydsfartmotorernes manøvrehåndtag.

Under forskoleperioden havde vi ugentlige sejlads og manøvreprøver, samt indøvning af ruller og krigsvagtsgrader m.m. Ved en lejlighed foretog vi en sejlads rundt om Isle of Wight. Det var ligesom en generalprøve.

Endelig følte vi, at vi var klar, og da vejr-situationen – som havde været ustadig – bedredes, blev den 21 marts 1965 sat som afsejlingsdato.

Forskolen var tilendebragt. Mine 18 måneder i England var ovre, og forude ventede jobbet med de fire danskbyggede GTB’ere med prøvesejladser og uddannelse af maskinofficerer til de kommende både. Den 4. september 1967 afgik jeg fra TBE efter 7 år i eskadren.

Afslutning

Med denne artikel afsluttes beretningen om en skibstype, der som nævnt i søværnets mærkedage, var den første, der som hovedfremdrivningsmaskineri havde gasturbiner.

Det var på den tid et epokegørende skridt at træffe beslutning om ikke alene at indføre glidebåde, men også at installere gasturbiner. Det har uden al tvivl været diskuteret meget i de dage, hvor Torpedobådseska-

dren havde (fået) en del indflydelse gennem de ”Generelle Militære Krav” (GMK). Det var en satsning og et dristigt valg, de danske farvandes bølgesystemer og glidebådens (manglende) evne til at holde relativ høj fart, taget i betragtning. Bådene var forfulgt af utallige uheld, hvor klædningen gik løs fra spanterne, ligesom glasfiberbelægningen krakkelede. Det var vanskelige og dyre reparationer. I bogen ”Søheltenes skibe” af N. Chr. Borck og S. Nørby benævnes de ”Spantevidere”.

Nu kom de og forblev aktive indtil 1980’erne, hvor de langsomt gled ud af tjenesten og blev oplagt, men blev lejlighedsvis taget frem ved de obligatoriske mønstringsøvelser af 3 ugers varighed. Jeg havde fornøjelsen af at have tilsyn med de oplagte SLOV-kl. enheder ved ekvipageafdelingen ved flådestation København, hvor jeg i en periode ledede vedligeholdelsessektionen. I 1991 overværede jeg ved auktion på Margretheholm salget af alle 6 enheder. Et år før min egen pension!

En skibstype havde set sit endeligt. Nu følger STANDFLEX udfasning, som jeg i 1990’erne havde fornøjelsen af at være med til at implementere, da jeg tjenestegjorde ved materielkommandoens projektsektor, maskinsektionen.

Gasturbinen synes i dag at være ude af Søværnet, hvor maskineriet er erstattet af moderne højtydende dieselmotorer, hvilket nok er den billigste – og nok også – mest pålidelige løsning i det lange løb.

I tilknytning til denne artikel har jeg i sinde at begå et appendix, der vil indeholde alt det i 1963-64 producerede undervisningsmateriale, der blev anvendt ved forskolen. Materialet vil blive sendt til Forsvarets bibliotek med anmodning om de vil forvalte det, hvis nogen skulle vise det interesse i en fremtid.

I de mellemliggende år fra SØLØVEN-klassens udfasning, der endte med salg på auktion i december 1991, har den sikkerhedspolitiske- og generelle teknologiske udvikling medført ændringer af forsvarsstrategier, våbenfremføringer og fremdrivningsteknologi. Fra ”Eye ball mark one” kanonbredsider til programmerede raketter med stor præcision, er krig ændret til noget uvirkeligt i sin yderste konsekvens.

I et forsøg på at tilpasse sig disse ændringer, hvor de danske pligter og interesser i det internationale samfund er blevet udvidet fra det lokalt/regionale til også at omfatte det globale, er endnu en implementering af en ny skibstype ved at blive iværksat.