



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>



Tidsskrift for Søvesen

Nr. 2 · 2006 · 177. årgang



UDGIVET AF SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Tidsskrift for Søværnen

2006/2 * 177. årgang

Redaktion: Hans Christian Bjerg

INDHOLD

Meddelelse fra redaktionen	73
Danske søofficerer på ekspedition til Gibraltar i foråret 1781 af <i>Mikael Kristian Hansen</i>	75
Slaget om Atlanten 1939-45. En oversigt af <i>Hans Christian Bjerg</i>	107
<i>Sømilitære noter</i> "Alexander Nevskij"s forlis 1868 (Lemvig Museum)	125
<i>Debat</i> Flagstangen står nøgen på Hans Ø (Axel Fiedler)	133
<i>Nekrolog</i> Carl Castenskiold (J.O.Fischer)	136
Marinens Bibliotek Erhvervelser marts/april 2006	138
Annoncer	145

Redaktionen sluttet 1. juni 2006

Forside: Sådan kommer Søværnets 2 nye inspektionsfartøjer til at se ud. De forventes operative i 2008. Displacement 1720 ts. Længde 61 m. Besætning 18 mand

MEDDELELSE FRA REDAKTIONEN

2006/2

I dag er opfattes jobbet som officer og som søofficer også som værende en eller anden form for internationalt engagement. I 2004 havde Tidsskrift for Søværnen således en artikel om "Dansk forsvar i mødet med fremmede kulturer". Men sådan har det ikke altid været, ligesom formålet med at engagere sig udenlands har vekslet.

I 1600-tallet havde den dansk-norske flåde rigeligt at gøre i nærområdet, og kontakten til omverdenen foregik nærmest den modsatte vej, idet man gennem invitationer til udenlandske søofficerer søgte at få den nyeste form for søtaktik implementeret i Danmark. I 1700-tallet havde vi en lang fredperiode, og den danske flådes ledelse gjorde sig derfor store anstrengelser for at få søofficerer ud i de store sømagters flåder for at de kunne få den krigserfaring, som de ikke kunne skaffe sig hjemme i Danmark og i Norden, hvor freden herskede. Samtidig var man også interesseret i at skaffe sig ny viden om især tekniske forhold, som man ikke selv havde tilstrækkeligt med ressourcer til at udvikle. Mikael Kristian Hansen, der tidligere har skrevet om danske søofficerer i udenlandsk tjeneste, har i dette nummer af tidsskriftet skrevet en artikel om tre danske søofficerer, der i 1780-erne tjenstgjorde i den engelsk flåde, og som alle i 1781 deltog i undsætningen af Gibraltar, der var belejret af spanske styrker. De kom hjem med en stor krigserfaring, og at flåden i 1801 klarede sig så godt over for admiral Nelson kan bl.a. skyldes, at adskillige af de danske skibschefer faktisk på dette tidspunkt havde krigserfaring. At denne så skulle anvendes over for dem, der havde givet dem denne erfaring, er en af skæbnens underfundigheder. Som det fremgår af den her omtalte artikel, var der i et tilfælde tale om, at en af de danske skibschefer skulle kæmpe mod det engelske orlogsskib, som han havde tjenstgjort på i 1781.

Bestræbelserne for at uddanne søofficerer, ved at få dem placeret nogle år i de store orlogsflåder, fortsatte igennem 1800-tallet, i høj grad fordi det var en nødvendig måde at få tilført noget af den hurtigt ekspanderende nye viden ført til Danmark. Disse initiativer standsede imidlertid i første halvdel af 1900-tallet, op til 2. verdenskrig, hvor udviklingen i Danmark medførte en manglende interesse for at bringe bl.a. Søværnet op på en acceptabel standard. Stort set ingen søofficerer gjorde tjeneste i udlandet i denne periode. Den senere forsvarschef, Admiral

E.J.C.Qvistgaard, gjorde en kort overgang i 1920-erne tjeneste i engelsk ubåde, men det er et af de meget få eksempler, der eksisterer.

Efter at Danmark indtrådte i NATO i 1949, blev søofficersgerningen meget anderledes i forhold til tidligere. Søværnet indgik i en større international alliance, hvor skoleophold, øvelser og stabsarbejde sammen med de større sømagter nu blev en del af den danske søofficers hverdag. Efter 1991 har situationen som bekendt ændret sig. Man er stadig en del af en international alliance, hvor flåderne spiller en stor rolle, men man er samtidig blevet en del af en global sømilitær indsats. Man behøver ikke længere at tage initiativ til at få placeret danske søofficerer i udlandet for at give dem den nødvendige erfaring. Dette element er blevet en del af hverdagen.

I september i år skal et af Søværnets skibe overføre den russiske Dronning Dagmars jordiske rester fra Danmark til Rusland. Tidsskriftet knytter an til denne kommende opgave ved at give beretningen om den russiske skruefregat "Alexander Nevskij"s stranding på den jyske vestkyst i 1868, som har forbindelse til Dronning Dagmar.

Hans Christian Bjerg

DANSKE SØOFFICERER PÅ EKSPEDITION TIL GIBRALTAR I FORÅRET 1781

af Mikael Kristian Hansen

Indledning

Under den Nordamerikanske Frihedskrig 1775-83 fik den danske stat placeret 25-30 søofficerer i henholdsvis den engelske, franske og nederlandske orlogsfåde. Således var i hvert fald 13 officerer kommet i engelsk orlogstjeneste. Ved dødsfald blandt de udsendte officerer blev der i enkelte tilfælde sendt afløsere ud.¹ De tre danske sekondløjtnanter Niels Sehested Gyldenfeldt (1748-1809), Ove Obelitz (1750-1804) og Friderich Christian Riisbrich (1754-1835) førte journaler og rapporter over, hvad de oplevede ombord på de engelske skibe under krigen, specielt i Gibraltar i foråret 1781. Optegnelserne ligger i dag i Søetatens arkiver i Rigsarkivet.² Gyldenfeldts og Obelitzs journaler er de mest udførlige, mens Riisbrich ikke synes at have efterladt sig lige så fyldige journaler. Derudover hjemsendte både Gyldenfeldt og Obelitz jævnlige rapporter.³ I Riisbrichs biografi i Archiv for Søværnet fra 1836 omtales ellers en meget udførlig dagbog, som han skal have ført i engelsk tjeneste.⁴ Denne er det dog foreløbigt ikke lykkedes at finde. Riisbrich døde uden efterkommere i Svendborg i 1835, hvorfor den efterladte dagbog muligvis er gået tabt. Til gengæld er hans bevarede rapporter ganske fyldige. De tre søofficerer førte optegnelserne ombord på engelske orlogsskibe, og som følge af deres udformning på dansk kunne de ikke kontrolleres af engelske søofficerer. Der er således tale om uafhængige, samtidige øjenvidneskildringer. Spørgsmålet er om disse journaler og rapporter bekræfter eller modificerer det billede af Gibraltars belejring, som vi traditionelt har fra de engelske kilder. Støtter de danske kilder den ældre eller nyere fortolkning af belejringens karakter?

Det er i øvrigt værd at bemærke, at de tre søofficerer var efterkommere af indvandrere i Danmark-Norge. Den dansk-norske orlogsfåde var ligesom mange andre grene af den dansk-norske stats administration præget af den tyske indvandring, som fandt sted i 1600- og 1700-tallet.

Belejringen af Gibraltar påbegyndes

Den Nordamerikanske Frihedskrig udviklede sig fra 1778 til en verdenskrig, da Frankrig og Spanien gik ind på kolonisternes side. Frankrig ønskede oprejsning for nederlaget i Syvårskrigen (1756-63), hvor Stor-

britannien blandt andet havde erobret Frankrigs nordamerikanske kolonier. Spanien ønskede ligeledes at styrke sin position. Et naturligt mål for dem var at genvinde Gibraltar, som siden 1704 havde været under engelsk herredømme. Derfor belejrede spanierne Gibraltar fra 1779 til 1783.

I slutningen af 1779 blev den engelske admiral Rodney sendt til Gibraltar med den første undsætningsekspedition. Med 20 linjeskibe, et antal fregatter og 300 forsyningskibe sejlede han mod Gibraltar, som han også nåede i begyndelsen af året 1780. Dette gjorde ham til noget nær en nationalhelt i Storbritannien. Derefter fortsatte han til Vestindien.⁵ Gibraltar havde således ikke fået nogen hjælp fra moderlandet siden februar 1780, før den anden undsætningsekspedition blev sendt af sted.

Engelsk krigspolitik var i de første måneder af 1781 domineret af to hovedspørgsmål. Hvordan kunne Storbritannien forhindre de allieredes overgreb på handelsflåden? Og hvordan kunne Storbritannien hjælpe Gibraltar? De allierede, Frankrigs, Nederlandenes og Spaniens kombinerede orlogsflåder overgik den engelske i antallet af skibe, men de var uenige om hvilken strategi, de burde følge. Den franske flåde havde øjnene rettet mod Atlanten, hvor de kunne rette en række afgørende angreb mod den engelske handelsflåde, mens den spanske havde øjnene rettet mod Gibraltar. Dette modsætningsforhold mellem de allierede var til Storbritanniens fordel. Det betød, at Storbritannien kunne sende en undsætningsekspedition af sted til Gibraltar uden at forværre imperiets stilling i Atlanterhavet i væsentligt omfang.

I marts 1781 blev den anden undsætningsekspedition sendt af sted under viceadmiral Darbys kommando. Viceadmiral George Darby (1720-1790) havde mange år bag sig i den engelske orlogsflåde. Han var blevet premierløjtnant i 1742 og havde 5 år senere fået sin første kommando på skibet WARWICK. Under Syvårskrigen havde han tjenestegjort både i den Engelske Kanal og i Vestindien. Sidstnævnte sted i øvrigt under Admiral Rodney's kommando). Han var blevet næstkommanderende i Kanalflåden i begyndelsen af den Nordamerikanske Frihedskrig. I 1778 blev han rear-admiral og året efter viceadmiral. I 1780 fik han kommandoen over Kanalflåden. Det var i den forbindelse, at han blev beordret til at lede ekspeditionen til Gibraltar. George Darby var ikke en af den engelske flådes mest fremtrædende skikkelser. Hans karriere blev i høj grad fremmet af lederen af det engelske admiralitet John Montagu, 4. jarl af Sandwich (1718-1792).⁶ Lord Sandwich havde forfremmet ham for at sikre, at Admiral Palliser blev frikendt ved en afholdt krigsret.⁷ Dog må Darby siges at have været en kompetent sømand.

DANSKE SØOFFICERER VED GIBRALTAR



Viceadmiral George Darby (1720-1790) førte kommandoen over forsynings- og undsætningsekspeditionen til Gibraltar i foråret 1781. De friske forsyninger sikrede, at Gibraltar kunne holde ud endnu et år. Ekspeditionen var så vigtig for Storbritannien og viceadmiral Darby selv, at den ses afbildet i baggrunden af portrættet. Malet af George Romney cirka 1783-86. National Maritime Museum, Greenwich.

Gibraltar blev belejret fra land og søsiden i hen ved 3 år og 8 måneder. Belejringshæren på 20.000 landtropper og 6.000 matroser steg langsomt til 40.000 landtropper under krigen. Disse styrker var overvejende spanske, men også Frankrig sendte styrker for at støtte Spanien. 16 franske og spanske admiraler havde cirka 100 linjeskibe og andre mindre fartøjer til deres rådighed. Skibenes samlede besætning var cirka 30.000 mand. Derudover havde belejringshæren cirka 300 landgangsfartøjer til rådighed så sent som september 1782. Dertil kom cirka 100 forsyningskibe, kanonbåde og flådebatterier. Den engelske garnison i Gibraltar startede på 4.500 soldater og kom aldrig over 7.000 mand. Denne garnison omfattede udover englændere, skotter og irere, også soldater fra Hannover.⁸ Gibraltar kunne udstå denne langvarige belejring, da tre undsætningssekspeditioner nåede frem i løbet af belejringen.

Gibraltars situation

I Gibraltar havde George Augustus Elliot kommandoen over de engelske-hannoveranske styrker. Han havde deltaget i Syvårskrigen og havde i mellemkrigstiden haft kommandoen over de britiske styrker i Irland. Denne post blev han imidlertid kaldt tilbage fra for at overtage posten som guvernør over Gibraltar i forbindelse med den Nordamerikanske Frihedskrig. Dette blev hans vej til berømmelsen i historien. Som leder af de engelske styrker ledede han forsvaret særdeles kompetent og forsøgte på bedst mulig vis at opretholde disciplinen blandt tropperne. Samtidig havde han en klar indsigt i belejringsskrigsførelsens forskellige aspekter. Dette betød, at han forstod at vente med at slå til over for de spanske løbegrave til det tidspunkt, hvor han vidste, at han forvoldte størst mulig skade. Altså foretog hans tropper kun udfald, når succes var inden for rækkevidde. Uden en leder af denne kaliber er det spørgsmålet, om den engelske garnison kunne have holdt ud så længe, som den gjorde.

Disciplinen faldt i garnisonen, og på dette tidspunkt (1781) forekom det, at soldaterne plyndrede Gibraltars borgere. Specielt når det gik op for soldaterne, at en del borgere havde gemt private lagre af proviant for at sælge dem, når levnedsmiddelpriserne nåede de rigtige højder. Dette fik en del soldater til at miste besindelsen. Dog var dette et mere fremtrædende træk hos de engelske soldater, mens soldaterne fra Hannover fastholdt disciplinen.

I Gibraltar var situationen på dette tidspunkt kritisk. Der var gået mange måneder uden friske forsyninger fra Storbritannien, og provianten var ved at være opbrugt. Med jævne mellemrum tog fiskerne ud for at skaffe friske forsyninger, men hver gang jagede de spanske kanonbåde



Officeren George Augustus Eliott, Lord Heathfield (1717-1790) blev i 1775 udnævnt til guvernør over Gibraltar. Han og hans styrker udholdt de spanske styrkers belejring af den britiske fæstning i perioden 1779-83. Lord Heathfield selv holder fæstningens nøgler i sine hænder, mens Gibraltar ses i baggrunden. Malet af Sir Joshua Reynolds 1787. The National Gallery, London.

fiskerbådene ind i Gibraltar igen.

Det eneste lyspunkt i denne situation var, da det lykkedes at opsnappe et fartøj fra en dansk konvoj. Det danske skib gik på grund i nærheden af Gibraltar. Det viste sig, at skibets last var citroner og appelsiner fra Malaga, hvorfor den engelske guvernør straks købte den. Garnisonen var i forvejen plaget af skørbug, og flådehospitalet var fyldt med svækkede soldater. Mange af de syge soldater blev nu raske og kunne vende tilbage til tjenesten. Erhvervelsen af denne værdifulde last fik lige så afgørende betydning for belejringens udfald som undsætningsekspeditionerne. De syge fik 1-3 friske citroner eller appelsiner om dagen afhængig af deres sygdom, indtil de blev raske. Elliot lod også en del af saften fra frugterne udpresse og lod det blande med cognac og opbevare i tønder. Han lod det blande i forholdet 12:1 eller 6:1. Dermed kunne han bevare denne værdifulde medicin resten af belejringen og benytte den til de soldater, der rantes af skørbug som følge af de dårlige ernæringsforhold. Også denne væskesammensætning kurerede de syge, og den holdt sig usædvanlig længe.⁹

De danske søofficerer ankommer

Der var, som oven anført, tre danske søofficerer, der kom til Gibraltar. Riisbrich havde siden 1779 tjent under viceadmiral Darbys kommando ombord på linjeskibet VALIANT.¹⁰ Obelitz havde i 1780 været i Vestindien under Admiral Rodneys kommando, mens Gyldenfeldt havde været med i forskellige operationer. I modsætning til de to førstnævnte søofficerer tjente Gyldenfeldt på samme engelske skib under hele sit udenlandsophold (5 år). Ove Obelitz havde umiddelbart før ekspeditionen skiftet skib. Således meldte han sig til tjeneste på orlogsskibet BELLONA under kaptajn Richard Onslows kommando i begyndelsen af februar.¹¹ Dette var et af de bedste engelske orlogsskibe i slutningen af 1700-tallet. Skibet havde en besætning på 600 mand og var udrustet med 74 kanoner. Af disse var 9-pundige på skansen og bakken, mens det øverste dæk havde 18-pundige og det underste kanondæk 32-. Det var løbet af stablen i 1760 og havde således været på farten i over 20 år. Det udgik først af den engelske flåde i 1814.¹²

Det tog meget lang tid at udruste flåden, hvilket fik den engelske politiker Robert Walpole til at komme med følgende kommentar og dermed også en direkte kritik af flådeledelsen under Admiral Sandwich og Storbritanniens sikkerhedspolitiske dispositioner, hvori det hed:

"...The grand fleet which had been so long preparing sailed this week to relieve Gibraltar; twenty-eight ships-of-the-line &c. This was a most desperate stroke; as large a French fleet was at Brest, and another Spanish



Admiral Lord George Rodney (1719-1792), 1. baron Rodney, havde en lang karriere bag sig, da den Nordamerikanske Frihedskrig begyndte. I 1779 undsatte han Gibraltar, da belejringen var indledt. 3 år senere besejrede han admiral de Grasse og den franske flåde afgørende i Vestindien. Flere danske søofficerer oplevede at stå under hans kommando. Malet af Jean-Lauret Mosnier 1791. National Maritime Museum, Greenwich.

*as large at Cadiz. If they joined or enclosed ours, the odds were great; if they did not, the Channel was open to the French: we had no ships at home, nor a camp formed; and Portsmouth, Plymouth again, Newcastle, and many other parts of the island, were exposed to invasion... ”.*¹³

Forberedelserne til ekspeditionen blev forsinket. Den 27. februar ramte en usædvanlig kraftig storm i området omkring Spithead Roads. Adskillige skibe rev sig løs fra deres fortøjninger. Blandt andet gik et orlogsskib og en ostindienfarer på grund, mens adskillige huse styrtede sammen inde på land, men hen under aften løjede det af. Næste dag lykkes det at få de to skibe fri af grunden, men orlogsskibet var meget læk, hvorfor det måtte til Portsmouth og repareres i dokken.¹⁴ Storbritannien disponerede som følge af sin maritime verdensposition over et større antal dokker.¹⁵

Livet kunne være ensformigt ombord på skibene, hvorfor det var nødvendigt at holde streng justits blandt sømændene. Gyldenfeldt beskrev således i sin journal en hændelse den 1. marts, der skulle indgyde matroserne respekt:

*”...blev en midshipman hængt ombord på Victory. Han var deserteret fra Orlogsskibet Romby i Lissabon og siden taget i en spansk kaper... ”.*¹⁶

Specielt i begyndelsen og afslutningen af ekspeditionen blev matroserne udsat for en del hårde afstraffelser. I forbindelse med forberedelserne til ekspeditionen noterede Gyldenfeldt også i sin journal, at Prins Henry sammen med rear-admiral Digby og Kempenfelt kom ombord på skibet DUKE.¹⁷ Det var en oplevelse for Gyldenfeldt at se et medlem af den engelske kongefamilie ombord. Prins Henry Frederik (1745-90) var hertug af Cumberland og bror til den engelske konge Georg III. Han var kongefamiliens sorte får, da han efter en række kærlighedsaffærer giftede sig under sin stand med Lady Anne Horton (1743-1808).¹⁸

Undsætningsekspeditionen

Ekspeditionen kom først af sted den 12.-13. marts 1781, da flåden endelig gik under sejl fra Spithead. Flåden var under kommando af viceadmiral George Darby og rear-admiralerne Digby¹⁹ og Ross. Denne bestod af 28 linjeskibe og 7 fregatter, 1 kutter og 4 brandere. Derudover skulle en konvoj med på 28 handelsskibe, som var bestemt for Gibraltar. Disse medbragte proviant og ammunition. Viceadmiral Darby skulle støtte sig til Digby og Ross under ekspeditionen. Styrken var sammensat på følgende måde:



Rearadmiral Richard Kempfenfelt (1718-1782) deltog i viceadmiral Darbys ekspedition til Gibraltar i 1781. Det følgende år mistede Richard Kempfenfelt livet, da hans skib Royal George sank på Spithead Rhed. Omkring 800 sømænd mistede livet ved forliset. Richard Kempfenfelt udarbejdede en række nye signalsystemer for den britiske orlogslåde. Malet af Tilly Kettle 1782. National Maritime Museum, Greenwich.

Avantgarden.

MARLBOROUGH (74 kanoner). COURAREUX (74 kanoner). NON-SUCH (64 kanoner).
FORMIDABLE (90 kanoner). PRINCE GEORGE (90 kanoner). OCEAN (90 kanoner).
REPULSE (64 kanoner). CANADA (74 kanoner). DEFENSE (74 kanoner).

Corps de Bataille.

BELLONA (74 kanoner). BIENFAISANT (64 kanoner). LUCEN (90 kanoner).
FOUDROYANT (80 kanoner). BRITANNIA (100 kanoner).²⁰ DUKE (98 kanoner).
VALIANT (74 kanoner). ST. ALBANS (64 kanoner). FORTITUDE (74 kanoner).
LION (64 kanoner).

Arrieregarden.

ALEXANDER (74 kanoner). DUBLIN (74 kanoner). MEDWAY (60 kanoner).
NAMUR (90 kanoner). ROYAL GEORGE (100 kanoner). UNION (90 kanoner).
INFLEXIBLE (64 kanoner). EDGAR (74 kanoner). CUMBERLAND (74 kanoner).²¹

Denne flåde udgjorde således 28 linjeskibe, hvoraf 3 skibe var tredækere. Det var ikke et syn, som danske søofficerer var vant til hjemme i den dansk-norske flåde. Foreløbigt skulle eskadren til Irland, hvorfra man ventede et større antal forsyningskibe, der skulle deltage i ekspeditionen. Ligeledes udskiltes i begyndelsen af sejladsen to mindre konvojer, der skulle videre til de engelske besiddelser i Ostindien og Vestindien.²² Styrken til Vestindien (Jamaica) bestod af 2 linjeskibe på 50 kanoner, 4 fregatter og 2 bombardérfartøjer. Derudover medbragte eskadren 14 transportskibe. Eskadren var under commodore Johnstons kommando.

