

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



42. årgang    Nr. 4 - november 2009

## ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

### Arrangementer efterår/vinter 2009 – 2010

Alle medlemsmøderne (onsdagsmøderne) starter kl. 19.30. Bemærk dog, at julearrangementet fredag den 4. december 2009 starter kl. 18.00. Medmindre andet annonceres afholdes møderne på Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, Christianshavn.

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

I denne sæson er der foreløbig planlagt følgende foredrag og arrangementer:

**Fredag den 4. december 2009 kl. 18.00. Julearrangement. (Bemærk tidspunktet).**

Arrangementet omfatter spisning/buffet samt det traditionelle andespil med store og små gevinster. Prisen er 125,00 kr. pr. deltager, og dette inkluderer entrè, julebuffet og 1 spilleplade.

*Husk at medbringe en lille gave til ca. 35 kr.. Husk tilmelding senest lørdag den 28. november 2009 til Poul Beck, tlf. 43 90 33 29 eller til Peter Maack, tlf. 39 65 54 83.*

**Onsdag den 6. januar 2010 kl. 19.30.** ”Noget om skibsmodeller”. Fremvisning af egne modeller og hvordan det går med modellen af orlogsskibet DANNEBROGE fra 1690-1692 og hvad forberedelserne og byggeprocessen har givet af viden og indsigt om flådens skibe fra 1670'erne til begyndelsen af 1700-tallet v/ byggeholdet m.fl.

**Onsdag den 3. februar 2010 kl. 19.30.** ”Om flådens 500 års jubilæum”. Om baggrund, begivenheder, bogudgivelser, udstillinger og meget mere i 2010 v/ Poul Beck m.fl..

**Onsdag den 3. marts 2010 kl. 19.30.** ”Om modelbyggerkonkurrencer og modeludstillinger”. Hvorfor det og hvordan foregår det ?. Med eksempler fra inden- og udenlandske konkurrencer og udstillinger ser vi frem mod laugets modelbyggerkonkurrence og udstilling i 2011 ”MODELSKIB 2011” v/Poul Beck m.fl.

**Torsdag den 8. april 2010 kl. 19.30.** Generalforsamling og en lille efterfølgende ”Historisk beretning”.

**Herudover kan der blive tale om yderligere arrangementer i foråret/sommeren 2010 i relation til flådens 500 års jubilæum.**

(Fortsættes på inderside af omslag bagerst)

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



42. årgang    Nr. 4 - november 2009

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

Selskabet

ORLOGSMUSEETS VENNER /  
MARINEHISTORISK SELSKAB

Henvendelse vedr. medlemskab/  
abonnement til sekretæren Pia  
Kvistgaard: e-mail  
*kvistgaarden@familie.tele.dk* eller  
tlf. 4581-6689

ORLOGSMUSEETS

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

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

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

Tidsskriftet udkommer fire gange  
årligt.

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

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

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

---

## INDHOLD

---

### Artikler:

Søetatens flagføring i 1700-tallet 3  
*Jakob Seerup*

Operation Pedestal 20  
*Per Jacobsen*

### Bog anmeldelser

”Admirals: The Naval  
Commanders who made  
Britain Great” 41  
*Andrew D. Lambert.*

Ubådene af DELFINEN-klassen 44  
*Jørn Hansen / Johan Knudsen*

---

Forside: *Dobbeltstabelafløbning fra  
beddingerne på Nyholm 2. december  
1758. (Sølieutenantselskabet.)*

# Søetatens flagføring i 1700-tallet

## Vimpel, flag og gøs, stander, fløj og vager

*Af museumsinspektør Jakob Seerup*

Søofficeren Peter Schiønning har før været omtalt i en artikel i nærværende tidsskrift.<sup>1</sup> Denne søofficer, som levede 1732-1813, har efterladt sig et utroligt omfattende arkiv indeholdende breve, dagbogsoptegnelser, essays og sidst men ikke mindst et seks binds manuskript til et værk om praktisk sømandskab. Dette manuskript udkom aldrig på tryk, men er et enestående værk om hverdagen i den danske Søetat i de store sejskibes epoke. Blandt de mange afsnit om forskellige aspekter af administrationen og sejladsen med orlogsskibe var der også et afsnit ”Om Flag og Vimpel i Almindelighed”.<sup>2</sup> Heri redegjorde Schiønning særdeles nøjagtigt for anvendelsen af de forskellige typer af flaggods, man brugte på de store sejskibe i orlogsflåden på hans tid. Det er ironisk, at netop Schiønning er den bedste kilde til Søetatens flagføring i 1700-tallet, da han selv i 1781 blev kasseret som uværdig til kgl. majestæts tjeneste, fordi han havde strøget sit flag ved en episode i Vestindien året før.<sup>3</sup>

Flagene var dengang som nu kendemærket for de forskellige nationers skibe til søs. De forskellige nationers flag adskilte sig fra hinanden i farver og skikkelse og figur. Vimpen

anvendtes ikke på Schiønnings tid af private i land, men udelukkende til søs, som det, der distingverede krigsskibe fra koffardiskibe. Ud over nationalflagene anvendtes også forskellige former for signalflag til kommunikation mellem skibe inden for synsafstand af hinanden. Om natten anvendtes lanterner og lydsignaler som kommunikationsmidler. Fælles for alle flagene var, at deres reglementerede størrelse varierede efter skibets størrelse, der blev opgjort i det antal kanoner, det førte. I det følgende vil brugen af forskelligt flaggods i den danske Søetat i 1700-tallet blive forklaret med udgangspunkt i Peter Schiønnings manuskript, men suppleret med oplysninger hentet i formelle kilder. Det er dels 1752-Søkrigsartiklernes Tit. LXVIII. ”Om Flag- og Vimpelføring”, dels et reglement vedr. flags dimensioner fra 1750.<sup>4</sup> Søkrigsartiklernes paragraffer beskæftiger sig først og fremmest med, hvilke flag, der skulle føres hvornår. Men i Schiønnings håndbog gives en meget mere konkret anvisning i flagenes daglige anvendelse. Først skal de forskellige typer flag præsenteres: flag, vimpel, gøs, stander, vager og fløj. Nogle kender vi stadig i dag, mens andre typer er gledet ud af brug og ind

i glemslen.

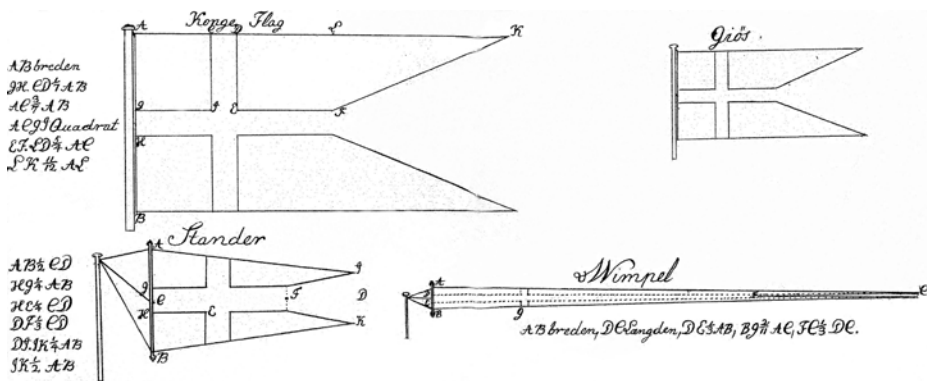
## Flag

Det danske orlogsflag er som bekendt rødt med et hvidt kors i og to røde splitter. I 1700-tallet kaldtes det ikke orlogsflag, men kongeflag. Den nuanceforskel, der i dag bruges, hvor orlogsflaget har en dybere rød farve end alle andre dannebrogsgflag, kendes der ikke noget til fra denne periode. Koffardiflaget var som kongeflaget, men uden splitter. Dimensionerne var fastlagt i et reglement, der blev givet i en forordning dateret 11. juli 1748. Forordningen angående flaget angav følgende: Det danske koffardiflag skal være et rødt flag med hvidt kors uden split, når flagets bredde ved stangen sættes som basis og grund for proportionen, skal det hvide kors være  $1/7$  af flagets bredde ved stangen, de to agterste røde felter være en lige firkant, og de forreste røde felter være

$3/4$  af de agterste firkanter. Disse dimensioner er stadig gældende. Maltesernes flag lignede i øvrigt det danske koffardiflag til forveksling.

Kongeflaget førtes fra flagstokken midt på agterskibet, som kaldtes kampagnen. Det var lidset til flagstokken og hejsedes ved en flagline, kaldet et fald. For at være på den sikre side havde man ofte monteret et ekstra fald, så man hurtigt kunne hejse et nyt, hvis det første flag skulle få skade.

Foruden dette flag førte en flagmand (en eskadrechef eller admiral) endnu et flag fra en af toppene i stedet for vimpelen, nemlig en admiral fra stortoppen, en viceadmiral fra fortoppen og en schoutbynacht (kontreadmiral) fra krydstoppen og fløje fra begge de andre toppe, hvilket fremgik af Søkrigsartiklerne. Hvis eskadren var så stor, at den var inddelt i tre divisioner, så førte skibene i



Dimensioner på hhv. kongeflag, gøs, stander og wimpel, anonymt reglement, 1750. (NKS 4494, 4to Det Kgl. Bibliotek).

”Corps de Batallie” vimpler fra stortoppen, dem i ”Avant garden” vimpler fra fortoppen og ”Arrier garden” fra krydstoppen. Fra de øvrige toppe førte de fløje. Denne flagføring brugtes, for at man kunne kende de forskellige divisioners skibe fra hinanden.

Det danske kongeflag kunne anses som hele Søetatens fane. Søetaten havde nemlig ikke en egentlig fane. Derfor havde de fire divisionschefer ved Holmens divisioner i land hver et sådant flag, som alle nyantagne menige måtte sværge ved, ligesom man i hæren svor ved en fane.

### Vimpel

Vimplen var meget lang - til et 30-kanoners skib 32 alen, svarende til 20 meter, mens et 90-kanoners-skib havde en vimpel på hele 44 alen – over 27 meter vimpel! Vimplen var ligesom flaget rød med et smalt hvidt kors i og to splitter og fungerede sammen med kongeflaget som det egentlige kendetegn for kongelige krigsskibe. Ingen koffardiskibe førte vimpel. Der var mode i udformningen af vimpler, og da Schiønning beskrev dem omkring 1770, brugte man dem i en smallere form end reglementet befalede, og derfor lod man på de enkelte skibe skære af bredden på de vimpler, man fik fra Holmen. Vimpelen var i den brede ende forsynet med en lille stok og en hanefod, ved hvilken den var fastgjort til stortoppen. I Orlogsmuseets sam-

linger findes faktisk bevaret en 15 meter lang og 27 cm bred vimpel der er dateret til ca. 1780'erne.<sup>5</sup>

### Gøs

Gøsen var udformet helt som et almindeligt kongeflag, men meget mindre. Den blev ført fra bovsprydet på en dertil opsat gøsstok, som gøsen var lidset til. Til søs, eller når man ville sejle, sattes den på staget, da gøsstokken ellers ville være i vejen for klyveren.

### Stander

En stander var en meget bred og (forholdsvis) kort vimpel, som var en slags mellemting mellem et flag og en vimpel. Standere var mellem 12 og 18 alen lange, svarende til 7,4-11 meter. Standeren førtes kun af de officerer,



*Stander; afbildning af Kofoeds Marin-eordbog. (Handels- og Søfartsmuseet.)*

som nærmede sig rang af flagmand, altså eskadrecefer, som førte flag fra toppen, nemlig kommandører og ofte også kommandørkaptajner. Kun skibe på 50 kanoner eller derover kunne føre stander. Brugen af standeren var på samme måde en mellemting mellem brugen af vimpel og flag. Man satte bly på den ene ende af stokken, som da tyngede denne ende således ned, at stokken nogenlunde udgjorde en vinkel med topstangen på ca. 45 grader eller lidt mindre, for at den kunne ligne flaget så meget desto mere. Nogle lod den endog lidse på topstangen som et flag, men dette var ifølge Schiønning ikke tilladeligt. Det var særlig englænderne, som brugte at lidse standerne til stangen eller toppen eller lod stokken vaje meget nær lige med toppen, hvilket på afstand let kunne forveksles med et flag.

## Fløj

Fløjene blev monteret på en slags ramme, kaldet "fløjskær" fra for- og krydstoppen og var i almindelighed bare en strimmel rød hårdug, hvortil man for genkendelighedens skyld på en af toppene også kunne vælge at bruge en anden farve. De fløje, som man fik fra sejlmagerne på Holmen, var ifølge Schiønning for lange og blev gerne skåret midt over og brugt til to, da man på hans tid kun brugte korte fløje. På Schiønning's tid brugte man ofte slet ikke fløj, bort set fra enkelte gange til søs, hvor de havde en praktisk funktion



*Fløj, monteret på fløjskær, til venstre "Fløy-Teenen" til højre fløj, fløjskær og fløjknep, afbildning fra Kofoeds Marineordbog. (Handels- og Søfartsmuseet.)*

observere vinden ved, når man skulle styre skibet.

## Vager

Vagere var helt af rød hårdug, splittet



*En vager, der anvendtes til søs for at undgå slid på de lange vimpler. (Afbildning fra Kofoeds Marineordbog. Handels- og Søfartsmuseet.)*



i enden og lignede en vimpel, men meget kortere, og uden hvidt kors. De vajede helt ligesom en vimpel, og brugtes alene for at skåne vimplerne til søs om natten eller i dårligt vejr. Undertiden lod man også fløjene vaje som vagere - især på krydstoppen, hvilket man mente gav et smukkere udseende. Så lavede man en lille stok til dem og gjorde dem spidse for enden, dog uden split.

