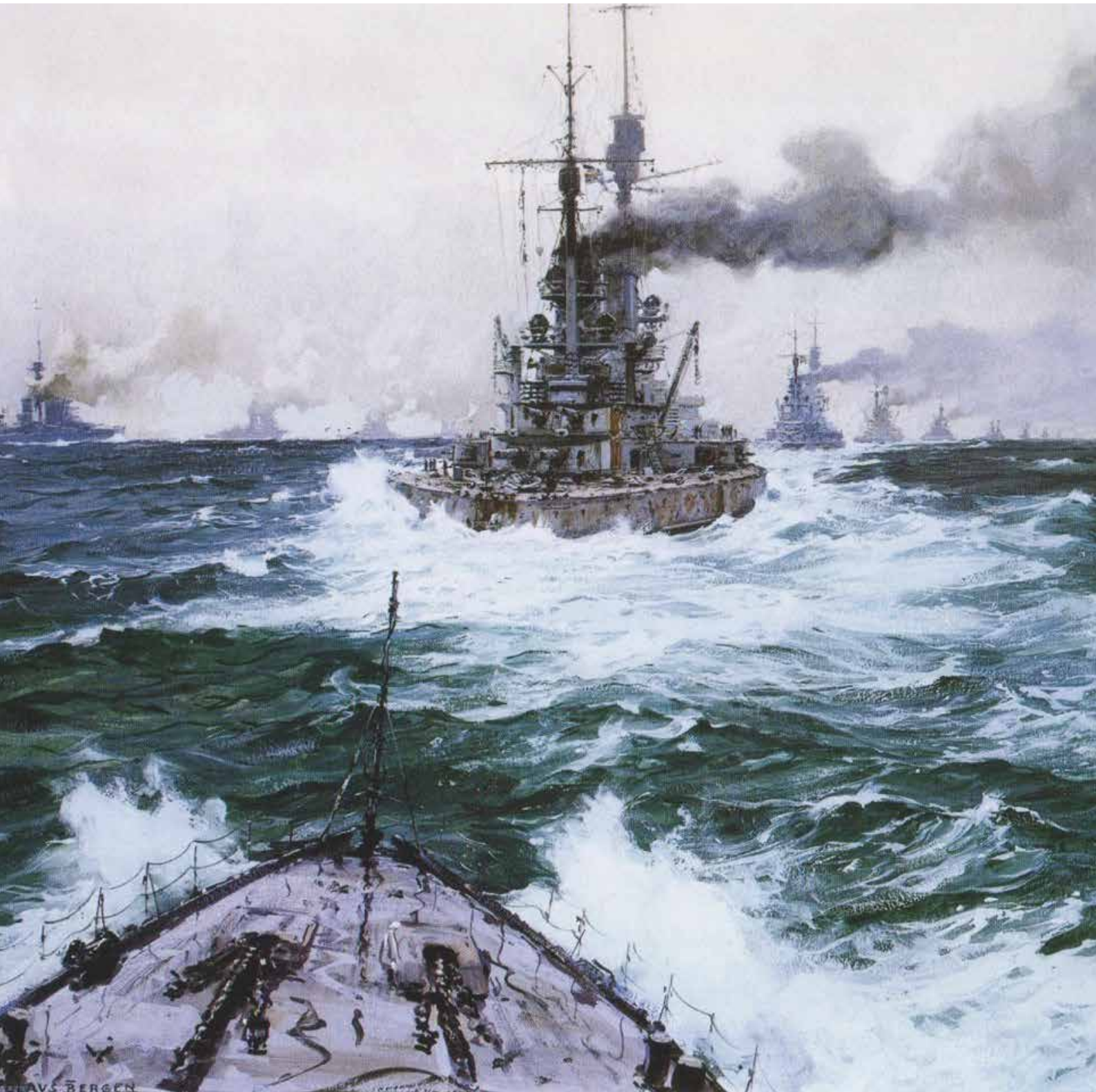


# Chakoten

Dansk Militærhistorisk Selskab



# Henri Boisselier som militærillustrator

Interesserede kan studere den franske kunstners plancher med revolutions- og napoleons-tidens franske uniformer i et stort værk.

**Af Ivan M.C.S. Elsmark**

I det seneste nummer af Chakoten har Claus Mogensen skrevet en meget interessant og rigt illustreret artikel om den nu afdøde franske kunstner Henri Boisselier (1881-1959).

Boisselier var en anerkendt og yderst produktiv kunstner, som har tegnet uniformer, ikke blot franske, men fra mangfoldige lande og tidsperioder. En særlig forkærlighed havde han for Napoleon III's hær, i hvilken hans fader havde kæmpet i krigen 1870-71. Det er umuligt at fastslå, hvor mange uniformstegninger han har udført gennem et langt og aktivt kunstnerliv. Foruden de illustrationer

han har tegnet til Bucquoys postkort og tidsskriftet *Le Passepoil* (1921-50), den franske tinfigurforening SCFH, planche-serier og bøger, udførte han på bestilling utallige tegninger for individuelle samlere og museer, hvilke aldrig er blevet udgivet i tryk. Desværre er hans store private samling i dag også spredt for alle vinde.

Det er interessant at bemærke Boisseliers udvikling som militærillustrator. Fra de tidlige år op til slutningen af 1940-erne var hans tegninger gennemarbejdede i enkeltheder og oftest med et baggrundslandskab, i stil med hans samtidige Bucquoy, Benigni, Rousselot med flere. Derefter bliver strengen mere skitseagtige, som det fremgår fra billederne i Claus Mogensens artikel og det her viste eksempel. Det forekommer, at han under arbejdspresset har sløret detaljer og kopieret fra tvivlsomme kilder. Dette



**Originalt stik fra 1810 af Martinet (planche nr. 176).**

var ikke ualmindeligt blandt tidens professionelle kunstnere, for hvem rentabilitet var en økonomisk nødvendighed. En lignende udvikling sporer man også i Herbert Knötels efterkrigsproduktion.

## **Værk med Boisselier**

Et forhold, som man skal være opmærksom på, er at Boisselier (som mange

**Eksempler på Boisseliers tegninger af Kejsergardens uniformer.**  
Fra venstre ses: Paukeslager, Dragonregimentet fra Kejsergarden, 1812. Trompeter korporal fra det ridende garde-kavaleri, 1810-11. Tambour korporal, Kejsergardens Grenaderregiment, 1810. Løjtnant, Tirailleurs-Grenadiers fra Kejsergarden, 1809-10. Underofficer, 2. Regiment Chevau-légers Lanciers (ex-Holland), 1810-11.



Kejsergardens  
tambourmajor  
i tre versioner



*Boisseliers  
tegning til  
Musée de la  
figurine de  
Compiègne.*

*Boisseliers  
tegning til  
en planche  
(nr. 55).*

andre af hans samtidige) undlod at angive sine kilder. Behovet for at kunne genfinde disse tog man tidligere ikke så alvorligt; der var endog de, der betragtede deres viden som en "forretningshemmelighed". Resultatet er, at vi i dag kan stå på bar bund med hensyn til autenticiteten af en fremstilling, når kilden ikke lader sig opspore.

**F**or de af Chakotens læsere, der er interesseret i revolutions- og napoleontidens franske uniformer, kan jeg henvise til det i 2008 udkomne værk med Henri Boisseliers tegninger: *La Garde Impériale et ses Uniformes*, redigeret af uniformologen Yves Martin. Bogen er i tvær-folio med 624 sider tekst og illustrationer, hvoraf 183 af Boisseliers farveplancher med 925 figurer. Dertil en detaljeret forklarende tekst med omkring 500 beslægtede illustrationer, hvoraf mange er samtidige. Den 58 sider lange introduktion indeholder oplysning-

ger om Boisseliers liv og virke, uniformsterminologi, bibliografi og meget andet. Bogen blev oprindeligt udgivet på forlaget *Le Livre chez Vous* i Paris, samme forlag som udgav *Tradition Magazine*, men er nu overgået til *Éditions de Quotidien* i Strasbourg.

Fordi Henri Boisselier var så vidtspændende i sine uniformsinteresser, er det vanskeligt at sammenfatte hans produktion efter emne. At 182 plancher med Kejsergarden nu er blevet samlet og udgivet i bogform, er noget af en begivenhed. Hvor sjældent det er, at større samlinger af hans tegninger kommer på markedet, fremgår af, at et fransk antikvariat kan udbyde 85 plancher fra Egypten felttoget (1798-1801) til en pris af 2.000 Euro (sic). Man måtte ønske, at denne flittige kunstners illustrationer ville blive genoptrykt i billigudgaver, således at de kunne blive tilgængelige for en bredere kreds af uniformsinteresserede og samlere. ■

# Chakoten

## INDHOLD

- 2** *Ivan C.S. Elsmark:* Henri Boisselier som militærillustrator.
- 4** *Henrik Denman:* Giganternes søslag ved Jylland i 1916.
- 8** *Niels Eriksen:* Sikringsstyrken med i tv-produktion.
- 10** *Heino Døyggaard:* Luftskibe under Første Verdenskrig. Del 2.
- 15** *Siden sidst:* Opbygning af dioramaer.
- 16** *Kim Hansen:* GMC CCKW – lastvognen, der vandt krigen.
- 22** Til minde om Hans I. Hansen.
- 22** Norske skarpskytter før 1814.
- 23** Til minde om John Sjöberg.
- 24** *Siden sidst:* Levende militærhistorie på Historiske Dage.
- 25** Årets generalforsamling 2016.
- 26** Mindemonument for danske søfolk.
- 27** Mødekalender 2016-2017.
- 28** Slaget ved Guilford Court House 1781.



*Forsiden: I 1916 fandt Slaget ved Jylland sted. Det er det største søslag, der nogensinde er udkæmpet. Forsiden viser den tyske højsøflåde på vej op i Nordsøen den 30. maj 1916. Maleri af Claus Bergen. Læs mere side 4-7.*



# Giganternes søslag ved Jylland i 1916

Af Henrik Denman

**Slaget ved Jylland var det eneste større søslag under 1. Verdenskrig og samtidig det største søslag, der nogensinde er udkæmpet**

**M**ange af 1. Verdenskrigs store slag mindes i løbet af 2016. Et af de største og samtidig et af de mest bemærkelsesværdige slag foregik dog ikke på slagmarkerne, men i Nordsøen. Jyllandsslaget i Skagerrak og Nordsøen mellem verdens største flåde, den britiske Grand Fleet, og den tyske Hochseeflotte varede et døgn mellem den 31. maj og den 1. juni 1916. Det var det eneste større søslag under 1. Verdenskrig og samtidig det største søslag, der nogensinde er udkæmpet.

Slaget endte uden en sejrherre, og heller ikke navnet på slaget er tyskerne og briterne enige om: Tyskerne kalder det ”die Seeschlacht vor dem Skagerrak”, mens briterne betegner det som ”the Battle of Jutland”, som også er den betegnelse, vi bruger i Danmark.

Briterne håbede fra krigens udbrud på et slag mellem den britiske flåde og den tyske højsøflåde. Den britiske

slagkrydserflåde udgjorde den første linje af Englands flåde, og slagkrydserne tog med mellemrum på strejftog over Nordsøen, idet briterne forsøgte at lokke den tyske flåde ud, men Tyskland forblev i venteposition.

I maj 1916 tog begivenhederne i Nordsøen fart. Størstedelen af den britiske Grand Fleet havde lagt sig fjernt fra den tyske flåde, nemlig i flådebasen Scapa Flow ved Orkneyøerne ud for Skotlands nordlige kyst, og admiral Reinhard Scheer, der havde kommandoen over den tyske hovedstyrke, vurderede, at det var det rette tidspunkt til at genoptage nye angreb på den britiske kyst.

## **Angreb blev afværget**

Ud fra en klar overbevisning om, at koderne i den tyske kommunikation var sikre, beordrede han 19 ubåde til at gøre klar til et angreb på den engelske kystby Sunderland, alt imens luftskibe skulle holde øje med den britiske flådes bevægelser ved Scapa Flow. Dårligt vejr generede imidlertid luftskibene voldsomt, og Scheer aflyste angrebet og beordrede i stedet sin flåde bestående af 24 slagskibe, fem slagkrydsere, 11 lette krydsere og 63 destroyere til at sejle

nordpå til Skagerrak, hvor de kunne angribe allierede skibe.

Hvad Scheer imidlertid ikke var klar over var, at en nyetableret britisk efterretningsafdeling havde knækket de tyske koder og advaret admiral John Jellicoe, der havde kommandoen over den britiske hovedflåde, om de tyske planer. På grundlag heraf beordrede han en britisk flåde bestående af 28 slagskibe, ni slagkrydsere, 34 lette krydsere og 80 destroyere til at forlade Scapa Flow for at sejle mod Skagerrak.

Den 30. maj delte den engelske flåde sig op i to. Mod nord sejlede slagflåden under John Jellicoe. Mod syd rykkede slagkrydserflåden frem under ledelse af admiral David Beatty.