Denne periode af ekspeditionen fik karakter af ventetid, hvorfor den benyttedes til at træne med kanoner og håndvåben og sejle i forskellige formationer. Øvelserne i disse formationer faldt ikke altid heldigt ud, hvorfor de gentoges.²³ Det fremgår også af Obelitz' journal:

"...Kl. 9 Signal for Ligne de Bataille, Arriere-Guarden at føre, som faldt meget slet ud, da Admiralerne af Avant, og Arriere-Guarden begge pran-



Marineminister John Montagu (1718-1792), 4. jarl af Sandwich, var en meget upopulær politiker under den Nordamerikanske Frihedskrig, men nyere tids historieforskning har fastslået, at mange fremsynende reformer indenfor flåden blev indledt under hans periode som minister. I Rigsakivet findes flere af hans breve til danske søofficerer bevaret. I baggrunden på maleriet ses Greenwich Hospital. Malet af Thomas Gainsborough 1783. National Maritime, Greenwich.

gede Seil, medens Corps de Bataille gik med Seil for at lade Arriere-Guarden komme op; saa intet herved kunde giøres...".²⁴

Det gjaldt om at nå Gibraltar hurtigst muligt, da garnisonen trængte til friske forsyninger, men den 23. marts var det stille vejr det meste af dagen, hvorfor det blev nødvendigt at have mindre fartøjer ude for at bugser skibene. Det stille vejr fortsatte til klokken 3 om morgenen den næste dag, hvorefter det friskede op. Foreløbigt skulle flåden dog vente på forsyningskibene. Om formiddagen den 27. marts blev de irske forsyningskibe endeligt observeret af nogle af eskadrens fregatter. Disse handelsskibe udgjorde cirka 120 skibe og kom fra Cork i Irland. De fleste af skibene var proviantskibe bestemt for Gibraltar og udgjorde hovedbestanddelen af konvojen. Derudover stødte et linjeskib og et par mindre fartøjer til ekspeditionen. Derefter satte eskadren kurs mod Gibraltar. Tre dage efter lykkedes det linjeskibet CUMBERLAND at tage en franske kaper på 32 kanoner.²⁵

Flåden styrede nu mod sydvest for hurtigst muligt at nå frem til det betrængte Gibraltar. Under sejladsen studerede de danske søofficerer selvfølgelig de engelske skibe, specielt kommunikationssystemerne. Obelitz beskrev i sin journal, hvorledes de engelske skibe manøvrerede efter de såkaldte "Numberary signaler". Dette var et relativt nyt kommunikationssystem, som han beskrev således:

"...En Dansk Giøs under Mesans-Raaen og en hvis Giøs med en rød Fløj i Enden derunder viser hen til N^o 40. Naar der ere Vimpler over Giøserne betyde de 100 osv...".²⁶

Systemet skal ikke beskrives nærmere i denne artikel, men det er et eksempel på, hvordan de danske søofficerer ved udenlandsopholdet kunne dygtiggøre sig inden for forskellige grene af flåden. Ove Obelitz skulle senere være med til at udvikle de danske signalssystemer.²⁷

Eskadren nærmede sig nu spanske farvande, og adskillige gange observeredes fremmede skibe. Specielt den 4. april observeredes flere skibe, hvorfor admiralen gav signal til at gøre jagt på skibene, dog uden større succes. Mere bekymrende var forholdene ombord på eskadrens egne skibe. Da admiralen bad om den ugentlige rapport, kunne BELLONA alene rapportere, at 110 mand af besætningen ombord på todækkeren var syge.²⁸ De følgende dage jagedes en del skibe uden større succes, men ellers forberedte besætningerne sig flere timer dagligt på kamp med repetition af kanoneksercits og håndvåben.²⁹ Den engelske flåde måtte muligvis kæmpe sig vej til Gibraltar forbi den spanske hovedflåde.



Viceadmiral Frederik Christan Riisbrich (1754-1835) deltog frivillig i den Nordamerikanske Frihedskrig. Under krigen kom han flere gange på togt i Atlanterhavet og til Vestindien. I foråret 1781 gik ekspeditionen til Gibraltar. Frederik Christan Riisbrich har efterladt sig en række interessante rapporter om ekspeditionen. Malet af Jens Juel 1802. Frederiksborgmusset.

Om formiddagen den 7. april mødte linjeskibet CANADA og fregatten CREHENT et svensk handelsskib, der var på vej fra Malaga til Åbo i Finland, lastet med salt. Kaptajn Richard Onslow på BELLONA bad Obelitz benytte kutteren til at komme ombord på det svenske skib. Det dansk-svenske sprogfællesskab sandsynliggjorde, at Obelitz kunne få flere oplysninger ud af kaptajnen, end en engelsk søofficer kunne. Den fremmede skipper kunne berette, at den spanske flåde bestod af 32 linjeskibe og fregatter. Den havde krydset i disse farvande i to måneder, men var for ti dage siden gået til Cadiz efter den spanske konges ordre. Ove Obelitz vendte hurtigt tilbage til sit skib, hvor underretningen blev videregivet til den engelske admiral George Darby.³⁰ De spanske orlogsskibe var fuldstændig ubrugelige i Cadiz, hvorfor den britiske admiral nu benyttede muligheden for at nå frem til Gibraltar uden at miste et eneste af sine konvojskibe. Samme dag kunne de mod nordøst se Cap St. Vincent.³¹

Den 9. april samlede flådens skibe sig og sejlede nu i 3 linjer, hvor vice-admiral Darby, rear-admiralerne Digby og Ross med hver deres skib lå i centrum af de 3 linjer. Dog var admiral Darbys ekspedition stadig plaget af uheld. Om eftermiddagen skiftede vejret til vindstille og tåge. Derfor satte skibene fartøjer i vandet for at skabe fremdrift. Derudover kimede skibsklokkerne for, at skibene ikke skulle komme væk fra hinanden. Ligeledes affyredes jævnlige kanonskud fra admiral Darbys flagskib. Det var fremgangsmåden for at holde flåden samlet i så dårligt vejr.

Klokken 6 om morgenen den 11. april blev der givet signal for sejlorden. Enkelte fjendtlige skibe blev jaget, men ellers holdt konvojen sig tæt sammen. Klokken 4 i dagvagten sendtes orlogsskibene FOUAROYANT, DUBLIN, ALEXANDER og fregatten MINERVA på jagt efter tilsyneladende fjendtlige skibe. Disse blev jaget ind i Cadiz bugten. Fregatten observerede og rapporterede, at der lå 34 linjeskibe og fregatter til ankers. Dette bekræftede den svenske skippers oplysninger, hvorfor Darby tilbagekaldte skibene, for at de kunne være med til at sikre konvojens fremkomst til Gibraltar. Darby sendte en erobret fransk kaper til England med underretning om ekspeditionens forløb. Derudover sendte han kutteren KITE under captain Trollops kommando i forvejen til guvernøren for at melde, at undsætningen var at vente inden for de næste 24 timer. Midnat mellem 11. og 12. april gik Trollop i land i Gibraltar og underrettede guvernøren.³² Redningen var kommet!

Gibraltar undsættes

Om morgenen den 12. april drev skibene med strømmen ind i Gibraltarstrædet. Skibene havde formeret sig således, at en del lå nord for konvo-

jen langs den spanske kyst, mens den anden del lå langs den barbariske kyst. BELLONA befandt sig blandt de sydlige skibe. Konvojen befandt sig i midten, hvor den bedst kunne beskyttes. De spanske batterier åbnede ild mod flåden, men kunne ikke forhindre konvojen i at nå frem til Gibraltar. Skibene lå til ankers ved 10-tiden. Beskydningen fra batterierne havde kun ringe effekt. Skibet MONSIEUR havde 2 sårede, mens takkelagen beskadigedes på VALIANT.³³

Om morgenen var mange af Gibraltars borgere sammen med guvernøren og de højtstående officerer strømmet ned til havnen for at iagttage den engelske konvojs ankomst. Gibraltars borgere havde i de foregående dage kunnet se, hvordan de spanske belejringsstyrker forstærkede deres positioner, hvilket kunne tyde på, at en undsætningsstyrke var på vej. Englænderne havde bemærket, hvordan de spanske skibe forblev i Algeciras, mens der samtidig foregik en heftig signalering mellem de forskellige batterier i de spanske linjer. En af de engelske officerer, Captain Drinkwater, erindrede sig konvojens tilsynekomst på følgende måde.

*"...As the sun, however, became more powerful, the fog gradually rose, like the curtain of a vast theatre, discovering to the anxious Garrison one of the most beautiful and pleasing scenes it is possible to conceive. The Convoy, consisting of near a hundred vessels, were in a compact body, led by several men of war; their sails just enough filled for steerage, whilst the majority of the line-of-battle ships lay-to under the Barbary shore, having orders not to enter the Bay, lest the Enemy should molest them with their fire-ships. The extasies of the Inhabitants at this grand and exhilarating sight are not to be described. Their expressions of joy far exceeded their former exultations..."*³⁴

Den lykkelige stemning blandt englænderne varede kort. Klokken 11 om formiddagen begyndte en kraftig beskydning fra de spanske linjer. 114 stykker artilleri (26-pundige kanoner og 13 tommer morterer) rettede nu et voldsomt bombardement mod de engelske linjer og Gibraltar by. Dette betød, at også havnefronten og de derved liggende fartøjer kom under ild. Dette bombardement skulle vare dage, uger ja måneder. – Kun afbrudt af spaniernes siesta omkring middagstid. Også om natten blev Gibraltar bombarderet.³⁵

Spanierne bombarderer Gibraltar

Konvojen ankrede ved den nye mole, som umiddelbart lå uden for det spanske artilleris rækkevidde. Det var betegnende, at den spanske hovedflåde ikke løb ud for at tilintetgøre konvojen. Til gengæld roede 15 spanske galejer og kanonbåde ud ved konvojens fremkomst for at hindre und-

sætningen. De spanske galejer og kanonbåde fra Algeciras åbnede ild mod den engelske eskadre. Blandt de ramte skibe var VALIANT, hvor Riisbrich var ombord. De engelske skibe gjorde jagt på disse fartøjer, hvorefter de spanske tog flugten. Faktisk opgav flere af de spanske besætninger deres fartøjer, men englænderne tog dem ikke i deres besiddelse, hvorfor spanierne på et senere tidspunkt kunne vende tilbage og hente deres fartøjer. Det skulle både den engelske flåde og garnisonen komme til at fortryde. Det var tydeligt, at englænderne foragtede disse fartøjer.³⁶ Den følgende dag forblev de spanske galejer og kanonbåde i Algeciras, hvor Obelitz også så tre danske handelsskibe, som spanierne havde taget.³⁷

Den 13. april fortsatte det kraftige bombardement af Gibraltar by. De spanske havde 58 morterer placeret, med hvilke de håbede at ramme den engelske flåde, hvis den skulle gå til ankers samme sted som admiral Rodney. Da den engelske flåde ikke gjorde tegn til dette, rettede de bombardementet mod byen, de engelske batterier og i mindre omfang med den britiske flådes skibe. Obelitz beskrev det heftige bombardement på følgende måde:

*"...Der ere adskillige Huuse i Gibraltar ruinerede, og igiennem Gouverneurens Huus er allerede faldet Bomber..."*³⁸

Gyldenfeldt observerede selvfølgelig også bombardementet, men han foretog en væsentlig tilføjelse i sine optegnelser:

*"...Stere Canonering fra de Spanske Linier imod Gibraltar og kastede adskillige bomber i Gibraltar Bye, ligeledes fra Gibraltar til de Spanske Linier..."*³⁹

I begyndelsen af bombardementet besvarede de engelske linjer beskydningen. Som følge af knaphed på krudt indstillede de dog beskydningen og lod spanierne bombardere byen. Det spanske bombardement var ikke kun rettet mod Gibraltar By. Batterierne opererede efterhånden også sammen med de spanske galejer og kanonbåde mod den engelske konvoj i bugten. Dette gik også udover skibet BELLONA:

"...I Eftermiddag fra Kl. 4 til 6, da vi vare omtrent ? Dansk Miil fra to Spanske Batterier Norden for Gibraltar, fyerede de adskillige svære Skud paa os, som gik igiennem nogle af vore Agterseil, og imellem vor Takkelage, men gjorde ingen anden Skade. Vi skiød nogle faa Skud ind til Batteriet, men da vi befandt at de ikke gjorde stor Virkning, da deres Skyt var af større Caliber end vore, som vi formedelst Ruulningen, og Kast fra

Klippen kunde bruge, ophørede vi med at skyde...".⁴⁰

Om natten den 13. april sejlede 13 forsyningsskibe sammen med 2 fregatter videre til Minorca, mens resten af skibene forblev krydsende ved Gibraltar.⁴¹ Den dag var bombardementet af Gibraltar specielt hårdt. Op mod 3.000 skud blev affyret mod Gibraltar fra de spanske batterier, mens kanonbådene og galejerne angreb fra søsiden. Intet sted syntes længere sikkert i Gibraltar by.⁴² Alligevel led englænderne kun et tab på 2 dræbte soldater og 4 sårede natten.

Tidligt om morgenen den 14. april kom admiral Don Barcello ud fra Algecras med sin flåde af galejer og kanonbåde og angreb den engelske flåde. Som følge af de gunstige vejrforhold havde de engelske linjeskibe ikke problemer med at drive ham tilbage. Skaderne på de engelske skibe var overvejende skader på sejl og lignende. Don Barcello vendte tilbage ved 7-tiden og var i nærkamp med linjeskibene ROYAL GEORGE og NORWICH og fregatten AMBUSSADE. De spanske fartøjer blev støttet af ilden fra de spanske batterier. De intensive spanske angreb skyldtes, at den engelske flåde samme dag begyndte udlosningen af den vigtige proviant til Gibraltar. Efter signal bragtes alle barkasser i land med en løjtnant og 2 midshipmen i hver for at hjælpe ved udlosningen af koffardiskibene. Derfor gik de engelske linjeskibe heller ikke for alvor ind i kampen med de spanske fartøjer.⁴³ I forbindelse med udlosningen begyndte mange civile i Gibraltar at forhandle med skibscheferne om muligheden for at vende tilbage til England med konvojen.⁴⁴

Bombardementet den 14. april var specielt intensivt.⁴⁵ Der udbrød flere brande i kvartererne omkring den Spanske Kirke, hvorfor engelske soldater forsøgte dels at slukke brandene og redde, hvad reddes kunne. Under deres arbejde opdagede de lagre af mad og vin. Dette var for meget for soldaterne, der havde oplevet 1-2 års belejringstilstand, hvorfor soldaterne i stedet for at arbejde gik i gang med at plyndre og drikke. Mange husdyr blev simpelthen slået og tilberedt på gaden midt under bombardementet. Det var en reaktion mod belejringens trængsler og købmændenes motiver med at holde hemmelige lagre af mad og drikke.⁴⁶ Den følgende dag fortsatte bombardementet af Gibraltar, og igen kom admiral Barcello ud fra Algeciras for at angribe de engelske skibe i et samarbejde med de spanske batterier. Under denne kamp fik NORWICH ødelagt sin mesanmast. Disse kampe med admiral Barcello og hans skibe intensiveredes de følgende dage.

Samtidig var det ganske farligt at arbejde med udlosningen af skibene inde i havnen. Som Obelitz beretter:

"...I Nat faldt adskillige Bomber imellem os og Alexander, ligeledes imellem Alexander og St. Albans...Ligeledes faldt en Bombe i Land, hvor Folkene arbejdede imellem 50 af vore, og Alexanders Folk, men qualtes i Sandet...".⁴⁷

Til trods for bombardementets karakter led den engelske besætning i land og på skibene relativt få tab. Den engelske besætning var ophørt med at besvare spaniernes bombardement som følge af økonomisering med krudtet. Manglen på krudt fik guvernør Elliot til at bede viceadmiral Darby om at overlade sig betydelige mængder af orlogsskibenes krudt, så de kunne udholde belejringen og besvare ilden. Admiralen gav følgende svar:

"...It is the noble defence you are preparing to makæ which has induced me to stretch this supply to the utmost...happy am I in doing everything in my power for the Service of the Garrison on which are fixed the Eyes of the whole World...".⁴⁸

At holde Gibraltar var af stor betydning for Storbritanniens position i Middelhavet. Guvernørens indsats og garnisonens trængsler var efterhånden blevet legendariske i Storbritannien. Derfor arbejdede skibsbesætningerne de næste dage hårdt med at bringe krudtforsyningerne i land. Som Riisbrich noterede i sin rapport:

"...sendte 80 tønder krudt i Land til Garnisonen samme quantitet sendte de øvrige 74 Canon Skibe ligeledes? 100de, og de 64 Canon Skibe 60 tønder – lættede næste dagen og stødte til flåden...".⁴⁹

I alt blev der fra admiral Darbys skibe bragt 2.280 tønder krudt i land til Gibraltors garnison. Dermed var englænderne også i stand til at besvare ilden fra de spanske linjer og kunne i længden udholde belejringen. Krudtforsyningen var lige så væsentlig, som det erobrede handelsskib med appelsiner og citroner.

Den næste dag kom orlogsskibene DEFENCE, BELLONA og VALIANT tættere ind til Gibraltar og blev om aftenen involveret i en ildkamp med Don Barcellos galejer, der understøttedes af de spanske batterier. De spanske galejer placerede sig således, at de engelske linjeskibe havde svært ved at få skytset rettet imod spanierne som følge af det rolige vejr:

"...Floden krydsede indtil den 20de i og af Bayen og havde da ofte skæermysdler med de Spanske Galejer og Skyttsbaade, som harasserede

*os ideligen; og naar det var stilte da, de skibe til ankers, samt udlastningen dog orkede ingen synderlig Skade paa vores Skibe faae dræbte og saarede og Orlogskibet Nonsuch sin Mesans Mast beskadiget... ”.*⁵⁰

Både DEFENCE og BELLONA blev medtaget af kampen. DEFENCE mistede 2 dræbte og havde 5 sårede. BELLONA fik store skader på galionsfiguren og skroget.⁵¹ Sidstnævnte skader betød, at skibet måtte trække sig ud af kampen og ligge i reserve, mens skibstømmerne gik i gang med at reparere skaderne.

Kanonbådernes betydning

De spanske kanonbåde og galejer var specielle skibskonstruktioner. Det var mindre fartøjer med kun en eller få kanoner ombord. Denne kanon var en 26-pundig. De roede i de rolige farvande og trak sig tilbage, når vinden friskede op. Altså en hit-and-run-teknik. (Det var muligvis søofficerernes oplevelser med kanonbådene under den Nordamerikanske Frihedskrig, der fik det danske admiralitet til at overveje indførelsen af disse i den danske flåde).

Historikernes vurdering af de spanske fartøjers betydning under belejringen i Gibraltar har varieret. William Laird Clowes negligerede denne og beskrev den som uden betydning i sit værk i slutningen af 1800-tallet.⁵² T. H. McGuffie og Jack Russell var mere nuancerede i deres fremstillinger af Gibraltors belejring. Fartøjerne ændrede ikke krigens udfald, men de voldte englænderne store problemer under den 4-årige belejring.⁵³ Vi må sige, at de danske søofficerers journaler og rapporter i høj grad bestyrker revurderingen af de spanske fartøjers betydning og dermed af billedet af Gibraltors belejring.