### **Flagkister og deres indhold**

Flag, vimpler og alt det øvrige flaggods var ikke standardsæt, der hørte til det enkelte skib. I stedet blev flaggodset udleveret til det enkelte skib i forbindelse med udkommando. Når skibet blev ekviperet, lod man hente et sæt flag i en flagkiste på Gammelholm hos sejlmagerne. Kisten lod man i forvejen bære i land til sejlmagerne, som så fyldte den. Sejllæggerne var også kompasmagere og stod for vedligeholdelse af disse vigtige instrumenter, samt timeglas, lod og logliner.<sup>6</sup> Kompasser, timeglas og andre nautiske instrumenter blev derfor leveret fra sejlmagerværkstedet sammen med flagene, og disse instrumenter kunne meget belejligt transporteres om bord på skibet nedpakket mellem flagene, hvor de lå godt og stødsikkert.

Et enkelt skib, som ikke havde nogen kommando, fik i almindelighed kun to-tre sæt (kaldet stel) danske flag, afhængig af togtets planlagte

varighed. Der blev også medgivet de almindeligste nationalflag med vimpler og tilbehør. Det var gerne engelske, franske, hollandske, svenske og russiske orlogsflag. Hvis skibene skulle på togter mod vest, fik de fransk flag, gøs og vimpel, og når togtet gik til Østersøen, fik de russiske flag i stedet for franske. Disse flag skulle så lides og vimpler sættes på stokke så snart som muligt efter afsejling, så de straks var for hånden, hvis de skulle bruges. Et blåt flag til signal for at sejle blev også ofte udleveret. Et flagskib fik tillige med de ovenfor omtalte udleveret et antal signalflag til flagsignalering. Imidlertid var antallet af udleverede signalflag ikke standardiseret, og det udleverede antal af forskellige flag betød, at skibenes signalbøger måtte tillempes fra togt til togt. Man fik altså ikke nødvendigvis flag nok til, at man kunne bruge den overordnede signalbog, som Søetaten rådede over.

Flagkisten kunne sættes under skansen i agterskibet tæt ved skansetrappen. Her stod kisten forholdsvis tørt og var alligevel nær ved hånden. Havde man mange flag, der hyppigt skulle bruges til signaler, kunne man lade sy sejldugposer til hvert enkelt flag og skibets gøs. På poserne maledes det flag, de indeholdt, og poserne ophængtes i orden rundt omkring på lendværket – balustraden forrest på skansen og hytten. Her kunne man hurtigt springe til og tage det flag, der

skulle bruges i den givne situation. Man måtte blot passe på ikke at lade disse flag være våde for længe ad gangen, men tørre dem så snart det var muligt, hvilket var ”flagmændenes” opgave. ”Flagmændene” kaldtes den bakke af skibets besætning, der havde med flagenes hejsning, strygning, opbevaring og reparation og alt hvad der i øvrigt hørte til signaleringen at gøre. De må ikke forveksles med de ovennævnte flagførende kommandører og admiraler, der også kaldtes flagmænd.

### **Sejllæggeren og signalbakken**

Flagmændene var altså skibets signalgaster. De stod under sejllæggerens – ofte kaldet sejlmagerens - kommando.<sup>7</sup> Men i Søkrigsartiklerne fra 1752 kaldtes han for sejllægger.<sup>8</sup> Han havde den vigtige opgave dels at tilse de sejl, der var opsat i ræerne, så de kunne repareres, når det var nødvendigt, dels føre tilsyn med de ekstra sejl, der opbevaredes i sejlkøjen.<sup>9</sup> Det ville være katastrofalt, hvis disse sejl lå og rådne eller blev ødelagt af utøj. En gang månedligt bragte sejllæggeren og hans folk i flagmandsbakken samtlige skibets reservesejl på dæk for at lufte og efterse dem. I almindelighed var der otte mand i en bakke – den gruppe af søfolk, der spiste og arbejdede sammen om bord, og som gerne var grupperet efter deres specielle funktion. Men på store skibe må man antage, at der

har været flere signalgaster, måske to bakkers mandskab?

Sejllæggerens materiel var beskrevet i skibenes inventarreglementet fra 1750.<sup>10</sup> Her ses det, at han ikke kun havde ansvar for skibets sejl, men også flagkisten med de mange forskellige flag, vimpler, standere med videre, som skulle bruges om bord. Han stod også for skanseklæderne, altså de presenninger, der opsattes som solafskærmning langs skibssiden, ligesom han også havde skibets kulsejl, der var vigtigt for ventilationen under dæk.<sup>11</sup> En anden vigtig funktion var også at føre tilsyn med de forskellige kraver af sejldug, der sad ved pumper og master. Alt dette skulle han stå til regnskab for i en særlig journal.<sup>12</sup>

Ifølge reglementet var der i 1750 til brug for hele flåden flagkister til et 90-kanoners skib, fire 70-kanoners, et 60-kanoners og tre 50-kanoners skibe.<sup>13</sup> Der var med andre ord ikke nok til at udruste hele flåden med flagkister. Alle skibenes sejlmagere disponerede over en ekstra beholdning af hårdug i forskellige farver.<sup>14</sup> Hårdug er iflg. Salmonsens Leksikon det samme som flagdug, og beskrives som ”et Tøjstof, tilvirket af ren Uld og meget aabent i Vævningen”.

Her gengives et udsnit af sejlmagerens inventarium med de dele, der vedrører flag og signaler. Kolonnerne til højre angiver skibets størrelse i antal kanoner:

	90	70	60	50	40	30	24	18
Beslagen Flag Kieste	1	1	1	1	1	1	1	1
Konge Flag	2	2	2	2	2	2	2	2
Ditto Gøs	2	2	2	2	2	2	2	2
Challoups Flag	2	2	1	1	1	1	1	1
Prædike Giøes	1	1	1	1	1			
Konge Wimpeler	3	3	3	3	3	3	3	3
Standere								
Wagere	2	2	2	2	2	2	2	2
Fløye til For Toppen	3	3	3	3	3	3	3	3
Fløye til Kryss Toppen	3	3	3	3	3	3	3	3
Skandtze Klæder til Hytten	2	2	2					
Ditto til Merserne	3	3	3	3	3	3	3	3
Ditto til Faldereebet	2	2	2	2	2	2		

### Hejsning af flaget

Flaget, vimplen og gøsen hejstes som det første på et togt om morgenen den dag, man ville hale ud af Bommen fra Flådens Leje med skibet. Når skibet lå for anker hejstes det almindeligvis hver morgen tidlig kl. 8, når vejrliget ellers tillod det og blæst eller hård regn ikke hindrede det. Andre nationer hejste for det meste deres flag ved solopgang, men Danmark forlod denne skik i 1756 for at spare flagene for morgentimernes slid. Når flaget blev hejst blæste skibets trompettere en fanfare.

Når flaget skulle hejses, burde vimplen og gøsen altid hejses samtidig, undtagen hvis det f.eks. kun var som hilsen til en koffardimand til søs, hvor man på dennes forlangende kortvarigt

ville vise sit flag. Alle tre flag, vimpel, flag og gøs skulle hejses ”til geliks” – altså hurtigt og samtidigt og vageren stryges i det samme øjeblik, som vimplen hejstes. Flagmændene måtte derfor, når de hørte at flaget skulle hejses, hurtigt gå til alle tre poster og vente på, at alle var klar, så vimpel, flag og gøs kunne sættes på engang. Når de forud vidste, hvornår flagene skulle hejses, som f.eks. ved solnedgang og kl. 8, forventedes flagmændene derfor også i forvejen at sidde klar, så det kunne ske i samme øjeblik, ordren blev råbt. Den mand, som var i bovsprydet ved gøsen, skulle i stedet for at lytte til ordren blot holde øje med flaget agter og sætte eller stryge gøsen i samme

øjeblik som kampagneflaget, da man lagde vægt på, at disse to flag blev hejst og strøget samtidigt.

Hvis der lå flere danske orlogsskibe samlet, skulle alle skibene rette sig efter det skib, der havde den ældste chef. Med den tids ret upålidelige urværker kunne man ikke forvente at skibenes ure gik ens, så klokken var først 8, når den ældste chefs ur viste 8! Det er formentlig fra denne praksis, vi har ordet ”flagskib”. Hvis der lå et flagskib i eskadren, lagde man stor vægt på at være præcis samtidig for ikke at tabe ansigt i eskadren. Da kommanderedes flagmændene på deres post et glas (en halv time) i forvejen, så de var klar til at komme over et med flagskibet såvel ved hejsning som ved strygning af flagene. Vimplen kunne dog forblive vajende eller hejses, selvom flaget ikke blev hejst, og tit undlod man helt at hejse flaget. Vimplen blev strøget sjældnere, da den blev anset for at være det egentlige kendetegn på, at et fartøj var et krigsskib.

På kongelige fødselsdage hejste man flaget om morgenen uanset om vejret var dårligt. På sådanne dage brugte man også det bedste og mindst slidte sæt flag, man havde om bord. Hvis der lå fremmede krigsskibe på reden, burde man også af høflighed hejse sit flag på deres kongelige fødselsdage, i særdeleshed hvis de selv gjorde stads af begivenheden. Ofte valgte man i sådanne anledninger endog at affyre

salut ved middagstid tillige med de fremmede skibe.

Skulle man ikke om morgenen have hejst sit flag på grund af dårligt vejr, men vejret op af dagen eller til middag blev godt, hejste man det gerne senere. Og man sørgede også for at have flaget hejst, hvis man ventede fornemme gæster ombord, eller hvis admiraler eller kongelige passerede forbi skibet med skib eller chalup.

Til søs hejste man i almindelighed ikke flag, med mindre man mødte et andet krigsskib, eller man passerede forbi en fæstning, især hvis det andet skib eller fæstningen havde flaget hejst. Man hejste det også, når man kom tæt på land, især hvis man ville have lods eller bud til at komme ud til sit skib, eller hvis man ønskede at folk i land skulle vide, at man var passeret forbi, så de kunne rapportere dette videre. Af samme grund hejste man også flaget for skibe, som man passerede i rum sø, så de kunne give rapport videre. Man hejste det også altid, når man ville sejle ind i en havn eller på en red. Sejlede man igennem et snævert farvand, og skibet var synlig fra land, kunne man også have flaget sat.

Årsagen til, at man ellers ikke hejste flaget til søs, var egentlig kun, at man alligevel ikke blev set af nogen, så man ligeså godt kunne spare på flaget. Men mødte man f.eks. et koffardiskib i rum sø, og han satte sit flag, så betød det, at han var nysgerrig og ønskede at vide, hvad nation, orlogsskibet tilhørte, og

i sådan et tilfælde kunne man vælge at besvare ved kortvarigt at vise sit eget flag. Omvendt hejste orlogsskibe flag over for koffardiskibe, når man ønskede at vide, hvor de kom fra, da de var forpligtet til at hejse deres. Flaget blev strøget ved solens nedgang, når man lå til ankers, men altså også, når det blev dårligt vejr eller kraftig regn, da flagene ikke havde godt af at hænge ude i det våde vejr.

Undertiden hejste man af strategiske eller alliancemæssige årsager en anden nations flag og vimpel, så man blev antaget for at være fra et andet land. Man måtte dog i forvejen passe på at stryge sit eget flag i god tid, så det andet skib ikke skulle få mistanke, hvis de på afstand ved brug af kikkert fik et glimt af det rigtige flag eller vimplen på salingen. Det var også dumt kun at hejse det fremmede flag ved faldet, som man gjorde, når man i hast eller kun i kort tid ville hejse et flag, men hellere lidse det rigtigt til flagstokken med løjerter, ligesom man ville gøre med sig eget flag, så det så rigtigt ud. Først hvis det kom til kamp, ville det være anset for uhæderligt at fortsætte under falsk flag. Så hejste man det rigtige flag, og heraf kommer det udtryk, der stadig er en stående vending i sproget: At tone rent flag. Det var en overtrædelse af denne praksis, der blev Peter Schiønnings ulykke, idet han i 1780 havde troet, at han blev angrebet af britiske orlogsskibe, da de angribende skibe



*På denne dekorative titelvignet fra en signalbog fra 1732 ses en række af datidens signalflag. Øverst i midten en vager. På de forreste danske flag kan man skimte det kongelige våben i korsfeltet, ganske som vore dages kongeflag. (Det Kgl. Bibliotek)*

førte orlogsflag. Imidlertid var det i virkeligheden kapere, der undlod at tone rent flag, og Schiønning endte derfor med at stryge sit flag over for simple – men meget velbevæbnede – kapere.

## Ceremoniel ved flaghejsning og -strygning

Hver morgen begyndte skibets rutiner med, at skibets præst forestod en fælles morgenbøn. Så snart denne ”Gebet” var færdig, blev der kommanderet folk ned til underste batteris kanoner i begge sider, hvor de gjorde sig klar til at hale kanonerne i borde. Flagmændene blev fordelt til flag og gøs men også til skanse-, mærs- og falderebsklæderne, de presenninger, der beklædte f.eks. falderebstrappen. Trompetterne blev placeret på hytten på agterskibet. Hvis skibet lå i under sydlige himmelstrøg, eller det var en varm sommer, havde man et soltelt, der blev spændt ud over dækket. Dette blev der også udkommanderet folk til. Når der blev slået otte glas præcis klokken otte hejstes flag og gøs og presenninger og soltelt blev sat. Samtidig blev kanonerne udhalet på underste batteri, og trompetterne blæste en fanfare, som gerne blev efterfulgt af et par musikstykker yderligere. Hvis man ville anbringe køjerne i finkenettet, blev disse båret op, så snart folkene var færdig med at udhale kanonerne. Indtil 1756 hejste man flag og gøs ved solopgang, hvilket også andre landes skibe gjorde, men i 1756 besluttede man sig af sparehensyn for at udsætte flaghejsningen til kl. 8, så man ikke sled så meget på flagene i de tidlige morgentimer.