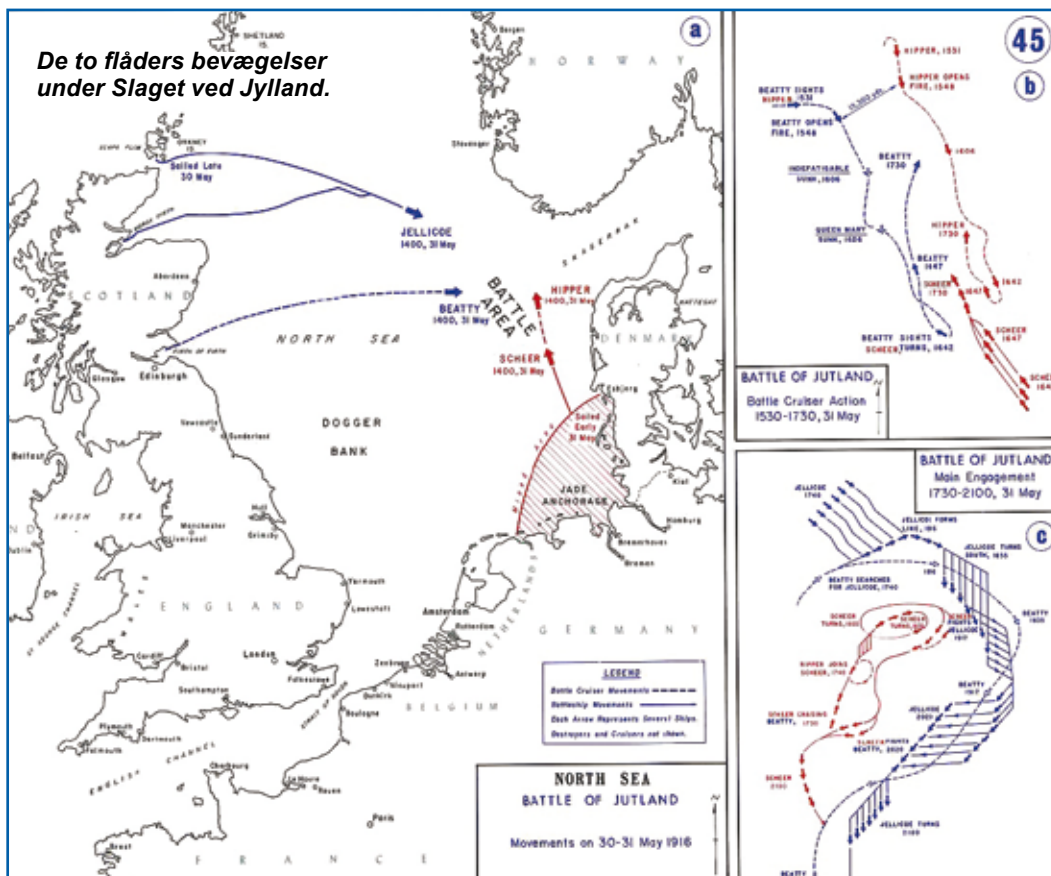
Den næste morgen stod den tyske højsøflåde ud og sejlede mod nord ca. 100 sømil ud for den jyske kyst. Forrest lå viceadmiral Franz Hipplers slagkrydsere, derefter slagflåden under admiral Scheer. Så godt som alle den tyske flådes vigtigste skibe deltog i opgaven.

## **Fjendtlige skibe**

Da admiral Beatty var nået langt nok med sit strejftog mod syd, vendte han ved middagstid mod nord for at støde til



Slagskibe i kamp under Slaget ved Jylland. Imperial War Museum.



De to flåders bevægelser under Slaget ved Jylland.

John Jellicoe. Nordsøen var blikstille, da der fra 1. lette krydsereskadres flagskib "Galathea" kl.14.20 blev signaleret fjendtlige skibe mod øst. Det var den tyske flåde under admiral Hippers kommando. Jyllandsslaget kunne sættes i gang, og det kom til at vare et døgn.

Slaget udfoldede sig i fire faser. Den første fase fandt sted om eftermiddagen, da admiral Beatty med sine slagkrydsere mødte deres tyske modpart under admiral Hippers kommando og jagede dem mod syd i retning mod den tyske hovedstyrke.

De to flåder nærmede sig hinanden og lagde sig på linje over for hinanden. Kl. 15.48 begyndte kampen, idet begge parter åbnede ild i samme øjeblik.

Tyskerne sendte en fuldtræffer mod slagskibet "Indefatigable", og skibet

# Giganternes søslag ved Jylland 1916

sprang i luften. Da var briternes 5. kampeeskadre nået helt frem, og fra kl. 16.15 og den næste halve time blev duellen mellem slagkrydserne ført med stor kraft fra begge sider.

Mens de store skibe begyndte at sejle sydover, førte de lettere fartøjer en selvstændig kamp indbyrdes. Beatty havde indtil nu mistet seks skibe, mens Hipper havde mistet fem skibe. Efter mere end to timers kamp svingede Beatty om med nordlig kurs, så hans position ændredes fra at være forfølgeren til at være den forfulgte. For Beatty var strategien at trække sig tilbage til hovedstyrken og på den måde lokke de tyske skibe frem mod de britiske positioner. Både briterne og tyskerne bevægede sig hen imod den britiske hovedstyrke med stor hast. Der var dermed gjort klar til slagets andet fase, hvor de to flåder med 250 skibe var i direkte konfrontation med hinanden.

## Generende tåge

Da Beatty nærmere sig hovedstyrken, blev vejret dårligere. De britiske skibe stod tydeligt aftegnet som silhuetter mod aftenhimlen mod vest, mens den tyske flåde lå inde i en tåge, hvor den var vanskelig at se. Det var under disse udfordrende vejrforhold, at slaget gik ind i sin anden fase.

Kl. 18.50 samledes de to britiske flåder, den tyske kamplinje styrede mod øst, og Beatty og Jellicoe sejlede frem mellem tyskerne og deres base.

Den tyske flåde var antalsmæssigt underlegen, og den britiske flåde kunne i første omgang notere sig en strategisk sejr. Men slaget var dog ikke afgjort, da det gik ind i sin tredje fase, som kun varede godt to timer. Det var en duel med afbrydelser mellem de to hovedflåder.

De tyske slagskibe var på dette tidspunkt mål for størstedelen af Beattys slagkrydsere. Efter heftig beskydning besluttede Scheer sig for at flygte fra de angribende britiske skibe, og den manøvre blev gjort nemmere på grund af tågen. Kun i de korte tidsrum, hvor de tyske skibe var synlige, var det muligt for de britiske skibe at genoptage deres voldsomme beskydning.

## Nattens sidste kampe

Da det blev mørkt ved 21-tiden, var den tyske flåde forsvundet. Tyskerne havde ændret kurs til vest, og hele den britiske flåde lå mellem den tyske flåde og dens base. Det var umuligt for den britiske flåde at komme ind på livet af de tyske skibe i mørke og i et farvand, der vrimlede med torpedofartøjer og ubåde.

Slagets fjerde fase fandt sted om natten mellem den 31. maj og den 1. juni. Den heftige beskydning af de tyske skibe



**Admiral John Jellicoe.**



**Admiral Reinhard Scheer.**

havde i første omgang fået Scheer til at flygte, men han ombestemte sig og vendte tilbage, formentlig i håbet om at kunne sejle forbi Jellicoe og flygte op mod Østersøområdet. De britiske skibe fik imidlertid øje på tyskerne, og konfrontation med de talmæssigt overlegne britiske slagskibe fik tyskerne en hård medfart. Situationen var alvorlig for Scheer, og han vendte om mod egen base.

Trods britiske forsøg på at afskære tyskerne hjemvejen, lykkedes det i løbet af natten Scheer at undslippe og nå tilbage til Tyskland med sine medtagne skibe, hvoraf flere med nød og næppe nåede havn. Den tyske flåde forsøgte ikke flere større angreb i løbet af resten af krigen.

Ved Jyllandsslaget mistede den britiske flåde 14 skibe og 6.945 mand, mens den tyske flåde mistede 11 skibe og 2.921 mand.

I sin grundige bog, "The Battle of Jut-

*Den tyske flåde drejer væk fra de angribende britiske skibe. Maleri af Montague Dawson.*



**SMS Pommern affyrer  
kanoner mod British  
Grand Fleet.  
Maleri af Miro Szeib.**



land”, påpeger Holloway H. Frost, at de britiske tab ved første øjekast så alvorlige ud, men at de to flåders tab svarede til de to flåders størrelse, nemlig forholdt 8 til 5. ”De sænkede skibe havde derfor på ingen måde nogen virkning på den relative styrke, de to flåder mønstrede. Tabene forringede dog det britiske overtag med slagkrydsere,” skriver Frost, og hans konklusion er:

”Alt taget i betragtning vil jeg vurdere, at tabene i materiel og personel svarede nogenlunde til de to flåders relative styrke inden slaget. I den henseende havde ingen af parterne fordel af udfaldet.”

**E**n almindelig vurdering af udfaldet af Slaget ved Jylland er, at begge lande kunne anse udfaldet for en sejr – tyskerne fordi de britiske tab var størst, briterne fordi de bevarede kontrollen med Nordsøen. Reinhard Scheer døde i 1928, lige efter at have taget imod Jellicoes invitation til at besøge og bo hos ham i England. Man kan nemt forestille sig, at de to flådeofficerer kunne have fået en interessant kaminpassiar om Jyllandsslaget – og ikke mindst om, hvem der kom bedst ud af slaget. ■

**Kilder:**

John Buchan: Slaget ved Jylland. København 1916.  
Holloway H. Frost: The Battle of Jutland. Maryland USA 1936, ny udg. 1964.  
Charles London: Jutland 1916. Clash of the Dreadnoughts. London (Osprey) 2000.  
Seeschlacht am Skagerrak. Lexikon Erster Weltkrieg på [www.lexikon-erster-weltkrieg.de](http://www.lexikon-erster-weltkrieg.de)  
Die Seeschlacht vor dem Skagerrak am 31. Mai 1916 på [www.worldofwarships.eu](http://www.worldofwarships.eu)  
The Battle of Jutland, 1916 på [www.firstworldwar.com](http://www.firstworldwar.com)  
World War I: Battle of Jutland på [www.militaryhistory.com](http://www.militaryhistory.com)



**Tyske skibe er nået tilbage til basen. Maleri af Claus Bergen.**



**Kampene under Slaget ved Jylland var hårde for besætningerne på slagskibene. Her ses John Travers Cornwell, der blev ved med at skyde, selvom alle andre ved kanonen var døde. Han døde selv i slaget og fik som 16-årig posthumt Victoriakorset for sit heltemod.**

I starten af februar måned blev Oplevelsescenter Vestvolden kontaktet af tv-produktionsselskabet Monday om det var muligt at bemane Garderhøjfortet med soldater fra Sikringsstyrken i to dage i forbindelse med tv-optagelser for Danmarks Radio.

De var i gang med at lave en række historiske underholdningsprogrammer med Peter og Anders Lund Madsen. Et af de otte afsnit skulle dække tiden under Sikringsstyrken 1914-1918.

Da det lød som en spændende og udfordrende opgave, og da vi i forvejen har et samarbejde med Formidlingscenter Garderhøj og Dansk Militærhistorisk Selskab, var det oplagt at sige ja til opgaven og få sat planlægningen i gang.

I samarbejde med Garderhøj og Monday Production blev der skrevet en historie, der skulle fortælles over to dage og sluttelig blive til et 28 minutters program.

Det indeholdt bl.a. ladning og skydning med Fortets to 15 cm kanoner i tårnet, eksercits i fortgården, messeaktiviteter med spising og vagttjeneste på Fortet.

Derefter var det at indkalde medlemmer fra Selskabets 1914-gruppe "Sikringsstyrken på Vestvolden". Der skulle bruges ca. 18-20 mand som soldater på Fortet, både som statister og aktører til optagelserne.

Ligeledes blev Mosede Fort kontaktet for at høre, om nogle af deres soldater ville deltage.

## Håndsyede huer

Peter og Anders skulle optræde som fæstningsartillerister i programmet. Da Danmarks Radio ikke umiddelbart lå inde med uniformer der passede, måtte vi på Vestvolden i gang med at sy og tilpasse, så de kunne blive klædt på som tidens mandskab.

Den største udfordring var, at der skulle bruges en del huer fra fæstningsartilleriet, da de fleste medvirkende skulle være artillerister og en mindre del fodfolk.

Da indkaldelsen af Sikringsstyrken i 1914 trak store veksler på munderingsdepoterne og man måtte bruge næsten alt, hvad der lå på hylderne, blev mange af fæstningsartilleristerne udstyret med hue M. 1902.

Da huen, der skulle bruges, er en anden model end den fra 1910, som vi hidtid har brugt til uniformerne, var det oplagt at prøve at fremstille den.

Efter at have undersøgt og målt en original hue, som jeg har i samlingen, gik produktionen i gang. Efter godt en måneds arbejde var der fremstillet otte huer til artilleriet og to huer til fodfolket. Alle lavet efter den originale og syet i hånden af medarbejdere på Vestvolden.

Derefter trådte Christian Raun fra

# Sikringsstyrken med i tv-produktion



En historiefortælling med Peter og Anders Lund Madsen

Selskabet til og lavede afstøbninger af de bataljonstal og knapper, der skulle bruges, så huer og uniformer kunne blive ens og så autentiske som muligt.

## Mange genstande

Det er lidt en udfordring at samle flere grupper og få dem til at ligne 2. Artilleribataillon 6. Kompagni, når man i hverdagen formidler forskellige dele af

Københavns Befæstning, men det lykkedes til alles tilfredshed.

Tilbage var der så at kaste sig over nogle af de andre genstande, der skulle bruges for at fortælle den historie, der var bygget op.

Da vi i en del år har genskabt og fremstillet forskellige genstande, som har været brugt af hæren under Sikringsstyrken, bl.a. medicinkasser, telte, vogne,



Opstilling som på et gammelt foto.



**Af Niels Eriksen,**  
 projektleder ved  
 Oplevelsescenter Vestvolden  
**Fotos:**  
**Kristine Adler-Nissen,**  
 leder af Garderhøjfortet



*Optagelse af morgenvækning.*



*Kristine har lavet gule ærter og flæsk til mandskabet.*



*Spisning i messen.*

borde og bænke, blev tingene fundet frem og gjort klar.

På værkstedet blev der fremstillet 15 cm. granater drejet i træ malet som blindgranater. Der blev fundet tegninger af fængerør og indkøbt kobberør og tråd, så der kunne fremstilles kopifængerør med tilhørende papæske.

Der blev også fremstillet et vagtbord, stol og ur til indgangen på Fortet.

Så efter to måneders intenst arbejde, higen og søgen på forskellige loppemarkeder efter ølflasker, kaffestel og andre småting var vi om fredagen klar til at indtage Fortet sammen med Danmarks Radio.

I løbet af fredagen blev Fortet så fyldt med genstande, uniformer og udstyr, så vi fik den rette 1914-stemning frem og klar til weekendens oplevelser.

**Efter fejring af Kong Christian X's fødselsdag.**



## Optagelserne

Lørdag morgen kl. 7 mødte de første for at gøre klar til dagens optagelser. Telte blev rejst, hestevognen kørt i stilling og fyldt med udstyr, og vagten blev sat ved den originale adgangsvej til Fortet.

I løbet af den næste time mødte resten af de medvirkende frem, de sidste tilretninger af uniformer blev foretaget, og kl. 10 - efter fælles morgenmad - var alle klar til optagelse.

Ansatte og frivillige fra Garderhøjfortet, medlemmer fra Dansk Militærhistorisk Selskab, frivillige fra Mosede Fort, ansatte og medarbejdere fra Oplevelsescenter Vestvolden, fotografer og personale fra Monday Production og selvfølgelig Peter og Anders arbejdede sig gennem historien om Sikringsstyrken de første dage af august 1914, hvor soldaterne kom til Fortet for at forsvare Gud, Konge og Fædreland.