Bombardementet havde nu varet 5 dage, og befolkningen var som fredsløse i deres egen by. Derfor forlod de nu Gibraltar:

*”...Spanierne kastede brændende Bomber ind i Byen Gibraltar eendel af Byen lagt i Aske det stor Hus med alt det gamle Mel Afbrønt. Alle Indvænerne fløttede udaf Byen til den Sydre af Klippen... ”.*⁵⁴

Risbrich uddybede situationen i sin rapport:

*”...I den Tiid floden var for Gibraltar bombarderede de Spanske Byen Dag og Nat, satte den i Brand og nödsagede Indbyggerne at flygte ud i tælte til Europa Pynt hvor Garnisonen havde deres Leyer; de Engelske fjrede meget lidet: den første dag undtagen: men drev paa udlossningen, og efter at have det endiget da at begynde med all magt... ”.*⁵⁵

Civilbefolkningen skønnede, at de spanske kanoner ikke kunne nå Europa-pynten og levede nu i telte. Mænd og kvinder levede nu under forhold, der var meget lig soldaternes. Enkelte boede også i soldaternes militære forlægninger. Specielt for kvinderne var det en meget uvant oplevelse. Som det fremgår af en af kvindernes erindringer:

*"...This was no time for the indulgency of pride, distinction, or even delicacy. The soldiers who were off duty, in their blunt, honest way, endeavoured to cheer my spirits saying: "Never fear madam, if the d- Dons fire to eternity they will never take the old rock nor the good souls that are upon it". I admired their courage, but could not eat any dinner with them agreeable to their kind invitation..."*⁵⁶

Specielt den 18. april var der et hårdt sammenstød mellem de engelske skibe og de spanske kanonbåde/galejer. Det var navnlig denne dag, at de engelske søofficerer revurderede deres opfattelse af de spanske fartøjers ydeevne i kamp. Samtidig fortsatte bombardementet af Gibraltar. Dette ramte også uskyldige:

*"...Den Danske Consul Mr. Lynck fik neppe Tiid til at redde sit Liv, da en Bombe faldt ned i Værelset, hvor han var; intet af hans Gods blev beröyet..."*⁵⁷

Den sidste bemærkning dækkede over de engelske soldaters plyndringer under belejringen. Flere af skibene blev også ramt. En bombe ramte et af proviantskibene, men besætningen var så heldig, at den ramte en tønde med smør og dermed ikke eksploderede.⁵⁸

Den engelske flåde forlader Gibraltar

To dage senere var ekspeditionen fuldført, og det var nu på tide for vice-admiral Darby at vende tilbage til Storbritannien. Der kom 24 galejer og kanonbådene igen ud og afgav kraftig ild mod de engelske skibe. Det gik specielt hårdt udover de skibe, som var under sejl på vej ind i bugten. Det var orlogsskibet DUBLIN, fregatterne MONSIEUR og VERTALE, kutteren KITE og en række andre skibe. De engelske skibe forsøgte bedst muligt at besvare ilden og forsøgte at afskære nogle af galejerne. Dette mislykkedes dog. Under kampen bemærkede Obelitz, at Don Barcello sejlede rundt i en chalup med et rødt flag i forstævnen og dirigerede sine fartøjer. Efter et par timers ildkamp sejlede galejerne ind under land. Fregatten VERTALE fik nogle dræbte, ligesom adskillige skud gik gennem skroget:

"...Galley Flooden var ude igjen og fyhrede effter vore O.Skibe som laa

i Gibraltar Bay som gjorde i agt effter den og skiød adskillige Skud effter den. Galley Flooden løb ud til Gamle Gibraltar...”.⁶⁹

Admiral Darby lod adskillige transportskibe blive tilbage. Dette skete efter guvernør Elliots ønske, da han dermed kunne armere disse og benytte dem mod de spanske galejer og kanonbåde. Derudover kunne de også sikre fiskerne, når de gik ud for at skaffe forsyninger til fæstningen. Ellers forlod skibene Gibraltar. For BELLONA voldte det dog nogle problemer:

”...Kl. I gjorde Admiralen Signal for at lette, hvorved vi strax gik i Værk, men da vi ikke kunde faa Ankeret af Grunden, maatte vi kappe det ved ved Klyssset, omtrent 84 favne. Formodentligen har Touget havt fat om en Klippe paa Vinden, thi vi vandt med saa stor Forie om i Spillet, at det satte Skibet betydeligt ned med For-Enden...”.⁶⁰

Da de sejlede, kunne Gyldenfeldt i sin journal skrive:

”...Den største del af Gibraltar Bye afbrent. 30 a 40 men drepte og 2de Canoner paa Willies Batteri ubrugelig...”.⁶¹

Mens Obelitz skrev:

”...Canoneringen og Bombarderingen vedvarede. – Ilden fra de Spanske var meget heftig, da vi sejlede...”.⁶²

Da skibene sejlede, kunne søofficererne i lang tid se og høre, at det kraftige bombardement fortsatte. Da konvojen gjorde tegn til at forlade Gibraltar, kom mange mennesker ned til kajerne. Guvernør Elliot havde opfordret til, at de, der ønskede at bringe sig selv og deres familie i sikkerhed, skulle gøre det nu. Transport- og handelsskibene var jo tomme. Mange officershustruer benyttede muligheden for at komme væk. Byen stod i ruiner. Blandt de ventende civile fandt man også en del jøder og folk fra Genova, der ville væk. Mange ofrede deres opsparing for at komme væk fra denne klippefæstning. Flere samtidige udtrykte det således: De flokkedes som bisværme. Da konvojen forlod Gibraltar, lykkedes det dog spanierne at tage to af fartøjerne. På disse fartøjer var 141 mennesker.⁶³

Det var karakteristisk for bombardementet, at der udbrød panik blandt befolkningen, da bombardementet fortsatte. Mænd, kvinder og børn løb rundt omkring. Mange mennesker forsøgte at komme tilbage til deres brændende huse for at redde, hvad reddes kunne. Deres indsats blev bes-

værliggjort af plyndrende engelske soldater. Disciplinen blandt rødfrakkerne var som tidligere nævnt ikke, hvad den havde været. Det gik helt galt, da det gik op for soldaterne, at borgerne havde gemt lagre af proviant.

Det var svært for de civile at komme i sikkerhed nogle steder, da de spanske kanonbåde under deres angreb på konvojen også angreb selve byen. Det overraskende ved bombardementet var dog, at så få blev dræbt eller såret. Af guvernørens optegnelser fremgår, at der kun blev dræbt 23 og såret 78 mennesker i perioden fra 12. til 19. april. I samme tidsrum regner man med, at de spanske belejringsstyrker affyrede mellem 3.000 og 5.000 skud i døgnet.⁶⁴

Selve bombardementet af Gibraltar var ganske usædvanligt i 1700-tallets krigsførelse. Bombardementet var på samme tid en overraskelse og en skuffelse. Det var overraskende, da det i hidtil uset karakter gik udover civile, som ellers ikke på dette tidspunkt blev regnet som militære mål. Den taktik blev opfattet som nedværdigende af datidens spanske officerer, der før bombardementet havde tilladt familier at flygte/rejse fra Gibraltar. Den engelske officer captain Drinkwaters overvejelser om bombardementets karakter er egentlig meget rammende:

*"...Our private letters had, for some time before, mentioned that the Spaniards purposed to bombard Gibraltar, if the Garrison was a second time relieved, but the truth of this intelligence was doubted, it being conceived that no beneficial consequences could arise to them from such a cruel proceeding. We however overlooked the predominant characteristic of the nation, which particularly in this instance, seems to have influenced them more than any other motive, and even to have carried them beyond that line of prudence and caution which in military affairs ought to be strictly attended to..."*⁶⁵

På rejsen hjem blev kutteren KITE sendt i forvejen til Storbritannien med depecher fra guvernør Elliot. Ellers var det en stille rejse hjem. Om morgenen den 1. maj observerede både BELLONA og DUKE adskillige fjendtlige skibe. Blandt andet observeredes en flåde på 7 skibe. En jagt fik dog ikke større succes.⁶⁶ De næste 14 dage skete der ikke synderligt bemærkelsesværdigt. Det lykkedes den 4. maj for linjeskibet CUMBERLAND at tage en fransk brig fra Martinique som prise. Denne var ladet med kaffe og sukker.⁶⁷ Rejsen hjem til Storbritannien var ensformig. For at skabe variation og samtidig sørge for at mandskabet var klar til kamp blev der afholdt kanon- og geværeksercits. Men det kunne ikke forhindre, at mandskabet forfaldt til tyverier, klammeri og drukkenskab,

som Gyldenfeldt noterede i sin journal:

"...Afstraffede Matrosserne Math. Malone og Mich Dalton med at blive katted af Skibs Comp. Eller renne Gauntlet for Tyverier...".⁶⁸

Da ekspeditionen nærmede sig engelske farvande, opstod der imidlertid større opgaver. Den 15. maj havde NORWICH gjort jagt på en fremmed sejler, som viste sig at være det franske orlogsskib ACTIVE. Det udviklede sig til at en meget hård kamp, hvor NORWICH fik 26 dræbte og 70 sårede. Af de sidste lå adskillige for døden. Samme dag fik BELLONA underretning om, at admiral de la Motte-Picquet med en eskadre på 6 linjeskibe havde spredt en engelsk konvoj fra St. Eustatius og taget 22 af skibene.⁶⁹ Dette var sket næsten 14 dage tidligere. De engelske linjeskibe undslap, men 22 ud af 30 handelsskibe blev taget. Derfor fik rear-admiral Digby allerede den 17. maj ordre til at forblive i den Engelske Kanal med eskadre med følgende skibe:

Linjeskibe:

PRINCE GEORGE (Digbys flagskib), VALIANT, FOUUDROYANT, EDGAR, LION

ST. ALBANS, COURAGEUX og ALEXANDER

Fregatter:

PRUDENTE, AMBUSSADE, VEOTALE, EMERALD.

Denne eskadre skulle delvis beskytte de vestindiske konvojer ved deres hjemkomst. Den skulle også krydse i det østlige Atlanterhav og forsøge at holde admiral la Motte-Picquet stangen. La Motte-Picquet havde nogenlunde samme styrke. Admiral Digbys ekspedition fik dog ikke større succes.⁷⁰

Imens beordrede viceadmiral Darby sine skibe til at søge havn hurtigst muligt, da flere skibsbesætninger var plaget af sygdom. Alene ombord på BELLONA var der 200 meget syge. I løbet af de næste 4 dage lykkedes det også skibene at få bragt deres syge i land og derefter ryge om bord med krudt og stænke med vineddike om bord på skibene.⁷¹ Togtet havde som altid haft store omkostninger for besætningen. Den 26. maj fik BELLONA ordre til at gå til Portsmouth, hvor skibet i dokken skulle reparere den skade, som skibet havde fået i kampen med galejer og kanonbåde i Gibraltar. Denne reparation kom til at tage et par måneder.

Mens BELLONA var i dokken, afgik Gyldenfeldt i begyndelsen af juni med DUKE til Vestindien, hvor han i længere tid opholdt sig i farvandet omkring Jamaica. Riisbrich fortsatte på VALIANT. Sammen med 7-

8 andre linjeskibe detacheredes denne fra hovedeskadren for at foretage et kort kryds under Irland, inden de vendte tilbage til Portsmouth i begyndelsen af juni. Foreløbigt forblev VALIANT på Spithead Red.⁷² Riisbrich bemærkede, at viceadmiral Darby og rear-admiral Ross afsejlede med 7 linjeskibe og 2 fregatter til Vestindien. (Om bord på disse skibe var Gyldenfeldt).⁷³

Da det britiske parlament evaluerede undsætningsekspeditionen, blev admiral Darby udsat for en del kritik. Galejerne og kanonbådene havde været alt for nærgående over for de engelske skibe. Enkelte mente, det skyldtes, at de spanske fartøjers krudt var af bedre kvalitet. Dette foranledigede Darby til at give følgende svar til parlamentet:

*"...That if such a fact existed he made no doubt it would have been reported to him. Sir John Ross had performed the service in the Bay of Gibraltar, but had not made any complaint of the quality of the powder. No argument could be drawn from the fact of the gun-boats reaching our frigates; each of them carried a very long gun, an 18- or 24-pounder, and it was the length of the gun, not the superior quality of the powder, which enabled their shot to take effect. Our guns were shorter and would not carry so far. The gun-boats in a calm operated against our frigates by means of their oars and were secure from pursuit; but as soon as a breeze sprung up, they were easily beat off..."*⁷⁴

Altså var det forskellige skyts hovedforklaringen. Hans foragt og dermed den engelske flådes foragt over for disse fartøjer, fremgår også tydeligt. Gibraltar var blevet undsat. Viceadmiral Darby fik nu en længere pause i Storbritannien, inden han i begyndelsen af august igen gik til søs med en eskadre på 30 linjeskibe for at dække Kanalen ved konvojernes ankomst.

De danske søofficerers vurderinger

De danske søofficerers journaler og rapporter bekræfter den nyere tids fremstilling af belejringen af Gibraltar og admiral Darbys undsætnings-ekspedition i 1781. I den ældre engelske maritime historieskrivning negligeredes som tidligere nævnt de spanske galejers og kanonbådes rolle under viceadmiral Darbys undsætningsekspedition, mens de nyere værker efter 2. Verdenskrig i høj grad fremhævede disse fartøjers indsats. De danske kilder støtter T. H. McGuffies og Jack Russells fremstilling af belejringen af Gibraltar, mens de kan benyttes til at gendrive William Laird Clowes fremstilling.⁷⁵

Spanierne var meget utilfredse med, at de for anden gang i træk ikke hav-

de kunnet forhindre englænderne i at undsætte den britiske garnison i Gibraltar. Det lykkedes dem dog i februar 1782 at erobre Minorca, selvom det ikke var et af spaniernes hovedmål i Middelhavet.

Først i 1782 blev der sendt en ekspedition af sted igen. Denne medførte, at garnisonen kunne holde ud til 1783 ved den endelige fredsslutning. Admiral Howe ledede ekspeditionen til Gibraltar i efteråret 1782. Denne ankom til Gibraltar i oktober samme år.⁷⁶ Inden da havde belejringen nået et afgørende vendepunkt. Nogle måneder før admiral Howes ankomst havde spaniolerne fået placeret en række flådebatterier uden for Gibraltar, som skulle deltage i den endelige nedkæmpning af fæstningen. Den engelske besætning nåede dog at tilintetgøre disse ved et storangreb den 13. september 1782. Under storangrebet benyttedes en ny type kanon, den såkaldte koehlerske type. Ligeledes benyttedes en ny ammunition. Belejringens trængsler medførte således en række militære innovationer i Gibraltar. Dette var en stor triumf for guvernør Elliot.⁷⁷

Det lykkedes for George Augustus Elliot at holde ud i Gibraltar. Da han efter krigen vendte hjem til Storbritannien, takkede parlamentet ham ved at ophøje ham i adelsstanden. Han fik titlen lord Heathfield og baron af Gibraltar. Derudover blev han ridder af Bath. Han døde i Aix-la-Chapelle den 6. juli 1790 på vej tilbage til Gibraltar, hvor han ønskede at ende sine dage. Han efterlod sig en søn, som overtog faderens titler.

De danske søofficerer havde været vidne til en vigtig fase i Gibaltars belejring. I denne fase rettedes krigsførelsen i langt højere grad mod de civile i forhold til tidligere. Dette gjorde også indtryk på de danske søofficerer. Det langvarige bombardement og de spanske galejers og kanonbådes indsats medførte dog ikke Gibaltars fald. Gyldenfeldt, Obelitz og Riisbrich overlevede alle de 3-5 år i fremmed tjeneste og vendte hjem til Danmark. De var på det tidspunkt ganske rutinerede officerer og var allerede under deres udenlandsophold blevet forfremmet til premierløjtnanter. Kort efter deres hjemkomst blev de forfremmet til kaptajn-løjtnanter og udnævnt til generaladjutanter hos kongen.

Gyldenfeldt havde under sin tjeneste vist sin interesse for forbedringer inden for søartilleriet. Blandt andet hjemsendte han en flintelås, som benyttedes til affyring af kanonerne i stedet for en lunte. I perioden 1787-91 blev han chef for den glückstadtiske ekvipage. Siden var han på enkelte togter i orlogsflåden. Gyldenfeldt deltog i slaget på Rheden 2. april 1801, hvor han var chef for blokskibet MARS. Måske har han under kampen tænkt tilbage til den tid, hvor han selv tjente i den engelske orlogsflåde.⁷⁸

Søofficeren Ove Obelitz arbejdede sideløbende som oversætter og forfatter. Således skrev han en bog om Jamaica, mens han var i fremmed tjeneste, og ligeledes oversatte han nogle engelske skuespil til dansk. Derudover forfattede han også en række værker. Dette vidner også om den alsidige uddannelse, som søofficererne fik på Søkadetakademiet. I 1797 var han medlem af Signalkommissionen af 28. december 1797, hvor han blandt andet indsendte et forslag til en optisk telegraf. I denne fungerede han frem til 1799. Endnu et bevis på disse kompetente søofficerers kunnen.⁷⁹ Derudover var han i foråret medlem af kommissionen angående et fyranlæg ved Trindelen. I 1800-1801 var han chef for orlogsskibet SEJEREN i eskadre i Middelhavet. Det var ret almindeligt, at søofficerer med en fortid i fremmed flådetjeneste, blev benyttet til konvojopgaver. Han døde allerede i 1804 ved en voldsom rideulykke.⁸⁰

Risbrichs karriere fik en pause i 1795, da han brækkede benet. Det var først i forbindelse med slaget på Reden, at han genvandt sin position i flåden. Under slaget havde han kommandoen ombord på blokskibet WAGRIEN. Her kæmpede han blandt andet mod de engelske linjeskibe ISIS og BELLONA. Man kan kun gætte, hvilke tanker, der er gået igennem hans hoved, da han genkendte det skib, som Ove Obelitz havde været ombord på under togtet til Gibraltar. Men mon ikke tankerne for en kort bemærkning er gået tilbage til ungdomsårene i engelsk tjeneste? Han forfremmedes samme år til kommandørkaptajn. 1808 rejste han til Ålborg, hvorfra han ledede Norges forsyning med proviant frem til Napoleonskrigenes afslutning. Han døde i 1835 og havde levet et meget givenhedsrigt liv.

Flere af søofficererne hjembragte også tegninger af britiske skibskonstruktioner, som fabrikmesteren kunne benytte som relevant studiemateriale i forbindelse med den danske orlogsflådes forskellige nybygninger. Blandt andet finder vi tegningen af det berømte skib BELLONA blandt tegningerne. Måske er det Ove Obelitz, der selv har hjembragt det til Danmark?

Kilder.

Utrykte kilder

Rigsarkivet.

Søetaten

Admiralitet.

Register over indkomne sager 1778-1783.

Indkomne sager 1778-1783.

*Diverse embedsarkiver.*⁸¹

Niels Sehested Gyldenfeldt.

Ove Obelitz.

Kort- og tegningssamlingen.

Bellona.

Valiant.

Det kongelige Bibliotek – Håndskriftssamlingen.

Ove Obelitz: *Udtog af Journalen i den Tid han opholdt sig i den engelske tjeneste,*

Ny kgl. Samling 303 c, 4⁰.

Frederiksberg Hovedbibliotek.

Obelitz, Bredo: *Begyndelse til Udarbeidelse af Personalialia, Heraldica og Feudalia for Slægten Obelitz i Pommern og Danmark fra 1253-1963, I-II*, Frederiksberg 1963.

Litteratur:

Boatner, Mark M. III: *Encyclopedia of the American Revolution*, New York 1994.

Clowes, William Laird: *The Royal Navy. A History from the Earliest Times to the Present III*, London 1898.

Hansen, Mikael Kristian: ”Ernst Wilhelm Stibolt og hans deltagelse i den Nordamerikanske Frihedskrig 1781-82”, *Tidsskrift for Søvesen* 2, 2005, s. 108-32.

Lavery, Brian: *Anatomy of the Ship Series - The 74-Gun Ship Bellona*, London 2002.

Lisberg Jensen, Ole: ”Dokken på Christianshavn fra 1739 – en teknisk

præstation”, *Marinehistorisk Tidsskrift* 3, 1996, s. 71-85
McGuffie, T. H.: *The Siege of Gibraltar 1779-83*, London 1965.

Pedersen, Poul Erik: *Signalering til søs. Flagsignalering i den danske orlogsflåde i perioden 1720-1800*, København 1995.

Russell, Jack: *Gibraltar besieged 1779-1783*, London 1965.

Topsøe-Jensen, T. A. & Marquard, E.: *Officerer i Den dansk-norske Søetat 1660-1814 og den danske Søetat 1814-1932. I-II*, København 1935.

”Vice-Admiral F.C. Risbrichs Levnet”, *Archiv for Søvæsen*, 1836, s. 389-425.

Noter

- 1 Mikael Kristian Hansen (2005), s. 108-109.
- 2 En kopi af Ove Obelitzs journal findes på det kgl. bibliotek. Ove Obelitz: Udtog af Journalen i den Tid han opholdt sig i den engelske tjeneste, Ny kgl. Samling 303 c, 4⁰.
- 3 En enkelt af rapporterne synes dog at være gået tabt. Således siger Gyldenfeldt i en rapport (Admiralitetets indkomne sager 1781, nr. 1513), at han i maj sendte en rapport til Admiralitetet om begivenhederne i de første måneder af 1781. Det har ikke kunnet lade sig gøre at finde den rapport hverken i registret over Admiralitets indkomne sager eller blandt de indkomne sager. Muligvis er den gået tabt på vej til Danmark.
- 4 *Archiv for Søvæsen* (1836), s. 391.
- 5 George Brydges Rodney (1719-92) var britisk søofficer med erfaring fra både den Østrigske Arvefølgekrig og den Preussiske Syvårskrig. I sidstnævnte krig havde han kæmpet i Nordamerika og deltaget i Louisbourgs belejring i 1758. I 1771-74 opholdt han sig på Jamaica, hvor han forgæves søgte at blive guvernør. Han håbede via dette embede at kunne finansiere sin meget ekstravagante levevis. I 1778 blev han endelig admiral og fik året efter tildelt en mindre kommando. I 1780 fik han en større kommando, hvor han med 21 linjeskibe, nogle fregatter og 300 koffardiskibe skulle undsætte Gibraltar fra de spanske belejringsforsøg, inden han afsejlede til Vestindien. Han ankom til Vestindien i 1781. Første del af sin opgave løste han glimrende. Men efter sin ankomst til Vestindien viste han sig ikke tilstrækkelig kompetent til at hamle op med de franske søofficerer. Da han fik vished om, at hollænderne var gået ind i krigen, erobrede han i januar 1781 St. Eustatius og

tog et rigt bytte. Dette bytte kunne gøre Admiral Rodney meget velhavende og sendtes til Storbritannien. Skibene blev dog opsnapet af franskmændene. Hans flådeoperationer i 1781 var derfor overvejende kendetegnet ved fiaskoer. I april 1782 lykkedes det ham at besejre Admiral de Grasse, men han formåede ikke at udnytte sejren til fulde og udslette den franske flåde i de vestindiske farvande. Sejren var ganske vist markant, men han blev alligevel afløst af Admiral Pigot senere på året.