Om aftenen ved solnedgang blev flaget strøget igen. Køjerne kunne i forvejen

tages ud af finkenettet og bringes under dæk. Når folkene var færdige med køjerne, blev de ligesom om morgenen kommanderet til underste batteris kanoner, og kort før flagets nedhaling halede alle kanoner ind på en gang, og folkene stillede sig klar til at lukke kanonportene med et smæld i samme øjeblik som flag og gøs blev nedhalet. Solsejlet og de øvrige presenninger blev strøget samtidig. Et fast indslag i denne aftenceremoni var, at trompetteren blæste en aftensalme – de fleste gange tre vers spillet på valdhorn. Herefter kunne trompetteren underholde folkene med at spille flere musikstykker på klarinet og flere andre instrumenter, hvilket formentlig har været både smukt og stemningsfuldt i solnedgangstimen.

Når man lå på en fremmed red, burde man ikke være alt for sparsommelig med brugen af vimpel, flag og gøs. Når vejret var nogenlunde, burde man have flagene oppe. Det var af sparehensyn, at man i Danmark først hejste flaget om morgenen kl. 8, men på en fremmed red, mente Schiønning, ville det se lige lovlig sparsommeligt ud, når de øvrige nationer på reden hejste flagene tidligere. I kuling og regn skånede alle nationer deres flag, da det nyeste og bedste flag hurtigt ved sådanne lejligheder ville kunne blive spoleret. Derfor strøg man straks det gode flag, når det dårlige vejr begyndte, eller også hejste man slet ikke flaget om morgenen, når vejret

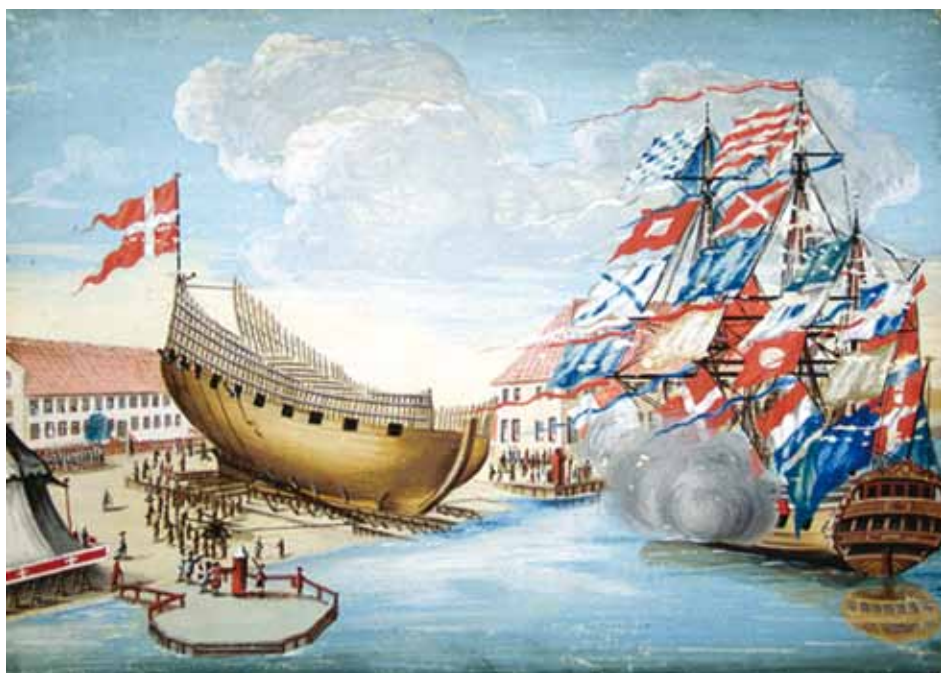
var dårligt. Selv hvis vejret blev godt sent på eftermiddagen, valgte man gerne slet ikke at hejse flaget den dag. Var man af forskellige grunde nødt til i hårdt vejr kortvarigt at hejse flaget, da kunne man have et stormflag, som var lille og stærkt. Hvis man ikke rådede over et godt stormflag, burde man hellere hejse et nyt end et gammelt flag, da det sidste straks vil gå i stykker. Men gamle flag og vimpler var bedst at hejse i stille og godt vejr og på steder, hvor der ikke var mange fremmede skibe i nærheden, som kunne observere dem. Selvom flagene tabte deres farve, blev de ofte skåret op og alle farvede felter genbrugt, før de helt blev kasseret. De nye flag og vimpler blev til gengæld helst brugt på ekstraordinære dage, og når der var mange fremmede skibe i nærheden, og man blev set af mange. Som med så meget andet om bord, handlede det om at være sparsommelig, uden at det blev for påfaldende. Man brugte derfor også til søs altid at føre vager på toppen, når man ikke var ved land eller i sigte af fremmede krigsskibe – på den måde skånedes man vimpelen. Og når man lå for anker, strøg man gerne vimpelen om aftenen og hejste vager i stedet. Så strøg man vageren igen om morgenen i skumringen og vimpelen hejstes. I hårdt vejr skiftede man også vimpelen ud med vageren. Flaggodset skånedes man så vidt muligt for regn. Når det var blevet vådt, måtte det tørres igen så snart som muligt.

Ligeledes var det vigtigt at lappe små huller, så snart de opstod, da de ellers hurtigt blev større. Kongeflagenes, gøsernes og vimplernes splitter måtte hyppigt efterses og repareres, efterhånden som de smækkede sig i stykker i vinden. Til disse reparationer anvendtes den ekstra hårdug, som skibet medbragte. Denne ekstra hårdug kunne sejlmageren om bord også bruge til at fremstille helt nye flag og vimpler. For at kunne hejse signalflagene på toppene, havde man signalgods til hver top med fald, klæder, knøvler, etc., ved hvilket de hejstes. Flagmændene måtte bestandig vedligeholde alt dette signalgods og være godt indøvet i at hejse og stryge signalflagene til søs, hvilket måtte gøres med forsigtighed og akkuratesse, så de satte de korrekte flag og ikke vendte dem forkert, etc. Flagene blev sat på med knøvler til signalklæderne og hejstes ved faldet, hvilket man til søs altid gjorde i læ side, hvor de bedst kunne hejses uden at blive filtret sammen med takkelagen. Især store flag havde en tendens til at hænge fast, hvilket ikke kun hæmmede kommunikationen mellem skibene, men også gjorde det vanskeligt at hale signalet ned, uden at flaget blev revet i stykker. I sådanne tilfælde entrede nogle af flagmændene op i riggen for at klare flagene, hvor det var nødvendigt. ”Particulaire” signaler, f.eks. til at officerer fra andre skibe skulle komme om bord, var ofte på forhånd aftalt som ret enkle. Det var ofte blot en

enkelt vimpel eller to fra rånokken, som man ikke satte på et fald, men ganske enkelt beordrede en flagmand til at entre ud på rån for at holde eller hæfte det på rånokken, indtil fartøjet, som skulle komme ombord, var kommet, hvorefter signalet med det samme blev strøget. Praksis var kun at lade signalerne hænge så længe som nødvendigt og strøget med det samme, det kunne ses, at signalet var forstået, og ordren blev bragt til udførelse. Hvis officererne overså dette, måtte flagmændene gerne minde dem om at give ordren til nedhaling.

### **Flagning ved festlige lejligheder**

I nutiden bruger man den skik, at skibe flager ved festlige lejligheder, det kaldes ”at flage over toppene”. Man opsætter da samtlige skibets signalflag på en line fra for til agter hen over skibets master og skorsten. Om natten tænder man for elektriske pærer langs den samme line, som da giver et omrids af skibets størrelse i mørket. Disse traditioner kendes også fra udlandet, og på engelsk kaldes skikken for ”dressing ship”. Traditionen viser sig at have gamle rødder og er beskrevet grundigt i Schjønnings manuskript til



*Stabelafløbning fra Gammelholm, ca. 1750. I dette tilfælde anvendes kun signalflag og ingen nationalflag andre end danske. Gouache af Clement Clementsen Rønneby. (Orlogsmuseet.)*



en håndbog i praktisk sømandskab. Han skrev, at man satte samtlige skibets signalflag og vimpler på et kommanderende skib i anledning af kongelige fødselsdage og ved andre ekstraordinære lejligheder som f.eks. stabelafløbninger. Denne flagning var et "Glædskabs og Ærestegn", og man flagede med samtlige flag både på stagene, toppene, toplenterne og

overalt, således at skibet var indhyllet i dem og fremstod med smukt afstemte farver. Man prøvede på at undgå at sætte for mange ens flag og gjorde sig megen umage for, at hvert flag blev sat på det sted, hvor det tog sig bedst ud. At sætte for få flag på et skib ved sådan en lejlighed var ikke klædeligt. Man gik ud fra devisen, "jo flere jo bedre", så hele skibet var dækket, når



*Dobbeltstabelafløbning fra beddingerne på Nyholm 2. december 1758. Fregatterne SØERIDDEREN og LANGELAND skal løbe af stabelen. De flagsmykkede skibe er hhv. CHRISTIANSBORG og DOCQUEN. Der flages med dansk gøs og vimpel og russisk, engelsk og hollandsk gøs og et hvidt flag fra toppene. I chaluppen i forgrunden er der en admiral om bord, hvilket ses af, at der flages med kongeflag fra forstavnen (jf. § 822 i Søkrigsartiklerne). (Sølieutenantselskabet.)*

vinden blæste i flagene. Hvis det var en flagning på Københavns Red, og der ikke var nok flag om bord, kunne det kommanderende skib lade hente flere fra land. Det kunne også låne flag af de skibe, det havde under sin kommando. Det var dog mest nationalflag, som ikke egnede sig så godt til den slags festlig flagning – og det desuden var opfattelsen, at det så fattigt ud at have mange af en slags.

De fornemste flag plejede man at sætte på de fornemste steder og altså nationalflag på toppene. Men dette voldte let problemer, da man derved let kunne fornærme nogen af de øvrige krigsskibe fra forskellige lande, der lå på den samme red. Hvis der både lå franske, engelske og russiske skibe på redene, hvis flag skulle så placeres fornemst? Hvis et engelsk flag kun var kommet på krydstoppen, og den engelske kaptajn mente, at det burde være sat på stortoppen, og en russer kunne klage over, at hans flag ikke var kommet på en top, etc. etc. Så det var ikke nemt at holde sig gode venner med alle, hvis flagningen skulle afspejle det gode forhold mellem nationerne, der både kunne være formaliseret ved traktater, alliancer, kongelige ægteskaber med mere. Det var derfor bedst ikke at sætte nogen nations flag på toppen, men at sætte dem alle uden forskel og orden på andre forskellige steder sammen med sit eget, så ingen orden eller distinktion kunne udlæses af placeringen. Dog måtte man passe

på ikke at sætte noget lands flag på et ringe eller foragteligt sted, såsom i galionen, hvor mandskabets toiletter var, hvilket øjeblikkeligt ville blive opfattet som en fornærmelse. Flagene blev i øvrigt ophængt efter størrelse, og da skibene var størst, længst og bredest for ned, måtte man, for at flagene skulle dække så meget som muligt, sætte de største flag nederst og i midten, mens de mindste derimod blev opsat øverst, hvor skibet var smallest, og hvor gøser og små flag bedst kunne anbringes. Fra nokken af ræerne satte man vimpler, de største nederst efter samme princip som med flagene.

Den bedste måde at forberede denne form for festlig flagning var på forhånd at tegne en skitse af skibet og indsætte de flag, man havde til rådighed på en tegning, hvor de så bedst ud. Så havde man også en plan, man kunne følge næste gang, der skulle flages. På et stort skib måtte flagningen ofte forberedes nogle dage i forvejen, for at man kunne få samtlige flag undersøgt på sit rette sted i rigningen. De blev fæstnet tyndt og net langs skibets stag og stænger, så de ikke var synlige, før de skulle bruges.

Nogle gang hejste man alle disse flag ved solopgang, andre gange kl. 8 om morgenen sammen med flag og gøs og undertiden først kl. 12 om middagen samtidig med det første skud i den kanonsalut, som almindeligvis også affyredes på sådanne festlige dage. Schiønning mente, at det sidste var det



*Flagsmykket svensk orlogsskib i Sundet, 1739. (Gouache af Johan Jacob Bruun, Handels- og Søfartsmuseet.)*

bedste, da det vakte mest opsigt, og alle i land og på de øvrige skibe forsamlede sig for at se på. Desuden sparede man så også lidt på flagene, når de ikke skulle hænge hele dagen. Når de således skulle hejses, måtte de i forvejen være gjort løs, og folkene måtte være fordelt rundt omkring til dem alle sammen, så de på et øjeblik alle på engang kunne komme til at vaje, når skuddet gik, hvilket var meget effektivt. Med det samme disse flag hejstes, blæste trompetteren en fanfare efterfulgt af adskillige musikstykker. Flagene forblev vajende til solnedgang, hvor de ligeledes på engang tillige med flag og gøs blev strøget og nedtaget så hurtigt som muligt, så de på et øjeblik syn-

tes at blive borte. Da man kunne regne med, at alles øjne hvilede på en ved sådan en lejlighed, lagde man vægt på, at intet ved skibet var ”malpropt” eller uklædeligt, men alting ordentligt og smukt og så rent og net som muligt. Man sørgede derfor også for i forvejen at skrabe, harpikse og lapsalve skroget, så det fremstod så godt som nyt og benyttede også lejligheden til at efterse, at skibets rejsning fremstod perfekt, og at skibet ikke havde slagside. Der blev sat rød-hvide presenninger på skansen og i mærsene og på falderebstrappen. Kanonerne blev halet i borde, og køjerne lagt i finkenettet. Nogle gange lagdes også skibets barkasse et stykke ud fra skibet fastgjort ved skibets

ankerbøje for også at flage, men kun, hvis man havde flag nok. Fra dette mindre fartøj flagede man da med gøser. Fartøjet måtte naturligvis være fuldt tiltaklet med sine master, som man eventuelt kunne forhøje og eventuelt forsyne det med ekstra snydemaster, så det lignede et lille fuldrigget skib. Hvis man havde flag nok, kunne man endog lade to barkasser flage således, en fortøjet ved hver ankerbøje, så skibet kom til at ligge midt imellem dem. Englænderne brugte dette meget, fortalte Schiønning.