Dagen gik med optagelser – ventetid – frokost – optagelser - lidt regn - optagelser og til sidst nedtagning af flaget til tonerne af retræten udført af Alex Bylander fra Livgarden behørigt iklædt en af artilleriuniformerne.

Kl. 18 - efter at Peter og Anders var gået til ro i et af pyramideteltene for at hvile efter dagens strabadser - blev de sidste ting pakket for at være klar til næste dag kl. 8.

Søndag forløb nogenlunde som lørdag med optagelser – ventetid – optagelser - affyring af Fortets kanoner, to skud pr. kanon – optagelser, og ved 14-tiden var det slut for Sikringsstyrken for denne gang. De indkaldte tropper blev afklædt inden hjemsendelsen - med rosende ord i soldaterbogen for godt humør og engagement trods ventetider undervejs.

Tilbage stod så kun hele oprydningen, sammenpakningen af udstyr og hjemkørslen, hvilket ansatte og medarbejdere på Formidlingcenter Garderhøj og Oplevelsescenter Vestvolden klarede om tirsdagen og de følgende dage.

En spændende og lærerig oplevelse rigere, så mon ikke Sikringsstyrken mødes igen, hvis tilbuddet melder sig.

**Alle billederne kan ses på hjemmesiden under Sikringsstyrken på Vestvolden**

**Udsendelsen er på DR1 onsdag den 1. juni kl. 20.**

## East Fortune flyvepladsen i Skotland

Også briterne forsøgte sig med luftskibe, som i hvert fald m.h.t. rækkevidde var datidens fly overlegne. Et af de steder, luftskibenes britiske historie kan studeres, er Royal Scottish Museum ved East Fortune flyvepladsen ved Edinburgh, der fra 1915 var en kendt flybase i Skotland.

Men sandt at sige var jeg egentlig i Edinburgh for at efterspore monumentet for landets berømteste hund (Bobby) ved Greyfriar kirkegården. Bobby er landets symbol på trofasthed, og jeg fortæller gerne hans historie ved en anden lejlighed, men den har ikke noget med krig at gøre.

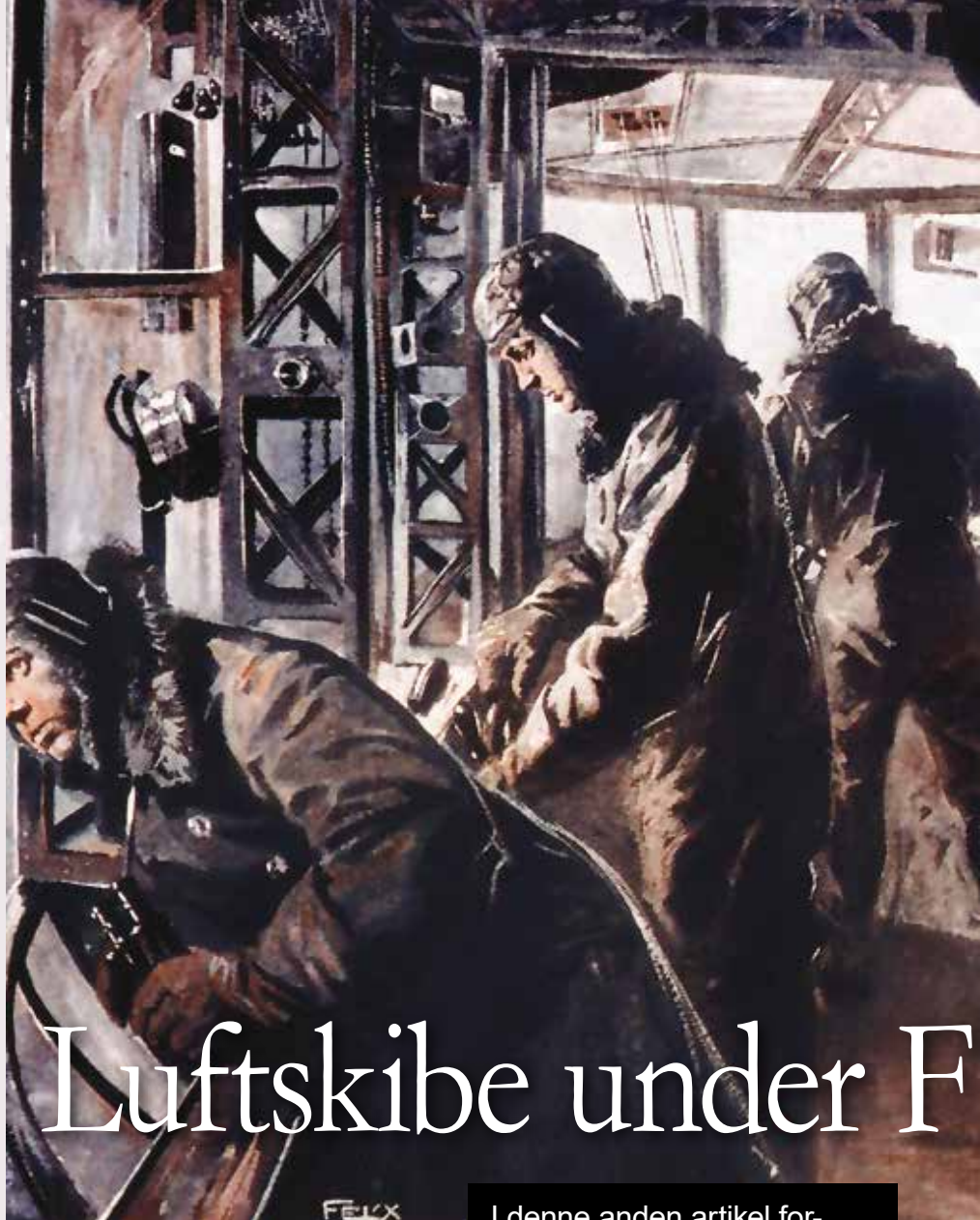
På Royal Scottish Museum kan man bl.a. se berømte historiske fly som fx et eksemplar af det lille superhurtige raketdrevne tyske Komet jagerfly, der kun havde 8 minutters flyvetid. Der er også et Blenheim bombefly kendt fra flere mere eller mindre fatale aktioner over Danmark, et 4-motores Comet passagerfly, et Anson fly, et Gloster Meteor jetfly og et af de legendariske Fieseler Storch fly.

Det er rent guf for en flytosse.

## Luftskibe på East Fortune

I slutningen af 1915 var kun syv jagerfly (Sopwith Camel og Avro 504C fly) stationeret i East Fortune, men i 1916 ankom de første luftskibe, der havde åbne gondoler hængende under det store brintfyldte hylster. Hylstret var i begyndelsen uden indre metalskelet og blev drevet frem af to ikke helt pålidelige 150 HK Sunbeam motorer henholdsvis foran og bagi.

Luftskibene var typisk bevæbnet med et par maskingeværer, det ene monteret på en platform øverst på kroppen! Luftskibene skulle med en hastighed på ca. 70 km/t eller mere patruljere over Nordsøen medfø-



rende knap 200 kg bomber. Luftskibenes Sunbeam motorer var dog ikke så pålidelige som de tyske luftskibes Maybach motorer.

De britiske patruljer skulle beskytte skibskonvojer i Nordsøen og blev kun sjældent beskudt fra uddykkede tyske U-både, hvoraf det lykkedes at sænke enkelte. Tyske fly kunne ikke angribe

# Luftskibe under F

I denne anden artikel fortæller forfatteren om både tyske og engelske luftskibe. Selv om de var langsomme og sårbare, spillede luftskibe en rolle under Første verdenskrig. De blev dog ikke kun anvendt i Europa, men blev bl.a. også sendt på en lang, berømt rejse til den tyske koloni Tysk Østafrika.

**Af Heino Døygard**



Det engelske luftskib Gamma på vej ud af hangaren.  
Foto: Imperial War Museum.

dem så langt væk fra hjemlandet.

I 1917 var der tre luftskibshangarer på East Fortune, og luftskibenes ydeevne var nu forbedret. Da en patruljeflyvning kunne vare op til et døgn, var besætningen øget til 10 mand, så man kunne skiftes til at være på vagt. Nu var bevæbningen tre maskingeværer og bombelasten op til 500 kg, men der var stadig jævnligt motorproblemer i de engelske luftskibe.

Ligesom bombefly under Anden Ver-



**Aktivitet i kommandogondolen på et tysk luftskib under bombardement over England. Maleri af Felix Schwormstädt.**

lov til at rejse hjem, og det fik nødlandede tyske piloter også. Danmark var jo et neutralt land.

## Luftfartens første blinde passagerer

Men endnu ventede et stort luftskibsprojekt med East Fortune som udgangspunkt: Det 5-motorede luftskib R-34's transatlantiske rejse fra Storbritannien til USA juli 1919 i samarbejde med amerikanerne.

12 timer efter rejsens begyndelse dukkede en blind passager op i luftskibet. Han havde sneget sig ombord under klargøringen og var et tidligere besætningsmedlem med det fornøjelige spirituøse navn Ballantyne, der ellers var taget af mandskabslisten for at give plads til en amerikansk observatør og andre vigtige officerer. Ballantyne havde gemt sig ovenpå en af brintbeholderne, men var blevet dårlig af udsivende gas. Det var for sent at vende om, så denne luftfartens første blinde passager blev nu sat til sit tidligere arbejde på luftskibet, da han alligevel var ombord.

Der var også en anden blind passager i luftskibet. Det var kattekillingen "Wopsie", der var smuglet ombord af Graham, en af luftskibets maskinister. Graham blev bl.a. sat til at være med til at reparere en lækage ved en af motorene med besætningens samlede beholdning af tyggegummi!

Efter ankomsten til USA blev "Wopsie" og Graham luftskibets mest promoverede ombordværende i medierne, og begge kom med tilbage til Europa. "Wopsie" var ellers blevet så berømt i USA, at Graham blev ▶

# ørste Verdenskrig

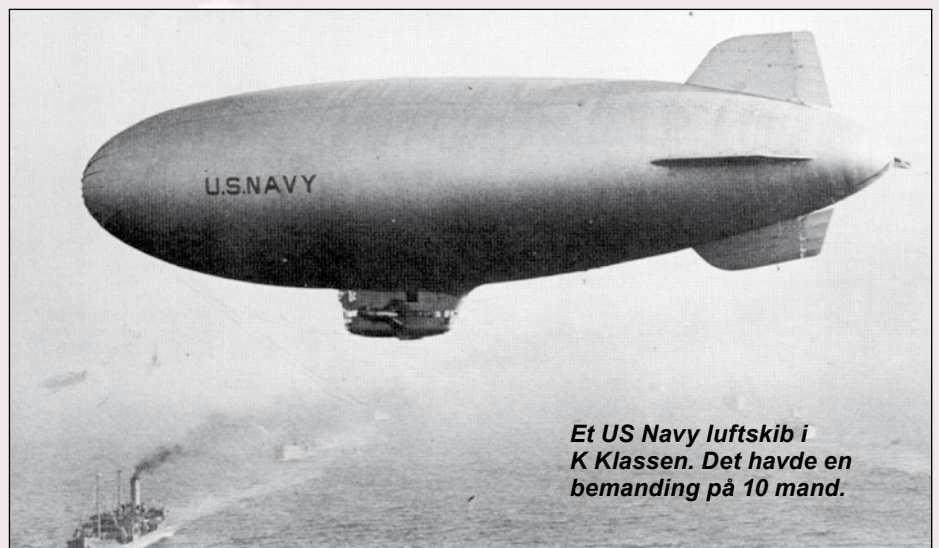
denskrig medførte luftskibene brevduer (East Fortune basen havde 81 brevduer til rådighed), for duerne kunne hurtigt bringe meddelelser i land, hvis radioen ikke virkede eller man var for langt væk. Der er eksempler på, at et nødstedt luftskib blev bugseret hjem af et krigsskib.

Sent i 1917 kom de første britiske luftskibe med et indre metalskelet til East Fortune, men de tyske zeppeline-nes succes med bl.a. de mere pålidelige Maybach motorer fik efter flere uheld briterne til at stille deres luftskibsprogram i bero. Dog havde man fra East Fortune tre luftskibe på patruljer over Nordsøen helt frem til verdenskrigens slutning november 1918.

I 1917 blev East Fortune også et af hjemstederne for de tidligste britiske fly, der kunne lette fra særligt indrettede krigsskibe, sådan som man fx så det ved briternes luftangreb på tyskernes store luftskibsbase ved Tønder i 1918. Det var det angreb, der blev krigshistoriens første af slagsen.

Flyene blev ved Tønder-angrebet sendt i luften fra en trærampe på den

ombyggede slagkrydser "Furious" ude i Nordsøen vest for Nørre Lyngvig, fløj ind over Danmark og drejede sydpå mod Tønder. Flyene havde ikke den store rækkevidde dengang, og et par af dem måtte efter angrebet nødlande i Danmark, men det var dog ikke noget problem dengang. Bagefter fik piloterne



**Et US Navy luftskib i K Klassen. Det havde en bemanning på 10 mand.**

## Luftskibe under Første Verdenskrig



**Maskingeværskytte på udkig i motorrum på luftskib LZ 38 under bombing af London. Maleri af Felix Schwormstädt.**

tilbudt 1.000 dollars for killingen, men han afslog det yderst fristende tilbud. Luftskibet medførte også to brevduer, men den ene forsvandt på hjemvejen efter at den var blevet sluppet løs ude over Atlanterhavet. Turen hjem var åbenbart for lang for den.

**M**en ellers var besætningen yderst fornøjet under hjemrejsen, for på trods af at det var i spiritusforbuddets tid i USA, fik de en kasse rom med til hjemrejsen. Efter hjemkomsten blev officererne hædret med udmærkelser, men besætningen fik intet. Den blinde passager Ballantyne kom dog ikke for en krigsret for sin forseelse, men han måtte vente i 17 år, før han trods sin erfaring blev udnævnt fra sergent til officer.