- 6 John Montagu (1718-92) var lederen af det britiske admiralitet under den Nordamerikanske Frihedskrig. Eftertiden har pålagt ham ansvaret for den britiske flådes dårlige tilstand ved krigens udbrud. Som følge af sin høje byrd var han allerede i 1748 blev det engelske admiralitets leder, men blev afskediget af kongen i 1751. Derefter gik han ind i politik og var i 1770-71 britisk udenrigsminister, hvorefter han igen vendte tilbage til sin gamle post i flåden. Hans sidste embedsperiode i flådeledelsen var i høj grad præget af korruption. Han trak sig tilbage i 1782. I Rigsarkivet findes nogle interessante breve fra John Montagu til den fremtrædende danske søofficer Adam Gottlob Ferdinand Moltke (1748-1820). Moltke var ligesom Gyldenfeldt, Obelitz og Riisbrich i britisk orlogstjeneste. Han knyttedes imidlertid meget tættere til inderkredsen af den britiske flådeledelse som følge af sin meget aristokratiske familiebaggrund. Moltkes ophold i den britiske orlogsflåde og hans forhold til den britiske flådeledelse vil blive behandlet i en senere artikel.
- 7 Sir Hugh Palliser (1723-96) var admiral og havde tjent under den Preussiske Syvårskrig. Han deltog også i den Nordamerikanske Frihedskrig. I slaget ved Ushant i 1778 var han admiral Augustus Keppels næstkommanderende. Forholdet mellem Keppel og Palliser var ikke det bedste, og da Pallisers indsats under slaget kunne betvivles, rejstes en krigsretssag mod ham. Da han var ovennævnte John Montagus klient, blev han frikendt. Retssagen delte dog den engelske flådes officerer i 2 lejre midt under krigen. Den engelske flådes ledelse var i forvejen karakteriseret af korruption, hvorfor den svækkedes indadtil.
- 8 Storbritannien havde siden 1714 været i personalunion med kurfyrstendømmet Hannover. Den britiske konge Georg III var også kurfyrste af Hannover.
- 9 T. H. McGuffie (1965), s. 84-85.
- 10 Archiv for Søværnen (1836), side 394. Der findes en tegning i Rigsarkivet af Valiant. Teksten på tegningen er på engelsk. Derfor har måske Riisbrich skaffet den fra en engelsk søofficer. Teksten på den i artiklen gengivne tegning af linjeskibet Bellona er på dansk.
- 11 Richard Onslow var begyndt på sin karriere, der toppede under de franske Revolutionskrige og Napoleonskrigene. Flere af ekspeditionens

- skibschefer skulle gøre sig bemærket navnlig under Revolutionskrigene og Napoleonskrigene. Således var de danske søofficerers udenlandsophold også en mulighed for at lære de kommende generationer af kompetente søofficerer hos de fremmede søfartsnationer at kende.
- 12 For en uddybende beskrivelse henvises til Brian Lavery (2002). Denne bog er en revideret udgave af førsteudgivelsen fra 1985.
- 13 Jack Russell (1965), s. 106.
- 14 Ove Obelitz' journal, s. 65.
- 15 Ole Lisberg Jensen (1996), s. 76.
- 16 Gyldenfeldts journal 1. marts 1781.
- 17 Richard Kempenfelt (1718-1782) var i sin karriere efterhånden avanceret til rear-dmiral. Under den Nordamerikanske Frihedskrig var Kempenfelt både i den Engelske Kanal, Vestindien og Middelhavet. Det var meningen, at han skulle med admiral Howe til Gibraltar i efteråret 1782. I den forbindelse skiftede han til skibet Royal George og omkom ved dettes forlis på Spithead Red i august 1782. Et sted mellem 800 og 900 sømænd omkom. Admiral Kempenfelt var innovator inden for udviklingen af flådens signalsystemer.
- 18 Det omstridte ægteskab blev anledningen til Royal Marriages Act i 1772, hvorved det blev forbudt for Georg II's efterkommere at gifte sig uden kongens tilladelse. Et system, der stadig praktiseres.
- 19 Den britiske søofficer Robert Digby (1732-1814) havde erfaring fra den Preussiske Syvårskrig. Siden var hans karriere gået stødt frem. Under den Amerikanske Frihedskrig var han 1779-81 næstkommanderende for den britiske flåde i den Engelske Kanal og i admiral Rodneys og admiral Darbys undsættelsesekspeditioner til Gibraltar. Derefter var det meningen, at han skulle sejle til Vestindien med en større eskadre, men Robert Digby valgte at returnere til England, da krigen alligevel syntes afgjort. Han blev admiral i 1794.
- 20 Dette var viceadmiral Darbys flagskib. Ombord på tredækkeren var også kontreadmiral Kempenfelt.
- 21 Obelitz' journal, s. 67.
- 22 Gyldenfeldt noterede mærkeligt nok i sin journal, at den ene konvoj skulle til Lissabon. Dermed mente han sikkert konvojen, der skulle til Ostindien. Se endvidere Gyldenfeldts journal 15. marts 1781.
- 23 Obelitz' journal, s 66-68 & Gyldenfeldts journal 15.-18. marts 1781.
- 24 Obelitz' journal, s. 69.
- 25 Obelitz' journal, s. 71-73.
- 26 Obelitz' journal, s. 74.
- 27 Derudover kan vi nævne, at Niels Sehested Gyldenfeldt dygtiggjorde sig inden for søartilleriet. Han hjemsendte under udenlandsopholdet en flintelås, som benyttedes til affyring af kanoner i den engelske orlogsf-låde. Denne var mere avanceret end den traditionelle lunte.

- 28 Obelitz' journal, s. 74.
- 29 Gyldenfeldts journal 5. april 1781.
- 30 Obelitz' journal, s. 75.
- 31 Gyldenfeldts journal 7. april 1781.
- 32 T. H. McGuffie (1965), s. 93-94.
- 33 Admiralitetets indkomne sager 1781, nr. 891.
- 34 Jack Russell (1965), s. 108.
- 35 Jack Russell (1965), s. 111.
- 36 T. H. McCuffie (1965), s. 94.
- 37 Obelitz' journal, s. 78-79. Specielt under den Nordamerikanske Frihedskrig var det farligt for danske handelsskibe at sejle i Middelhavet.
- 38 Obelitz' journal, s. 78.
- 39 Gyldenfeldts journal 13. april 1781.
- 40 Obelitz' journal, s. 78.
- 41 Admiralitetets indkomne sager 1781, nr. 891.
- 42 William Laird Clowes (1898), s. 502.
- 43 Gyldenfeldts journal 14. april 1781.
- 44 Jack Russell (1965), s. 113.
- 45 Samme dag var guvernøren Elliot heldig ikke at omkomme, da en kanonkugle ramte guvernørboligen i nærheden af arbejdsværelsets vindue, men heldigvis stod han ikke ved vinduet.
- 46 Jack Russell (1965), s. 114-15.
- 47 Obelitz' journal, s. 80.
- 48 Jack Russell (1965), s. 116-117.
- 49 Admiralitetets indkomne sager 1781, nr. 891.
- 50 Admiralitetets indkomne sager 1781, nr. 891.
- 51 Obelitz' journal, s. 80.
- 52 William Laird Clowes (1898), s. 500-503.
- 53 T. H. McGuffie (1965), s. 95-102 & Jack Russell (1965), s. 115-19.
- 54 Gyldenfeldts journal 17. april 1781.
- 55 Admiralitetets indkomne sager 1781, nr. 891.
- 56 Jack Russell (1965), s. 111.
- 57 Admiralitetets indkomne sager 1781, nr. 331.
- 58 Admiralitetets indkomne sager 1781, nr. 331.
- 59 Gyldenfeldts journal 20. april
- 60 Obelitz' journal, s. 81.
- 61 ^{lxi} Gyldenfeldts journal 20. april 1781.
- 62 ^{lxii} Obelitz' journal, s. 81.
- 63 ^{lxiii} Jack Russell (1965), s. 118.
- 64 ^{lxiv} Jack Russell (1965), s. 112.
- 65 T. H. McGuffie (1965), s. 100.
- 66 Obelitz' journal, s. 82 og Gyldenfeldts journal 1. maj 1781.
- 67 Obelitz' journal, s. 82.

- 68 Gyldenfeldts journal 13. maj 1781.
- 69 Toussaint-Guillaume Picquet de la Motte (1720-1791) var fransk admiral. Hans karriere i den franske orlogsflåde begyndte, da han var 15 år gammel. Siden tjente han i Middelhavet, Østersøen, Vestindien og i det Indiske Ocean. Han var en dygtig taktiker og organisator, hvorfor han bidrog til den franske flådes reorganisering i forbindelse med den Nordamerikanske Frihedskrig. Han fik kommandoen over en eskadre i 1778 og krydsede i de engelske farvande, hvor han opsnappede adskillige af de britiske konvojer. Motte-Picquet deltog i 1779 i kampene om Grenada og Savannah. Efter flere vellykkede aktioner i Caribien vendte han tilbage til de europæiske farvande. Han døde 8 år efter den Nordamerikanske Frihedskrigs afslutning.
- 70 Gyldenfeldts journal 17. maj 1781.
- 71 Obelitz' journal, s. 83.
- 72 Archiv for Søvæsen (1836), s. 400.
- 73 Admiralitetets indkomne sager 1781, nr. 891.
- 74 Jack Russell (1965), s. 118.
- 75 William Laird Clowes (1898), s. 500-503 & T. H. McGuffie (1965), s. 95-102 & Jack Russell (1965), s. 115-19.
- 76 Admiral Richard Howe (1726-99) havde tjent i Vestindien under den Østrigske Arvefølgekrig. Senere efter den Preussiske Syvårskrig indtog han en markant position i den britiske flådeadministration. Fra 1776 fik han kommandoen over de engelske flådestyrker i Nordamerika. Han kom i et modsætningsforhold til den engelske flådes chef Lord Sandwich, hvorfor han tog sin afsked midt under krigen. I marts 1782 tog han dog kommandoen over de britiske flådestyrker i den Engelske Kanal. Samme efterår lykkedes det ham at undsætte den engelske flådebase i Gibraltar. Under de Franske Revolutionskrige nød han også en fremtrædende position i den britiske flåde.
- 77 T. H. McGuffie (1965), s. 139-67.
- 78 T. A. Topsøe-Jensen & E. Marqard I (1935), s. 502.
- 79 Poul Erik Pedersen (1995), s. 80-81. Også Lorentz Henrik Fisker var medlem af kommissionen.. Denne havde tjent i den franske orlogsflåde under den Nordamerikanske Frihedskrig og var blevet belønnet med Pour le Merite Militaire.
- 80 Bredo Obelitz I (1963), s. 41b-42b.
- 81 Disse embedsarkiver befinder sig nu under arkivnummer 511 i modsætning til tidligere, hvor de skulle findes under arkivnummer 516. Ændringen er sket i forbindelse med udarbejdelsen af Daisy-registraturen. Rigsarkivets yderdatering af de to embedsarkiver anføres for Gyldenfeldts arkiv som 1778 & 1782-83 og for Obelitz 1778. Dette er en fejl. Den rette yderdatering for embedsarkiverne er for Gyldenfeldt 1778-83 og for Obelitz 1778-81.

SLAGET OM ATLANTEN

1939-45

- en oversigt

af orlogshistoriker Hans Christian Bjerg

Denne oversigt giver en kort redegørelse for forudsætninger for og forløbet af Slaget om Atlanten 1939-45, og er oprindeligt beregnet til undervisningsbrug. Den har tidligere været gengivet i publikationen "De befriede os", udgivet af Folk & Forsvar, 2005

Indledning

Natten mellem den 3. og 4. september 1939 blev det britiske passagerskib ATHENIA, der var på vej fra Liverpool til Canada, sænket af den tyske ubåd U-30. I løbet af den 3. september stod det klart, at Storbritannien og Frankrig betragtede sig som værende i krig med Tyskland efter at tyske tropper var gået ind i Polen den 1. september. Denne sænkning blev den første krigshandling til søs under den 2. verdenskrig, og blev samtidig også indledningen til den lange række af krigshandlinger, der fandt sted på Atlanterhavet under hele krigen, og som vi normalt betegner som Slaget om Atlanten. Der var således ikke tale om et slag i mere gængs forstand, men om et krigsteater, der blev etableret ved krigens begyndelse, og som først fandt sin afslutning, da krigen sluttede. Det var en formidabel skibsfartskrig, der fra tysk side blev udkæmpet først og fremmest ved hjælp af ubåde og fly, men i begyndelsen også med overfladeenheder. Under hele krigen virkede den løbende status for krigsbegivenhederne så at sige som en indikator for det endelige udfald af krigen. Det var dette forhold, der gjorde sig gældende, når den britiske premierminister Winston S. Churchill efter krigen skrev, at "the only thing that ever really frightened me during the war was the U-boat peril".

Den overordnede strategiske tankegang bag Slaget om Atlanten, var de tyske intentioner om at afskære Storbritannien fra at få nødvendige forsyninger, som landet modtog søværts både fra det europæiske kontinent og fra USA. På mange måder var der tale om en gentagelse af den skibsfartskrig, som de tyske ubåde havde ført 1914-18, både hvad strategiske mål og midler angik.

Dette understregede blot yderligere dette strategiske problem, som de involverede parter ofrede kolossale ressourcer på.

Storbritannien havde ned gennem historien haft store fordele af sin ø-position og sin store flåde, men landet havde samtidig det strategiske problem, at det ikke kunne brødføde sig selv, og derfor var meget afhæn-

gig af forsyningerne udefra. Det var dette bløde punkt i det strategiske grundlag, som tyskerne satte ind over for. Umiddelbart før den 2. verdenskrigs udbrud hentedes der således årligt 59 millioner tons mad og råvarer til Storbritannien. Transporten blev væsentligt udført af landets egen handelsflåde, der på dette tidspunkt udgjorde ca. 3.000 skibe på sammenlagt ca. 17,5 brt.

Forudsætninger

Under den 1. verdenskrig indsatte tyskerne ubåde mod de handelsskibe, der bragte forsyninger til Storbritannien. Fra 1917 iværksattes den såkaldte uindskrænkede ubådskrig, der medførte, at de tyske ubåde inden for bestemte zoner, uden at give de varsler, som de internationale konventioner forlangte, sænkede alle handelsskibe, d.v.s. såvel britiske som neutrale. Denne skibsfartskrig kom til at udgøre et stort strategisk problem for Storbritannien. Sænkningen af neutrale skibe var dog tydeligvis et fejlgreb fra tysk side, idet den medførte, at USA tog den endelige beslutning om at gå ind i krigen i Europa. Udfaldet var dermed givet.

I Versailles-traktaten af 1919 blev det derfor forbudt Tyskland for fremtiden at besidde ubåde. Storbritannien søgte at gå et skridt videre, og stillede under de flådebegrænsningsaftaler, som blev indgået i mellemkrigsårene, forslag om totalt at afskaffe ubåde. Dette forslag fandt imidlertid af gode grunde ikke gehør hos andre magter. Det britiske forslag var udtryk for, hvor hårdt briterne havde følt sig trængt af de tyske ubåde, der opererede i farvandene omkring De britiske Øer.

I slutningen af 1920'erne fandt der i flådekrede i Tyskland en selvransagelse sted. Det blev diskuteret, hvad der var gået galt med søkrigsførelsen under den overståede verdenskrig. Ubådskrigsførelsen blev af mange anset for at være en succes, hvorimod den søgående flåde, Hochsee Flotte, blev betragtet som en fiasko. Der var derfor almindelig enighed om, at hvis man i en evt. kommende krig atter ville få Storbritannien som fjende, skulle der primært sættes på skibsfartskrigen, specielt udført af ubåde. Den tyske søofficer W.Wegener foreslog i denne forbindelse, at man fra tysk side straks ved en krigs start skulle sætte sig i besiddelse af Nordfrankrig og Norge, således at der disse to steder kunne etableres baser, hvorfra ubådene havde kortere afstand til operationsområderne i farvandene omkring De britiske Øer end der havde været fra Wilhelmshafen under 1. verdenskrig.

I 1935 indgik Storbritannien overraskende en flådetraktat med Tyskland, og gennnehullede dermed Versailles-traktaten. Baggrunden må søges i Storbritanniens nervøsit over Sovjetunionens udvikling til stormagt med deraf følgende pres på Europa. Traktaten indebar, at Storbritannien accepterede, at Tyskland atter fik mulighed for at opbygge en afbalance-

ret flåde, der dog, hvad tonnage angik, højest måtte udgøre 35% af Royal Navy. Det blev atter accepteret, at Tyskland besad ubåde. Det blev endvidere tilladt, at størrelsen af denne ubådsstyrke måtte udgøre 45% af den britiske tilsvarende styrke, samt, at den måtte udvides til 100%, når tyskerne ønskede dette, under forudsætning af, at der fandt tilsvarende reduktioner sted inden for overfladeenhederne.

Flådeteknik spillede det ind i de britiske overvejelser, at man mente at råde over dels et instrument dels et våben, som gjorde søkrigsførelse med ubåde problematisk i fremtiden. Der var her tale om ASDIC og dydbomber. ASDIC var en undervandsradar, som man allerede fra 1917 begyndte at udvikle i et britisk-fransk samarbejde. Betegnelsen fremkom ved at tage initialerne var "The Allied Submarine Detection Investigation Committee", der udviklede apparatet. ASDIC udsendte lyde, der, hvis de ramte noget, blev kastet tilbage. Man kunne under gunstige forhold således detektere ubåde, der var neddykkede. Disse kunne derefter angribes med dydbomber, bomber, der blev kastet i vandet i nærheden af ubådens position, og som var indstillet til at eksplodere i en bestemt dybde. I 1930erne havde man i Storbritannien stor tiltro til dette nye instrument, og mente derfor, at ubådene i en fremtidig krig ikke ville have de store chancer for at klare sig. Det synspunkt har været fremført, at man fra britisk side med vilje overdrev tiltroen til de nye tekniske hjælpemidler for at afskrække tyskerne i deres tyrkeretro på ubådernes fortsatte værdi. Kort sagt, var det i slutningen af 1930erne tilsyneladende ikke noget problem for briterne, at Tyskland igen anskaffede ubåde.

Efter 1935 opstod der i den tyske flådeledelse diskussion om, hvilken type flåde, der skulle udvikles, og hvad dennes opgaver skulle være. Her spillede debatten om den tyske flåde under 1. verdenskrig og selvransægtelsen i 1920erne ind. Under Storadmiral Erich Raeders ledelse blev der forelagt Hitler tre optioner, betegnet X-, Y, og Z-planen. X-planen var i princippet en genoptagelse af den tyske flådepolitik fra før 1. verdenskrig, hvor man ved hjælp af store skibe ville søge at bestride det britiske søherredømme i de europæiske farvande. Y-planen gik ud på at drage lære af søkrigsførelsen under 1. verdenskrig og primært bygge en ubådsflåde op, som atter skulle føre skibsfartskrig. Denne plan blev kraftigt støttet af flotilleadmiral Karl Dönitz, der i 1936 var blevet chef for det nyoprettede tyske ubådsvåben. Han forestillede sig en flåde bestående minimum af 300 ubåde, der ville sikre at der altid var 100 ubåde ude i operationsområderne, 100 undervejs mellem baserne og operationsområderne, og 100 i baserne for at reparere. Z-planens overordnede mål var ligeledes en skibsfartskrig, men den skulle føres ved hjælp af overfladeenheder. Raeder, der var mest interesseret i denne plans virkeliggørelse, forestillede sig at der i løbet af 10 år blev etableret 3-4 kampgrupper, hvis kærne hver for sig skulle udgøre 2 store slagskibe, 3-4 mindre slagskibe (svarende til

BISMARCK-klassen), 1 hangarskib samt diverse krydsere og destroyere. Tanken var at disse kampgrupper skulle rydde Atlanterhavet og de europæiske farvande for fjendtlig skibsfart. I påkommende tilfælde skulle de tage kampen op med britiske eller andre fjendtlige flådestyrker. Det interessante i denne forbindelse er altså, at såvel Y- som Z-planen som mål havde en skibsfartskrig forventeligt primært rettet mod Storbritannien. Raeder, der tvivlede på ubådernes fremtidige betydning, vandt gehør for Z-planen hos Hitler. Planen var under alle omstændigheder mere spektakulær end bygningen af 300 ubåde, som ikke på samme måde kunne vise flaget i fremmede havne og demonstrere det tyske riges storhed.

Z-planen blev formelt vedtaget den 27. januar 1939. Raeder gjorde udtrykkeligt Hitler opmærksom på, at den første kampgruppe ifølge denne plan tidligst kunne være operationsklar i 1946. Dette accepterede Hitler uden indvendinger. Han har tilsyneladende ikke forestillet sig en krig mod Storbritannien før dette tidspunkt. Nu kom krigen som bekendt allerede i september 1939. Ganske givet meget overraskende for Hitler. I hvert fald var Tyskland som sådan og herunder flåden meget dårligt forberedt til denne krig netop på dette tidspunkt. Det samme gjaldt i øvrigt både Storbritannien og Frankrig. For den tyske *Kriegsmarine* var krigens udbrud på dette tidspunkt intet mindre end en katastrofe. Man blev ganske enkelt taget med bukserne nede! Man var endnu ikke kommet i gang med den vedtagne plan, som nu måtte opgives. Begningen af de store slagskibe blev aldrig igangsat, og kun få af de planlagte 10 slagskibe af BISMARCK-typen blev bygget færdig, og kun fordi de allerede stod på beddingerne. Ved krigens slutning fandt De Allierede 2 halvfærdige hangarskibe. Det væsentlige aktiv var de såkaldte lømmeslagskibe, som var velegnede til skibsfartskrig. Disse skibe, der oprindeligt karakteriseredes som *Panzerschiffe*, havde ingen forbindelse til Z-planen, idet de første af disse allerede var søsat inden 1930.

Af ubåde rådede man i september 1939 over 71 ubåde. Heraf var dog kun 57 operationsklare. Styrken bestod af 39 oceangående ubåde fordelt på to typer henholdsvis på 740 ts. og 500 ts. Som følge af Z-planen var der planlagt bygning henholdsvis af 17 og 11 af disse typer. Hertil kom 32 kystubåde med et displacement på 250 ts. Omstændighederne gjorde nu, at den tyske flådeledelse måtte opgive Z-planen og i realiteten overgå til Y-planen, udbygningen af ubådsflåden, der hurtigere lod sig realisere. Ubådene tog kun ganske få måneder at bygge, og i december 1939 besluttedes det at sætte tempoet op, således at der skulle bygges 20-25 ubåde per måned! Dette tal kunne imidlertid ikke holdes, og byggetiden for den enkelte ubåd kom til at ligge på omkring 20 måneder.