Om aftenen og natten kunne man også i sådanne anledninger pynte skibet med tændte lanterner ligesom flagene ophængt i rigningen. Det var dog mest små skibe eller fregatter liggende inde i Københavns kanaler, der brugtes på denne måde, da det ville være næsten umuligt at få nok lanterner ophængt og tændt i et stort skib. Man prøvede med lanterne så godt som muligt tydeligt at vise skibets rigning, så alle kunne se, at det var et illumineret skib. Omfanget af illuminationen afhang naturligvis nok af det antal lanterner, der var til rådighed. Man kunne hængte lanterner rundt om hele skroget for at vise skibets form, også i mærsene og i det øverste af toppene, så man tydeligt kunne se masterne. Langs med stagen ophængtes også lanterner. Herved opnåede man at vise hele skibets skikkelse i mørket. Særligt pynteligt var det, hvis man havde lanterner nok til at ophænge under alle ræerne. Man

måtte passe på ikke at anvende alt for mange lanterner, da de så ligesom løb i et med hinanden i stedet for at fremhæve skibets form, hvilket var det egentlige formål.

På samme måde som med flagene om dagen ophængte man også lanterne efter størrelse, så de største blev brugt nederst og de mindre øverst. De største lanterner kunne også sættes på steder, som især skulle fremhæves. Lanterne blev tildækket og var usynlige til det øjeblik, de skulle vises og blev afsløret på engang, ligesom da flagene blev sat. Man måtte passe godt på lyset hele tiden, så længe de brændte, så de lanterner, som gik ud, straks kunne blive tændt igen, da ellers samme ville give et uordentligt indtryk. Når de blev slukket, burde det også ske på engang.

Som det flere gange er blevet antydnet, fandt denne form for flagning og illumination hyppigst sted, når skibene lå i København. Derfor kunne man få folk fra Holmen til at hjælpe sig. Særlig de søfolk, der arbejdede på Holmens bradbænk var rutinerede i at flage og illuminere og var en god hjælp hertil. Årsagen til, at de havde denne rutine, skal findes i, at de stod for ceremoniellet i forbindelse med stabelafløbning af nybyggede skibe, hvor der ofte lå flagsmykkede skibe i vandet, der hvor det nybyggede skib skulle løbe i vandet. Som oftest var både kongen og store dele af hoffet til stede ved sådanne lejligheder, og

der blev derfor gjort meget ud af, at festlighederne var så smukke som vel muligt. De to bevarede billeder fra 1700-tallet, hvor man ser danske

orlogsskibe flagsmykket på denne måde, forestiller da også begge stabelafløbninger i København.



*Der salutes og flages over toppene på korvetten DAGMAR i 1899 i anledning af et flådebesøg. På den tid anvendtes ikke længere nationalflag til flagning over toppene. (Orlogsmuseet.)*

- 1 Seerup, Jakob, Søofficeren Peter Schiønning, 1732-1813, *Marinehistorisk Tidsskrift* nr. 4, 2006.
- 2 KB, Schiøn. 44, 4to, *Haandbog i Practisk Sø-Mandskab* s. 2290 ff.
- 3 Gøbel, Erik, *Orlogsfregatten Bornholms konvojrejse til Vestindien 1780-81*, *Maritim Kontakt* nr. 13, 1989.
- 4 Kong Friderich den Femtes Sø-Krigs-Artikels Brev (herefter SKA 1752), Kbh. 1752 s. 262ff. og KB, *Håndskriftssamlingen*, anonym reglementssamling, NKS 4494 opslag 58 "Reglement for Hans Mayestets Orlog Skibes Flag, Giøser, Vimpler, Stander, Wager, Fløyer etc".
- 5 OMK 4200:1984.
- 6 Georg Albrecht Koefoed, *Dansk Søe-Ordbog*, ordbogsdel s. 138.
- 7 F.eks. i hans inventarreglement, KB, *Håndskriftssamlingen*, anonym reglementssamling, NKS 4494 opslag 33ff.
- 8 SKA 1752 Tit. XLIX.
- 9 SKA 1752 § 498.
- 10 KB, *Håndskriftssamlingen*, anonym reglementssamling, NKS 4494 opslag 33ff.
- 11 *Mere om kulsejlet* i Pade, Erling, *Kul sejlet og andre ældre ventilationssystemer – en kulturhistorisk skitse*, 1972.
- 12 SKA 1752 § 503.
- 13 KB, *Håndskriftssamlingen*, anonym reglementssamling, NKS 4494 opslag 40, *Skibets Faste Inventarium*.
- 14 KB, *Håndskriftssamlingen*, anonym reglementssamling, NKS 4494 opslag 35, *Seiglsmagerens Reserva Eller Wahre Gods..*

# Operation Pedestal eller Santa Maria Konvojen

*Per Jacobsen*

Da det synkefærdige tankskib OHIO, bugseret af 3 destroyere, et par minestrygere og en bugserbåd, i overværelse af tusindvis af maltesere om morgenen den 15. august 1942, på den maltesiske nationaldag, Santa Maria dagen, løb ind i Valettas Grand Harbour, var tan-

keren det sidste af de i alt 5 handelsskibe, som ud af de 14, der var startet med konvojen WS 21 S fra England den 2. august, havde overlevet rejsen. Dens olielast på knap 12.000 tons var også den faktor, der sammen med lasten fra de øvrige 4 skibe betød, at konvojen, uanset de voldsomme tab, den havde lidt undervejs, måtte betragtes som en



*Grand Harbour på Malta.*

succes.

Det følgende er et forsøg på at skildre de mange trængsler, som konvojen mødte på sin vej gennem Middelhavet, dens forudsætninger og baggrund samt konvojens betydning for krigen i Middelhavet.

### **Maltas situation i 1942.**

Øen Malta, der er centralt placeret midt i Middelhavet, ca. 1000 sømil fra h.h.v. Gibraltar og Alexandria havde været i britisk besiddelse siden september 1800. Allerede Nelson havde udpræget sans for Maltas strategiske vigtighed. Da han efter genoptagelsen af fjendtlighederne i 1803 efter freden i Amiens var øverstkommanderende for Middelhavsflåden, brugte han af praktiske grunde ikke Malta som base, men var uanset dette klar over øens strategiske betydning. Hans opfattelse kom til udtryk i følgende udtalelse:

*”My opinion of Malta, as a naval station for watching the French in Toulon, is well known; and my present experience of what will be a three weeks’ passage, most fully confirms me in it. The fleet can never go there, if I can find any other corner to put them in; but having said this, I now declare, that I consider Malta as a most important outwork to India, that will ever give us great influence in the Levant, and indeed all the southern parts of Italy. In this view, I hope we shall never give it up.”*<sup>1</sup>

Maltas strategiske betydning blev naturligvis ikke mindre, da Suez Kanalen blev åbnet. Resultatet blev da også, at den britiske flåde udviklede Grand Harbour som sin hovedbase i Middelhavet.

I årene inden den 2. Verdenskrig var der i det britiske flyvevåben og den britiske hær imidlertid enighed om, at det under en kommende krig ville være umuligt at forsvare Malta, og resultatet blev, at man helt forsømte basens luftforsvar<sup>2</sup>. Da krigen med italienerne begyndte i 1940, var der ikke stationeret jagerfly på øen, og der var heller ikke tilstrækkeligt luftværnsskyts<sup>3</sup>. Resultatet blev, at Middelhavsflådens chef, Admiral A.B. Cunningham, hurtigt evakuerede de tunge enheder til Alexandria i Ægypten. Det betød imidlertid ikke, at Malta blev tandløs. De på øen stationerede undervandsbåde og lettere overfladeenheder førte en særdeles aktiv krig mod de italienske forsyningslinier til hæren i Nordafrika, ligesom man efterhånden fik stablet en flystyrke på benene. Situationen ændrede sig imidlertid radikalt, da den italienske hær i Nordafrika fik hjælp af den tyske Afrikahær under general Erwin Rommel.

De britiske undervandsbådes og overfladefartøjers angreb på de tyske og italienske forsyningslinier udgjorde en så alvorlig belastning af Rommels forsyningsstjeneste, at

de tyske og italienske krigsledelser besluttede, at eliminere Malta ved at erobre den <sup>4</sup>. Imedens man forberedte invasionen af øen, iværksatte de tyske og italienske luftvåbner en voldsom bombeoffensiv mod øen. Resultatet blev, at den møjsommeligt opbyggede flystyrke led store tab og, at Admiral Cunningham måtte evakuere såvel de britiske undervandsbåde som overfladefartøjer til Alexandria, hvorved aktiviteten mod fjendens forsyningslinie over Middelhavet blev væsentligt formindsket <sup>5</sup>. Hertil kom, at den britiske Middelhavsflåde under evakueringerne af Grækenland og Kreta i 1941 havde lidt meget store tab, ligesom man i løbet af kort tid havde mistet 3 slagskibe, BARHAM, der var blevet torpederet af en tysk undervandsbåd <sup>6</sup> samt VALIANT og QUEEN ELISABETH, der begge var blevet sænket i Alexandria af italienske frømand <sup>7</sup>. Søherredømmet i Middelhavet havde man således måttet afgive til den nu overlegne italienske flåde, og den nødvendige forsyning ad søvejen af Malta med levnedsmidler og brændstof blev nærmest umulig. Malta var således i sommeren 1942 midt i, hvad man rimeligt kunne kalde øens tredje belejring <sup>8</sup>, og kun helt nødtørftige forsyninger af brændstof blev bragt til øen af britiske undervandsbåde og ikke mindst den hurtige minelægger WELSHMAN <sup>9</sup>.

Tidligt i februar 1942 havde man

forsøgt at sende en konvoj bestående af 3 handelsskibe fra Alexandria til Malta. Ingen af disse skibe kom igennem til bestemmelsesstedet <sup>10</sup>. I marts måned forsøgte man igen, denne gang med 4 handelsskibe eskorteret af en styrke af krydsere og destroyere under Rear-Admiral Philip Vian. Eskorten forsvarede med held konvojen overfor en stærk italiensk overfladestyrke <sup>11</sup>, og 3 skibe, hvoraf 1 blev sænket i havnen, nåede igennem til Malta. Fra de 2 øvrige skibe lykkedes det kun at losse 6.000 tons, inden de også blev sænket under luftangreb <sup>12</sup>. I april var øens situation blevet katastrofal, og det blev besluttet at komme øen til undsætning med en større konvojoperation bestående af en konvoj fra Gibraltar med kodenavnet Operation Harpoon, såvel som en fra Alexandria med kodenavnet Operation Vigorous.

Konvojen fra Gibraltar bestod af 6 handelsskibe, herunder det fra USA udlånte tankskib KENTUCKY. Konvojen blev eskorteret af luftværnskrydseren CAIRO, 9 destroyere og 4 minestrygere under Captain Hardy, medens fjernsikringen under Admiral Curteis bestod af slagskibet MALAYA, hangarskibene EAGLE og ARGUS samt et antal destroyere <sup>13</sup>. Konvojen fra Alexandria bestod af ikke mindre end 11 handelsskibe. Den blev eskorteret af 7 krydsere og 28 destroyere samt nogle minestrygere under kommando af Rear-Admiral



Vian. Konvojen fra Gibraltar blev udsat for diverse voldsomme luftangreb, og 4 handelsskibe, herunder tankeren KENTUCKY, blev sænket ligesom destroyeren BEDUIN. Også konvojen fra Alexandria blev udsat for voldsomme luftangreb fra de fjendtlige baser på Kreta og på den nordafrikanske kyst kombineret med angreb fra undervandsbåde og motortorpedobåde. Man mistede flere skibe, og da man fik melding om, at en italiensk eskadre med bl. de 2 nye slagskibe VITTORIO VENETO og LITTORIO ledsaget af et antal krydsere og destroyere befandt sig 200 sømil nordvest for konvojen, beordrede den nye chef for den britiske Middelhavsflåde, Admiral Harwood, Rear-Admiral Vian til at returnere til Alexandria <sup>14</sup>.

Lasten fra de 2 skibe, der slap igennem fra Gibraltar, udgjorde kun ca. 15.000 tons, hvilket svarede til ca. 1 måneds levnedsmiddellrationer til de ca. 300.000 indbyggere på øen. Den omstændighed, at tankeren KENTUCKY var gået tabt, gjorde imidlertid mangelen på brændstof til øens fly og 10. undervandsbådsflotille, katastrofal. Undervandsbådsflotillen var vendt tilbage til basen på Malta efter, at øens luftforsvar var blevet væsentligt forbedret ved, at et større antal Spitfire jagere var blevet overført til øen ved hjælp af det amerikanske hangarskib WASP og det ældre hangarskib EAGLE <sup>15</sup>. Herudover måtte man forudse,

at øen i løbet af kort tid kunne blive nødt til at overgive sig på grund af hungersnød i befolkningen. Som øens guvernør, Lord Gort, udtrykte det:

*”You can make the garrison eat their belts, but the three hundred thousand civilians have to be fed or evacuated.”*  
16

Den britiske regering var imidlertid besluttet på, at Malta ikke måtte falde, og premierministeren, Winston Churchill, meddelte Admiralitetet, at *”the fate of the island was at stake”*, og at han måtte være i stand til at meddele kabinettet, at *”the Navy would never abandon Malta”*. Såvel First Lord of Admiralty som 1. Sealord var enige med Churchill i, at det ville være en enorm katastrofe for det britiske imperium at miste Malta, ligesom det var deres opfattelse, at det ville få uoverskuelige konsekvenser for forsvaret af Ægypten. Resultatet blev derfor, at det blev besluttet at undsætte øen med endnu en stor og stærk konvoj så snart som muligt <sup>17</sup>.