Efter hjemkomsten til England blev R-34 ikke brugt særlig meget, men R-34 kan sjovt nok være set ved Danmark kort efter Første Verdenskrigs afslutning i 1918, idet luftskibet efter krigen afslutning foretog en næsten tre døgns lang rejse over Østersøen og Tysklands kyster i et forsøg på at overtale tyskerne til at ratificere fredstraktaten. Overflyvningen mod Østersøen har i givet fald været en af de få chancer, danskerne fik for at se en af luftens store tykke britiske hvaler i sit rette element.

R-34's sidste flyvning blev i slutningen af januar 1921 efter en reparation og påfølgende uddannelse af otte navigatører. Som følge af fejl ombord og nede på jorden måtte luftskibet nødlande i Yorkshire, men bagefter kom det til Howden på halv kraft. Her var vinden imidlertid så kraftig, at det blev endnu mere beskadiget under landingen, og nu

kunne det ikke betale sig at reparere det, så det blev ophugget.

East Fortune blev nedlagt som militær krigslufthavn i 1920 og gik i glemsel indtil udbruddet af Anden Verdenskrig i 1939, hvor lufthavnen blev træningsbase for britiske bombefly, der havde været på togt over Tyskland. Mosquito jagere herfra gjorde bl.a. et togt til København. Sommeren 1961 blev East Fortune lufthavn for Edinburgh efter at landingsbanen var blevet forlænget til jettfly.

### Fra zeppelinernes aktive tid skal nævnes et par hændelser.

Det tyske luftskib L-20 kom maj 1916 af uforklarlige grunde 4½ time ind over Skotland og kastede sine bomber dér. Men på hjemvejen var modvinden så kraftig, at det måtte sætte kursen mod Norge, hvor stormen fik luftskibet til at strande i en fjord.

Luftskibene var efterhånden typisk bevæbnet med otte maskingeværer, som dels var anbragt på en platform ovenpå luftskibet, dels i agterenden og dels i gondolerne. Af bombelast kunne de typisk medføre tre styk á 300 kg, 10 styk á 100 kg, 20 styk á 50 kg og 120 brandbomber samt otte benzinbeholdere á 500 liter, sidstnævnte udkastet for at gøre brandene ved bombingerne endnu større.

De tyske luftskibe havde seks ret larmende Maybach motorer og angreb som regel fra 5.000-6.000 meters højde, hvor de til dels var uden for luftforsvarets mest effektive rækkevidde, men søgely-

sene (lyskasterne) kunne de ikke undgå, og de var generende. 24 angribende tyske marineluftskibe blev skudt ned over England under krigen.

Men briterne nøjedes ikke med at forsøge at skyde luftskibene ned over selve England, men forsøgte også at gøre det allerede ude over Nordsøen i bugten ved Helgoland nær Nordtyskland, hvor tyskerne havde to vigtige baser.

Briterne havde fundet ud af, at de ligesom ved angrebet på Tønder-basen kunne gøre det med fly fra (vand)flyveres moderskibe langt væk fra kysten. Allerede i julen 1914 havde en britisk flådestyrke ved Helgoland udført historiens første luftangreb mod fjendtlige krigsskibe.

### Bombardementer

I alt udførte tyske zeppelinere 51 bombeangreb mod England og viste under angrebene, at civile mål af tyskerne nu (fra januar 1915) blev betragtet som legitime mål, men i begyndelsen ville tyskerne dog af en eller anden grund skåne London. Derfor nåede briterne at forberede et rimeligt luftforsvar her.

Det britiske luftskyts- og jagerforsvar kostede tyskerne en del. Kun 16 ud af i alt 128 luftskibe var intakte og i brug ved krigen slutning, da luftskibe selv under natlige angreb var ret lette at skyde ned, når de først blev indfanget af lyskasterne. Blot en enkelt træffer af ét brandprojektil med fosfor kunne sætte det hele i brand og medføre en uundgåelig nedstyrtning. Af mandskaber mistede tyskerne 3.340 officerer og 7.840

underofficerer og andre besætningsmedlemmer, og kun få overlevede, når et luftskib styrtede ned i et flammehav.

Næsten halvdelen af zeppelinere havarerede dog i forbindelse med ulykker under start og landing, men også lynnedslag gjorde det af med enkelte som fx L-10, der blev ramt af et lyn på hjemvejen, da Tønderbasen var indenfor synsvidde. Det faldt brændende ned i Vadehavet. I Tønder var der i basens levetid på godt tre år på skift stationeret 15 zeppelinere, hvoraf fire blev ødelagt på selve basen ved hændelige uheld.

Trods en hastighed på kun op til ca. 130 km/t spillede de langsomme og sårbare luftskibe således en vis rolle i krigsførelsen og blev bl.a. brugt til luftobservationer, men også englænderne brugte luftskibe til at kaste bomber ned fra. Luftskibene havde flere maskingeværer til forsvar mod angribende jagerfly.

I 1918 havde tyskerne fået bygget så store luftskibe, at de kunne medføre en bombelast på op til tre tons. Luftskibe som sådan var dog ret lette mål for antiluftskys med deres langsomhed og ikke særlig store flyvehøjde. Derfor blev deres angreb efterhånden helst ikke foretaget i dagslys. Men overordnet strategisk set var bombeangreb med luftskibe en fejltagelse grundet tabene og de ret små ødelæggelser, de forårsagede.

Nogle af de tyske luftskibe foretog senere under krigen forsøg med et helt nyt og specielt våben: Lufttorpedoen.

Den vejede 1.000 kg og var nærmest et førerløst fly fyldt med sprængstof. Torpedoen var ophængt under luftskibet, og når den blev afsendt, kunne den fjernstyres fra luftskibet via en ca. 7.000 meter lang ledning! Torpedoen kunne bruges mod bevægelige mål, og forsøgene var egentlig lovende. Der var



**Da den tyske Fregate Kapitan Strasser blev nedskudt markerede det afslutningen på den tyske luftskibskampagne mod Storbritannien. Hæren havde afbrudt razziaer efter tabet af SL-11 i 1916, men Strasser havde nægtet at indrømme nederlag. Hans besættelse med luftskibe var blevet fanatisme i sidste ende, en fanatisme, der ignorerede rædselsvækkende tab og i sidste ende kostede ham livet.**



også forsøg (også i USA) med jagerfly ophængt under et luftskib, hvorfra jagerflyet kunne rekognoscere og angribe modstandere. Konceptet med at et fly transporteres af et andet luftfartøj blev som bekendt siden udviklet meget.

### Krigshelten Lettow-Vorbeck

Op og ned langs den østafrikanske kyst ud for kolonien Tysk Østafrika opererede til briternes store fortrydelse den lette tyske krydser "Königsberg". Den ledte de meget efter, men den kunne vistnok rejse en falsk ekstra skorsten, så det var sværere at genkende den.

Da "Königsberg" gemte sig på skiftende pladser langt inde i Rufiji deltaet,

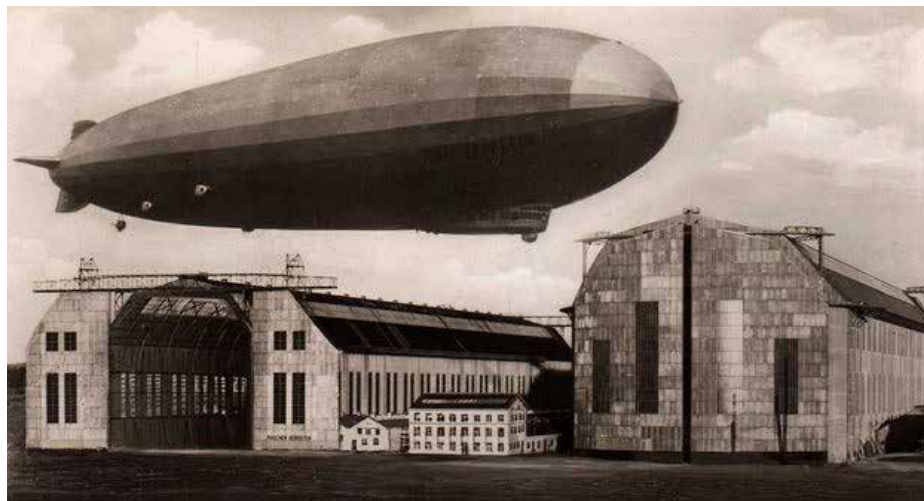
blev skibet opdaget af den britiske krydser "Chatham", som dog stak for dybt til at sejle derind, så man lagde en blokade ved udsejlingen. Nogle måneder ankom et par mindre dybtgående kanonbåde, som blev assisteret af tre Short vandflyvere, og da tyskerne løb tør for ammunition, lykkedes det dem at demontere skibskanonerne og bringe dem i land for at støtte Lettow-Vorbecks tyske kolonitropper. Derefter sprængte besætningen skibet i luften, da situationen var umulig.

Hernede i kolonien Tysk Østafrika kæmpede Lettow-Vorbecks styrke glimrende og legede kispus med allierede styrker. Oberst Lettow-Vorbeck var dygtig til at udnytte landskabet og til at udmanøvrere en langt større engelsk/belgisk/sydafrikansk styrke. Blandt de tyske tropper befandt der sig bl.a. tysk udskrevne danske soldater (sønderjyder).

Lettow-Vorbeck blev fejret som en krigshelt, da han kom tilbage til Tyskland, men her gled han efterhånden ud i glemselen til fordel for skrivebordenes avancerende officerer. Hans og "Königsberg"s krig i Østafrika er beskrevet i bogen "Tyskerne der aldrig gav op. Krigen i Østafrika 1914-18", oversat af Troels Thomsen (forlaget Radius).

### L-59's lange rejse til Tysk Østafrika

Det tyske luftskib L-59 foretog en berømt og uhørt lang rejse november 1917 i meteorologisk set helt ukendte områder



Hallerne i den tyske luftskibsby Friedrichshafen. Hallen til højre blev opført, fordi den gamle hal til venstre var for lille til de nye luftskibe.

## Luftskibe under Første Verdenskrig

med nødvendige forsyninger helt ned til den tyske koloni Tysk Østafrika og de kæmpende styrker der. Kolonien omfattede det, der i dag er staterne Tanzania, Rwanda og Burundi.

L-59 skulle bringe nødvendige forsyninger ned til Lettow-Vorbecks styrke, i alt en last på 15 tons bestående af bl.a. nødvendige medikamenter, forbindsstoffer, lette maskingeværer, håndgranater, reservedele til våben, post, optiske instrumenter og radioudstyr.

**A**lt var gennemtænkt. Man regnede ikke med at få luftskibet tilbage, så dets beklædning var beregnet til at kunne omdannes til uniformer og telte. Gondolerne var konstrueret, så de kunne anvendes som motorbåde nede i Østafrika.

For at maksimere luftskibets bæreevne under rejsen, så man bort fra at bevæbne det, men da det nærmede sig målet i Østafrika, blev det pludselig kaldt tilbage. Det skyldtes en britisk list.

Den tyske ledelse i Europa troede nemlig på deres opsnapping af englændernes i virkeligheden falske meldinger om, at Lettow-Vorbecks styrke i Østafrika havde overgivet sig! L-59 kom dog uskadt tilbage til Tyskland, en stor præstation for sin tid.

### Luftskibene i fredstid

Luftskibene var luftens kæmpestore sølvskinnende hvaler med majestætisk elegance. I begyndelsen vandt de efter krigens afslutning i forhold til fly herredømmet i lufrummet, så de så ud til at have en lovende fremtid, indtil "Hindenburg"-katastrofen i USA i 1937 under et tordenvejr (efter 10 succesrige oversøiske luftsejladser). Nu opgav man og satte en stopper for udviklingen.

Der havde ellers været nærmest luksuriøse langdistance "luftsejladser" (det hed det dengang), der fra sidst i 1920'erne havde faste ruter til USA og Sydamerika (tre dage), og det kunne ingen fly konkurrere med. På et døgn kunne et luftskib tilbagelægge 2.000-3.000 kilometer med 120 km/t og brugte ikke særlig meget brændstof. Flyvemaskiner (aeroplaner) havde derimod ikke megen lasteevne, havde kort rækkevidde og blev i begyndelsen mest brugt som legetøj for vovehalse.

Civile passagerer i et luftskib havde egne kahytter, og der var både promenadedæk, rygesalon og skrivesalon. Inde i luftskibet var der ca. 14 store gassække af tætvevet lærred (plastik var ikke opfundet) lukket inde i et netværk af aluminium med smalle gangbroer imellem



**Den tyske generalmajor Paul Emil von Lettow-Vorbeck ved en parade i Berlin i 1919. Foto: Bundesarchiv.**

sækkene, som en medbragt sejlmager om nødtigt kunne reparere. Udsivende brint var selvsagt uhyre brandfarlig. Lasten var stuvet på et netværk af op-hængte platforme, og i gondolen helt foran var der udsigt hele vejen rundt samt radio og telegraf og et utal af instrumenter.

**T**yskerne havde mest erfaring med luftskibe, men til deres opdrift måtte de forud opfylde luftskibene med den meget brandfarlige luftart brint. Amerikanerne havde nemlig monopol på produktionen af den mindre brandfarlige luftart helium, der samtidig var langt dyrere at producere, men amerikanerne ville ikke sælge helium til Tyskland. Det kunne ellers have hindret flere brandkatastrofer.

I 1930'erne blev der i USA bygget tre store luftskibe med den interessante finesse, at de kunne medføre egne jagere til beskyttelse, men det var jo set før hos tyskerne.

Jagerne var ophængt under luftskibet og kunne endda vende tilbage til det og blive "indfanget", men den gode idé vi-



**I Tyskland udkom der under Anden Verdenskrig flere romaner om den tyske kolonitid, bl.a. en bog med titlen "Med L59 til Afrika".**

ste sig ikke at være levedygtig. Luftskibene havde for mange ulykker.

Under Anden Verdenskrig spillede ubemandede luftskibe/ballonere over byer og vigtige anlæg (de såkaldte "blimps") en vis rolle hos begge parter og sås da også over enkelte danske byer. Ballonerne og deres liner var højst generende for angribende flys anflyvning over fjendtlige byer og militære anlæg.

### Luftskibe i nutiden

Den hidtil hurtigste flyvetur over Nordatlanten før krigen foretog luftskibet "Hindenburg" i 1936 på 43 timer, og højdepunktet var da zeppelineren "Graf Zeppelin" i 1929 fløj Jorden rundt og opnåede en berømmelse større end senere tiders "Concorde" fly.

Det tegnede altsammen yderst lovende, men derefter varslede bl.a. katastrofen med "Hindenburg" i Lakehurst 1937 begyndelsen til enden på det hele.