Royal Navy havde inden krigens udbrud fået installeret ASDIC på omkring 200 enheder, ligesom et stort antal enheder var blevet udstyret

med dybdebombeudkastere. Men der var ikke udarbejdet planer og taktikker for, hvorledes man skulle håndtere en evt. tysk ubådstrussel. Reelt må det konstateres, at briterne var endnu dårligere forberedt til søkrigsførelsen i Atlanten end tyskerne var.

Med hensyn til selve transporten på handelsskibe havde det britiske admiralitet forestillet sig, at skibene skulle sejle enkeltvis. Man havde ikke i første omgang forestillet sig atter at benytte sig af konvojordningen.

1939

I skibsfartskrigen, ofte kaldt krydserkrig (*fr. guerre de course*), satte tyskerne ind med de forhåndenværende ubåde, kraftige overfladeenheder, hjælpekrudserer samt langdistancefly. Målet var som anført at blokere Storbritannien for de nødvendige forsyninger.

Perioden fra 2. verdenskrigs start til april 1940, hvor Danmark og Norge blev besat af tyske tropper og især til Frankrigs fald i juni 1940 betegnes ofte som *The Phony War*, den uvirkelige krig. De to parter krigsindsatser var begrænsede, på grund af overraskelsen ved krigen og dermed generel dårlig forberedelse. Dertil kom, at krigen først og fremmest var en søkrig, hvor de nævnte faktorer også gjorde sig gældende.

Fra starten kom sænkningen af passagerskibet S/S ATHENIA allerede den 3. september 1939 af den tyske ubåd U-30 til at sætte dagsordenen. Ved sænkningen omkom 112 af de ombordværende, hvoraf de 28 var amerikanske statsborgere. Sænkningen, som næppe var ønsket af den tyske flådeledelse, viste, at tyskerne ikke ville overholde de internationale konventioner. Dette ændrede det britiske admiralitets holdning til konvojproblematikken, som nu blev taget op. De amerikanske statsborgere om bord var et problem for tyskerne. Churchill noteret da også, at de omkomne amerikanere nok ville gøre et indtryk i USA. Han så det som sin hovedopgave at bringe USA ind i krigen på De Allieredes side. Fra tysk side hævdede man da også, at man ikke kendte noget til sænkningen, som man påstod var en britisk provokation, der havde til formål at vende verdensopinionen, og specielt USA, mod Tyskland. I hvert fald fik U-30s besætning strenge ordrer om at holde tæt med sænkningen.

De to tyske *Panzerschiffe*, DEUTSCHLAND og ADMIRAL GRAF VON SPEE, normalt betegnet som lommeflagskibe, blev allerede inden krigsudbruddet sendt ud henholdsvis i Nordatlanten og Sydatlanten. De skulle snart vise deres effektivitet som skibsfartsødelæggere i efterårsmånederne i 1939. DEUTSCHLAND fik sænket adskillige handelsskibe, og bordede det amerikanske fragtskib CITY OF FLINT, hvad der skabte ophidselse i USA. DEUTSCHLAND vendte inden årets udgang tilbage til Tyskland, nu omdøbt til LÜTZOW, således at De Allierede i tilfælde af en sænkning af skibet ikke skulle have den propaganda-triumf at have

sænket *Deutschland!*

ADMIRAL GRAF VON SPEE gjorde sig kraftigt gældende i Sydatlanten, hvor det sænkede det første skib ud for Brasilien den 30. september 1939. I alt lykkedes det skibet at sænke 50.000 ts. allieret tonnage i den korte tid, det opererede. Det bandt efterhånden meget store britiske styrker, og måtte til sidst søge ind til Montevideo efter en kamp med britiske søstridskræfter på La Plata floden den 13. december. Hele kampagnen endte med, at kaptajn og besætning den 17. december satte skibet på grund og ødelagde det. Kampagnen viste, at den tyske skibsfartskrig med overfladeenheder kunne gennemføres med stor effektivitet, samt at det ville kræve store allierede ressourcer at standse denne virksomhed. Samlet kom overfladeoperationerne dog til at spille en mindre rolle i det samlede billede af Slaget om Atlanten blandt andet fordi de forudsætninger, der var opstillede i Z-planen, aldrig blev opfyldt.

Ubådsoperationerne kom fra tysk side efterhånden i gang i denne fase. En klar triumf for de tyske ubåde var U-47s sænkning af det britiske slagskib ROYAL OAK i Scapa Flow, *Royal Navys* egen base. Fordelingen af ubådene gav næsten sig selv. Kystubådene opererede i princippet i farvandet øst for Storbritannien. Ubådene på 500 ts. opererede i Nord-atlanten vest for Storbritannien, og de store ubåde på 750 ts. havde opgaver længere væk, som f.eks. i Gibraltarstrædet, hvor man arbejdede sammen med italienske ubåde, der blev tilkaldt.

Briterne gik hurtigt over til at bringe transporterne over Atlanten i form af konvojer, der blev eskorteret af krigsskibe. Den første konvoj fra Storbritannien afgik mod Canada den 8. september, og den modsatte vej afgik den første konvoj den 14. september. Det var kun skibe, der kunne klare en sejlads mellem 9-15 knob, der fik lov til at deltage i konvojerne. For at give konvojerne luftbeskyttelse sendtes hangarskibe med som eskorte, men allerede den 14. september undgik ARK ROYAL med nød og næppe at blive torpederet af en ubåd. Da det endvidere lykkedes U-29 den 17. september at sænke hangarskibet COURAGEOUS, blev hangarskibene taget væk fra eskortetjenesten. Denne udvikling medførte, at konvojerne ikke kunne få luftstøtte over hele Atlanten, i princippet kun frem til 200 sømil vest fra Irland på den vestgående strækning. Syd for Grønland opstod derfor et "hul", et *gap*, hvor fly fra hverken USA eller Storbritannien kunne nå. Området ses også omtalt som "The Black Pit" eller *Greenland-Iceland-UK-Gap*. I dette område kunne ubådene angribe i overfladen uden at være bange for flyangreb bl.a. om natten. På hver side af dette Gap fik konvojerne til gengæld luftstøtte. Til at varetage eskortetjenesten havde briterne i starten kun 81 ældre destroyere, 31 kanonbåde og 9 korvetter. Dette var langt fra tilstrækkeligt.

Ved årsskiftet 1939-40 kunne resultatet af skibsfartskrigen gøres op. De Allierede havde mistet skibe svarende til 810.000 brt. I alt var 5.756 skibe i konvojer blevet beskyttet af *Royal Navy* med et tab på kun 12 skibe. Der var blevet sænket 102 allierede skibe, der ikke havde sejlet i konvoj. Samtidig var der tilført ny tonnage svarende til 332.000 brt. De tyske tab havde for ubådernes vedkommende været 9, hvad der udgjorde 1/6 af antallet af de operative ubåde. Problemet var stadig de lange forbindelseslinier mellem baser og operationsområder. Karl Dönitz, der efter sænkningen af ROYAL OAK var blevet udnævnt til kontreadmiral, skrev senere, at der i vinteren 1939-40 kun var 10 ubåde ude i operationsområderne.

Denne første fase af skibsfartskrigen gik hårdt ud over den neutrale skibsfart som f.eks. Danmarks.

Danmark rådede i 1939 over en handelsflåde på 440 skibe over 500 tons. Til sammen repræsenterede de 1,2 millioner brt. Den 30. september 1939 blev det danske fragtskib VENDIA sænket i Skagerrak. Den blev først beskudt med kanon af en uddykket tysk ubåd og derefter torpederet. I perioden frem til april 1940 krigsforliste 29 danske handelsskibe. Så vidt det vides sænkedes de 25 af dem af ubåde. Det kostede 311 danske søfolk livet.

1940

De tyske ubåde var bygget til primært at angribe i overfladen. I overfladen blev de fremdrevet af dieselmotorer og kunne derved opnå større fart end i neddykket tilstand, hvor fremdrivningen foregik ved hjælp af akkumulatører, der blev opladet, mens man var uddykket. Det var også forklaringen på, at ubådene var udrustet med en kanon. Mange handelsskibe blev sænket med kanonild for at spare de få og dyre torpedoer, som ubåden kunne medbringe. Det foretrakne tidspunkt at angribe på var derfor om natten, hvor man kunne undgå at blive detekteret af ASDIC. Om dagen holdt man sig neddykket, men dette blev også problematisk efterhånden som ASDIC blev forbedret, og man fra allieret side ikke alene eskorterede konvojerne, men også gik over til mere offensivt at oplede ubådene.

1940 blev et givtigt år for de tyske ubåde. Dels på grund af de ovenfor anførte forhold, dels fordi man gennem besættelsen af Norge og især Normandiet i forår og sommer 1940 fik adgang til at bygge bombesikre baser, som væsentligt formindskede afstanden fra base til operationsområde. Denne udbygning var helt i overensstemmelse med de ideer, som admiral Wegener tilbage i slutningen af 1920'erne havde gjort sig. Det ses ofte anført, at besiddelsen af ubådsbaser i Norge og Nordfrankrig spillede ind ved planlægningen af disse besættelser. Dette er imidlertid ikke tilfælde. Basernes placering var en tillægsgevinst, som blev udnyttet. Især var det-

te tilfældet i Nordfrankrig. I Norge fik tyskerne aldrig rigtigt udbygget deres ubådsbaser, ligesom relativt få tyske ubåde faktisk opererede fra den norske kyst. De Allierede fik fordele ved i foråret og sommeren 1940 at skaffe sig baser på Færøerne og i Island, og forøgede deres muligheder for at gøre noget ved det kritiske *Gap*.

I marts reduceredes de tyske ubådsoperationer i Atlanten såvel i varighed som i antal, idet ubådene blev trukket hjem for at kunne deltage i operationerne mod Norge og Danmark i april 1940, men derefter øgedes operationernes antal igen.

I efteråret 1940 begyndte Dönitz at anvende den såkaldte ulvekobbel-taktik, som han tidligere i sin planlægning havde udformet. Konvojerne havde gjort det meget svært for de enkeltvis opererende ubåde at opnå resultater. Selv om 2-3 skibe blev sænket i en konvoj, gjorde antallet af skibe, at der alligevel kom meget store forsyninger frem ad gangen. Ulvekobbel-taktikken gik derfor ud på, at ubåde, der observerede en konvoj, i første omgang skulle følge denne og samle en større gruppe af andre ubåde, der så på et tidspunkt samlet foretog et angreb. Et sådant angreb ville hurtigt overstige eskorteskibenes kapacitet, og mar. fik derfor et større antal træffere med torpedoerne. Endvidere ville det nedsætte overførelsesprocenten af de transporterede forsyninger betydeligt.

Ulvkobbel-taktikken virkede i første omgang og gav gode resultater i oktober og november. Den blev endvidere forbedret ved at samlingen af ubådene i grupper blev styret med radio fra hovedkvarteret. Positionen af en observeret konvoj blev enten af en ubåd eller et langdistancefly af typen Focke-Wulff meldt ind til hovedkvarteret, der så havde overblik over hvilken andre ubåde, der var mulighed for at tilkalde, for at danne et kobbel. Når tilstrækkeligt mange var samlet blev angrebet sat ind. Ved radiokommunikationen benyttede ubådene en særlig udgave af Enigma-maskinen. Det var en kodemaskine, der omkodede de meldinger, der blev afsendt, og hvor nøglen kunne udskiftet. Det hele krævede blot, at modtageren havde indstillet maskinen på den samme nøglekombination. På dette tidspunkt kunne De Allierede ikke knække koderne. Det eneste hjælpemiddel i denne forbindelse var, at de ved krydspejlinger med radiostråledetektorer kunne fastslå en ubåds position, når den sendte hjem til hovedkvarteret fra overfladen.

Eksempler på ulvekobbel-taktikkens effekt var angrebene i 1940 på konvojerne henholdsvis SC.7 og HX-79. I det første tilfælde lykkedes det 7 ubåde under ledelse af U-99 at trænge midt ind i en langsomt gående konvoj, der var på 34 skibe, og sænke halvdelen uden tab. I det andet tilfælde trængte 6 ubåde under ledelse af U-47 igennem eskorten på en hurtigt gående konvoj på 49 skibe og sænkede 14 af disse. Umiddelbart efter pas-

serede konvojen HX-79A det samme område. Ubådene havde endnu ikke spredt sig, og der blev sænket yderligere 7 handelsskibe.

Store interesser stod på spil for de involverede parter. Der blev derfor sat store ressourcer ind på at opnå enten tekniske eller taktiske fordele eller hurtigt at udvikle modforanstaltninger. Ethvert våben avlede et modvåben, ethvert initiativ avlede en modforanstaltning – enten af taktisk eller af teknisk natur. ASDIC'en medførte f.eks., at ubådene angreb om natten på overfladen. Konvojordningen medførte, at ubådene benyttede ulvekobbel-taktikken. Et nyt hjælpemiddel, som først og fremmest kom De Allierede til gode, var radaren. Ved hjælp af bølger der udsendtes og tilbagekastedes, når de ramte noget, kunne man detektere genstande i tåge og i mørke og på lang afstand i sigtbart vejr. Man havde kendt princippet længe, men det blev først fra 1939-40 operationelt, og blev fra efteråret 1940 installeret i en lang række fly og på eskortefartøjer. Tyskerne kendte også radaren og på slagskibet BISMARCK var en sådan installeret, men briterne var længst fremme i udviklingen.

Radaren fik afgørende betydning i kampen mod ubådene i Atlanten. Ubådene kunne ikke længere vide sig sikre om natten i overfladen, og blev tvunget til næsten udelukkende at angribe i neddykket tilstand. Da ubådens fart på grund af de anvendte fremdrivningsmidler var lavere i neddykket end i uddykket tilstand, skabte dette efterhånden problemer for ubådene. Svaret på radar-truslen kom i første omgang i form af udviklingen af en radar-stråle-detektor, af tyskerne kaldet *Metox*. Ved hjælp af denne sensor kunne man registrere, når man blev ramt af radarstråler, således at ubåden kunne nå at dykke inden et evt. fly dukkede op.

Den 9. april 1940 kom besættelsen af Danmark, og dagen efter opfordrede den britiske regering over B.B.C. de skibe, der ikke længere kunne eller ville vende hjem til Danmark og Norge om at sejle til en allieret havn og fortsætte kampen mod tyskerne. 87 danske skibe lod sig beslaglagt i Storbritannien, 40 i andre britiske besiddelser, 24 i franske eller fransk-kontrollerede havne, og 91 i diverse neutrale havne, i alt 242 skibe. Der var ca. 2.800 søfolk om bord på de skibe, der lå i de britiske havne, ca. 700 i de franske, og i de neutrale havne ca. 2.000. Sammenlagt med de danske søfolk, der havde hyre på ikke-danske skibe, men som den 9. april 1940 befandt sig uden for Danmark, regner man med, at ca. 6.500 danske søfolk var afskåret fra hjemlandet. Mange af de danske skibe og søfolk meldte sig i allieret tjeneste og kom derfor til at deltage i konvojsejlsadserne over Atlanten under hele krigen. Adskillige oplevede at gå ned indtil flere gange med deres skibe, som blev torpederet eller sænket af tyske fly. Det er dem, vi betegner som krigssejlerne.

Tallene for 1940 var alvorlige for De Allierede. De tyske ubåde fik i dette år sænket tonnage svarende til 4.407.000 brt. og led et tab på 22 ubåde. Tallene kan også stilles op på den måde, at i 1939 mistede De Allierede 90.000 brt. for hver ubåd, der blev sænket. I 1940 var dette tal 200.318 brt. Disse tal skal kun anvendes for at give et indtryk af størrelsesordenen, idet det senere viste sig at gennemsnitlig stod ubåde kun for ca. 70% af den sænkede tonnage. Andre årsager var fly og miner og diverse overfladefartøjer. Til de anførte tal skal det supplerende konstateres, at De Allierede kun havde formået at bygge eller fremskaffe nye skibe svarende til 1.219.000 brt. Det faktiske tab var derfor 3.148.000 brt. – det højeste årlige nettotab under Slaget om Atlanten.

1941

Den tyske skibsfartskrig med ubåde fortsatte dette år med uformindsket styrke. Briterne strammede deres organisation op, og fra 1. april 1941 blev flyene fra Coastal Command underlagt Admiralitetet, hvad der gav bedre muligheder for en integreret ubådsbekæmpelse. Endvidere lykkedes det briterne ved hjælp af dydbomber i foråret at tvinge U-99 op til overfladen og tage besætningen til fange. Ubåden var under kommando af Otto Kretschmer, den tyske ubådskrigsførelses ubestridte es. Han havde på halvandet år stået for sænkningen af 266.629 brt. allieret tonnage. Denne score blev ikke overgået i resten af krigen.

De tyske ubåde havde udvist stadig større aggressivitet over for amerikanske skibe og materiel, og selv om USA formelt var neutralt, var man i den amerikanske regering indstillet på at hjælpe briterne med at føre forsyninger over Atlanten. Dette gav sig bl.a. udslag i den *lend-lease*-aftale som blev indgået i marts 1941 og som indebar, at USA lånte Storbritannien 50 destroyere til anvendelse i konvojtjenesten. Dette var hårdt tiltrængt. En særlig amerikansk konvojkommando blev etableret, og senere på året fik amerikanerne mulighed for at stationere fly i Island

Dette år blev italienske ubåde stationeret i Bordeaux og opererede i Sydatlanten, dog uden de store resultater.

Fra august 1941 kunne briterne knække de *enigma-koder*, som blev benyttet af de tyske ubåde. Dette var klart et godt hjælpemiddel i De Allieredes kamp mod ubådene, men forholdene var for komplicerede til, at denne viden effektivt kunne skaffe dem en dominans umiddelbart i forbindelse med den stadige kamp på og om Atlanten.

Årets nok mest markante begivenhed på Atlanten var kampagnen mod det tyske slagskib BISMARCK og dets sekundant, den svære krydser PRINZ EUGEN. Noget overraskende igangsatte tyskerne i maj 1941 operation

Rheinübung. Der var tale om en operation, som havde sine rødder i Z-planen, ifølge hvilken der jo skulle etableres stærke kampgrupper af overfladeskibe, som skulle angribe skibsfarten og konvojerne i Atlanten. Men med krigens komme allerede i september 1939 forsvandt som nævnt forudsætningerne for denne plan. De kampgrupper, som der var tænkt på, involverede således hangarskibe, der kunne give dem den nødvendige taktiske luftstøtte. Endvidere indebar planen, at der deltog 1-2 slagskibe, der var endnu større end BISMARCK. Grundlaget for denne operation var således dybt problematisk og må sikkert ses som et forsøg fra den tyske flådeledelses side på at retfærdiggøre de store slagsskibes eksistens og fastholde den tyske flådes image i befolkningen.

Operationen startede den 18. maj, og den 24. maj blev gruppen observeret i Atlanten. Tilstedeværelsen i Atlanten medførte, at briterne indsatte alle disponible søstridskræfter for at stoppe skibene inden de kunne angribe konvojer. Før til den 27. maj foregik der en storstilet jagt på BISMARCK og PRINZ EUGEN. Det lykkedes herunder BISMARCK at sænke den britiske slagkrydser HOOD. De to tyske skibe delte sig, og BISMARCK forsøgte at nå Brest eller at komme så tæt på den franske kyst at egen luftdækning kunne opnås. I det hele taget var det et stort handicap for de tyske skibe, at de ikke rådede over effektiv luftstøtte. En torpedotræffer fik BISMARCKs ror til at sætte sig fast, således at det kun kunne sejle i ring, og efter utallige angreb fly sank slagskibet vest for Irland. Kun 115 af den samlede besætning på ca. 2.100 blev reddet. Vraget blev fundet i 1989, og en undersøgelse af dette har skabt tvivl om hvorvidt skibet blev sænket som en følge af fjendtlige træffere eller reelt af egen besætning.

I betragtning af de store ressourcer, som nedkæmpningen af BISMARCK krævede, vil det være rimeligt at konkludere, at en realisering af den tyske Z-plan i en krig efter 1946-48 – i stedet for 1939-45 – ville have skabt meget store problemer for forsyningslinierne over Atlanten, og ville have været langt farligere end ubådene.

Nu gav demonstrationen af de store skibe bagslag for den tyske flådeledelse. Hitler var efter Operation *Rheinübung* overbevist om, at de store skibe var nyttesløse. Bortset fra at de tyske slagskibe SCHARNHORST og GNEISENAU i 1941 sænkede nogle skibe i Atlanten, og at SCHARNHORST i december 1943 blev sænket under angreb på en konvoj på vej til Murmansk, så var overfladeenhedernes rolle i Slaget om Atlanten udspillet, og de tilbageblevne slagskibe kom kun til at virke som *fleet-in-being* under resten af krigen. Derved menes, at de alene i kraft af deres eksistens fortsat udgjorde en trussel, som det var nødvendigt at tage hensyn til. Flåden måtte endda lide den tort at se kanoner, der skulle have været anvendt til slagskibene, i stedet blive anbragt bl.a. i tyske kystbe-

fæstninger i Danmark. Denne udvikling var en medvirkende årsag til at Raeder senere i begyndelse af 1943 måtte fratræde til fordel for Dönitz.

I 1941 mistede tyskerne 35 ubåde. 4.398.000 brt. allieret tonnage gik tabt. For hver ubåd mistede De Allierede således 125.658 brt. Det gik således den rigtige vej for De Allierede dette år. Dertil kom, at tonnagetilgangen havde været 1.984.000 brt. Det vil sige, at nettotabet var 2.414.000 brt., hvad der var markant mindre end i det foregående år.

1942

Den tyske flåde modtog ved indgangen til 1942 ca. 20 nye ubåde om måneden, og rådede ved årsskiftet over ca. 260 ubåde.