### **Den britiske planlægning og forberedelser.**

Admiralitetet var efter erfaringerne fra juni-konvojerne kommet til resultat, at de fjendtlige flybaser på den nordafrikanske kyst, på Kreta og i Grækenland, betød, at et forsøg på at gennemføre en undsætningskonvoj fra Alexandria ville være håbløst.

Konvojen måtte derfor komme fra vest 18. Man var endvidere klar over, at konvojen ville blive udsat for mange og massive fjendtlige luftangreb og angreb fra såvel undervandsbåde som overfladeenheder. Den skulle derfor have en meget stærk eskorte, og bestå af så mange handelsskibe, at det ville være overvejende sandsynligt, at nogle af disse ville slippe igennem til Malta med de nødvendige forsyninger. Det var endvidere vigtigt at holde fjenden i uvidenhed om konvojens position så længe som muligt, hvorfor konvojen så vidt muligt skulle passere Gibraltarstrædet i mørke. Passagen skulle derfor ske om natten ved nymåne. Da forberedelse af de mange skibe nødvendigvis måtte tage nogen tid, besluttedes det, at konvojen først skulle passere Gibraltarstrædet natten til den 10. august 19.

Konvojen kom til at bestå af 13 tørlastskibe, EMPIRE HOPE, WAIRANGI, WAIMARAMA, MELBOURNE STAR, BRISBANE STAR, DORSET, GLENORCHY, PORT CHALMERS, ROCHESTER CASTLE, DEUCALION, CLAN FERGUSON, SANTA ELISA og ALMERIA LYKES samt tankskibet OHIO, der var udlånt af amerikanerne, men sejlede med britisk fører og besætning. Alle skibe var moderne og hurtige. Konvojens Commodore, den pensionerede Commander Venables, højste sin stander ombord i PORT CHALMERS. For så vidt muligt at sikre, at tilstrækkelige

forsyninger nåede frem til Malta, blev de 13 tørlastskibe alle lastet på samme måde med en blandet last af levnedsmidler, ikke mindst hvede, der var nødvendigt til fremstilling af Maltersernes livsnødvendige pasta og brød, ammunition og benzin i dunke, medens OHIO var lastet med ca. 12.000 tons brændstof til fly og skibe 20.

Da konvojerne til Nordrusland efter den fatale konvoj PQ 17 i juli 1942, hvor man mistede 46 handelsskibe, midlertidigt var indstillet, var det muligt at frigøre såvel tunge som lettere enheder fra Home Fleet til eskorten, der kom til at bestå af 2 styrker, **Force Z**, der udgjorde fjerndækningen, og **Force X**, der udgjorde den nære eskorte. **Force Z** var under kommando af Vice-Admiral Sir Neville Syfret og bestod af de 2 slagskibe, NELSON, hvor Syfret havde hejst sit flag, og RODNEY. Herudover indgik i styrken 3 hangarskibe, det ældre EAGLE og de moderne INDOMITABLE og VICTORIOUS. Ombord i de 3 hangarskibe var 46 Hurricane jagere, 10 Martlet jagere og 16 Fulmar jagere til beskyttelse af konvojen mod angreb fra italienske og tyske fly 21. Hangarskibene blev kommanderet af Rear-Admiral A.G. Lyster. I styrken indgik endvidere de lette krydsere SIRIUS, PHOEBE og CHARYBDIS, der alle havde en stærk og moderne bevæbning af luftskyts. Endeligt havde **Force Z** en screen bestående af 14 destroyere under



*H.M.S. NELSON Admiral Sir Charles Forbes flagskib*

kommando af Captain Hutton.

**Force X** var under kommando af Rear-Admiral H.M. Burrough, der havde sit flag hejst i den lette krydser NIGERIA. Endvidere bestod styrken af de lette krydsere KENYA og MANCHESTER samt den ældre luftværnskrydser CAIRO og 11 destroyere under kommando af Captain Onslow i ASHANTI. Med henblik på bunkring af orlogsskibene indgik endvidere 1 redningsskib og 2 fleet oilers, der havde deres egen eskorte af bl.a. 4 korvetter <sup>22</sup>. Admiralitetet lod endvidere det ældre hangarskib FURIOUS, der havde sin egen eskorte,

følge konvojen indtil ca. 550 sømil fra Malta, hvor dens last på 25 Spitfire fly som forstærkning af Maltas luftforsvar skulle starte mod øen <sup>23</sup>.

Det var nu meningen, at de 2 eskortestyrker i fællesskab skulle eskortere konvojen, indtil den nåede frem til Skerki Kanalen sydvest for Sicilien på højde med Bizerta i Tunis. Her skulle de tunge enheder vende om, fordi man anså risikoen for tab ved angreb af fly, undervandsbåde og motortorpedobåde for at være for stor i dette snævre farvand, hvor de tunge enheder ikke havde tilstrækkelige



*ASHANTI var en af de store moderne destroyere af TRIBAL-klassen, bevæbnet med otte 12 cm kanoner og fire 53 cm torpedoer plus luftværn.*

muligheder for at manøvrere. På denne første strækning måtte man forvente kraftige luftangreb, ikke mindst fra fly baseret på Sardinien, og de 3 hangarskibes opgave var sammen med luftværnsartilleriet på de ledsagende skibe at yde beskyttelse mod de forventede fjendtlige flyangreb, idet konvojen var uden for rækkevidde af de på Malta baserede fly. Disse var i øvrigt i løbet af sommeren blevet forstærket af mange Spitfire jagere, der som nævnt ovenfor, var blevet transporteret til Middelhavet af det amerikanske hangarskib WASP og det britiske EAGLE. Flyene fra Malta indgik imidlertid også i planlægningen, idet de, indtil konvojen nåede indenfor

deres rækkevidde, skulle foretage angreb mod de italienske flybaser på Sardinien og Sicilien.

De 8 undervandsbåde, der nu med den bedre luftbeskyttelse igen var baseret på Malta, indgik også i planerne. Det britiske Admiraltet forventede, at stærke italienske overfladeenheder ville søge at angribe konvojen, når den nåede området omkring den italienske ø Pantellaria. Man besluttede derfor at placere 6 undervandsbåde syd for Pantellaria med henblik på at angribe evt. italienske overfladeenheder, men også med ordre til at sørge for at blive observeret af fjendtlige fly. Det var så håbet, at faren for angreb fra britiske

undervandsbåde ville få admiralen for den italienske flådestyrke til at opgive at angribe konvojen. 2 undervandsbåde, SAFARI og UNBROKEN blev placeret 2 sømil nord for fyret på Kap Milazzo ca. 20 sømil vest for Messina med henblik på angreb på italienske enheder, der måtte komme fra denne havn <sup>24</sup>.

Selvom man havde opgivet at gennemføre en undsætningskonvoj fra Alexandria, fik Admiral Harwood ordre til den 10. august som en afledningsmanøvre at sende en konvoj bestående af 3 handelsskibe, eskorteret af 3 krydsere og 10 destroyere under kommando af Rear-Admiral Philip Vian med kurs mod Malta, men med ordre til at vende om og gå tilbage til Alexandria den 11. august <sup>25</sup>.

### **De italienske og tyske planer.**

Den oprindelige italiensk/tyske plan om at invadere Malta var i sommerens løb blevet udsat, blandt andet fordi chefen for den tyske Afrikahær, general Rommel, følte sig sikker på, at han i løbet af kort tid kunne trænge frem til Suez Kanalen <sup>26</sup>. De mange britiske forberedelser af den kommende storkonvoj, der skulle undsætte Malta, kunne imidlertid ikke holdes skjult, og tyskerne og italienerne forberedte en varm modtagelse af konvojen.

Det var planen, at luftangrebene på konvojen skulle indledes, så snart konvojen havde passeret de Baleariske

Øer, hvorfor man koncentrerede store flystyrker på Sicilien og Sardinien. Ikke mindst blev en større tysk flystyrke fløjet ind til disse øer fra de nordafrikanske flybaser <sup>27</sup>. 8 undervandsbåde, hvor iblandt den tyske U-73 under kommando af Oberleutnant Rosenbaum og 3 andre tyske både, fik ordre til at krydse ud for den algierske kyst, medens en anden gruppe bestående af 10 italienske undervandsbåde blev koncentreret nordvest for Kap Bon på den tunesiske kyst.

Den italienske flådes ledelse antog på baggrund af tidligere erfaringer, at konvojen ville tage vejen syd om Pantellaria, og passere tæt forbi Kap Bon nær fransk søterritorium, hvorfor man minerede passagen tæt ind mod Kap Bon. De udlagte miner ville i løbet af få dage automatisk blive virkningsløse, da passagen også blev brugt af de italienske konvojer til Libyen.

Dernæst placerede man 18 motor-torpedobåde, hvor iblandt var 4 både fra den tyske "Afrikaflotille", imellem Kap Bon og Pantellaria <sup>28</sup>. Det var nu forventningen hos den italienske flådeledelse, at konvojen, når den nåede til et punkt syd for Pantellaria ville være sprængt af de mange angreb fra fly, undervandsbåde og motortorpedobåde, hvorefter man ville benytte tungere overfladeenheder til at give den "nå-

desstødet". På grund af en udtalt oliemangel var man ikke i stand til at indsætte sine slagskibe i operationen, men i stedet blev 3 svære krydsere fra 3. krydserdivision, GORIZIA, TRIESTE og BOLZANO, samt 3 lette krydsere fra 7. krydserdivision, EUGENIO, MONTECUCCOLI og ATTENDOLO, beordret til at angribe syd for Pantellaria, når konvojen var splittet af angreb fra fly, undervandsbåde og motortorpedobåde 29.

### De første angreb.

Konvojen forlod England den 2. august. På vej syd over mod Gibraltar trænede næreskortens leder, Rear-Admiral Burrough, handelsskibe og eskorteskibe i at udføre samtidige manøvrer, bl.a. den vanskelige manøvre, når konvojen ved indsejlingen til Skerki Kanalen var nødt til overgå fra den sædvanlige konvojformation på 6 rækker til en formation med kun 2 rækker. Rear-Admiral Lysters hangarskibe indøvede flyeskorte af konvojen, en operation som piloterne ikke var vant til. Natten til den 10. august passerede man i tæt tåge Gibraltar Strædet <sup>30</sup>. Selvom den italienske flådeledelse ikke fra starten var klar over konvojens position, er der næppe tvivl om, at man fik sådant kendskab meget hurtigt. F.eks. passerede konvojen allerede om natten i tågen et antal spanske fiskere, der faktisk underrettede spanske myndigheder om passagen <sup>31</sup>.

Den 11. august ved middagstid befandt konvojen sig ca. 550 sømil fra Malta. På dette tidspunkt begyndte FURIOUS at starte de 24. Spitfire fly mod Malta. En af de ubåde, der var placeret på konvojens rute fra de Baleariske Øer mod Skerki Kanalen, var den tyske U-73, hvis chef Oberleutnant Rosenbaum på dette tidspunkt hørte skruestøj. Han gik til periskopdybde, og fik i periskopet øje på de 3 hangarskibe, der ledsagede konvojen. Det lykkedes Rosenbaum at dykke under den stærke destroyerskorte og affyre en torpedosalve mod EAGLE, der blev ramt af 4 torpedoer. Det gamle hangarskib fik øjeblikkeligt stærk slagside, og sank i løbet af 8 minutter. Det lykkedes de tililende destroyere at



*Viceadmiral sir Harold Burrough*



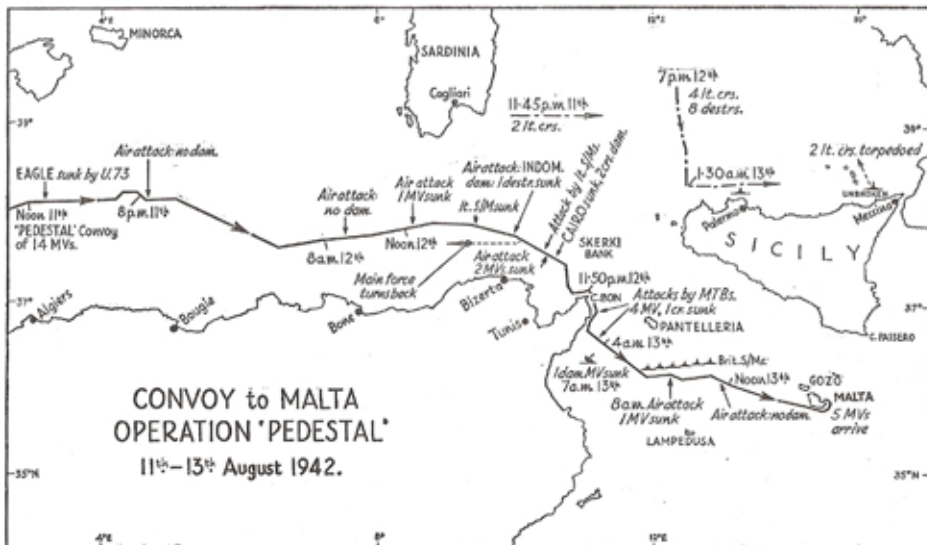
*Konvojen under Operation Pedestal på vej mod Malta i august 1942. På billedet ses de tre hangarskibe EAGLE (forrest i billedet), INDOMITABLE og VICTORIOUS samt andre skibe af eskorten.*

redde godt 900 medlemmer af den 1160 mand store besætning, hvorimod U-73 undslap de mange modangreb fra bl.a. krydseren CHARYBDIS. Tabet af EAGLE betød også tabet af ca. 1/3 af konvojens jagerbeskyttelse, idet kun de 4 fly, der var i luften, da skibet blev ramt, kunne lande på de øvrige hangarskibe <sup>32</sup>.