I vor tid (2010) har et interessant initiativ med luftskibe set dagens lys, så måske bliver det i fremtiden igen muligt at foretage et luksuriøst krydstogt flyvende i et luftskib?



**Det britiske luftskib, "Airship 9". Malet af Alfred Egerton Cooper 1918. (Imperial War Museum).**

Den koreanske elektronikgigant Samsung og de britiske designere Seymourpowell arbejder i hvert fald på at udvikle et koncept, de kalder "Slow is the new fast". Bliver det til noget, vil 265 meter lange og luksuriøst indrettede luftskibe (endda med "penthouse lejligheder") fragte op til 80 passagerer og en besætning på 20 fra London til New York på 37 timer.

Der er i hvert fald tre steder i verden, hvor turister i dag kan købe sig en sightseeing tur med luftskib. Det ene sted er som sagt den klassiske luftskibsby Friedrichshafen i det sydlige Tyskland. De to andre steder er Paris og San Francisco i USA, men der er vist flere andre steder.

**I** Friedrichshafen er det en sightseeing med en heliumfyldt zeppelin med tre motorer, en på hver side og en bagude og hver på 200 HK. Luftskibet flyver 50-80 km/t og kan have 12 passagerer i en 26 m<sup>2</sup> stor kabine, hvor alle har vinduespladser, og turen varer en time. Friedrichshafen var indtil 1930'erne klart førende m.h.t. konstruktion og bygning af luftskibe, så det er kun naturligt, at der som nævnt her er opblomstret en lille turistindustri med sightseeing småture med luftskibe.

## Luftskibe er gode til nødhjælp

Luftskibe er meget økonomiske i drift og stiller ikke de store krav til landingsbaner, snarere til at der er personel nok på landjorden, men selv det kan i givet fald undværes i dag.

Faktisk kan luftskibe selv medbringe "landingsbanen", og de kan bringe forsyninger/nødhjælp frem til områder, som ellers er svært tilgængelige grundet manglende veje. L. 59's legendarisk lange og forgæves rejse til tysk Østafrika under første verdenskrig viste vejen i 1917.

Alt efter størrelsen kan et luftskib i dag medføre en last på næsten 30 tons og holde sig i luften i 24 timer med et brændstofforbrug på kun 530 liter benzin. Selskabet Wren Skyships på Isle of Man har arbejdet på udvikling af en ny type luftskibe med metalhylster, der i modsætning til tidligere tiders eksplosive brint er fyldt med ikke-brændbar helium. Sådant et luftskib er glimrende egnet til nødhjælpsaktioner.

Et moderne luftskib kan i dag selv medbringe de nødvendige fortøjningsmaster, der om nødvendigt kan sænkes ned til jorden. Det kan således bruges selv i de mest uvejsomme, øde og svært tilgængelige egne. Men desværre ser det endnu ikke ud til, at nogen organisationer har taget luftskibe i brug til nødhjælpsopgaver. Er det fordi det er for dyrt eller er det fordi for mange medarbejdere i hjælpeorganisationernes godhedsindustri vil miste deres biler og gode jobs? ■

## Siden sidst ...

# Opbygning af dioramaer

På mødet den 2. marts delte Lasse Hyllemose ud af sin ekspertise.

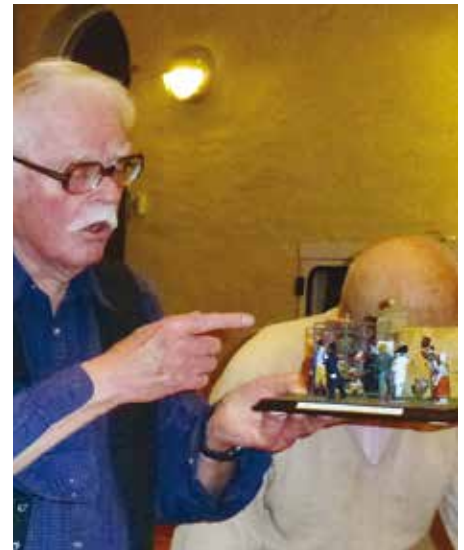
**P**å trods af aflysningen af vores workshop om dioramaer blev det et informativt og afvekslingsrigt møde – og som sædvanlig hyggeligt. Så må vi glæde os til Lasse Hyllemoses ekspertise inden for opbygning af dioramaer, materialer og konstruktion på et senere tidspunkt.

Flere havde fulgt opfordringen til at tage figurer med. Bl.a. viste Per Finsted interessante soldater fra Tysk Østafrika.

Svend Nielsen tog os igennem en meget inspirerende præsentation af fire af sine figuropstillinger, der alle bringer det militære og det civile liv sammen under Napoleons kejserdømme. Det viste til fulde, hvad der kan opnås, når man som Svend besidder både en solid historisk indsigt, en omfattende figurviden og en betydelig kreativitet.

Vi benyttede det store mødelokales gode AV-anlæg til at se filmen om dragonerne i Næstved.

Filmen blev lavet i anledning af 4. Dragonregiments 250-års jubilæum i 1920. Først samles rytterne på Grønnegades Kaserne, og dernæst rider de gennem porten og ud på patrulje. Der er fart over feltet gennem hele filmen. Turen byder på spring over grøfter, en tur gennem grusgraven Bag Bakkerne og et ridt i strandkanten ved Vejlø. Der afsluttes med et velfortjent hvil, hvor



*Svend Nielsen fortæller om sine figuropstillinger.*

der serveres suppe til dragonerne og lidt godt i muleposerne til hestene. I 1922/23 blev 4. Dragonregiment nedlagt. Gardehusarregimentet kom først til Næstved i 1938 og flyttede til Slagelse i 2001/2003.

Hans Chr. Wolter havde medtaget udstyr til slyngestøbning og fortalte om brugen af maskinen, og med eksempler på støbninger hvad der skal til for at opnå meget detaljerede tinstøbninger. Selvfølgelig blev linjen trukket til samarbejdet med Einar Hansen og John Winther Hansen, der har kastet så meget af sig for at optimere resultaterne.

*HCW/CR*



*Et postkort fra 1834 med dragoner, som var emnet for den film, der blev vist på marts-mødet.*

Lastvognen GMC fra General Motors, der spillede en vigtig rolle i de allieredes fremmarch i Europa, var et teknologisk mesterværk, og den var fleksibel, enkel og driftssikker

Af Kim Hansen,  
Militærkøretøjsklubben

# GMC CCKW – lastvognen, der vandt krigen

S tort set alle kender en Spitfire og en Jeep. Disse er sammen med mange andre ikoner blevet kædet uløseligt sammen med de allieredes sejr over Tyskland i 2. Verdenskrig og kendt fra utallige spillefilm. Kun få kender det køretøj, som rent faktisk gjorde det muligt at vinde over Tyskland, men som i eftertidens krigsfilm er hensat til noget nær "statistrolle". Et køretøj, som gjorde de kæmpe logistiske opgaver som D-dag og den videre fremmarch i Europa mulig. Køretøjet var en lastvogn fra General Motors – forkortet GMC og udtalt på amerikansk minder det om "Jimmy", som hurtigt blev lastvognens øgenavn. Intet mindre end et teknologisk mesterværk, der opfyldte alle krav til fleksibilitet, enkelthed, driftssikkerhed og produktionsvenlighed. I det følgende vil jeg beskrive GMC'ens historie fra starten i 30'erne til i dag, hvor der faktisk stadig kører mange GMC'ere rundt og minder om en svunden tid.

## Baggrunden

Sidst i 1930'erne stod det klart for det amerikanske forsvar, at moderne krigsførelse ville stille store logistiske krav. Med bange anelser fulgte man Tysklands oprustning, og i flere politiske kredse anså man krigen og USA's medvirken snarere som et spørgsmål om tid end om et spørgsmål om at deltage eller ej. Quartermaster Corps begyndte så småt at se, hvad der fandtes på markedet af lastbiler, og hvilke producenter der

kunne producere de mængder, som man i givet fald ville behøve. Konklusionen på denne forundersøgelse blev, at en lastvogn med nyttelast på 2,5 tons ville være realistisk på baggrund af tilgængelig teknologi og produktionskapacitet. Med dette som udgangspunkt udarbejdede Quartermaster Corps et sæt specifikationer – en liste med "must have" og "nice to have", som tilgik forskellige fabrikker med henblik på at indhente tilbud.

*Quartermaster Corps – United States Army forsyningsstjeneste, der, bortset fra våben og medicinsk udstyr, anskaffede alle hærens fornødenheder lige fra lastbiler til brevpapir.*

Flere producenter lavede prototyper og udarbejdede produktionsplaner, heriblandt Mack og Studebaker, men General Motors distancerede sig markant fra konkurrenterne med både pris, kvalitet og leveringsdygtighed. Nu skal man ikke forestille sig, at en hær af ingeniører ryddede deres tegneborde og startede fra bunden med at udvikle en lastvogn til militært brug. Nej, man tog hvad man nu havde af forskellige civile lastvogne og sammensatte de forskellige komponenter til formålet – selvfølgelig tilført nyt design i nødvendigt omfang.

## De første serier

En af de første modeller fik typebetegnelsen ACKWX. Som det vil fremgå af billedet, er det kun de grovmønstrede dæk, frontgitteret og registreringsnummeret på køleren, som afslører, at dette er et militært køretøj. Instrumenter er civile, og der er noget så umilitærisk som et askebæger i instrumentbrættet. ACKWX blev lanceret i 1939, og foruden ordren på 2.466 stk. fra US Army bestilte Frankrig omgående et større antal. Imidlertid blev Frankrig rendt over ende af Tyskland året efter endnu før leverancen fandt sted, hvorefter England overtog kontrakten. Det skønnes, at cirka 4.000 styk af denne model blev produceret. I dag er det selvsagt blevet et samlereobjekt, da kun ganske få har overlevet i original stand.

De relativt få lastbiler var mest af alt ment som en 0-serie med det formål, at militærets teknikere kunne teste køretøjet og indhente erfaringer og udvikle videre på forbedringer. Resultatet blev CCKWX modellen, der blev fremstillet i lidt over 13.000 eksemplarer frem til 1941. Det trænede øje ser straks, at benzintanken er flyttet ud under ladet, og førerhuset er blevet kraftigt forenklet bl. a. med henblik på at sikre nem og hurtig adgang til motoren. Alle forchromede dele forsvinder, og lakken er nu som standard en mat olivengrøn. Sjovt nok overlever flere civile detaljer



Den legendariske lastbil GMC CCKW-353, som var helt afgørende for de allierede hæres omfattende logistikopgaver i Europa.  
Foto: Wikimedia.



## Tablet over hovedtyperne

Typebetegnelse	Aksler	Opbygning	Spil	Chassis
CCKW 352 A1	Split	Standard Lad med bænke	Nej	Kort
CCKW 353 A1	Split	Standard Lad med bænke	Nej	Lang
CCKW 352 B1	Split	Standard Lad med bænke	Ja	Kort
CCKW 353 B1	Split	Standard Lad med bænke	Ja	Lang
CCKW 352 A2	Banjo	Standard Lad med bænke	Nej	Kort
CCKW 353 A2	Banjo	Standard Lad med bænke	Nej	Lang
CCKW 352B2	Banjo	Standard Lad med bænke	Ja	Kort
CCKW 353 B2	Banjo	Standard Lad med bænke	Ja	Lang
CCKW 353 D1	Split	Tankvogn - Brændstof	Nej	Lang
CCKW 353 D2	Banjo	Tankvogn - Brændstof	Nej	Lang
CCKW 353 E1	Split	Tankvogn - Brændstof	Ja	Lang
CCKW 353 E2	Banjo	Tankvogn - Brændstof	Ja	Lang
CCKW 353 F1	Split	Lukket Lad f.eks værkstedsvogn	Nej	Lang
CCKW 353 F2	Banjo	Lukket Lad f.eks værkstedsvogn	Nej	Lang
CCKW 353 G1	Split	Tankvogn - vand	Nej	Lang
CCKW 353 G2	Banjo	Tankvogn - vand	Nej	Lang
CCKW 353 H1	Split	Tiplad	Ja	Lang
CCKW 353 H2	Banjo	Tiplad	Ja	Lang

stadig, bl.a. askebægeret. Motorstørrelse øges og bremsesystem mv. forbedres. To forskellige længder blev fremstillet med og uden spil foran, og enkelte blev bygget op som tankvogne i stedet for konventionelt lad.

### Fra udvikling til masseproduktion

I februar 1941 lanceredes en ny modificeret udgave GMC-CCKW på baggrund af de erfaringer, som man havde gjort med de tidligere serier. Efterspørgslen på alle typer køretøjer med træk på alle hjul havde nu nået et hidtil uset niveau på grund af den overhængende fare for USA's involvering i krigen. Den omstændighed tvang fabrikanterne til at standardisere mange dele, der således kunne anvendes på tværs af fabrikater og vogntyper – en udvikling, som Quartermaster Corps selvsagt bidrog

til, da man havde en stor interesse i at minimere antallet af reservedele.

En flaskehals i produktionen var transmissionsdelene, dvs. aksler, styretøj og fordelingsgearkasse. I konsekvens heraf blev denne produktion ligeligt fordelt på to forskellige leverandører med hver deres konstruktion, der kun havde få komponenter til fælles. Man skelner imellem GMC's eget produkt, de såkaldte "banjo aksler", og de oprindelige aksler fra Timken fabrikkerne, der betegnes "split aksler". De to transmissionssystemer har så godt som ingen fælles dele, men kun kendere, der bukker sig ned og betragter undervognen, kan se forskellen. I GMC kredes diskuteres gerne og ofte, hvilken transmission der er bedst. Den udbredte holdning er, at splitaksler er mere lydlose på grund af større præcision i bearbejdningen, hvorimod banjo aksler, der jo blev udviklet i krigstid, er af maskinteknisk mindre god kvalitet, men samtidig stærkere. Jeg har selv én af hver type, og vel vidende, at det ikke er meget statistisk materiale, må jeg tilslutte mig denne holdning.

Fra CCKW'en blev introduceret gik

det for alvor stærkt. Frem til produktionen stoppede i 1945 fastholdt man typebetegnelsen CCKW upåagtet, at der fortløbende skete mange ændringer. Der opstod ligeledes en lang række varianter og specialkøretøjer opbygget på CCKW chassis, som det vil være for omfattende at komme ind på i detaljer.