Afgørende betydning fik det for hele situationen på Atlanten, at USA fra december 1941 indtrådte i krigen. USA kunne nu for alvor stille omfattende ressourcer til rådighed. Til gengæld fik den amerikanske skibsfart hurtigt de tyske ubådes effektivitet at mærke. Under Operation *Paukens-chlag* indsatte Dönitz 5 ubåde langs den amerikanske østkyst. Her var man på dette tidlige tidspunkt totalt uforberedt på ubådskrigen. Der var ingen konvojordning, og alle skibene sejlede fuldt oplyste, ligesom alle fyrtårne og sømærker fungerede. I perioden 14. januar til 7. februar 1942 sænkedes således 25 fragtskibe. Senere fortsatte operationerne langs den amerikanske østkyst, selv om man fra maj i dette område begyndte at beskytte sejlruterne. I alt blev i dette område i 1942 sænket næsten 400 skibe. Dette var med til i 1942 at forøge bruttotabet af tonnage hos De Allierede. Alene i januar 1942 blev der sænket 327.000 brt. allieret tonnage. Sænkningerne fortsatte og nåede i løbet af foråret op på de højeste månedlige sænkningstale under Slaget om Atlanten. Med rette betegnedes denne periode i ubådskrigen af tyskerne som "Happy Time".

Af nye tekniske initiativer, udviklet i løbet af 1942, og som fik taktisk betydning for De Allierede, kan nævnes en kraftigt lyskaster, *Leigh Lights*, som gjorde flyenes angreb om natten på uddykkede ubåde mere effektive. Endvidere at briterne gik over til den såkaldte 10 cm radar, der kunne installeres i mindre enheder og fly. Dette kom bag på tyskerne, der fortsat troede de kunne anvende *Metox'en* til at detektere radarstråler. Den nye britiske radar medførte straks en kraftigt stigning i antallet af sænkede ubåde. De Allierede fik også gang i udrustningen af særlige eskortehangarskibe, mindre hangarskibe eller ombyggede handelsskibe, som kunne medføre et begrænset antal fly, der kunne starte og lande på skibene. Disse skibe fulgte med konvojerne, og kunne således give disse en nødvendig luftstøtte ved passagen af GIUK-gap'et i Atlanten.

Fra tysk side svarede man igen med bl.a. at bygge store forsyningsubåde på 1.600 tons, som kunne sejle forsyninger ud til ubådene i operations-

områderne, således at de kunne blive længere ude. Disse blev kendt som "*Milchkühe*". Derudover lykkedes det inden årets udgang at få indrettet en ny Metox, som kunne opfange bølgerne fra den nye radartype.

Helt afgørende viste det sig at blive, at man i USA gennem en veludviklet serieproduktion kunne sætte en kolossalt byggeprogram i gang af de såkaldte *Liberty-skibe*, der var en slags standard handelsskibe. Virkningen af denne tonnage-indsprøjtning gjorde sig allerede gældende i 1942, men slog for alvor igennem det følgende år.

1942 blev på mange måder kulminationen af Slaget om Atlanten. Ved udgangen af året rådede tyskerne over 393 ubåde, hvoraf 212 var operative. Der blev sænket 85 ubåde det år. Til gengæld mistede De Allierede ikke mindre end 8.245 000 brt. hvoraf de 6.200.000 brt. skyldtes ubåde. Raten var altså 97.000 brt. for hver sænket ubåd. Disse tonnagetab ville have været katastrofale, hvis ikke den amerikanske produktion var kommet i gang. Der blev således tilført ny tonnage svarende til 7.182.000 brt. Det vil sige, at nettotabet kun var 1.063.000 brt., hvad der var under halvdelen af nettotabet i 1941. Det gik altså fortsat den rigtige vej for De Allierede.

1943

Dette år blev for skibsfartskrigen i Atlanten et vendepunkt, ligesom det var tilfælde på flere andre af krigens fronter. I januar 1943 afholdtes i Casablanca en konference for De Allieredes øverste militære chefer, og det blev fastslået, at "the defeat of the U-boat must remain a first charge on the resources of the United Nations". Der blev efterfølgende besluttet en række nye initiativer for at intensivere kampen mod ubådene. Gennem analyser blev man f.eks. opmærksom på, at den taktik, tyskerne anvendte, i forbindelse med den kapacitet, de havde, indebar, at tabet af skibe i de enkelte konvojer nærmest var konstant. Hvis man derfor satte antallet af skibe op i den enkelte konvoj, kunne man med samme risiko få bragt mere end 50% forsyninger over ad gangen.

Dönitz satte en storstilet offensiv ind i foråret 1943, men oplevede så store tab, at han den 24. maj 1943 besluttede midlertidigt at trække alle ubåde hjem, for at overveje nye taktik og ny teknik. Denne dag anses i historisk perspektiv for at være den dag, hvor De Allierede sejrede i Atlanten.

Når tyskerne ikke længere kunne bygge ubåde så hurtigt, som De Allierede kunne sænke dem, og når De Allierede kunne sætte mere tonnage i søen om måneden end tyske ubåde kunne nå at sænke i samme periode – så ville slaget reelt være tabt. De her nævnte kurver krydsede hinanden i 1943. Den tyske skibsfartskrig var herefter helt udsigtsløs.

I løbet af 1943 fortsatte man uvidende om disse tal fra tysk side med at igangsætte nye initiativer for at redde situationen. Som tidligere nævnt var ubådens store problem, at den nu var tvunget til at være neddykket hele tiden. Radaren og patrulje- og eskorteskibene gav den ingen ro på overfladen. På grund af fremdrivningssystemerne blev farten reduceret i neddykket tilstand, et forhold der f.eks. i nogle tilfælde gjorde, at ubådene hverken var i stand til at følge med konvojerne eller at indhente disse. Det tyske svar på denne hæmsko var snorklen, et lufrør, der gjorde det muligt i neddykket tilstand fortsat at anvende dieselmotorerne og derved fastholde den højere fart, som kunne opnås i uddykket tilstand på overfladen. Snorklen, som fik sin navn efter den snorkende lyd, som lufrøret frembragte, når bølger på overfladen oversvømmede indmundingsventilen, var egentlig en hollandsk opfindelse, der var kendt af tyskerne, men som nu først blev anvendt i den specielt opståede situation. Men man skal helt hen i slutningen af 1944 før de første snorkeludrustede ubåde var operationsklare.

Af andre initiativer, der har forbindelse med denne problematik, var den tyske ubådskonstruktør Hellmuth Walthers ideer om at bygge en ubåd med luftafhængigt maskineri fremdrevet af brintoverilte. En sådan ubåd ville kunne holde sig neddykket i meget lang tid og samtidig opnå en betydelig høj fart. De første ubåde efter denne konstruktion blev dog først operative umiddelbart inden krigens afslutning. Endvidere arbejdede man også med et ubådsprojekt, der ved hjælp af meget store batterier, kunne opnå en fart på 17 knob i neddykket tilstand. Dette projekt, kaldet type XXI, kom dog også for sent til at kunne spille en rolle på Atlanterhavet og vende krigslykken.

Der var således 12 operationsklare af denne type i maj 1945. Type XXI samt Walther-ubåde ville have været meget farlige instrumenter, som det ville have været vanskeligt at finde foranstaltninger i mod, men som tidligere anført ville det kun have forlænget krigen, ikke forandret det endelige resultat.

På allieret side udviklede man "*hedgehog*", pindsvinet, et aggregat, der udkastede dydbomber foran skibet i et diamant-mønster, og som kun eksploderede, hvis de ramte noget. Dette var nyt i forhold til de hidtil anvendte dydbombe-typer. Træfsikkerhed blev derved meget større, samt at det nu var muligt at opretholde ASDIC-kontakten med den fjendtlige ubåd under angrebet. Endvidere gav eksploderende dydbomber indikationer på, hvor den jagede ubåd befandt sig. I løbet af krigen gik man over til at betegne ASDIC med den amerikanske betegnelse SONAR, der står for "**S**ound **N**avigation **A**nd **R**anging and denoting".

På tysk side udviklede man til gengæld torpedoer, kaldet *Zaunkönig*, der

homede på handelsskibenes skruestøj. De Allieredes modtræk var at lade særlige lydtkilder, der svarede til skruestøj, slæbe efter skibene, således at torpedoerne ramte disse paravaner i stedet for. Endvidere udviklede tyskerne også torpedoer, der var programmeret til at følge bestemte sløjfebaner, således at træfsikkerheder, hvis en sådan torpedo blev affyret mod en konvoj, var stor.

I 1943 mistede De Allierede 3.611.000 brt., hvad der var langt mindre end i 1942. Tyskerne mistede ikke mindre end 237 ubåde. Raten var altså her helt nede på 15.236 brt. for hver ubåd. Tilgangen af ny tonnage udgjorde 14.585.000 brt. (!). Der var nu ikke tale om et nettotab, men om en nettovækst på 10.974.000 brt (!).

1944-45

Ved indgangen til 1944 havde De Allierede overtaget på Atlanten. Denne dominans var en klar forudsætning for den invasion i Normandiet, som fandt sted i juni 1944. Et bestridt søherredømme på dette tidspunkt kunne have skabt problemer for denne invasion. Store tyske ubådsstyrker blev forgæves sat ind mod invasionsflåden, men den efterhånden meget effektive ubådsbekæmpelse gav store tab blandt disse.

Set i et større strategisk perspektiv fik invasionen i Normandiet stor indflydelse på ubådernes fortsatte operationsmuligheder, idet tyskerne efter denne ikke længere rådede over de bombesikre baser i dette område. Ubådene var nu henvist til baser i Norge, Tyskland og i den sydlige del af Frankrig.

Nedgangen fortsatte for ubådene, selv om snorklen kom i anvendelse. Princippet viste sig ganske vist meget effektivt, men kom for sent til at gøre sig rigtigt gældende.

At enden var nær, ses på tallene fra krigen i Atlanterhavet i 1944. 241 tyske ubåde blev sænket, det højeste årstal under krigen. De Allierede mistede 1.422.000 brt. Raten var således helt nede på 5.900 brt. for hver sænket ubåd. Den nytilførte tonnage på allieret side var 13.349.000 brt. Det vil sige en nettotilvækst på 11.927.000 brt.

Tallene for 1945 frem til kapitulationen i maj var 153 sænkede ubåde. Et allieret tab på 458.000 brt. og en ny tilført tonnage på 3.834.000 brt.

Den 4. maj 1945 overgav Karl Dönitz sig til De Allierede. Han var blevet Storadmiral og Hitlers efterfølger. Alle de resterende ubåde blev kaldt hjem til deres baser. Kampen var ovre og De Allierede havde vundet Slaget om Atlanten, efter at der havde været kæmpet i dette krigsteater uafbrudt i de 68 måneder, som den 2. verdenskrig i Europa varede.

Sammenfatning

Betydningen af Slaget om Atlanten kan næppe overvurderes. Et sammenbrud i forsyningslinierne til Storbritannien havde medført et sammenbrud for Det britiske Imperium og dermed for De Allierede som sådan. Selv om mange eksperter i dag mener, at det aldrig rigtig lykkedes tyskerne at få et overtag i Atlanten, så må det konstateres, at situationen i 1942 var kritisk. Redningen kom i form af den amerikanske indtrædelse i krigen. Churchill havde hele tiden været klar over, at det var dette, der ville kunne redde Storbritannien. Udfaldet ville efter hans mening ikke have været sikkert uden denne. Kolossale ressourcer blev sat ind på Atlanterhavet. Det er en kendsgerning, at alle nye opfindelser og nye taktikker til trods, så var det først og fremmest den materielle mætning, der kvalte den tyske søkrigsførelse. Over for de amerikanske ressourcer var der intet at stille op. Det hele blev kun et spørgsmål om tid.

Ser man Slaget om Atlanten under ét, så kan de frygtindgydende tal opgøres på følgende måde. Opmærksomheden skal henledes på, at der findes såvel britiske som amerikanske tal, som kan afvige en lille smule fra hinanden bl.a. på grund af forskellige opgørelsesprincipper. Her er de amerikanske tal valgt.

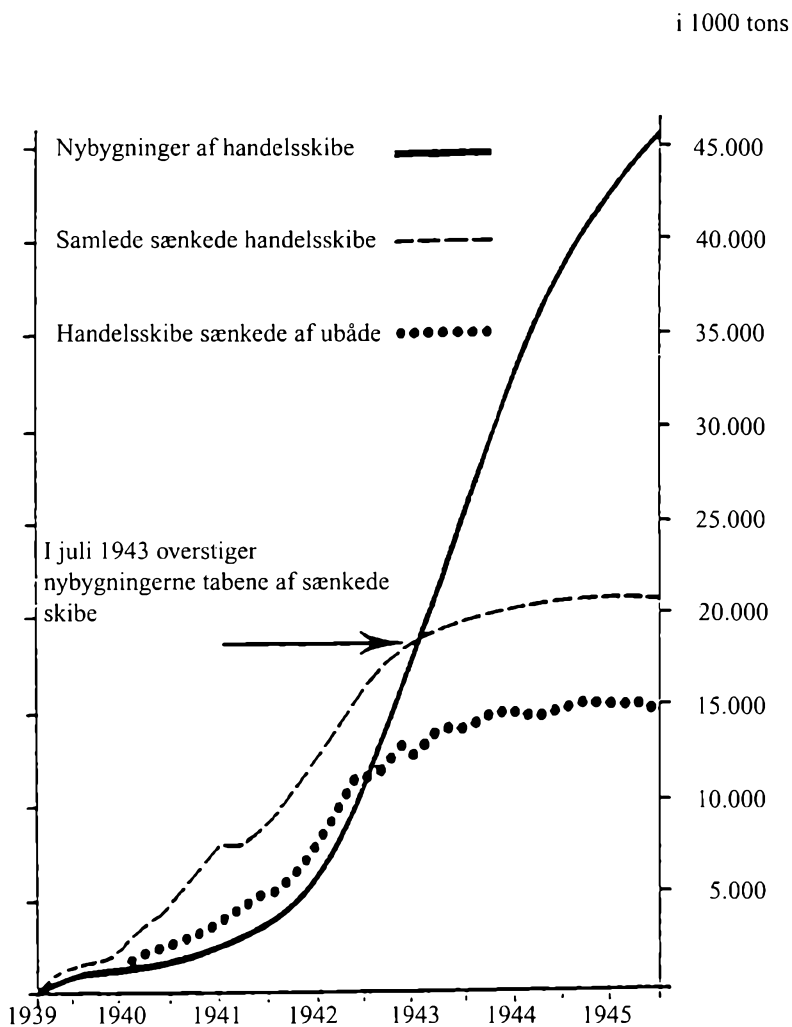
De Allierede mistede i alt 23.351.000 brt. og 4.768 handelsskibe, heraf blev de 2.775 sænket af ubåde. Normalt anføres for årsagerne til sænkningerne, at 69% blev sænket af ubåde, 13% af fly, 7% af overfaldeenheder, 7% af miner og 4% tilfælde, der ikke er oplyst. Procenterne er her ca. tal, men giver en form for størrelsesorden. I alt blev der tilført ny tonnage svarende til 42.485.000 brt.

Den tonnagemængde, som man havde mistet i løbet af krigen, var ved dennes afslutning stort set erstattet, således at der var tale om status quo for Storbritanniens og USA's handelsflåder. Alene i den britiske handelsflåde mistede ca. 30.000 søfolk livet i bestræbelserne på at holde gang i det krigsførende britiske samfund.

Den danske indsats i Slaget om Atlanten, der blev ydet af konfiskerede danske skibe og danske søfolk, kan skønmæssigt anføres med de samlede skønnede tal for "udeflåden", det vil den del af handelsflåden, der befandt sig uden for danske farvande efter 9. april 1940. Her mistede sammenlagt ca. 850 danske søfolk livet, og 128 skibe gik tabt.

Tyskerne havde under krigen 1.162 ubåde til rådighed, hvoraf de 784 gik tabt, det vil sige 67%. 221 ubåde blev ødelagt af egne besætninger og 157 blev efterhånden overleveret til De Allierede. Af de 40.900 tjenstgørende i ubåde faldt de 28.000 mens 5.000 blev taget til fange.

SLAGET OM ATLANTEN 1939-45



Disse grafiske kurver illustrerer hvornår De Allierede fik overtaget i Slaget om Atlanten, og hvorfor tyskerne ikke kunne vinde på dette krigsteater.

Litteratur, der kan anbefales til yderligere læsning:

David Miller:

Ubåde. Historien om Tysklands frygtede undervandsbådsvåben

Billesø & Baltzer

2002

Christian Tortzen:

Krigssejlerne. Træk af dansk skibsfarts historie 1939-1945.

Pantheon

1995

Andrew Williams:

Slaget om Atlanten

Gyldendal

Kbh. 2003

SØMILITÆRE NOTER “ALEXANDER NEVSKIJ”

– en fortælling om blått blod og saltvand

På havnen i Thyborøn står et stort anker. Det stammer fra den russiske orlogsfregat “Alexander Nevskij”, der strandede i 1868 på den øde kyst mellem Harboøre og Thyborøn. Der var 724 mand ombord, blandt dem den nittenårige storfyrst Aleksej, søn af den russiske kejser Alexander 2. Det var som et vingesus fra den store verden. Denne spændende historie bliver fortalt i en helt ny udstilling, lavet af Lemvig Museum på Kystcentret i Thyborøn – ikke langt fra det sted, hvor skibet forliste. For den lokale befolkning var skibet som et eventyrslot – med fine folk ombord og mængder af udsøgt inventar, der skulle bjerges i land. Det gav arbejde og velstand – og fortællinger, der sammen med de fine ting er gået i arv helt op til nutiden.

Den nye udstilling om “Alexander Nevskij” åbner den 1. juni 2006.

“Alexander Nevskij”s forlis

Det mest fantastiske forlis på den jyske vestkyst er nok den russiske orlogsfregat “Alexander Nevskij”, der strandede den 25. September 1868 på tangen mellem Harboøre og Thyborøn. Det var den russiske flådes stolthed med én af kejserens sønner, storfyrst Alexej, og dennes lærer admiral Possiet ombord. Skibet var på vej hjem fra et besøg i Piræus, hvor det havde deltaget i festlighederne ved den græske kong Georgs bryllup med storfyrstinde Olga af Rusland.

Den 24. September var skibet på vej op gennem Nordsøen. Admiralen beordrede dampkedlerne slukket, så skibet kunne gå for sejl, og om aftenen kom han på den ulykkelige idé, at kursen skulle lægges nogle streger mere mod øst. Ved at sigte efter Hanstholm Fyr kunne man forkorte sejltiden og få Skagen i sigte ved dagslys næste dag. Det blæste op, og der kom tætte regnbyger. Man blev nødt til at mindske sejl, og da fokken gled ned, så kaptajnen en mørk stribe om styrbord. Klokkeren halv tre i den mørke morgen stødte skibet på revlen. For at forhindre det i at kæntré, måtte man kappe masterne og lade en del af kanonerne gå over bord. Skibets nødsrud blev hørt i land, og folk strømmede til stranden sammen

med mandskabet fra redningsstationerne. Heldigvis lagde blæsten og søen sig, og da klokken var 7 om aftenen var hele fregattens mandskab på 724 mand blev reddet. De eneste, der druknede var to officerer og tre matroser, der som de allerførste havde forsøgt at redde sig i land med én af skibets egne redningsbåde. På stranden blev der holdt en kort gudstjeneste. Hele sceneriet blev tegnet på stedet til Illustreret Tidende; sådan en tegning var den tids pressefotografi.

I dagene efter forliset blev skibets inventar roet i land i fiskerbåde og solgt ved en række store auktioner. Således endte mange af de fine møbler og andet inventar i privateje, på hoteller og offentlige kontorer.

Der var tunge mahognibuffeter med hvid marmorplade, skriveborde, elegante salonstole, spilleborde, spytbakker, messingsamovarer, rubinglas og meget andet fra skibets elegante saloner. Alt blev bjerget i land af det lokale bjergelav og et hold af skibets besætning – og solgt på en række auktioner, der tiltrak folk fra hele landet. På den måde blev de flotte ting fra “Alexander Nevskij” spredt for alle vinde. Nogle af dem endte senere på Lemvig Museum og kan nu ses i udstillingen på Kystcentret i Thyborøn, andre er stadig i familieeje – på Harboøre, i Lemvig, i Kolding, i København, i Bruxelles. Overalt bliver de passet på og værdsat på grund af den dramatiske fortælling om den russiske fregats forlis på den øde vestjyske kyst.

Den nye “Alexander Nevskij”-udstilling på Kystcentret i Thyborøn er permanent og vil løbende blive udbygget, hvis der dukker spændende nye ting op.

“Alexander Nevskij” og prinsesse/kejserinde Dagmar

“Alexander Nevskij” deltog i flere togter som repræsentationsskib i den russiske flåde.

I 1865 var fregatten “Alexander Nevskij” rammen om den sørgelige hjemfart med liget af den russiske tronfølger storfyrst Nicolai. Året før var han blevet forlovet med den unge danske prinsesse Dagmar, datter af kong Christian 9. og dronning Louise. Den 27. maj 1865 sejlede den russiske eskadre gennem Storebælt. Skibene havde kajede rær for at vise sorg. Det forreste fartøj, fregatten “Alexander Nevskij”, førte tronfølgeren, storfyrst Nicolais flag på halv i stormasten. Ud for Nyborg ankom

dampskibet “Slesvig”. Den danske konge Christian 9. og kronprins Frederik ville aflægge besøg på fregatten. Kanonerne var kørt i stilling til salutskydning.

Storfyrst Nicolai var død i Nice kun 22 år gammel. Omkring hans bære mødtes det russiske kejserhus og det danske kongehus. Blandt de knælende damer var prinsesse Dagmar. Æresvagten var sat af matroser fra fregatten “Alexander Nevskij”.

Året efter blev prinsesse Dagmar forlovet og gift med storfyrst Nicolais bror, Alexander, den nye russiske tronfølger. Som medlem af den russiske kejserfamilie fik hun navnet Maria Feodorovna og var russisk kejserinde fra 1881 til 1894. Hun blev mor til Ruslands sidste zar, Nicolai 2.