FURIOUS kunne nu tilendebringe starten af de 24 Spitfire fly, og satte derefter kursen mod Gibraltar. En italiensk undervandsbåd, DAGABUR, der også befandt sig i området, søgte uden held at gentage Oberleutnant Rosenbaums bedrift overfor FURIOUS, men blev væd-

ret, og derved sænket af destroyeren WOLVERINE <sup>33</sup>.

I skumringen den 11. august kl. ca. 2000 kom det første luftangreb, der blev indsat af 36 tyske bombemaskiner og torpedofly. På grund af halvmørket undgik de jagerflyene fra de eskorterende hangarskibe, men opnåede ingen træffere. Et par af de tyske fly blev skudt ned af eskorteskibenes antiluftskyts <sup>34</sup>. Det næste angreb kom næste morgen ca. kl. 0800, hvor konvojen blev angrebet af ca. 20 tyske JU-88. Dette angreb, der heller ikke forvoldte tab, blev afvist af



de britiske jagerfly, der nedskød 6 tyske maskiner <sup>35</sup>.

I løbet af dagen forsøgte andre undervandsbåde at angribe konvojen, og de eskorterende destroyere havde travlt. FURY fik f.eks. kontakt med en undervandsbåd, som den jagede sammen med LAFOREY. De 2 destroyere kastede i et par timer et stort antal dybvandsbomber, men uden synligt resultat. PATHFINDER fik også asdickontakt med den tyske undervandsbåd U-205, der forsøgte at komme under de eskorterende destroyere for at angribe handelsskibene. PATHFINDER og ZETLAND tvang med dybvandsbomber undervandsbåden til at dykke dybt, og angrebet blev afværget <sup>36</sup>.

De 2 første luftangreb havde blot været en forsmag på, hvad man kunne vente sig. Lidt over middag indledtes det tredje luftangreb, der varede fra kl. 12.15 til 13.45. I angrebet deltog ca. 80 fly fra Sardinien. Angrebet blev indledt af 10 italienske torpedofly, der angreb forfra. Disse fly benyttede bl. a. et nyt italiensk våben, den såkaldte ”motobomba”, der var en torpedo, nedkastet i faldskærm. Når den var frigjort fra faldskærmen, bevægede den sig i store cirkler. For at undgå torpedoen foretog konvojen et drej, men samtidigt indsattes der et angreb på konvojens bagbords side af ca. 40 torpedofly, medens ca. 20 torpedofly angreb på styrbords side. Herefter foretog konvojen et nyt drej. Den kraftige artilleriild fra skibene, bl.a. fra de 2 slagskibes svære artilleri,



medførte, at de angribende fly kastede deres torpedoer for tidligt, således at de kun truede destroyerne på konvojens ydersider, der dog ikke blev ramt. Til sidst angreb 20 tyske JU-87 (Stukas) konvojen. Et af konvojens handelsskibe, DEUCALION, der var det første skib i den række, der var længst til bagbord, blev ramt af flere bomber. Det mistede fart og drejede af mod den afrikanske kyst. Eskortejageren BRAMHAM kunne senere på dagen meddele, at DEUCALION var sunket efter at være blevet ramt af en torpedo fra et fly under et senere luftangreb. Rear-Admiral Lysters flagskib, VICTORIOUS, blev udsat for et angreb fra 2 italienske bombefly (Re.2001 jagere. Red.), som hangarskibets besætning antog for at være 2 Hurricane jagere, der skulle lande på hangarskibet. Til alt held prellede de 2 bomber af mod hangarskibets pansrede flyvedæk uden at eksplodere<sup>37</sup>.

Lidt efter kl. 16 fik destroyeren PATHFINDER på sin asdic kontakt med en undervandsbåd, som blev angrebet med dybvandsbomber. Ca. 20 minutter senere dykkede den beskadigede italienske undervandsbåd COBALTO ud tæt på destroyeren ITHURIEL, der straks satte kursen mod undervandsbåden, som den vædrede ved kommandotårnet. Undervandsbåden sank, men dette tab for italienerne blev på regnebrættet i nogen grad udlignet af, at konvojeskorten mistede en destroyer,

idet ITHURIEL ved vædringen blev så beskadiget, at den måtte sætte kursen mod Gibraltar for at blive repareret<sup>38</sup>.

Konvojen var nu kun ca. 20 sømil fra indsejlingen til Skerki Kanalen, og det tidspunkt, hvor **Force Z** skulle vende om, nærmede sig. Konvojen var indtil da sluppet billigt, idet man udover EAGLE kun havde mistet et handelsskib.

### **Katastrofen indtræffer.**

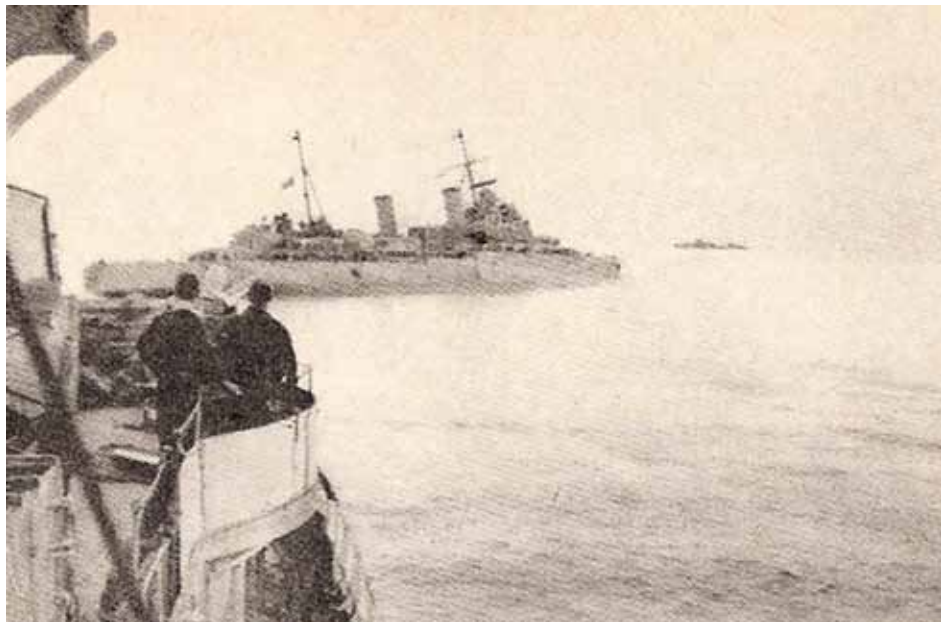
Klokken 1835 blev luftangrebene genoptaget. Konvojen blev angrebet af en styrke bestående af ca. 100 tyske og italienske torpedo- og bombefly. 40 tyske styrtbombefly angreb hangarskibet INDOMITABLE, hvis flyvedæk blev ramt af 3 svære bomber, der umuliggjorde fortsat brug af flyvedækket. De af INDOMITABLE'S fly, der var i luften, måtte lande på VICTORIOUS. Resultatet var, at konvojens egenbeskyttelse af jagerfly nu var reduceret til 47 fly. INDOMITABLE returnerede efter angrebet til Gibraltar for at blive repareret, eskorteret af 2 destroyere. Også destroyeren FORESIGHT blev ramt af en bombe, og måtte senere sænkes af destroyeren TARTAR, der var gået til assistance<sup>39</sup>.

Konvojen havde næsten nået Skerki Kanalen, da luftangrebene holdt op, og kl. 19 satte Vice-Admiral Syfret kursen mod Gibraltar, hvorefter Rear-Admiral Burrough overtog kommandoen. Konvojen satte nu farten ned, idet

den på grund af den smalle kanal måtte skifte formation fra 6 rækker til kun 2 rækker. Det var meningen, at langdistance Beaufighter jagere fra Malta nu skulle overtage flydækningen af konvojen, indtil denne kom så nær til Malta, at de der baserede Spitfire fly kunne yde dækning. Eskorten bestod nu af de lette krydsere NIGERIA, KENYA og MANCHESTER, luftværnskrydseren CAIRO og 11 destroyere.

Konvojen kom nu ind i det område, hvor de italienske undervandsbåde var koncentreret, og lidt før kl. 20 skete det. Inden for få minutter blev NIGERIA, CAIRO og tankskibet OHIO ramt af torpedoer, der blev affyret

af undervandsbåden AXUM, der blev kommanderet af løjtnant Renato Ferrini. NIGERIA blev så beskadiget, at den måtte sendes tilbage til Gibraltar for reparation, ledsaget af 2 destroyere. Rear-Admiral Burrough skiftede sit flag til destroyeren ASHANTI. Luftværnskrydseren CAIRO, der havde fået agterstavnen sprængt bort, måtte sænkes. Tabet af de 2 krydsere, der var udstyret som jagerkontrollskibe, betød, at eskorteskibene nu mistede muligheden for at kontrollere og lede de jagerfly, man kunne forvente fra Malta<sup>40</sup>. Herudover mistede eskorten også de 2 destroyere, der skulle ledsage NIGERIA til Gibraltar. Tankeren OHIO blev beskadiget og brød i brand.



*Admiral Burroughs flagskib krydseren H.M.S. NIGERIA ses her drivene og med slagside efter at være truffet af en torpedo.*

Det lykkedes imidlertid besætningen under ledelse af føreren, Captain Mason, at slukke branden, og hen på aftenen fik man tankerens maskineri i gang igen. Eskortejageren LEDBURY fik til opgave at føre tankeren, der havde mistet brugen af sit kompas, tilbage til konvojen <sup>41</sup>.

Ubådsangrebet på konvojen skete midt under de manøvrer, hvor konvojen skiftede fra sin hidtidige formation på 6 rækker til den nye formation på kun 2 rækker. Disse manøvrer, samt undvigemanøvrer for at forhindre yderligere angreb fra undervandsbåde, førte til, at konvojens formation midlertidigt var brudt sammen, og til at skibene klumpede sig sammen. Klokken var nu ca. 2030, tussmørket havde sænket sig, og Beaufighter

jagerne fra Malta havde forladt konvojen. Netop på dette tidspunkt blev konvojen angrebet af 20 tyske styrtbombefly. Konvojens skibe var ikke i en formation, der gav mulighed for en effektiv spærreild, og det lykkedes de tyske fly at ramme EMPIRE HOPE og CLAN FERGUSON, der begge sank. BRISBANE STAR blev også ramt, men sank ikke. Den satte kursen mod det franske Tunis med reduceret fart, men nåede senere til Malta, jf. nedenfor <sup>42</sup>. Rear-Admiral Burrough kunne stadigvæk disponere over de 2 krydsere, KENYA og MANCHESTER samt 9 destroyere. Admiral Syfret sendte imidlertid som forstærkning krydseren CHARYBDIS og 2 destroyere. De kunne dog først være fremme ved konvojen om morgenen den 13. august <sup>43</sup>.



*Tankerens Ohio træffes af en torpedo den 12. august 1942. Tankskibet når på trods af alle ods og senere ekstra skader frem til Malta.*

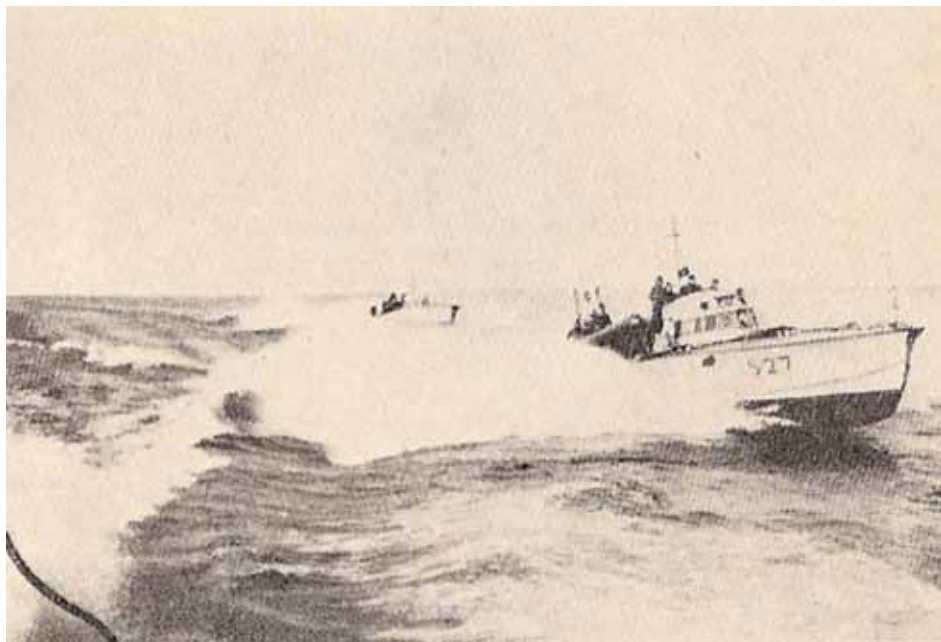
Konvojen befandt sig imidlertid stadig i det område, hvor de italienske undervandsbåde var koncentreret, og ca. kl. 2115 fyrede undervandsbåden ALAGI en torpedosalve, hvoraf 1 torpedo ramte KENYA, som blev beskadiget, men dog ikke værre, end at den kunne fortsætte med konvojen <sup>44</sup>.

### **Motortorpedobådsangrebene.**

Efterhånden lykkedes det Rear-Admiral Burrough at få konvojen tilbage i formation med 3 minestrygende destroyere forrest fulgt af de 2 overlevende krydsere og derefter handelsskibene. Konvojen rundede Kap Bon ved midnatstid, og satte kursen mod syd tæt på den

tunesiske kyst. Den bevægede sig nu ind i det område, hvor de tyske og italienske motortorpedobåde var koncentreret, og kl. 0120 blev MANCHESTER ramt af en torpedo fra en italiensk motortorpedobåd, som beskadigede krydserens 4 skrueaksler, de 3 af dem permanent. Da det endnu ikke kl. 0500 var lykkedes at få krydseren under gang, besluttede chefen at sænke skibet. Besætningen blev interneret af franskmændene i Tunis, indtil den allierede invasion af Nordafrika i november 1942 <sup>45</sup>.