Tabellen herover angiver hovedtyperne.

Tabellen neden for angiver produktionstallene fra 1940 til og med 1945, hvor produktionen blev indstillet.

År	Antal
1940	8.173
1941	50.796
1942	110.986
1943	130.803
1944	128.052
1945	91.156

### CCKW variationer

Langt den overvejende del var med langt lad – ca 350.000 stk. Samme model med kort lad udgjorde ca. 53.000, og endelig blev der lavet små 50.000 med tiplad.

De resterende udgjordes af tankvogne, ▶



GMC ACKWX 1939.  
Foto: General Motors.



GMC CCKWX årgang 1940.  
Foto: General Motors.

## GMC CCKW - lastvognen, der vandt krigen

opbygning med kompressor, tankvogne til henholdsvis brændstof og vand samt stabs- og værkstedsvogne.

**E**n for øjet meget synlig forskel er som før nævnt de to forskellige længder, som blev produceret over alle seks år. I typenummeret indgår koden 353 for lang model og 352 for kort model. (I starten hed de alle 353 uanset længde, men dette ændrede sig, da produktionen for alvor gik i gang af årsager, som kun General Motors kender). Den korte model var målrettet anvendelsen som artilleritraktor. Oftest var den forsynet med frontspil, så den kunne trække sig frem gennem blødt terræn. Da man ikke havde brug for mere plads end kanonbesætning og tilbehør, blev ladet 56 cm kortere end den lange model.

Man bemærker også en anden meget synlig forskel. Tanken er på den korte model placeret foran lad bag ved førerhus, hvor den på den lange model sidder under lad i højre side. Hvor reservehjul på den lange model sidder under ladet i venstre side, har man på den korte model ikke mindre end to reservehjul placeret bag ved førerhuset. Nu er det ikke, fordi de korte punkterede oftere, at man valgte dette. Årsagen skal findes i, at de to reservehjul kunne monteres på forakslen som tvillingehjul akkurat som det ses på bagakslerne, hvilket viste sig behændigt i blødt terræn.

**L**isten med løbende tekniske modifikationer er stort set uendelig og har kun interesse for meget nørdede samlere, der ikke kan leve med, at deres GMC ikke ser ud præcis som den dag, den forlod fabrikken. En meget afgørende og for alle meget synlig ændring var overgangen til åbent førerhus i 1943. Når man sammenligner billeder af henholdsvis lukkede og åbne førerhuse forstår man sikkert også, hvorfor



Montagelinje i Normandiet 1944. Foto: [www.remlr.com](http://www.remlr.com).

man foretog ændringen. Tag og døre er af kanvas stof med lav vægt og det kan meget hurtigt demonteres og vindspejlet ligges ned. Når man samtidig løftede sidefjæle af og lagde ned i ladet, var højden kraftigt reduceret og fyldte derfor mindre på togvogne og i skibes lastrum, hvilket betød meget for logistikken.

De lukkede førerhuse, som sagt konstrueret ud fra civile behov i en tid med ubegrænset adgang til råvarer, var for ressource- og tidskrævende til at fastholde i krigstid i forhold til det åbne førerhus, der var væsentligt mere simpelt i sin opbygning. At fører og passager så måtte fryse lidt, betød mindre.

En meget speciel variant var den todeltede udgave kendt som "Airportable GMC". En udbredt misforståelse går ud på, at den blev kastet ned med faldskærm adskilt i dele. Det har jeg nu aldrig hørt eller læst om. Sandheden skal nok søges i den omstændighed, at man ved at dele vanger og lad på midten akkurat kunne mokke den ind i et C47 Dakota transportfly, idet skærme og kofangere med videre fulgte løst med som samlesæt. Vangerne var forsynet med kraftige laskeplader, så de kunne sammenboltes

efter leveringen. Mange Airportable GMC'er eksisterer den dag i dag og er selvfølgelig oplagte samleobjekter.

### GMC DUKW "Duck"

DUKW'en er en GMC i amfibieudgave. Den blev designet i samarbejde med Sparkman & Stephens, der konstruerede skibe og både til såvel militære som civile formål. Der blev fremstillet lidt over 21.000 DUKW'er i årene 1942-45. DUKW'en er mere funktionel end køn i min optik, men teknisk set var den for tiden ret enestående. Uden at gå for meget i detaljer kan nævnes det automatiske dæktryksreguleringssystem. Fra førersædet kunne man aflufte dækkene med henblik på at forøge indgrebet med underlaget, når strande eller flodbrinker skulle forceres. Når man var på fast grund kunne dækkene igen fyldes til normalt dæktryk ved hjælp af et sindrigt rørsystem forbundet til navet. I så høj grad som muligt blev den selvsagt baseret på grundkonceptet i lastvognen. Den deltog med succes i D-day og en lang række operationer i såvel Europa som Stillehavet.



GMC CCKW 352 B1 (kort model) uden frontspil.  
Foto: General Motors.



GMC CCKW 353 B1 (lang model) med frontspil.  
Foto: General Motors.



**Opmarchområde – at større antal returnerede lastvogne venter på nyt læs.**  
Foto: [www.ww2enimágenes.com](http://www.ww2enimágenes.com).

## GMC CCKW i aktion

GMC'erne var med fra krigens start på stort set alle fronter. Selv på Østfronten kunne man finde GMC'er, som USA havde sendt til Sovjetunionen som våbenhjælp. Men det var først efter invasionen i Frankrig i 1944, at de virkelig viste deres værd og blev kendt som "The Workhorse of WW2".

Allerede fra D-dag var GMC'erne med til at fragte de enorme mængder af personel og forsyninger fra strandende og videre ind i landet til de forskellige enheder. Behovet for forsyninger steg selvfølgelig kraftigt i takt med, at de allierede landsatte flere og flere enheder. Samtidig blev afstanden fra de midlertidige havne på invasionskysten længere og længere, hvilket stillede store krav til logistikenhederne.

Mange GMC'er kørte selv fra borde og videre ind i landet, men ikke så få ankom faktisk i kasser som samlesæt i ugerne efter D-dag. Et lyst hoved havde konkluderet, at en adskilt lastvogne ville fylde væsentligt mindre i skibenes lastrum i forhold til færdigsamlede vogne, så man indrettede et komplet montageværksted i Normandiet. Værksted er måske så

meget sagt, da det foregik under åben himmel, men ikke desto mindre lykkedes det i en lang periode at samle op mod 800 lastvogne per uge. Forholdene taget i betragtning var det en fantastisk bedrift, der må have krævet minutøs planlægning og forberedelse.

## Red Ball Express

I august måned 1944 var de allierede ved at blive offer for deres militære succes ved fronten. Den vigende tyske hær medførte meget lange forsyningsruter, og tyskerne holdt stand ved de strategisk vigtige havnebyer i Nordfrankrig og Belgien. Tilmed havde de allieredes luftvåben og den franske modstandsbevægelse nedbragt de franske jernbaners kapacitet meget effektivt, hvilket efterlod landevejstransport som eneste forsyningsmulighed med de forsinkelser og trafikmæssige forviklinger, det måtte medføre.

Løsningen kom i form af den til dato største logistikoperation, der fik navnet "Red Ball Express". Navnet var afstedkommet af et begreb anvendt af det amerikanske jernbanevesen, der betød, at et tog havde prioritet.

Planen gik i al sin enkelthed ud på at etablere endeløse kolonner af lastbiler,

der i døgndrift skulle føre forsyninger frem fra Normandiets depoter mange hundrede kilometer øst på mod den tyske grænse. De involverede veje blev for en stor del ensrettet, og al civil trafik blev forbudt. Militærpoliti og fransk politi skulle sørge for, at dette blev respekteret. Samtidig blev der etableret forplejningsdepoter til chaufførerne med jævne mellemrum, og talrige kranvogne og værkstedsvogne skulle tage sig af havarerede køretøjer. Ruterne blev afmærket med farverige skilte, og der etableredes kommunikationscentraler til at koordinere det hele.

Mange lastvogne kørte med to chauffører. Den ene sov, og den anden holdt vognens plads i kolonnen. Der fortælles mange historier om de umenneskelige strabadser, som chaufførerne blev udsat for. Nødtørft måtte forrettes i førerhuset og chaufførskift ske i farten, da det var strengt forbudt at stoppe i mange pressede perioder. Hovedreglen var dog under normale tilstande, at alle vogne skulle stoppe 10 min i hele klokkeslæt i 10 minutter. De fleste chauffører var afro-amerikanere, da USA dengang havde raceadskillelse i hæren, og ingen farvede soldater ▶



**GMC CCKW 352 med frontspil, trækkende en haubitze og begge reservehjul monteret på forreste aksel.**



**GMC CCKW 352 med åbent førerhus og frontspil.**

## GMC CCKW - lastvognen, der vandt krigen

måtte være i kampenheder. Men der var mange soldater fra alle andre enheder, der frivilligt meldte sig som chauffør i kortere eller længere perioder. Oftest for at slippe for noget, der måske var endnu mere ubehageligt.

Alle, der har prøvet at køre i en GMC ved, at der ikke findes komfort i førerhuset. Sæderne har meget lidt polstring og er faste uden nogen form for indstillingsmulighed, så afviger du meget fra gennemsnitsstørrelse, bliver det hurtigt ubehageligt. Larmen er ulidelig fra såvel motor og transmission. Er der nedbør, bliver det ekstra udfordrende at orientere sig gennem vindspejlet, da viskermotorerne drives af vakuum fra motoren og ofte stopper, hvis motoren går ned i omdrejninger.

**M**en ikke kun chaufførene led under operationen. Overlæs var mere reglen end undtagelsen, og der blev givet generel tilladelse til 100% overlæs på GMC'erne. Samtidig kørte de i døgndrift i de 81 dage, hvor operationen forløb, uden den forebyggende vedligeholdelse, som køretøjer dengang fordrer. Alvorlige ulykker forårsaget af nedslidte dæk, dårlige veje eller slet og ret chauffører, der var faldet i søvn bag rattet, var meget almindelige.

Operation "Red Ball Express" startede 25. august 1944 og forløb i 81 dage. I perioden transporteredes ca. 416.000 tons forsyninger på de ca. 6.000 lastvogne, der deltog, hvoraf langt hovedparten var GMC'er. Efter samme koncept som "Red Ball Express" blev flere andre ruter efterfølgende åbnet i kortere og længere perioder, men ingen af dem indskrev sig i historien som "Red Ball Express"

### Efter 1945

Som bekendt sluttede 2. Verdenskrig i Europa i maj 1945, og selv om de ameri-



Landevejene blev reserveret til militær trafik.  
Foto: [www.ww2enimágenes.com](http://www.ww2enimágenes.com).

kanske styrker for en dels vedkommende blev i Tyskland, var der ikke tilnærmelsesvis brug for den utrolige mængde materiel, som havde været aktivt under krigen. I takt med, at enheder blev hjemsendt, opsamledes GMC'erne i store depoter til en ukendt skæbne. Mange af dem i en sørgelig forfatning.

Løsningen kom i form af NATO og den amerikanske Marshallhjælp til Europa. Som følge af Den kolde Krig skulle alle NATO-lande opruste og genopbygge deres militær, og intet var mere nærliggende end at anvende efterladenskaberne fra 2. Verdenskrig til dette formål. Mange fabrikker i Europa, især i Tyskland, fik kontrakter på at istandsætte og modernisere de talrige GMC'er. Der findes desværre ikke ret meget historisk materiale tilgængeligt omkring dette arbejde, bortset fra en dataplade i hvert køretøj, der angiver, hvilken fabrik der har forestået reoveringen samt dato og årstal. En sidegevinst ved at USA finansierede dette var den øgede beskæftigelse og et tiltrængt boost til den tyske økonomi. Ud af erfaring vidste man nu, at fattige lande dannede grobund for kommunisme.

Der er ingen tvivl om, at de mange køretøjer, der ikke har kunnet reddes, er blevet kannibaliseret. Ligeledes har man adskilt alle køretøjerne, reoveret de forskellige dele, og derefter samlet dem igen. Men ikke nødvendigvis med

respekt for, hvilke dele der hørte til hvilket køretøj. Det hele passede jo stort set sammen uanset model og årgang, så hvorfor bruge ressourcer på at holde styr på delene.

Det er også her, at man skal finde årsagen til, at det næsten er umuligt at finde helt originale amerikanske køretøjer i Europa. Dels er delene byttet om på kryds og tværs, og dels er en del nye dele tilført som f.eks. nye lad og blinklys. Stelnummer i vangerne fortæller kun, hvornår chassiset er lavet – resten af køretøjer kan i teorien og vil ofte komme fra andre køretøjer. Af samme grund kan man heller ikke spore GMC'ernes færden under krigen, da de enhedsbetegnelser, som man faktisk ofte kan finde under mange lag maling på kofangere, ikke nødvendigvis hører til det køretøj, hvor man finder det. Kendere trækker derfor altid lidt på smilebåndet, når man læser annoncer for GMC'er, hvor sælger hævder, at lige nøjagtigt dette køretøj deltog i D-dag.

**F**ørst i halvtresserne tilgik der store antal GMC'er til stort set alle NATO-lande, heriblandt Danmark. Jeg kender ikke de nøjagtige antal, men det er bemærkelsesværdigt, at GMC'erne, der var lavet til brug i krigen og det i al hast, faktisk forblev aktive i NATO helt op i firserne og for nogle fås vedkommende til midten af halvfemserne.



GMC CCKW 353 "Airportable".  
Foto fra Museum Overloon i Holland.



GMC CCKW 353 værkstedsvogn.  
Foto: General Motors.



To af Militærkøretøjsklubbens GMC CCKW 353 med lukket henholdsvis åbent førerhus.  
Foto: Kim Hansen.

En anden nævneværdig ting er, at når vi i Militærkøretøjsklubben udstiller vores GMC'er på kaserne rundt omkring i Danmark til jubilæumstævner, ja så er en ting helt sikkert. Alle tidligere soldater, der har anvendt GMC'erne i det danske forsvar, udtaler enstemmigt, at det var den absolut bedste lastvogn i terrænet og stort set umulig at køre fast i. Bedford og alt andet måtte give op, men GMC'erne – de kunne!