“Alexander Nevskij”s kaptajn, Oscar von Kræmer, fik efter forliset 1868 en nær tilknytning til den russiske zarfamilie, først som fløjadjutant hos kejseren og siden som flagkaptajn og admiral. Han deltog i middage på Fredensborg og rejste med kejserfamilien til sommerresidensen Livadia ved Sortehavet. Hele livet bevarede han et nært forhold til kejserinde Dagmar, blandt andet fordi de kunne tale dansk sammen. Kaptajnen stammede nemlig fra en af de svensksprogede adelsfamilier i Finland, der dengang var under russisk overherredømme. I et brev til hustruen Sophie skrev von Kræmer i 1882 efter en middag på Peterhof:

Gæt hvem jeg sad ved siden af ved bordet?

Jo, på kejserindens højre side, med grevinde Vorontsov på min anden side - var det ikke fornemt?

Kejserinden talte som så ofte før dansk med mig, hvilket dog er ret behageligt, da de andre ikke forstår hvad vi taler om.

“Alexander Nevskij” og det græske kongehus

Fra juli 1867 til september 1868 fungerede skibet som uddannelsesfartøj for Alexanders yngre bror, storfyrst Alexei, på togt i Middelhavet. En af de store begivenheder under togtet var det nygifte græske kongepars ankomst til Piræus den 24. november 1867. Den unge kong Georg af Grækenland var søn af den danske konge og bror til prinsesse Dagmar. Dronning Olga var datter af den russiske storadmiral, storfyrst Konstantin og storfyrstinde Alexandra.

I juli 1868 kom storadmiral Konstantins hustru på besøg på “Alexander Nevskij” med sin svigersøn, den unge græske kong Georg. Det foregik i havnen i Piræus.

Kaptajn Oscar von Kræmer skrev hjem til sin hustru Sophie:

Fregatten var festligt dekoreret, omtrent som Du en gang så “Vitiaz”, men med mere smag og bekostning. Storfyrstinden var aldeles charmeret af sin modtagelse, og gentog flere gange, at hun var henrykt. Hendes portræt og kongens og dronningens buster var omringede af blomster og grønt, små blomsteropsatser var ordnede på dækker og springvand savnedes heller ikke, alt oplyst af kulørte lygter.

Storfyrstinden var ifølge med kongen, sin søn Nicolai, alle hofdamer etc. Hun havde blot tænkt sig et kort besøg, men havde det så morsomt, at hun blev på fregatten helt til kl. 12 om natten. Også kongen var i brillant humør og drak ret hæderligt champagne. Siden dansedes der kvadriller; og jeg havde den ære at danse med storfyrstinden, der var opstemt og glad som en ung pige. Da der var brist på damer, så dansede herrerne ind imellem med hinanden, og på den måde fik Tudeer den sjældne ære at danse som dame med kongen. Herunder blev de så gode venner; at kongen midt i kvadrillen gjorde Tudeer til Ridder af Frelser-Ordenen.

Smukkeste viste sceneriet sig dog om natten, da de høje gæster forlod fregatten. Himlen var mørk men stjerneklar; alle fartøjer affyrede kongelig salut og illuminerede med bengalske lys, kastede raketter etc. Fra båden, som førte hende i land, kunne storfyrstinden på fregatten se sit navn i transparent, lavet således at hver kanonport dannede et bogstav i navnet Alexandra, alt i forskellige farver. Storfyrstinden var så rørt over opmærksomheden, at hun tidligt næste morgen i et brev til storfyrst Alexej takkede for festen, som var den smukkeste hun nogensinde havde set, og lovede aldrig at glemme den glade aften på “Alexander Nevskij”.

Hos dronning Margrethes tipoldefar

I juli 1868 havde “Alexander Nevskij” besøg af storfyrst Mikael, guvernøren i Kaukasus, bror til den russiske kejser Alexander 2. Han overværede nogle eksercitsen og indtog en supé ombord. Det var en genvisit efter kaptajn von Kræmers besøg på hans landsted i Borsjom ved Tibilis. Kaptajn Oscar von Kræmer fortalte om opholdet i et brev til sin hustru Sophie:

Jeg tilbragte tre dage i Borsjom, tiden gik med promenader; krebsefangst, fiskeri, ridning, badning, spisning, drikken, spil etc. Man var

aldeles ugeneret. Imidlertid plagedes jeg af uvished om det, som mest interesserede mig, min hustru, som jeg ikke havde hørt fra længe, og min fregat, som jeg havde efterladt på et så farligt sted, og jeg lod mig ikke overtale til at blive der længere.

Storfyrst Mikael havde et barnebarn ved navn Alexandrine – senere dronning af Danmark og dermed farmor til den nuværende danske dronning Margrethe.

“Alexander Nevskij” - faktaoplysninger

Fregatten Alexander Nevskij blev søsat den 21. september 1861 i St. Petersborg. Den var 90 meter lang og 17 meter bred, og kunne bære 51 kanoner. Skibet var et såkaldt fuldkraftsskib, fuldrigget med tre master, og med dampmaskine med skorsten og skrue.

Skibstypen var en overgangsform, der snart blev afløst af dampdrevne panserskibe. Det var en skruefregat ligesom den danske fregat “Jylland” fra 1860, men noget større. Fregatten “Jylland” var med til at sejle “Alexander Nevskij”s besætning hjem fra Århus til Rusland efter forliset.

“Alexander Nevskij”s sidste rejse

Admiral Possiet skulle lære den unge storfyrste navigationens kunst. Når sejlene skulle sættes, skulle dampkedlen slukkes, og skorstenen hejses ned i skibet. Possiet havde højere rang end skibets kaptajn. Naturligvis mente han derfor, at han kunne træffe afgørende beslutninger. Også selv om det egentlig var kaptajnens kompetence at lægge den rigtige kurs. Kaptajn von Kræmer var irriteret. Fra Plymouth skrev han til sin kone den 16. september 1868:

Possiet er en rigtig nøler! I flere dage har vi haft vindstille, og hvis han havde villet drage fordel af det og gået for damp, så ville vi have været hér for et par uger siden, og i dette øjeblik måske allerede i Østersøen, om ikke i Kronstadt.

For storfyrst Alexej blev fregattens forlis et lærestykke i navigationens fejlmuligheder og i den fornødne respekt for Nordsøen.

For søkyndige talte søforhøret sit tydelige sprog; sagen burde være en lektie for alle højere befalingshavere om ikke at blande sig i sager, som lå i deres underordnedes kompetence. Alligevel fik kaptajnen den hår-

deste dom, som dog heldigvis blev ophævet af kejseren.

Admiral Possiets rapport vedrørende “Alexander Nevskij”s kursændring den 24. september 1868:

Da vi havde forladt Doggerbanke og begyndte at nærme os indsejlingen til Skagerak, skulle vi nu enten fortsætte i NNØ kurs og sejle op mod Skagen, når Lindesnes-fyret kom i sigte; ellers skulle vi ændre vores kurs og sejle ind mod Hanstholm Fyr på Jyllands nordvestpynt, indtil det kom i syne og med kursen fastsat derfra sejle ind i Skagerak. Under de forhold, der på det pågældende tidspunkt havde fulgt os på vores sejlads, syntes begge disse veje lige sikre, men den sidste havde den fordel, at den, idet sejladsen mod Skagen forkortedes med 30 mil, gav os mulighed for at se Skagen næste dags aften, mens det endnu var lyst. Hverken vindstyrken eller vindretningen var på det tidspunkt, endsige havde på noget tidligere tidspunkt siden vi gik ind i Nordsøen, været af en sådan art, at man skulle forvente nogen særlig stærk strøm i nogen retning.

Hen imod 8 aften bad jeg om at tale med den ældste styrmandsofficer, og jeg beordrede ham til at bestemme vores position på kortet og med udgangspunkt heri fastlægge en kurs, der ville bringe os ind under Hanstholm Fyr, som har en radius på 20 mil.

Possiet redegør herefter for en række ekstra beregninger, der skal tage højde for vind og strømsætning og fortsætter:

Da jeg således var blevet overbevist om, at den valgte kurs var ufarlig, bad jeg kaptajnen om at komme, og meddelte ham min hensigt om at ændre kursen og sammen med ham diskutere de ovenfor angivne omstændigheder. Fløjadjudant Kræmer gjorde sig grundige overvejelser om den foreslåede kurs og havde intet at sige imod den: derfor lagde fregatten klokken 8 kursen mod NØ 54°; snart opnåedes en fart på 8 knob.

På havets bund

Siden 1868 har “Alexander Nevskij” ligget på havets bund. Der kom et par russiske dykkerfartøjer og tog kanonerne op, en entreprenør købte bundstedet og bjergede metaller op, først en ladning dynamit og så kom der kobberbolte, kobberrør og krudtkasser frem i vraget. Sådan fortsatte det langt op i 1900-tallet. Metallet var mange penge værd.

I 1979 kom der en ny slags folk på besøg; det var sportsdykkerklubben

Delfinen med erhvervsdykker Gert Normann i spidsen. De hentede mange ting op fra “Alexander Nevskij”s vrage. En mosaik med mønstre som en kompasrose, kobberbolte og nagler, ammunition, krudtkasser, et stykke af en løjbom fra en jolle – egentlig utroligt at der i det hele taget var noget tilbage, da der endelig ankom et dykkerhold med forståelse for historiens vingesus.

Et levende minde

”Vi har altid fået at vide, at det er fra Alexander Nevskij”, siger folk og viser stolt arvestykkerne frem. De kender historien, ikke så meget fordi de har læst den, men fordi de har fået den fortalt. Der er forlist mange skibe på kysten, og der er bjerget inventar i land fra de fleste. Men i Harbøre og Thyborøn er der kun ét skib, der tæller. På havnen i Thyborøn står “Alexander Nevskij”s anker; det er et vartegn for denne del af Jernkysten.

Ankeret på Thyborøn Havn

En dag i 1958 gjorde vragefisker Sigurd Damgaard en ordentlig fangst i vrage af “Alexander Nevskij” – det 5 tons tunge anker. Købmand Andreas Møllerup og bestyrer Olaf Jensen på Thyborøn Sømandshjem fik samlet penge ind, en ny egetræsstok blev sat på, og ankeret fik sin plads på byens og havnens mest centrale plads. Et vartegn var skabt.

Anker-logo fra Thyborøn Havn

I 2000 udskrev Thyborøn-Harbøre Kommune en konkurrence om et nyt logo for Thyborøn Havn. En lokal mand, Jens Rønde, vandt med et forslag, der brugte “Alexander Nevskij”s anker sammen med kommunens våben.

Gravstedet på Harbøre Kirkegård

To unge løjtnanter, Zarin og Yxkull, kvartermester Odinzoff og matroserne Shiloff og Poliakoff druknede, da de modigt forsøgte at nå land med en af “Alexander Nevskij”s egne både. De to officerer blev hjembragt til Rusland. De andre lå tilbage på den forblæste kirkegård – i det yderste nordvestlige hjørne. Men de blev ikke glemt. Senest blev gravstedet istandsat af den russiske stat i 2004.

Det lille kapel i Harboøre Kirke

Ved opgangen til prædikestolen sidder et lille hus med løgkuppel, skåret ud af en træblok. Det er så mærkeligt, at det kun kan stamme fra “Alexander Nevskij”. Måske er det sømandshusflid, skåret en dag på en frivagt som et minde om livet hjemme i Rusland.

Lemvig Museum

I 1931 købte bestyrelsen for det nyoprettede Lemvig Museum et skrivebord fra “Alexander Nevskij” for 117 kroner. Næste år var det 6 stole til 125 kroner. I 1938 brugte man 90 kroner til en ny sofa til Lemvig Toldkontor mod til gengæld at få deres sofa fra “Alexander Nevskij”.

Zephyrantes Candida - Vestenvindens hvide blomst

Det fortælles, at kaptajnen på “Alexander Nevskij” gav en plante til den unge konsul Andersen fra Redningsvæsenets kontor i Lemvig. Blomsterknoldene gik i arv, indtil en lille kasse med otte planter landede på Lemvig Museum i 2004. Måske fandt kaptajnen liljen i Grækenland i sommeren 1868 og ville bringe den med hjem til sin hustru Sophie. Nu blomstrer den hver sommer med smukke hvide liljeblomster som en levende hilsen fra fregatten “Alexander Nevskij”.

(På grundlag af oplysninger stillet til rådighed af Lemvig Museum)

DEBAT

FLAGSTANGEN STÅR NØGEN PÅ HANS Ø af Axel Fiedler

Dannebrog vajer ikke længere over den lille klippeknold Hans Ø i Kennedy Kanalen mellem Grønland og Canada, og måske knejser det metaliske canadiske flag der heller ikke længere. Om det første flag véd vi, at det er blevet erobret af canadiske soldater sidste sommer, og at det nu befinder sig i et dansk regeringskontor i København. Om det canadiske flag, der blev opsat af de samme soldater, som nedtog Dannebrog fra Hans Ø flagbastionen, véd vi kun, at det måske er blevet fejtet bort af stormkastene fra polarhavet, sådan som udenrigsminister Per Stig Møller i august har udtalt det til pressen.

Den 9. november 2005 offentliggjorde den canadiske avis National Post en artikel med overskriften ”Troops capture Danish Flags from Hans Island – secret operation.” (”Soldater erobrer danske flag fra Hans Ø – Hemmeligt stemplet operation”). Avisen havde nemlig fået aktindsigt i højt klassificerede canadiske militære dokumenter, der beskriver, hvordan bevæbnede canadiske soldater den 13. juli 2005 blev landsat på den omstridte Hans Ø for at hævde Canadas herredømme over øen. Dansk og canadisk presse og ministerielle meddelelser op til den 9. november nævner alene, at canadisk militær besøgte øen den 13. juli 2005 og at den canadiske forsvarsminister Bill Graham aflagde besøg den 26. juli. Men ikke et ord fra officiel dansk eller canadisk side om, at en canadisk militær enhed havde fjernet Dannebrog fra Hans Ø! Denne uvenlige handling kom først frem, da National Post offentliggjorde nyheden fire måneder efter, at det var sket.

Til støtte for de nuværende fåtallige militære styrker og Royal Canadian Mounted Police har Canada i Nunavut territoriet opbygget en hjemmevernslignende reservestyrke, Canadian Rangers, bestående af ca. 4000 personer, der har til opgave at foretage patruljevirkksomhed og at vise flaget i området. Det canadiske konservative parti har på sit program en større militær forstærkning af indsatsen i det nordlige Canada med bygning af bevæbnede isbrydere, øget overvågning af området med satellitter og ubemandede flyvende droner, forstærkning af reservestyrken, udstationering af kampfly og oprettelse af en arktisk indsatsbataljon. Partiformand Stephen Harper udtalte den 22. december 2005 blandt andet; ”man forsvare ikke den nationale højhedsret med flag. Dertil

behøver man styrker på landjorden, skibe på havet og en effektiv overvågning." Dette partiprogram står i kontrast til den afgående canadiske liberale regerings officielle holdning i september; "striden om Hans Ø kan løses inden for de udmærkede bilaterale forbindelser, der eksisterer imellem de to stater", og udenrigsminister Per Stig Møllers næsten samtidige udmelding; "Danmark og Canada er foregangslande på den internationale scene, når det gælder konflikthåndtering... Når der opstår en konflikt mellem os, skal vi selvfølgelig også løse den gennem dialog og forhandling og ikke ved ensidige provokerende skridt og gengældelse gennem en "flagkrig". Det er ikke en værdig ageren for to allierede..."

I den hemmeligt stemplede rapport fra det canadiske forsvarsministerium, som National Post fik adgang til at læse, vises fotografier af de to danske flag, der den 18. juli blev registreret og fotograferet ved hovedkvarteret for Canadian Forces Northern Area i byen Yellowknife. Flagene var den 13. juli blevet fjernet fra Hans Ø under den canadiske operation med kodebetegnelsen Hurricane, hvor det canadiske flag samtidig blev sat op. Tre uger senere afleveredes det ene af flagene til den danske ambassadør af repræsentanter fra det canadiske udenrigsministerium, og ambassadøren bragte det næste dag videre til København. Den danske regering har således modtaget det ene af de to erobrede Dannebrog og udenrigsministeriet har i december oplyst mig om: At der ikke i forbindelse med afleveringen er protesteret officielt over nedtagningen af Dannebrog fra Hans Ø; At man fra dansk side ikke har forlangt, at Canada hurtigst muligt bragte Dannebrog tilbage på plads på Hans Ø samt at Canada ikke har beklaget nedtagningen af Dannebrog over for den danske regering. Det andet flags skæbne er ukendt ifølge National Post artiklen, men det må med stor sandsynlighed formodes, at dette flag efter militær skik og brug befinder sig i det militære hovedkvarter i Yellowknife som "krigsbytte", hvor det måske er sat op i baren i officersmessen. Under alle omstændigheder befinder der sig et Dannebrog fra Hans Ø et eller andet sted i Canada! Så med et Dannebrog fra Hans Ø hengemt i regeringskontorerne i København og det andet taget i forvaring af canadisk militær, så står flagstangen nøgen på Hans Ø, her umiddelbart inden forhandlingerne mellem Danmark og Canada om Hans Ø's tilhørsforhold påbegyndes i februar 2006.

Men flagstangen havde ikke behøvet at stå nøgen, for allerede i begyndelsen af august afsejlede inspektionskutteren TULUGAQ fra Grønlands Kommandos hovedkvarter i Grønnedal med kurs mod Hans Ø som en dansk suverænitetshævende reaktion på de canadiske soldaters og den canadiske forsvarsministers besøg på øen i juli måned. TULUGAQ, der kunne være ved Hans Ø sidst i august måned, fik undervejs ordre om

ikke at gå i land for ikke at skærpe flagkrigens udvikling yderligere. En ordre der med den nuværende viden, om at den danske regering allerede da vidste, at canadierne havde fjernet Dannebrog fra Hans Ø, må betegnes som en klart defensiv handling og måske også som et udtryk for en manglende vilje til at varetage rigsfællesskabets krav om hævvelse af suveræniteten over den grønlandske ø i Kennedy Kanalen. En ordre, som i canadiske regeringskontorer og vel ikke mindst i det militære hovedkvarter i Yellowknife må have udløst jubel og champagne til fejring af "sejren" over Danmark og Grønland.

TULUGAQ burde i stedet have fået ordre om at genetablere Dannebrog på Hans Ø og dermed genoprettet status quo situationen i striden om ejerforholdet. Danmark havde derved signaleret en fast vilje til at kæmpe den fredelige og diplomatiske strid om, at Hans Ø er en del af Grønland. Et forhold, der kan blive af betydning for udfaldet af de kommende forhandlinger om øen som følge af, at det canadiske konservative parti efter valgsejren den 23. januar 2006 overtager regeringsmagten med Stephen Harper som premierminister.

NEKROLOG

Carl Frederik Anton Jørgen Castenskiold.

(1654) Carl Castenskiold blev født 13. November 1923 på Kongstedlund som søn af Hofjægermester Jørgen Carl Gustav Castenskiold og hustru Dagmar Louise Elisabeth f. Prinsesse af Danmark.

Efter studentereksamen fra Stenhus Kostskole mødte han som søkadetlærling på Holmen 1. juli 1943, efter 1 månedes eksercerskole på Holmen kom han ombord på HVIDBJØRNEN, der den 29. august blev sænket af egen besætning, og Carl måtte som resten af besætningen springe i Storbælt. Efter internering i Korsør og på Sundparkskolen deltog han i ”Det civile navigationskursus” på Handelshøjskolen. Fra efteråret 1944 ophørte kurset, og Carl deltog derefter i Søværnets del af modstandsbevægelsen. Efter interneringen boede Carl i Amaliegade hos sin møster Prinsesse Thyra, som Carl holdt meget af.

Kadetuddannelsen blev genoptaget august 1945. I oktober udnævntes han til søløjtnant II. Efter udnævnelsen var han udkommanderet med HEIMDAL og THETIS på fiskeriinspektion i danske farvande, Nord-søen og ved Færøerne. I sommeren 1951 var han chef for ministrygeren ENØ og derefter til tjeneste i torpedobåde af KRIEGER-klassen og kystjagere af WILLEMOES-klassen. Udnævnt til kaptajnløjtnant 1. juli 1953, hvorefter han gennemgik Long Communication Course ved H.M.S. Mercury derefter tjenstgørende i Søværnsstabens S-sektion og tillige adjutant hos chefen for Søværnsstaben. 1957 – 1960 adjutant ved Grønlands Kommando. Udnævnt til orlogskaptajn 1. oktober 1960, derefter næstkommanderende i THETIS på opmåling ved Grønlands vestkyst. 1961- 64 i Søværnets operative Kommando, herefter næstkommanderende i INGOLF, 1964-68 tjenstgørende ved H.Q. Allied Naval Forces, Baltic Approaches fra august 1965 som midlert. kommandørkaptajn. 1968-73 chef for Søværnets Signalskole. 31. juli 1973 efter ansøgning afsked af linien med pension.

Efter sin afsked blev Carl Castenskiold ansat i firmaet SCANDUTCH I/S som leder af personale- og administrationssektionen i hovedkontoret i København. Carl blev i 1948 gift med Bente Grevenkop-Castenskiold.

NEKROLOG

Ægteskabet opløst 1963. Han blev 1963 gift med Else Albrechtsen ægteskabet blev opløst i 1969, hvorefter han i 1971 blev gift med Maja Fabricius med hvem Carl nåede at fejre sølvbryllup.