Ulykkerne var imidlertid ikke overstået, idet torpedoangrebene fortsatte natten igennem, og 4 handelsskibe, WAIRANGI, GLENORCHY,



*Italienske MAS-både, vægt ca. 25 tons, fart 40 knob og to torpedoeer.*

ALMERIA LYKES og SANTA ELISA gik til bunds, medens ROCHESTER CASTLE blev beskadiget, men var i stand til fortsat at følge konvojen <sup>46</sup>.

Om morgenen den 13. august forventede Rear-Admiral Burrough at blive angrebet af italienske krydsere, idet han havde fået efterretning om, at sådanne havde forladt baserne på Sardinien og Sicilien. Der skete imidlertid intet. Grunden var, at den italienske flådeledelse, der forventede britiske luftangreb på krydserstyrken, havde opgivet operationen, fordi det viste sig umuligt at skaffe flydækning til krydserne under operationen i den Sicilianske Kanal <sup>47</sup>.

Da operationen var blevet annulleret, returnerede de italienske krydsere til deres baser. Som ovenfor nævnt, var bl.a. den britiske undervandsbåd, UNBROKEN, under kommando af Lieutenant Alistair Mars blevet stationeret ud for fyret på Kap Milazzo. UNBROKEN havde imidlertid der været udsat for et destroyerangreb, og Lieutenant Mars havde i stedet forlagt båden til Lipari Øerne nordvest for Messina. Den 13. august om morgenen fik Lieutenant Mars de italienske krydsere i sigte, og det lykkedes ham at ramme den svære krydser BOLZANO og den lette krydser ATTENDOLO med torpedoer. Begge krydsere blev stærkt beskadiget og kom ikke mere til søs under krigen <sup>48</sup>

### **De sidste angreb.**

Ca. kl. 8 blev konvojen angrebet af 12 tyske JU 88 fly. De ramte WAIMARAMA, der sank. Tankskibet OHIO blev ramt at et nedskudt tysk fly, men var utroligt nok stadig i stand til at følge konvojen. Luftangrebene fortsatte imidlertid, og da næste bølge af fly angreb, blev OHIO endnu en gang ramt, og måtte stoppe. Også DORSET blev ramt. Det måtte ligeledes stoppe, og blev foreløbigt efterladt sammen med OHIO, medens konvojen fortsatte. Angrebet medførte også yderligere skade på ROCHESTER CASTLE, der dog stadig var i stand til at fortsætte med konvojen <sup>49</sup>.

Kl. 16 blev konvojeringsen overtaget af den lokale eskorte fra Malta, der bestod af 4 minestrygere og 7 motor launches under kommando af Commander Jerome, medens Rear-Admiral Burrough som planlagt returnerede mod Gibraltar. Konvojen blev nu dækket af Spitfire fly fra Malta. Kl. 18 den 13. august 1942 kunne PORT CHALMERS, MELBOURNE STAR og det beskadigede ROCHESTER CASTLE stå ind i Grand Harbour under befolkningens jubel <sup>50</sup>.

Der var imidlertid stadig 3 af konvojens handelsskibe, der endnu holdt sig flydende, men ikke var nået i havn. Det ene, BRISBANE STAR, havde som ovenfor nævnt, da det blev beskadiget, sat kursen mod den tunesiske kyst.



*H.M.S. LEDBURY af Hunt-klassen.*

Det blev forfulgt af en italiensk undervandsbåd, som dog ikke turde angribe skibet på fransk territorium. BRISBANE STAR blev entret af franske officerer, og efter venskabelig overenskomst fik det lov at fortsætte rejsen. Det lykkedes at forlade fransk territorium, uden at den italienske undervandsbåd, der havde holdt skibet under observation, bemærkede det, og BRISBANE STAR kunne stå i ind Grand Harbour <sup>51</sup>.

Destroyeren PENN, eskortejageren LEDBURY og ministrygeren RYE søgte at bugsere OHIO, medens eskortejageren BRAMHAM opholdt sig ved DORSET. De tyske fly var imidlertid ikke færdige

med konvojen. Omkring kl. 19 kom der et nyt angreb, hvor det beskadigede DORSET blev sænket, og hvor OHIO blev ramt endnu en gang <sup>52</sup>. Hvor utroligt det end lyder, holdt tankeren sig stadigt flydende. Den blev rømmet flere gange af sin besætning, fordi man troede, at den ville synke, men det lykkedes at holde den flydende, og ved fælles hjælp af PENN og BRAMHAM, der blev lænket til hver sin side af tankeren, LEDBURY, et par ministrygere og til sidst en bugserbåd, lykkedes det om morgenen den 15. august i nærværelse af flere tusinde jublende maltesere at få OHIO lagt til kaj i Grand Harbour. Lösningen blev begyndt øjeblikkeligt, og aldrig så snart var tankeren tømt for

sin ladning, før den sank <sup>53</sup>.

### **Konvojens betydning.**

De 4 tørlastskibe havde medbragt i alt 32.000 tons levnedsmidler og andre fornødenheder, og det lykkedes endvidere at losse de ca. 12.000 tons brændstof fra OHIO. Sammen med de sparsomme mængder flybenzin, ammunition og torpedoer, der samtidigt med gennemførelsen af Operation Pedestal blev bragt til Malta af de 3 britiske undervandsbåde, OTUS, RORQUAL og CLYDE, var disse forsyninger tilstrækkelige til, at Malta kunne overleve belejringen endnu et par måneder. Den 10. undervandsbådsflotille, der med 9 både var stationeret på Malta, kunne herefter sammen med de på Malta baserede fly genoptage angrebene på forsyningslinierne til den tyske Afrikahær.

Man kan spørge, om resultatet af Operation Pedestal, uanset de meget store tab, var et sådant, at det berettigede operationen? I den officielle historie fra den britiske flådestab udtrykkes der en vis tvivl, idet det hedder:

*”Five arrivals out of a convoy of fourteen ships with a powerful escort is not a large score, especially at the cost to the escort of an aircraft carrier, a cruiser, an anti-aircraft ship, and a destroyer lost, besides a carrier and*

*two cruisers damaged.”*

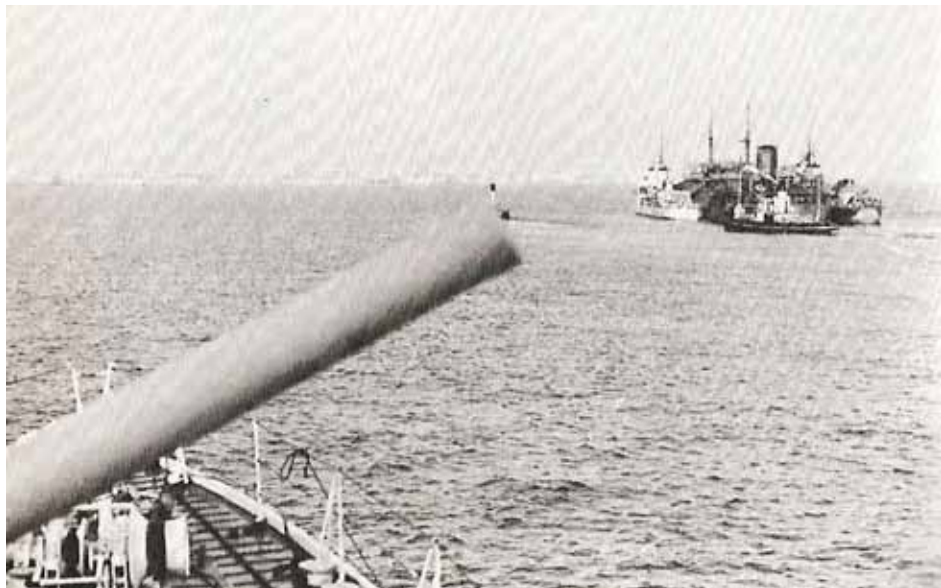
First Sea Lord var i sin kommentar mere positiv, idet det her hedder:

*”We paid a heavy price, but personally I think we got out of it lightly considering the risks we had to run, and the tremendous concentration of everything.....which we had to face.”*  
54

Efter de allieredes invasion af Nordafrika i november 1942 blev Maltas belejring ophævet, og Malta blev en vigtig base under de fortsatte operationer i Middelhavet, ikke mindst under invasionerne af først Sicilien og senere den italienske kyst.

Om den heroiske indsats af handelsskibenes besætninger hedder det i Vice-Admiral Syfrets rapport:

*”Tribute has been paid to the personnel of His Majesty’s Ships; but both officers and men will desire to give first place to the conduct, courage, and determination of the masters, officers and men of the merchant ships. The steadfast manner in which these ships pressed on their way to Malta through all the attacks, answering every manoeuvring signal like a well-trained fleet unit, was a most inspiring sight...”*  
55



*Den svært beskadigede tanker OHIO når Malta hjulpet af destroyere og slæbebåde.*

Som en symbolsk offentlig anerkendelse af førere, officerer og mandskab på konvojens handelsskibe tildeltes føreren af OHIO, Captain Mason, den civile ækvivalent til Victoria Korset, The George Cross <sup>56</sup>.

#### **Litteratur:**

*Joseph Attard:* The Battle of Malta, London 1980

*Corelli Barnett:* Engage the Enemy more closely, London 1981

*M.A. Bragadin:* The Italian Navy in World War II, Annapolis 1957

*Peter Elliott:* The Cross and the Ensign, London 1994

*Ian Hay:* Malta, The unconquered Isle,

London 1943

*Roger Hill:* Destroyer Captain, London 1979

*Friedrich Kemnade:* Die Afrika Flotille, Stuttgart 1978

*Donald Macintyre:* The Battle for the Mediterranean, London 1970

*A.T. Mahan:* The Life of Nelson, Annapolis 2001

*S. Roskill:* The Navy at War 1939 – 1945, Herfortshire 1998 (Roskill 2)

*S.Roskill:* The War at Sea, Vol. II, London 1956 (Roskill 1)

*Friedrich Ruge:* Der Seekrieg 1939 – 1945

*Peter Shankland & Anthony Hunter:* Durchbruch nach Malta, Munchen



1966

*A. Whipple*: The Mediterranean, Virginia 1981

**Noter:**

1. Mahan pag. 570.
2. Elliott pag. 117.
3. Ibidem.
4. Bragadin pag. 156 f.
5. Ibidem pag. 138, Roskill 1 pag. 57.
6. Barnett pag. 375.
7. Ibidem pag. 376, Bragadin pag. 284 ff.
8. Den 1. belejring fandt sted i 1565, da tyrkerne belejrede øen. Den næste fra 1798 – 1800, hvor den britiske flåde og den maltesiske befolkning belejrede La Valetta, der var besat af franskmændene.
9. Se f.eks, Roskill 1 paf. 61 og 64.
10. Shankland pag. 30.
11. Ibidem pag. 31 f. Det var forsvaret af denne konvoj, der blev betegnet som ”Det andet slag ved Sirte”, og som danner baggrund for C.S. Foresters roman ”The Ship” om en konvoj til Malta.
12. Shankland pag. 33 og Roskill 1 pag. 55.
13. Barnett pag. 505 ff.
14. Ibidem pag. 509 ff. Admiral Harwood var chef for de britiske krydsere, der i 1939 kæmpede med det tyske ”Lommeslagskib”, GRAF SPEE, ud for La Plata floden.
15. Ibidem pag. 504 f.
16. Hill pag. 69.
17. Roskill 1 pag. 301.
18. Shankland pag 51 f.
19. Ibidem pag. 54 f.
20. Shankland pag. 56 f., Roskill 1 pag. 303, Macintyre pag. 174.
21. Roskill 1 pag. 302, Macintyre pag. 175.
22. En af de 4 korvetter var HMS GERANIUM, der efter 2. Verdenskrig blev overtaget af det danske Søværn, hvor den gjorde tjeneste som inspektionsskib ved Færøerne med navnet THETIS. Roskill 1 303.
23. Roskill 1 pag. 302, Barnett pag. 517.
24. Shankland pag. 55.
25. Roskill 1 pag. 302 f.
26. Bragadin pag. 168.
27. Shankland pag. 69 f., Bragadin pag. 207.
28. Bragadin pag. 207.
29. Ibidem.
30. Roskill 1 pag. 303.
31. Se f.eks. Attard pag. 205, Shankland pag. 66 f.
32. Barnett pag. 518, Roskill 1 pag. 304, Elliott pag. 169 f., Shankland pag. 73 ff.
33. Roskill 1 pag. 304, Barnett

- pag. 518, Shankland pag. 78.
34. Roskill 1 pag. 304.
  35. Ibidem.
  36. Shankland pag. 81.
  37. Barnett pag. 518 f., Roskill 1 pag. 304, Shankland pag. 82 f.
  38. Shankland pag. 83 f., Roskill 1 pag. 304.
  39. Roskill 1 pag. 305, Shankland pag. 85 f., Barnett pag. 519 f.
  40. Barnett pag. 522, Roskill 1 pag. 305, Shankland pag. 89 ff., Attard pag. 207.
  41. Hill pag. 81 ff., Shankland pag. 100 f.
  42. Shankland pag. 95 f. og 98, Roskill 1 pag. 305.
  43. Shankland pag. 97.
  44. Roskill 1 pag. 305, Bragadin pag. 210.
  45. Roskill 1 pag. 306, Bragadin pag. 206 og 210.
  46. Roskill 1 pag. 306, Bragadin pag. 210 f. Se også Kemnade pag. 308 ff. Operationsordren for de tyske motortorpedobåde er gengivet pag. 110 f. De 4 tørlastskibe blev muligvis sænket af tyske både. Kemnade var som Korvettenkaptän chef for den tyske "Afrikaflotille", der var forlagt til Middelhavet igennem Europas floder.
  47. Bragadin pag. 211 f., Roskill 1 pag. 307 f., Shankland pag. 106 ff.
  48. Shankland pag. 110 f., Macintyre pag. 188 f., Attard pag. 110 f.
  49. Roskill 1 pag. 306, Shankland pag. 114.
  50. Roskill 1 pag. 307.
  51. Shankland pag. 98 f.
  52. Roskill 1 pag. 307. Se også Hill pag. 86 -100. Hill var som Lieutenant-Commander chef for LEDBURY.
  53. Hill pag. 100, Attard pag. 211 f., Elliott pag. 177.
  54. Barnett pag. 524.
  55. Ibidem.
  56. Kong George VI havde den 15. april 1942 tildelt øen Malta som sådan George Cross med følgende citering: *"To honour her brave people I award the George Cross to the island fortress of Malta, to bear witness to a heroism and devotion that will long be famous in history."*, Attard pag. 175.