I firserne blev GMC'erne bortauktioneret i stort tal til civil brug i alle NATO-lande og derfra videre til en ukendt skæbne. På det tidspunkt var interessen for militærhistoriske køretøjer ikke særlig udbredt, og GMC'erne betragtedes mere som et brugsredskab end et historisk klenodie. Mange endte på skrotpladser eller henslæbte en hensynsnende tilværelse hos lastvognsforhandlere.

med resten af NATO masser af GMC'er, Jeeps, Dodge og hvad de nu hedder alle sammen. I Norge blev køretøjerne ikke modificeret særlig meget, og de fleste stod faktisk i depot i 30-40 år, før de for stort set ingen penge blev solgt til civile nordmænd. Jeg har hørt, at ca. 4.000 (!) GMC'er blev solgt i de år. Mange er siden anvendt i landbrug og skovdrift, men rigtig mange fremsynende nordmænd har bevaret GMC'er som hobby og passer godt på dem.



En tidligere dansk GMC venter på en kærlig hånd før det er for sent. Foto: Kim Hansen.

### Fra skrot til spændende historisk hobby

Men heldigvis er der en stigende interesse for historie, især omkring 2. Verdenskrig, som får flere og flere til at interessere sig for og anskaffe et køretøj fra 2. Verdenskrig – en tendens, som vi tydeligt mærker i Militærkøretøjsklubben, som man jo kan læse meget mere om i Chacoten nr. 4/2014.

I Danmark er vi så heldige at ligge tæt på Norge, som er et rent mekka for historiske militærkøretøjer. Dels efterlod tyskerne mange spændende køretøjer efter krigen og dels fik Norge i lighed

Men også på verdensplan er der en stadig stigende interesse for GMC'erne. Talrige hjemmesider beskæftiger sig med dette, og tips og tricks udveksles flittigt på diverse fora. Jeg har faktisk ikke tal på, hvor mange GMC'er vi snart har i Militærkøretøjsklubben, men da den jo er forholdsvis billig at anskaffe og nem at vedligeholde, ja så forudsiger jeg, at der kommer flere til med tiden. På den måde medvirker vi til at beholde og levendegøre et nok så vigtigt stykke verdenshistorie – og samtidig er de jo sjove at køre i. ■



GMC CCKW 353 tankvogn.  
Foto: General Motors.



GMC DUKW.  
Foto: [www.iwm.org.uk](http://www.iwm.org.uk).



Foto: Finn Hillmose

## Til minde om Hans I. Hansen

I marts måned mistede vi vort mangeårige medlem Hans I. Hansen.

Hans var et utrolig venligt menneske og mødte trofast op til hvert eneste møde i Selskabet. Altid interesseret og imødekommende.

Jeg er ked af, at jeg ikke kan skrive ret meget om Hans. Jeg opfattede ham som et beskedent menneske, der ikke fortalte meget om sig selv. Vi snakkede altid sammen ved møderne og ved vores aktiviteter i "Sikringsstyrken", men set i bakspejlet var Hans nok mere den gode lytter og fortalte sjældent om sine egne interesser. Hans var hyggelig, og man følte sig altid godt tilpas i hans selskab.

Hans var en flittig gæst på loppemarkeder og militariamesser, som han besøgte for at supplere sin omfattende samling af soldaterfotos. Han havde over 5000.

Desuden samlede Hans på militære stofmærker.

"Sikringsstyrken på Vestvolden" havde også stor glæde af Hans' deltagelse. En tidstypisk soldat, der med stor ansvarsbevidsthed passede "butikken" i Artillerimagasinet – og sørgede for, at der kom penge i kompagnikassen til indkøb af mere udstyr.

Vi vil savne Hans' hyggelige og stilfærdige væsen.

*Christian Raun  
Vicepræsident*

# Norske skarpskytter før 1814

Skarpskytter blev en del af de norske infanteriregimenter fra 1773, og selv om brugen af skytter med specialvåben har været kendt længere tilbage, er der god plads til en grundig redegørelse om skarpskytter og regimentsjægere i infanteriregimenter i Norge i årene mellem 1773 og 1814.

Skarpskytterne og deres brug af rifler er emnet for en af de bærende artikler i årbogen for 2015 fra Norsk Våpenhistorisk Selskap. Artiklen er skrevet af Ola Johnsgaard Moen og kommer med omfattende kildestudier grundigt ned i emnet.

Den 4. november 1773 blev der fra København oversendt et reskript til den kommanderende general i Norge, som bestemte, at det lette infanteri skulle udstyres med "kugle-bøsser". Den beslutning var bemærkelsesværdigt tidlig i europæisk sammenhæng. Ola Johnsgaard Moen følger udviklingen kronologisk og fortæller om riffel-skytterne og deres våbenbrug gennem flere perioder, og han forklarer om de rifler, som regimenterne anvendte i perioden 1789-1810.

En anden hovedartikel i årbogen er skrevet af Erik C. Aagaard og om-

handler krigsskolens uniformer efter 1814. Efter unionen med Sverige blev behovet for kadetter mindre, og det blev i 1817 bestemt, at de nye kadetter skulle have nye uniformer. Året efter blev et nyt uniformsreglement udfærdiget for Det kongelige norske Landkadettkorps, og man kan se detaljerne ved de nye uniformer på de mange illustrationer, der knytter sig til artiklen.

For uniformsinteresserede er der også mange detaljer at hente i Knut Erik Strøms artikel om sabelkvaster eller portepéen, som de også kaldes. De blev indført som værdighedstegn for officerer i 1731, og officersportepéen synes at have holdt sig uforandret frem til 1814. Forfatteren følger brugen af sabelkvaster frem til begyndelsen af 1900-tallet.

Årbogen byder også på artikler, der fører tilbage til Middelalderen, dels en artikel om hellebarder og dels en artikel om Mjøskestellet syd for Lillehammer.

Norsk Våpenhistorisk Selskap byder i den nye årbog på artikler, der favner bredt, og som byder på mange timers interessant læsning.

Årbok for 2015 kan bestilles fra Norsk Våpenhistorisk Selskap, c/o Tollef Moe, Slemdalsvn. 33b, 0373 Oslo, Norge. Bogen koster 200 nkr. plus porto.



**Skarpskytte fra Kronprinsens regiment sammen med en musketer fra Arveprins Frederiks regiment fra 1801. Fra Köllers serie om den danske hær.**



Foto: Finn Hillmose

# John Sjöberg

5. februar 1927 – 9. april 2016

**J**ohn Sjöberg er død. Vi har mistet et elsket og meget markant medlem.

Doktor Sjöberg var dejlig usnobbet og beskeden og fik med sin rolige og venlige fremtræden alle til at føle sig i godt selskab. Hyggelig at snakke med og meget vidende. Skarp og med et glimt i øjet. Han var lun – rigtig lun!

Han satte fantasien i gang hos andre og imponerede med sin flid og uforfærdede tilgang til store og komplicerede dioramaer.

John begyndte først at male figurer og bygge dioramaer, efter at han havde pensioneret sig fra lægegerningen. Det hindrede ham dog ikke i at give sig i kast med store projekter.

Alle husker sikkert hans flotte diorama af Norgesporten i Kastellet i 1700-tallet, hvor alle detaljer er med – og så samtidig med en vis humor. Præsten, der holder prædiken for de opstillede soldater, hvoraf en er ved at falde i søvn. Sågar træhesten er med.

I mange år var modellen varemærke for vores årlige Miniaturemilitærudstilling på Kastellets fødselsdag.

Man kunne altid regne med John

til julekonkurrencen - selv da helbredet begyndte at svigte, men man kunne sjældent gætte, hvad han havde med. Han specialiserede sig ikke i en bestemt periode, men fandt en historie, han gerne ville fortælle. Med en udpræget kunstnerisk tilgang fik han ofte smi-

let frem hos beskueren. I en periode kunne man altid finde en kat gemt et eller andet sted i hans diorama, og da rygeforbudssnakken var godt i gang, var der altid mindst én rygende person med. Røgen var overbevisende lavet af fnuller fra tørretumbleren. Johns fantasi var ikke begrænset.

**M**en John lavede også dybt alvorlige dioramaer. Hans "Flygtninge ved grænseovergang" under 2. Verdenskrig var gennemført i gråbrune farver. Man fornemmede trøstesløsheden.

Jo, John var en sand kunstner og hentedede ofte præmie for sine anstrengelser.

Flere af hans små, charmerende dioramaer af Sikringsstyrken er udstillet i Artillerimagasinet i Rødovre

John var med fra starten af Sikringsstyrken på Vestvolden, hvor han med stor overbevisning udfyldte rollen som garnisonslæge. Særligt markant var han som sessionslæge i Den Gamle Købmandsgård i Roskilde i vinterferien 2011, hvor han målte og vurderede de mange børn, der besøgte os i de 3 dage.

Det var ikke bare med penslen, John var kreativ. Han spillede også flygel – tog undervisning og komponerede musikstykker.

John kunne rigtig mange ting, men han påstod, at han absolut ikke kunne sy en knap i, desuagtet at han havde syet hundredvis af sår sammen - især i sin karriere som læge på Lolland under roesæsonen, hvor roekniven gav lægen rigeligt at lave.

Vi vil savne Doktor Sjöberg rigtig meget!

*Christian Raun  
Vicepræsident*



mod granatsplinter og praktisk, når man skulle koge noget i feltkøkkenet.

På messen havde også forfatteren Niels Bjørn Hansen og hans kone, fotografen Sisse Jærner, en velbesøgt stand. De har udgivet bogen "Sørøvere på kongens bud". Efter krigen mod England i 1807 gav kong Christian 7. danske og norske søfolk autorisation til som kapere – statsautoriserede pirater – at angribe og plyndre så mange engelske skibe som muligt, og det var et emne, der fangede mange besøgendes opmærksomhed. *H.D.*



Militære køretøjer foran Øksnehallen interesserede mange besøgende.

Uden døre blev de besøgende modtaget med en lille lejr med telt, hestevogn og bål fra Den amerikanske Borgerkrig.



Foto: Henrik Denman



Stabssergent fra Frontkommandoen, Steen Jensen, ved standen for 1914-Gruppen "Sikringsstyrken på Vestvolden".

## Levende militærhistorie på Historiske Dage

Flere medlemmer af Chakoten Dansk Militærhistorie Selskab gjorde en fornem figur ved arrangementet Historiske Dage, der den 9.-10. april fandt sted for anden gang i Øksnehallen ved Kødbyen i København. Med det store antal gæster både lørdag og søndag, som talte både unge og ældre, var der rig lejlighed til at levendegøre militærhistorien. Det var to dage pakket med historie, bøger, foredrag, diskussioner og historiske foreninger, alt sammen i historiens tegn.

### 1914-gruppen

"Sikringsstyrken på Vestvolden", viste de besøgende, hvordan de arbejder med at visualisere og levendegøre tiden omkring 1. Verdenskrig. Om lørdagen mødte de besøgende aktive i Sikringsstyrken udendørs ved hovedindgangen til udstillingshallen, og inden døre havde gruppen en stand med stor deltagelse.

Blandt udstillerne var også Garderhøjfortet.

### Den amerikanske Borgerkrig

Dansk Militærhistorisk Selskab havde også deltagelse i reenactmentforeningen Blue and Grey, som havde en stand inden døre. Deltagerne var klædt som soldater fra både Nord- og Sydstatshæren i Den amerikanske Borgerkrig 1861-65. Uden døre blev de besøgende mødt med en lille lejr med telt, hestevogn og bål. Soldaterne skød messen i gang med salut og eksercerede samt saluterede i gården.

Historiske Dage havde også deltagelse af reenactmentforeningen Westfront 1916, der med en opvisning viste uniformer med camouflagesfarver og grydeformede stålhelme. Med den nye krigsfø-

relse var det slut med at ride frem mod fjenden i flotte uniformer og beskytte sig mod sabelhug. Derefter handlede det om at være usynlig, og så var den nye grydeformede stålhelme både et godt værn



Captain af Artilleriet, afsnitschef Christian Raun på afslappende spadseretur foran Øksnehallen.



Medlemmer af reenactmentforeningen med bl.a. Aksel Willumsen Blue and Grey står klar.



# Årets generalforsamling

På årets generalforsamling havde Selskabets præsident, Hans Chr. Wolter, lejlighed til både at skue tilbage og frem.

I sin beretning fortalte han, at Claus Mogensen havde besluttet både at stoppe som billedredaktør ved tidsskriftet "Chakoten" og at træde ud af bestyrelsen. Claus Mogensen har været bladets redaktør i årene 2006-2009, hvorefter han samlede sig om hvervet som billedredaktør i årene 2009-2016.

Hans Chr. Wolter kvitterede for hans indsats med ordene: "Arbejdet fra Claus Mogensens hånd har været af uvurderlig høj kvalitet og til meget stor gavn og inspiration for Selskabets medlemmer." Det har ikke blot præget de ordinære udgivelser gennem årene, men i særdeleshed de store og fondsstøttede særnumre, der på billedsiden er blevet professionelt gennemarbejdet. Kort sagt har hans indsats båret præg af hjælpsomhed, overblik, effektivitet, systematik og stor kreativitet, som han har foldet ud sammen med bladets mangeårige layouter, Finn Hillmose.

Claus Mogensens udtræden af redaktionen efterlader en ledig post som billedredaktør, og Hans Chr. Wolter opfordrede interesserede til at melde sig.

## 75-års jubilæum

Om økonomien sagde Hans Chr. Wolter i sin beretning, at bestyrelsen har fastholdt ønsket om en solid økonomi, og her skuede han ind i fremtiden – frem til Selskabets 75-års jubilæum i 2019. Selskabet sigter mod at lægge en stor del af jubilæumsaktiviteterne i Rødovre Kommune, som er Selskabet behjælpelig med vores mødelokaler på Rødovregaard. Det er på tale at arrangere en jubilæumsudstilling samt en festaften.

Vi har stor glæde af Rødovregaard, men Selskabet mangler fortsat et arkivlokale. Selskabet er dog på vej med en løsning.



*Om økonomien sagde Hans Chr. Wolter i sin beretning, at bestyrelsen har fastholdt ønsket om en solid økonomi, og her skuede han ind i fremtiden – frem til Selskabets 75-års jubilæum i 2019.*

Hjemmesiden har fået ny webmaster, idet Lars Kristensen har overtaget hvervet efter Rasmus Wichmann. Hans Chr. Wolter kunne fortælle, at indsatsen retter sig mod at udvide og kvalitetssikre hjemmesidens figurgalleri og at overføre artikler, bl.a. Per Finsteds mange læseværdige artikler, fra den gamle hjemmeside.