Carl Castenskiold var et venligt og beskedent menneske med stor kærlighed til Søværnet. Han var efter sin pensionering en trofast gæst ved tirs-dagsfrokosterne i Søofficersforeningen og hans årgangs årlige sammenkomster indtil sygdom tvang ham til at sige fra. Hans sidste år var meget plaget af sygdom med langvarige hospitalsophold. Efter fald på en rejse var Maja gangbesværet, så Carl måtte tage sig meget af hende, hvilket han klarede med aldrig svigtende omsorg, trods sit eget vaklende helbred. Efter Majas død følte Carl, at han ikke havde mere at leve for, og det gik stærkt ned ad bakke med hans helbred. Han tilbragte sine sidste år på plejehjem siddende i en kørestol.

Carl Castenskiold døde 14. april 2006 , blev bisat fra Kastelskirken og begravet på Helsingør Kirkegård.

(1648)

MARINENS BIBLIOTEK

*Henrik Gerners Plads
Bygning 37 – Nyholm
1439 København K
Telefon 32 54 73 82
Telefax 32 96 31 71
Åbningstider:
Hverdage 9-15 – tirsdag 9-18*

ERHVERVELSER MARTS/APRIL 2006

ADMINISTRATION OG UNDERVISNING

Lærebog for Flyvepersonel :
Udarbejdet ved Flyvevæsenet
M.P. Eskildsen, C.V. Thymann
2. Udgave- København : Marine-
ministeriet, 1935. - 396 s. + 4
plancher Ill.
Opstilling: Undervisning.C.1.

Militæretikk
Nils Terje Lunde, red., Bård Mæl-
and, red.
Trondheim : Tapir akademisk for-
lag, 2006. - 224 s. : ill.
Opstilling:
Undervisningsvæsen.B.

Marinens elevskole 1867-1932
Lars Wismann
Farum : 2006. - u.pag. : ill.
Opstilling:
Undervisningsvæsen.A.I.a.

Særtryk af § 22 Forsvarsministeri-

et i finansloven for 1957-58
u.st. : 1957. - 109 s.
Opstilling: Administration.A.

Særtryk af § 22 Forsvarsministeri-
et i finansloven for 1955-56
u.st. : 1955. - 112 s.
Opstilling: Administration.A.

Søværnets Sergent- og Reserveof-
ficersskole 1966-2006 : 40 års
jubilæum
Frederikshavn : Søværnets Ser-
gent- og Reserveofficersskole,
2006. - 7 s. ill.

Opstilling:
Undervisningsvæsen.A.I.

Forslag til tillægsbevillingslov
1953/54
u.st. : Finansministeriet, 1954. - s.
158-71 + 243-64
Opstilling: Administration.A.

Flyvemekanikerskolen 1947-1951
: (Diverse fotokopier)
upag.
Opstilling: Undervisning.C.1 EJ
TIL UDLÅN

Særtryk af § 22 Forsvarsministeri-
et i finansloven for 1954-55
u.st. : 1954. - 112 s.
Opstilling: Administration.A.

Finanslov for finansåret 2000.

Tekst. § 12
u.st. : 1999. - 68 s.
Opstilling: Administration.A.

HISTORIE

Drejøl brænder : Tilegnet Den
Kongelige Danske Marine
Bjarne Bekker
U.st. : Bekkers Forlag, 1992. - 34
s. : Ill.
Opstilling: Histori.C.1.a.- KUN
TIL LÆSESAL

Confederate Naval Forces on
Western Waters : The Defence of
the Mississippi River and its Trib-
utaries
R. Thomas Campbell
Jefferson : McFarland, 2005. - 272
s. : ill. kort
Opstilling: Krh.A.II.a.1861-65

Roman Britain and the Roman
Navy
David J.P. Mason
Stroud : Tempus, 2003. - 224 s. :
ill. kort
Opstilling: Historie.C.10.

New Light on the Mysterious
Tragedy of the "Worcester" 1704-
1705
Richard Carnac Temple
London : Ernest Benn Limited,
1930. - 491 s. : Ill.
Opstilling: Historie.E.

Amphibious Warfare, 1000-1700 :
Commerce, State Formation and
European Expansion
D.J.B. Trim, ed., Mark Charles
Fissel, ed.

Leiden : Brill Academic Pubs,
200. - 498 s. : ill. kort
(History of Warfare ; 34)
Opstilling: Krigskunst.M.

Unitas XXV : A Silver Anniver-
sary
Washington : Office of the Chief
of Information, 1985. - 160 s. : Ill.
Opstilling: Historie.C.10.

KRIGSHISTORIE

Anti-Submarine Warfare in World
War I : British Naval Aviation and
The Defeat of the U-Boats
John J. Abbatiello
Abingdon : Routledge, 2006. -
240 s. : kort
(Cass Series: Naval Policy and
History ; 35)
Opstilling: Krh.A.II.b.2.G.

A history of The Blockade of
Germany and of the countries
associated with her in the great
war Austria-Hungary, Bulgaria,
and Turkey. 1914-1918
A.C. Bell
London : H.M.S.O., 1937. - 845 s.
(Official History of the War)
Opstilling: Krh.A.II.b.2.A.

Kriget : Bilder från Krigsskåde-
platsen 1898
Frithiof Heurlin
Stockholm : Albert Bonniers För-
lag, 1898. - 92 s. : Ill.
Opstilling: Krh.A.II.a.1898- KUN
TIL LÆSESAL

The Unknown Battle of Midway :
The Destruction of the American

- Torpedo Squadrons
Alvin Kernan
New Haven : Yale University
Press, 2005. - 181 s. : ill.
(Yale library of military history)
Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stille-
havet.
- The Battle for Hong Kong 1941-
1945 : Hostage to Fortune
Oliver Lindsay
Staplehurst : Spellmount, 2005. -
272 s. : ill.
Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stille-
havet
- The Royal Navy and Anti-Subma-
rine Warfare, 1917-49
Malcolm Llewellyn-Jones
Abingdon : Routledge, 2006. -
223 s.
(Cass Series: Naval Policy and
History ; 37)
Opstilling: Ubådsvæsen.B.
- Marine Aircraft of the 1914-1918
War
Heinz J. Nowarra, Bruce Robert-
son, Peter Cooksley
Aylesbury : Hazell Watson &
Viney Ltd., 1966. - 210 s. : ill.
Opstilling: Flyevæsen.
- Invasion North Africa 1942
S.W.C Pack
London : Ian Allan, 1978. - 111 s.
: ill. kort
Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Middel-
havet
- The Forgotten Dead : Why 946
American Servicemen Died off
the Coast of
- Devon in 1944 - and the Man who
Discovered their True Story
Ken Small
London : Bloomsbury, 1999. -
198 s. : ill.
Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Kana-
len & Nordsøen
- Atlantic Convoys and Nazi
Raiders : The Deadly Voyage of
the HMS Jervis Bay
Bruce Allen Watson
Westport : Praeger, 2006. - 194 s.
: ill. kort
Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Atlan-
terhavet
- They Were Expendable
W.L. White
New York : Harcourt, 1942. - 209
s.
Opstilling: Krh.A.II.d.2.B.Stille-
havet
- Artilleristøtte ved diverse land-
gangsoperationer
U.S. Marine Corps, u.a.. - Forsk.
pag.
Opstilling: Krigskunst.M.- EJ TIL
UDLÅN
- Fuehrer Conferences on Naval
Affairs 1939-1941
London : Admiralty, 1947. - For-
skellig paginering
Opstilling: Politik.H.5.
- Fuehrer Conferences on Naval
Affairs 1942-1945
London : Admiralty, 1947. - For-
skellig paginering
Opstilling: Politik.H.5.

PERSONALHISTORIE

The Tragedy of Philippe d'Auvergne : Balleine G.R.

G.R. Balleine

London : Phillimore, 1973. - 145 s. : ill. kort

Opstilling: Persh.b.d'AUVERGNE, PHILIPPE

Daniel Lescallier, 1743-1822, Man of the Sea - and Military Spy? :

Maritime Developments and Fench Military Espionage
Margaret Bradley

Lewiston : The Edwin Mellen Press, 2005. - 225 s. : ill.

Opstilling: Persh.b.LESCALLIER, DANIEL

H.M.S. "Bedouin" and the Long March Home

Percy Hagger

Ringwood : Navigator Books, 1994. - 188 s. : ill.

Opstilling: Persh.b.HAGGER, PERCY

Execution for Duty : The Life, Trial and Murder of a U-Boat Captain

Peter C. Hansen

Barnsley : Pen & Sword, 2005. - 286 s. : ill.

Opstilling: Persh.KUSCH, OSKAR

Nelson's Trafalgar Captains & their Battles : A Biographical and Historical Dictionary

T.A. Heathcote

Barnsley : Pen and Sword, 2005. - 216 s. : ill.

Opstilling: Persh.a.3.

Mine oplevelser til søs

Emil Petersen

U.st. : Dansk Statoil A/S, 1986. - 48 s. : Ill.

Opstilling: Handel og Søfart.E.

The Cunningham Papers

Michael Simpson, Ed.

Aldershot : Navy Record Society, 2006. - : Ill.

(Publications of the Navy Records Society ; 150)

Opstilling: Persh.b.CUNNINGHAM.ANDREW B.akkumuleringspost

II : The Triumph of Allied Seapower, 1942-1946.- 2006.- 443 s.

Nelson the Admiral

Colin White

Stroud : Sutton Publ., 2005. - 240 s. : ill. kort

Opstilling: Persh.b.NELSON, H

POLITIK OG EFTERRETNINGSTJENESTE (FORSVARSPROBLEMET)

Koldkrigsudredningen og Danmark i Den Kolde Krig

Michael H Clemmesen

København : Forsvarsakademiet, 2005. - 120 s.

(Forum for Forsvarsstudier)

Opstilling: Politik.N.- UNDER ANSKAFFELSE

Die Rolle der Flotten in Krieg und Frieden

Sergei G Gorshkov
München : J.F. Lehmanns Verlag,
1975. - 183 s.
(Wehrforschung aktuell ; 2)
Opstilling: Politik.B.8.

Shaping the Plan for Operation
Iraqi Freedom : The Role of Military

Intelligence Assessments
Gregory Hooker
Revised edition- Washington : The
Washington Institute for Near
East Policy, 2005. - 114 s. : ill.
(Military Research Papers : 4)
Opstilling: Krh.A.II.e.10.

Bargaining for Supremacy :
Anglo-American Naval Collaboration,
1937-1941

James R. Leutze
Chapel Hill : University of North
Carolina Press, 1977. - 328 s.
Opstilling: Politik.H.

I skuggan av Stalin. En säkerhetspolitisk
balansgång : Sveriges
bevakning av Finlands öde 1944-
49.

Kent Zetterberg
Stockholm : Probus, 1995. - 144
s.
(Militärhögskolans Acta B2 ; 9)
Opstilling: Politik.B.10.

Denmark : Annual Exchange of
Information on Defence Planning
U.st. : OSCE - Forum for Security
Co-operation, 2006. - Upag.
Opstilling: Forsvarsprobl.B.8.

SKIBE, SKIBBYGNING m.m.

Sea of Gray : The Around-the-
World Odyssey of the Confederate
Raider Shenandoah
Tom Chaffin
1. ed.- New York : Hill and Wang,
2006. - 432 s. : ill.
Opstilling: Krh.A.II.a.1861-65

Die britische Kriegsflotte. : Eine
Betrachtung über ihre Kampfkraft
und ihren Einsatz
Gerhard Höfllich
Berlin : E.S. Mittler & Sohn,
1941. - 96 s. : Ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.2.- KUN TIL
LÆSESAL

På togt med Miljøskibet Gunnar
Thorson 2005
Elo Jacobsen
København : Gunnar Thorson,
2006. - 154 s. : ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.1.Danmark

HMS Quilliam and the Q Class
Destroyers of the Royal Navy
P.D. Johnson
U.st. : A. Huges, 2006. - 155 s. :
ill. kort
Opstilling: Krh.A.I.a.2.

Marine Nationale
u.sted : Marine Nationale, 1964. -
128 s. : ill.
Opstilling: Krh.A.I.a.4.

Fast Naval Combat Craft and their
equipment
Cointrin-Geneva : Interavia S.A.,
1985. - 90 s. : Ill.
Opstilling: Krh.A.I.b.

**SØMANDSKAB, NAVIGATI-
ON m.m.**

Division Officer's Guide : A
Handbook for All Naval Officers
John V. Noel, Jr.
Fourth Edition- Annapolis : Naval
Institute Press, 1959. - 284 s.
Opstilling:
Undervisningsvæsen.C.1.

**BJÆRGNINGSVÆSEN OG
DYKNING**

Dive Scapa Flow
Rod Macdonald
Edinburgh : Mainstream, 1990. -
160 s. : ill. kort
Opstilling: Bjærgningsvæsen.B.

DIVERSE

General Quarters
L.L. Gill
European Edition- Barnet :
Navwar, 1977
Opstilling: Krigskunst.E.- KUN
TIL LÆSESAL
Part One : .- 42 s. + 2 bilag
Part 2 : .- 54 s. +2 bilag

STRATEGI OG TAKTIK

Power to the Edge : Command...
Control... in the Information Age
David S. Alberts, Richard E.
Hayes
Washington : Department of
Defense, 2003. - 259 s. : ill.
(Information Age Transformation
Series)
Opstilling: Krigskunst.L.

Naval Blockades and Seapower :
Strategies and Counter-strategies,
1805-2005
Bruce A Elleman, ed., S.M.C.
Paine, ed.
Routledge : Abingdon, 2006. -
319 s. : ill. kort
(Cass Series: Naval Policy and
History ; 34)
Opstilling: Krigskunst.C.

The Middle East Strategic Bal-
ance, 2004-2005
Zvi Shtauber, ed., Yiftah S.
Shapir, ed.

Brighton : Sussex Academic
Press, 2006. - 195 s. : kort
Opstilling: Krigskunst.C.

**VÅBENTEKNISKE- o.a.
HÅNDBØGER**

Reglement for Udstikning og
Udlægning af Miner og Kabler
U.st. : Orlogsværftet, 1911. - 80 s.
Opstilling: Minevæsen- KUN TIL
LÆSESAL

Reglement for Betjeningen af
Søminestationerne
U.st. : Orlogsværftet, 1906. - 78 s.
: 4 Plancher
Opstilling: Minevæsen- KUN TIL
LÆSESAL
Eksemplaret håndrettet til 1911

Reglement for Betjeningen af Tor-
pedomateriellet om Bord i Tor-
pedobaadene
af 1ste Klasse Havørnen og

Søbjørnen

U.st. : Orlogsværftet, 1898. - 87 s.

Opstilling: Torpedovæsen.D.-

KUN TIL LÆSESAL

Signal Card 1948

London : 1948. - VI Plates : ill.

(B.R. ; 232)

Opstilling: Signalvæsen.B.

Krigsbemandingsreglementer

19??

Opstilling: Håndbog.L.R.- EJ TIL

UDLÅN

Dampminebaaden Hjælperens

Søminemateriel

U.st. : Orlogsværftet, 1896. - 69 s.

Opstilling: Minevæsen- KUN TIL

LÆSESAL

Dokument 64 ud af 64

ROMANER

Naval Stories of the Great War

Wingrove Willson, Ed.

London : Aldine, 19??. - 144 s. :

Ill.

Opstilling: Krh.B.II.b.- KUN TIL

LÆSESAL

Med indklæbet ex-libris



uni-safe

- MOB and boarding boats
- Life-rafts
- Inflatable life-jackets
- Service stations
- General safety appliances
- GMDSS equipment
- COM/NAV equipment
- Salinometer

Tlf. 32 58 16 15

SAFETY AT SEA

CFlex

A New Generation of Terma Naval C4I Systems



- Total Sensor and Weapon Integration
- Maximum Commercial-Off-the-Shelf Hardware
- LAN Distributed TV and Radar Video

Component-based Software Architecture providing:

- Configuration flexibility
- Reduced test requirements
- Reduced maintenance costs
- Open interface to third party software

The C-Flex concept allows for continuous upgrade of ships with new equipment without major costs and waiting time for a new software release. A concept designed for a continuous improvement of the technology rather than mid-life upgrades.

www.terma.com

TERMA[®]

www.terma.dk

Orlogsskibe med opgavebestemte moduler



NTD

Naval Team Denmark

Axeltorv 6, 4.

1609 København V

Tel.: 33 33 96 94

navalteam@navalteam.dk

www.navalteam.dk

*International markedsføring af systemer
udviklet til familien af Standard Flex fartøjer.*

Medlemmer:

Odense Stålskibsværft

Terma

Maersk Data Defence

Systematic Software Engineering

RESON

Promecon

Lyngsø Marine

Novenco

HEEDS

NORDIC DEFENCE INDUSTRIES

EIVA

HMK Gruppen

ROSHIELD

Associerede medlemmer:

EADS Deutschland

ADI

Saab Underwater Systems



11483 - Bjørn & Lisi - 5767 1727

Leverandører til Søværnet



PartnerShip...



PartnerShip in Safety Management and Ship Automation with Lyngsø Marine

Lyngsø Marine A/S Denmark Tel. +45 45 16 62 00 Fax +45 45 16 62 62
www.lyngsoe.com E-mail: info@lyngsoe.com



Dampskibsselskabet A/S

NORDEN 

Rederidrift siden 1871



Dampskibsselskabet "NORDEN" A/S, Amaliegade 49, 1256 København K
Telefon 33150451 Hjemmeside www.ds-norden.com



GODE BILISTER FÅR BILLIGERE FORSIKRINGER

Få en billigere bilforsikring med overskudsdeling - og 10% i samlerabat, når du tegner mindst tre andre forsikringer i Forsikringsklubben Forsvaret.

Klubben tilbagebetalte 1,9 mio. kr. (30%) for 2005 til medlemmerne



Bilforsikring uden Bonustab

Ansvars- og kaskoforsikring for alm. personbiler.
Egenvægt under 1000 kg. Mindst 8 års skadefri kørsel.
Selvrisko kr. 3.547. Der er ingen selvrisko ved
reparation af frontruder. Helårlig præmie

fra 3742 kr.



Bygningskaskoforsikring

Parcelhus indtil 125 m² i 1 plan med/uden kælder.
Forsikringen er inkl. svamp/insekt, skjult rørskade.
Selvrisko kr. 1.323. Helårlig præmie

fra 2721 kr.



Familiens Basisforsikring

Forsikringssum kr. 709.000. Omfatter: Indbo,
el-skadeforsikring, privatansvar, rejsegods og rethjælp.
Selvrisko kr. 1.771. Helårlig præmie

fra 1283 kr.



Studie-/uddannelsesforsikring

Omfatter: Indbo inkl. cykler, pc-udstyr, el-skadeforsikring,
ansvarsforsikring for husstanden og ulykkesforsikring
med kr. 648.700 ved invaliditet samt tandskader for
forsikringstageren. Selvrisko kr. 745. Helårlig præmie

fra 1163 kr.



Familieulykkesforsikring

Eksempel: 2 voksne og 2 børn. Forsikring hele døgnet
uden dækning under erlversarbejde. Forsikringssum
ved varigt mén kr. 1.000.000. Inkl. tandskadedækning.
Helårlig præmie

fra 2020 kr.

Ring 44 98 71 13 og hør hvor billigt du kan få det

GF FORSIKRING

Forsikringsklub Forsvaret

Holmesvinget 15 · 2730 Herlev · klub121@gf-forsikring.dk · www.gf-forsikring.dk



Commanding Communication

Mærsk Data Defence har været leverandør til Søværnet siden midten af 1980'erne. Også Søværnets nyeste enheder bliver forsynet med integrerede kommunikationsløsninger fra Mærsk Data Defence.

MÆRSK DATA DEFENCE
www.maerskdata-defence.dk



U.S. Navy photo of Shannon E. Reinhart

Coalition Interoperability

En verden i forandring kræver internationalt samarbejde

Systematics løsninger understøtter Søværnets opgaver til lands, til vands og i luften - og gør det nemt at samarbejde med andre værn, andre landes forsvar og civile myndigheder. Fordi vi ønsker at gøre en forskel - og leverer den bedste løsning i højeste kvalitet til tiden.

SYSTEMATIC
software engineering

Power of Performance

Tidsskrift for Søværnen
oprettet 1827
udgivet af Søe-lieutenant-Selskabet



Redaktion:

Overarkivar Hans Christian Bjerg

Artikler, indlæg, der ønskes
optaget i tidsskriftet, samt bøger,
der ønskes anmeldt, sendes til

Tidsskrift for Søværnen

Hans Chr. Bjerg

Møllevej 4

2970 Hørsholm

Tlf.: 45 86 18 28

email: hcbjerg@post.tele.dk

Manuskripter bedes fremsendt
i word pr. email eller på diskette.
Evt. illustrationer fremsendes
særskilt eller efter aftale.

Ekspedition og regnskab:

Orlogskaptajn Hans Erik Juul

Søe-lieutenant-Selskabet

Overgaden oven Vandet 62 B

1415 København K

Tlf.: 32 95 99 54

Fax: 32 95 99 53

Giro: 2 04 77 64

Email: sls@post9.tele.dk

Abonnement tegnes
ved henvendelse til ekspeditionen

Trykkeri

Nørrebro Bogtryk

www.nbb.dk

ISSN 0040-7186

Tidsskriftet

Det er tidsskriftets formål at
publicere artikler og indlæg
vedrørende maritime forhold
i almindelighed og Søværnet i
særdeleshed.

Tidsskriftet er etableret 1827
som Archiv for Søværnet og
udsendes 6 gange om året.

Eftertryk er tilladt med tydelig
kildeangivelse

Søe-lieutenant-Selskabet

er et krigsvidenskabeligt selskab
af søofficerer, oprettet 1784.

Formand:

Kaptajnlejtant Nicholas H. Karlsen

Selskabets hjemmeside:

www.sls.svn.dk

Annoncer tegnes
ved henvendelse til ekspeditionen

THALES

THALES Underwater System

THALES Communication

THALES Nederland B.V.

THALES Optronics B.V.

THALES SAFARE

EuroTorp 

Marinaval

Knapholm 7 · 2730 Herlev
Telefon 4494 5406 · Fax 4494 5482