## Boganmeldelser

*"Admirals: The Naval Commanders who made Britain Great"* af Andrew D. Lambert. Udgivet af Allen Faber and Faber, London 2008. 492 sider. Hardback: £12,00 fra Amazon.uk.co.

Denne bog er det bedste, mest originale og akut velskrevne, historiske arbejde, jeg har læst i det sidste par år. Hvis bogen så ikke ville sælge dårligere på det britiske marked, skulle titlen have heddet *'The Evolving Art of the Admiral'*. Bogen bygger oven på Lambert's *'Nelson: Britannia's God of War'* fra 2004. I denne nye bog fokuserer han på de personer, der under altid vanskelige og skiftende forhold skabte de dynamiske traditioner og den ramme, der kulminerede med Nelson's professionelle geni i årene før og ved Trafalgar. Derefter tegner forfatteren skitser af Royal Navy's afgørende personligheder frem til og med den sidste britiske admiral, der som operativ chef førte en flådestyrke fra sit flagskib.

Lambert er nu professor i marinehistorie ved King's College, London. Som den store britiske marinehistoriker, strategiske teoretiker og lærer, Julian S. Corbett, der leverede sin hovedindsats for nøjagtigt 100 år siden, er Lambert oprindeligt jurauddannet. Jeg ved fra samtaler med Andrew Lambert, at han

på sin egen for beskedne måde er særdeles bevidst om arven fra Corbett. Han mener, at denne medfører en forpligtelse til at kaste et skarpt, kritisk maritimt lys over de seneste 80 års militærhistorieskrivning. Bogen skal blandt andet læses for dens kritiske og nytolkende vinkel på stof, man troede, at man kendte. Den kan dog også blot nydes på grund af Lambert's evne til at fortælle en historie og gøre det på et skriftligt engelsk, man bare sidder tilbage og frydes over. Den kan læses af søofficerer, der vil forstå noget mere og dybere om deres profession, og af andre officerer, der søger viden om karakteren af sømagt.

Lambert's første portræt er af Charles, Lord Howard af Effingham, som ved at slå den Store Armada reddede sit land. Forfatteren beskriver de konstante og næsten uovervindelige problemer, som Lord Howard må løse for at kunne holde flåden sammen og føre den. Det lykkedes ham bl.a. på grund af sin stand, forbindelserne til monarken, Elizabeth I, og hans loyalitet over for flådens mandskab, der blev besvaret af dette.

Den næste skitse er af den succesrige, selvlærde general på republikkens side i den engelske borgerkrig, Robert Blake. Han blev givet kommandoen

over en flådestyrke for at sikre dennes loyalitet overfor de nye politiske herrer. Han lærte sin nye profession som admiral på jobbet ved at lytte til de sagkyndige omkring sig. På grund af sit talent blev flåden derefter Blake's skæbne, og han bidrog væsentligt til at skabe et professionelt motiveret søofficerskorps i den britiske flåde. Derefter genopbygger og nytegner Lambert billedet af Hertugen af York, den senere kong James II, som flådechef. Forfatteren beskriver, hvorledes den arrogante og stivnakkede James på grund af en alsidig interesse for alle dele af sin profession og på grund af sit naturlige talent blev en alsidig og særdeles dygtig admiral. Også han bidrog derfor afgørende til videreudviklingen og professionaliseringen af flåden. Billedet gør op med det billede, der senere af politiske årsager blev skabt af James, også som admiral, i den liberale historieskrivning.

George Anson beskrives som den mand, der på grund af held og råt talent kom til at lede Royal Navy's transformation til en verdensdækkende organisation, og som sådan forberedte det materielle og professionelle grundlag for indsatsen under revolutionskrigenes kvarte århundrede. Derefter følger Lambert først Samuel Hood's og derefter John Jervis' indsats i den britiske flådes krævende indsats for at holde de

kontinentale flåder nede, så man både sikrede imperiet, hindrede en fransk invasion og muliggjorde den britiske indsats på kontinentet. Herunder følger man udviklingen af Nelson's geni gennem praktisk tjeneste og medfølgende undervisning ved egne fejltagelser.

Man følger Storbritanniens anvendelse af verdensherredømmet på havet efter Napoleonskrigene i portrættet af William Parker. Herunder får man ikke mindst et indtryk af, hvor få styrker dette herredømme havde til rådighed, og hvilken kombination af selvstændighed, moralsk mod og dygtig diplomatisk indsats, der til stadighed blev krævet af den lokale flådechef.

Flåden under den langvarige transformation fra sejl, forladekanoner og egepanser til oceangående slagskibe i den sidste halvdel af 18-tallet tegnes i portrættet af Geoffrey Hornby. Derefter følger vi John Fisher's indsats i den dramatiske og totale tvangsreform af flåden i de tyve år op til maj 1915, hvor den gamle admiral må gå som flådechef anden gang. Det er for anmelderen et centralt kapitel, fordi det indeholder et tankevækkende opgør med vor normale opfattelse af mulighederne for at hindre 1. Verdenskrigs udbrud.

Bogen næstsidste skitse beskriver

David Beatty. Den understreger både de svagheder hos denne repræsentant fra den britiske overklasse, der blev stærkt medvirkende til de chokerende tab i slagkrydserstyrken den 31. maj 1916 under Slaget ved Jylland, og Beatty's succesrige indsats for at redde flåden fra helt ødelæggende nedskæringer i de første år efter Verdenskrigen. Til sidst portrætteres Andrew Cunninghams indsats i ledelsen af den stærkt svække-

de britiske flåde under forskellige faser af 2. Verdenskrig.

Bogen har kun én 'svaghed'. Den kan ikke læses hurtigt, fordi man fanges totalt af historiefortælleren Lambert.

*Michael H. Clemmesen*  
Brigadegeneral,  
Center for Militærhistorie,  
Forsvarsakademiet.



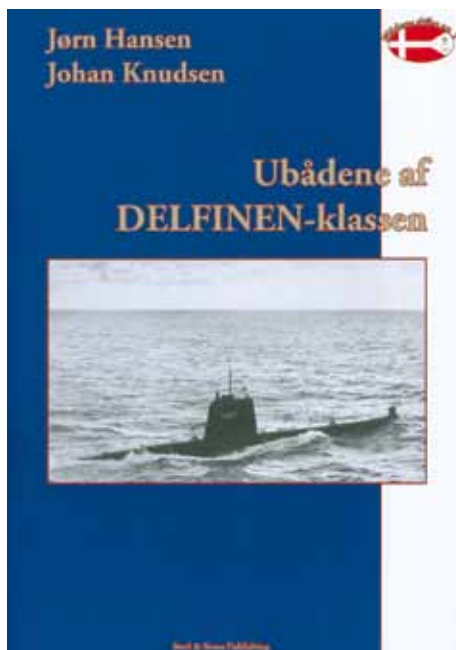
*FARVEL NIELS JUEL-klasse. De tre korvetter strøg, noget overraskende for nogle, **alle** samtidig kommando på Flådestation Korsør den 18. august 2009 - flere år før den første af de nye fregatter er operativ! For udeforstående virker det på mange måder underligt. (Foto: Jens A. M. Ludvigsen)*

**”Ubådene af DELFINEN-klassen”**  
af Jørn Hansen og Johan Knudsen.  
Udgivet af forlaget Steel & Stone  
Publishing den 9. september 2009.  
Kan bestilles på [www.flaadensskibe.dk](http://www.flaadensskibe.dk)  
eller tlf. 22 87 20 29 (aften). 48 sider  
illustreret. Pris kr.115.

I serien om flådens skibe har ubådene overhalet motortorpedobådene, således at ”Flådens skibe nr. 7” om DELFINEN-klassen udkommer inden seriens nr. 6 om FLYVEFISKEN-klassen, som er på vej.

Begge forfattere har gjort tjeneste i DELFINEN-klassen som ubådschefer. Forfatterne har gjort sig den ulejlighed at dykke ned i historien for at få baggrunden for de beslutninger, som førte til, at Danmark byggede sine egne ubåde i efterkrigstiden – efter at have lejet ubåde fra den engelske flåde frem til slutningen af 1950’erne, hvor de danskbyggede både efterhånden blev klar. Det er blevet et særdeles velskrevet, oplysende og let læseligt værk. Orlogsværftet byggede tre ubåde af klassen (DELFINEN, SPÆKHUGGEREN og TUMLEREN) mellem 1956 og 1958, og i 1963 blev der bygget endnu en ubåd i samme serie (SPRINGEREN).

Heftet er forsynet med talrige fotografier fra bådenes historie, herunder blandt andet detaljerede billeder fra selve bygningen på Orlogsværftet.



Desuden er der angivet hovedspecifikationer for bådene samt tank- og sektionssinddeling. Orlogsværftets datablad og originale tegninger fremgår også af illustrationerne. Alt det tekniske bliver forklaret let og elegant.

Efter gennemgangen af principperne for konstruktionen beskrives apteringen, maskineriet og armeringen. Desuden er der gået i detaljer med ubådenes udrustning med og brug af radio-, radar-, sonar- og hydrofonmateriel. Når det drejer sig om ubåde, er det vigtigt at beskrive kravene til uddannelse, træning og især den særlige ubådskultur, som kendetegnede besætningerne i de dan-

**fortsættes næste side**

(fortsat fra inderside forrest ) **ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG**  
**Arrangementer efterår/vinter 2009 – 2010**

**Tirsdagsmøderne starter formelt den 1. September 2009 kl. 1900 i laugets lokaler i Arresthuset, Nyholm.** Tirsdagsmøderne vil fortsat sammen med de månedlige møder være stedet, hvor nye og gamle medlemmer under hyggelige og afslappede former altid er velkomne til ”modelsnak” og mulighed for at søge relevante ideer, råd og vejledning. På disse tirsdage kan man i øvrigt altid regne med, at der er medlemmer til stede i tidsrummet kl. 10 – 21 bl.a. i forbindelse med arbejdet på modellen af DANNEBROGE og andre projekter. I det nærliggende cafeteria er der for laugets medlemmer mulighed for morgenmad, frokost og aftensmad til rimelige priser. Nærmere orientering kan fås ved at kontakte laugets formand Poul Beck, tlf. 43 90 33 29.  
Poul Beck.

---

**(fortsat fra forrige side)**

ske ubåde. Det er ikke gjort uden humor, og kokkens særlige rolle om bord har da også fået sin helt egen plads i beskrivelsen. Betegnelsen ”ådselkoger” har vel ikke været anvendt på en kok uden en vis bit-terhed fra dem, der skulle have nydt maden. Bagest findes en oversigt over de enkelte ubådschefer, beskrivelse af ubådernes våbenskjolde og et kort levnedsløb for hver ubåd.

Ubådsbesætningerne har ikke just været kendetegnet ved strikt overholdelse af søværnets beklædningsreglement, men også her kan læseren studere udviklingen. Der er en markant udvikling fra billedet på side 28 af den første besætning på DELFINEN i 1958 og så billedet af SPRINGERENS besætning på side 44 fra slutningen af 1980'erne. Forfatterne har også gjort meget ud af at beskrive livet om bord, herunder underbringelse, sanitære

forhold, luftrensning, redningsøvelser, opbevaring af proviant og de enkelte besætningsmedlemmers pligter. NATO-øvelser gav den nødvendige træning både for ubådsbesætningerne og de enheder, som skulle udføre ubådsjagt. I perioder deltog ubådene i Standing Naval Force Atlantic (STANAVFORLANT). Desuden beskrives de logistiske forhold, patruljerne i Østersøen samt ubådernes rolle, såfremt en krig skulle bryde ud. For en aggressor i Østersøen ville danske ubåde med deres torpedobevæbning introducere et voldsomt usikkerhedsmoment. Alt i alt en særdeles læseværdig publikation, skrevet med både visdom og humor om ubådernes indsats under Den kolde Krig.

Poul Grooss, kommandør,  
Center for Militærhistorie,  
Forsvarsakademiet.

**MEDDELELSER FRA  
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB  
Arrangementer sæsonen 2009 – 2010**

Onsdag den 25. november 2009 kl. 19.30

Foredrag: Muskö-basen og svenske kystbefæstninger under Den kolde Krig  
Maskinmester Tom Wismann

Onsdag den 27. januar 2010 kl. 19.30

Foredrag: Panserskibe og artilleriskibe 1860-1960  
Projektchef, direktør Lars Wismann

Onsdag den 24. februar 2010 kl. 19.30

Foredrag: Ubådskrigsførelsen i Middelhavet under Den Anden Verdenskrig  
Kommandør Poul Grooss

Onsdag den 7. april 2010 kl. 19.30

Generalforsamling efterfulgt af forevisning af historiske film og billeder.

Alle foredrag og generalforsamlingen foregår på Orlogsmuseet  
Efter onsdagsforedragene og generalforsamlingen er der mulighed for at få 2 stk.  
Smørrebrød med øl og kaffe for i alt 80 kr.

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