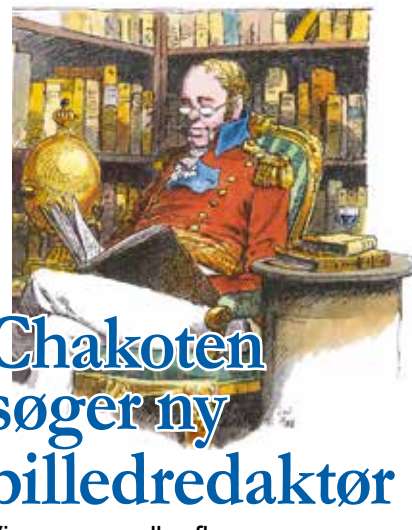
Generalforsamlingens dirigent, Niels Blangsted, konstaterede, at beretningen var godkendt.

Kasserer Steen Jensen gennemgik regnskabet, der viste indtægter på 60.738 kr. og udgifter på 62.788. Der var dermed et underskud på 2.050. Regnskabet blev godkendt.

Bestyrelsens forslag om uændret kontingent blev godkendt.

Hans Chr. Wolter blev genvalgt som præsident, og der var genvalg af Aksel Willumsen, Christian Raun, Henrik Denman og Steen Jensen. Claus Mogensen udtrådte af bestyrelsen. Som suppleanter blev valgt Kim Andreasen og Finn Thorsen Hansen. Som revisor valgtes Ole Thureholm og som revisorsuppleant Allan Bo Richter.

Under eventuelt var Selskabets aktivitet på Facebook til debat. Bestyrelsen blev opfordret til at gøre Chakoten på Facebook mere aktiv, da det er en god måde at nå ud til ikke mindst yngre mennesker med militærhistorisk interesse. *H.D.*



## Chakoten søger ny billedredaktør

Vi søger en eller flere nye billedredaktører.

■ Arbejdet består i at finde illustrationsmateriale til de indkomne artikler i samarbejde med redaktøren og layouteren. Man kan regne med, at der ligger 10 til 15 timers arbejde pr. nummer, og dem er der fire af om året.

■ Tidsskriftet er normalt på 28 sider. Indholdet, der består af artikler, bog anmeldelser og bemærkninger, mangler ofte godt billedmateriale af god tryk-kvalitet. Det er derfor billedredaktørens opgave ud fra teksterne at bedømme, hvad der skal illustreres.

■ Billedmaterialet skaffes primært fra hjemmesider, bøger og vort eget omfattende billedarkiv. Det er også billedredaktørens opgave at forsyne billederne med en oplysende og historisk korrekt billedtekst.

■ Et vist kendskab til computer, billedbehandling samt historie og adgang til historiske opslagsværker vil være en fordel.

■ Har ovenstående interesse, bedes du snarest ringe eller sende en mail til Hans Chr. Wolter på: [bhwolter@gmail.com](mailto:bhwolter@gmail.com) eller ringe på 4448 4342.

## Sælg dine effekter i Chakoten

Har du figurer, våben, uniformsdele eller andre effekter, du gerne vil sælge, kan du gøre det ved at sætte en annonce i bladet Chakoten.

Som noget nyt vil det for fremtiden være muligt at indrykke købs- og salgsannoncer i bladet.

Er du interesseret, kan du kontakte redaktør Henrik Denman på: [henrik.denman@mail.dk](mailto:henrik.denman@mail.dk).

Send din tekst og evt. fotos til annoncen.

En enspaltet annonce uden billede og med max. 5 linjer + ramme vil være gratis. Større rubrikannoncer sælges i moduler med følgende priser:  $\frac{1}{8}$  side 100 kr.,  $\frac{1}{4}$  side 200 kr.,  $\frac{1}{2}$  side 400 kr.



**Kasserer Steen Jensen gennemgår regnskabet.**



**Hans Chr. Wolter: "Arbejdet fra Claus Mogensens hånd har været af uvurderlig høj kvalitet og til meget stor gavn og inspiration."**

## Mindemonument for danske søfolk

Mindemonumentet i Sct. Marie du Mont nær ved den franske strand Utah Beach i Normandiet står nu igen værdigt i landskabet efter en istandsættelse udført af Slots- og Kulturstyrelsen.

Monumentet er opført i 1984 til minde og anerkendelse af mere end 800 danske søfolk, som deltog i den store allierede landgang i Normandiet i juni 1944. Den storstilede og farefulde militære operation lykkedes og blev et vendepunkt i krigen mod det nazistiske regime.

I alt deltog mere end 6.000 danske søfolk på allieret side under 2. Verdenskrig. Heraf mistede omkring hver sjette livet, og alle de danske søfolk hædres nu på den nye informationstavle.

### Synligt i landskabet

Mindemonumentet har fået nye informationstavler, der giver den besøgende, uanset nationalitet, en klar forståelse af, hvem der mindes, hvorfor, og hvor søfolkene kom fra. Skiltet er en grafisk forenklet udgave af datidens britiske "war time poster" med skibsprofiler, landkort, flag og markering af Danmark. Og en meget kortfattet tekst på henholdsvis dansk, engelsk og fransk.

Store, vildtvoksende træer og buskade omkring monumentet er fjernet, og det hvide grus er erstattet med rødt grus, som findes i området. Der er sat nye flagstænger op, hvorfra Dannebrog og Trikoloren vajer, og området er indrammet med nye, maritimt udseende pullerter af træ.

Restaureringen er udført af Slots- og Kulturstyrelsen i samarbejde med Jørgen Overbys Tegnestue i Gram. Desuden har Den Danske Ambassade i Paris, Museum Utah Beach i Nordmandiet, M/S Museet for Søfart i Helsingør og De Allieredes Danske Våbenfæller, der rejste monumentet, været med som rådgivere. Projektet har koste 300.000 kr.  
H.D.



Foto: Finn Hillmose

### Tal og fakta

- Museet på Utah Beach har ca. 150.000 besøgende om året.
- I 2014 blev Danmark officielt anerkendt som en af de bidragydende nationer til de allieredes invasion i Normandiet 1944.
- 800 danske søfolk deltog i den såkaldte Operation Overlord på D-dagen.
- Mere end 30 danske skibe deltog, og 25 sejlede under Dannebrog.



# Mødekalender 2016-2017

## Dansk Militærhistorisk Selskab



**Alle onsdagsmøder åbner kl. 18.15, og de annoncerede programpunkter (foredrag eller andet) starter kl. 19.30.**

**Med mindre andet er angivet, finder medlemsmøderne sted på Rødovregård, Kirkesvinget 1, Rødovre.**

### 10. august

#### 100 året for Somme-offensiven, juli til oktober 1916 (2)

Ved Selskabets kasserer, Steen Jensen. Som opfølgning på forsommerens præsentation af Somme-offensiven vises, efter en kort introduktion, Imperial War Museums film "The Battle of the Somme 1916". En samling af originale optagelser fra tiden omkring 1. juli 1916. (Varighed ca. 1 time)

Som afslutning vises et afsnit af History Channels serie Line Of Fire, omhandlende Somme 1916. (Varighed ca. 35 min. Engelsk kommentar. Ikke teksten.)



### 7. september

#### Filmaften: "Kampf um Norwegen"

Tysk film fra 1940 om invasionen af Norge.

Produceret af Dr. Martin Rikli, UFA, for Oberkommando der Wehrmacht. Norske undertekster. Spilletid ca. en time. Filmen blev af ukendte årsager

aldrig vist i Tyskland. Filmen giver et billede af det nøje planlagte felttog gennem Norge set med tyske øjne.

### 5. oktober

#### Den russiske general Goudime-Levkovitj' samling på Tøjhusmuseet

Militærhistoriker, museumsinspektør på Tøjhusmuseet, Jakob Seerup, vil fortælle om et spændende og for mange ukendt kapitel af russisk historie.

Pavel Goudime-Levkovitj (1873-1953) var af gammel russisk adelsslægt og blev uddannet fra Ruslands fornemste officersskole, Pageskolen i Sct. Petersborg. Han opbyggede gennem årene en imponerende samling af primært russiske militære uniformer og relaterede genstande fra perioden før den russiske revolution i 1917. I 1942 blev samlingen overdraget til Tøjhusmuseet af generalen selv. Jakob Seerup har i flere år arbejdet med samlingen og dens historie.

### 2. november

#### Hyggemøde og anvisningssalg

Med mange figurer og interessante gamle bøger. De, der har meddelt mailadresser, får lister over det udbudte tilsendt pr. mail, ligesom listen lægges på Chakotens hjemmeside senest 14 dage før anvisningssalget. De, der ikke har opgivet mailadresse, kan få tilsendt liste over det udbudte mod at indsende en A4 kuvert forsynet med adresse og kr. 8,00 i porto til Christian Raun, Carl Bernhardsvej 17, 3.th., 1817 Frederiksberg C. Bud kan sendes via e-mail til christian@raun.dk. Medlemmer af Figurina Danica er velkomne til at deltage eller byde pr. mail eller post.

### Lørdag 3. december

#### Selskabets julemøde med årskonkurrence kl. 18.30 på Rødovregård

Af hensyn til bestilling af smørrebrød m.v. bedes deltagere senest den 20. november tilmelde sig hos: Aksel Wil-lumsen, tlf. 32 54 01 77, E-mail: aksel@corfitz.com.

Selskabets medlemmer opfordres til at invitere ægtefælle/samlever samt børn og børnebørn med til det populære arrangement.

Mellem kl. 17.30 og 18.30 er der indskrivning og opstilling til konkurrencen. Kl. 19.15 starter mødet med præsidentens velkomst, smørrebrød, øl, vin og vand. Hertil kommer julehygge, kaffe og kage. Pris for deltagelse er kr. 125 for voksne og kr. 50 for børn under 15 år.

## 2017

### Onsdag 4. januar

#### Hyggemøde

Det nye år starter med et hyggemøde. Kom og få en snak med ligesindede om nyanskaffelser, fortæl f.eks. kort om en ting, du er rigtig glad for at have, fortæl om dine ønsker, om nye ting og søg oplysninger blandt de andre medlemmer, vis eventuelt billeder om dit interessefelt (gerne elektronisk).

### Onsdag 1. februar

#### WORKSHOP om figurer, opstillinger og bygning af dioramaer

Medlemmerne opfordres til at medbringe eksempler. Hel- og halvfærdige produkter. Fortælle lidt om egne metoder og dele viden og evt. problemer med os andre.

Christian Raun og Lasse Hyllemose vil vise opbygning af dioramaer, materialer og konstruktioner.

### Onsdag 1. marts

#### Aftenen står i Den Lille Korporals tegn. Et foredrag om Napoleon kræver ikke yderligere præsentation

Vort mangeårige medlem, den store dioramamester Svend Nielsen, er også kendt som en stor napoleonskender. Det er efterhånden rigtig mange år siden faktisk alt for mange, at han sidst bjergtog os med sin viden om Napoleon. Men de, der oplevede det, glemmer det aldrig. Kom og lyt til historien og anekdoterne og lad dig indfange af Svends vitale fortællelyst.



### Onsdag 5. april

#### Generalforsamling kl. 19.30 i Rødovregård

Dagsorden i henhold til vedtægterne.

Efter børsen er der generalforsamling. Til børsen opfordres medlemmerne til at

sætte effekter til salg. Børsen starter kl. 18.15, og alle er velkomne til at medbringe og sælge, hvad de har på reoler og hylder hjemme. Her er mulighed for at kombinere en rask oprydning af alt det, du har mistet interessen for, med ny køb. Listen over effekter til dagens anvisningssalg vil kunne ses på hjemmesiden 14 dage før anvisningssalget.

Medlemmer, der ikke kan være til stede, kan aftale med et tilstedeværende medlem, at denne byder på den fraværendes vegne, eller der kan fremsendes et skriftligt bud til Christian Raun, Carl Bernhards Vej 17, 3.th. 1817 Frederiksberg C telefon 26 82 08 22 eller e-mail: christian@raun.dk. Eventuelle bud skal være fremme senest dagen før anvisningssalget kl. 16.00.

### Onsdag 3. maj

#### Fusiliers Marines oprettelse og kampene om DIXMUIDE 1914

Selskabets medlem, Niels Blangsted, vil indføre os i en til formålet oprettet fransk marineenhed, der fik en afgørende rolle i Første Verdenskrig. Enhedens organisation, uniformering og indsats på Vestfronten vil blive behandlet.



Desuden vil foredragsholderen som inspiration til at gå i dybden med emnet anvende "et sæt tinsoldater". Researchen om temaet førte yderligere til et krigsspil med 54 mm figurer, som kort vil blive gennemgået. På denne måde bliver der gennem præsentationen lejlighed til at få en fornemmelse af, hvorledes historie, figurer og spil kan kobles sammen til forståelse af fortiden.

### Årskonkurrencen 2016

Der er følgende 6 kategorier i årskonkurrencen:

- 1) Legetøjsfigurer (alle størrelser).
- 2) Enkeltfigur /rytterfigur op til 65mm (runde – flade).
- 3) Enkeltfigur/rytterfigur over 65mm (runde – flade).
- 4) Figurgrupper/vignetter (max. 4 figurer, alle størrelser, runde og flade).
- 5) Dioramaer og opstillinger.
- 6) Fra det hjemlige skatkammer.



# Chakoten

Dansk Militærhistorisk Selskab

**Protector**  
Hans Kongelige Højhed  
Prins Joachim

**Bestyrelse**  
**Præsident**  
Hans Chr. Wolter  
Violvej 36, 3500 Værløse  
Tlf. 4448 4342  
wol@newmail.dk

**Vicepræsident**  
Christian Raun  
Tlf. 3331 2122  
c.raun@webspeed.dk

Kasserer, indmeldelse og  
adresseændringer  
**Otto Steen Jensen**  
Tlf. 4825 1883  
chakoten.kasserer@gmail.com

**Anvisningssalg**  
Aksel Willumsen  
Tlf. 3254 0177  
aksel@corfitz.com

**Selskabets hjemmeside**  
[www.chakoten.dk](http://www.chakoten.dk)

## Tidsskriftet Chakoten

Tidsskriftet udkommer 4 gange  
årligt og udgives af Dansk  
Militærhistorisk Selskab

**Redaktion**  
**Ansvarshavende redaktør**  
Henrik Denman  
Skovbovængets Allé 28  
4000 Roskilde  
Tlf. 4632 5352  
henrik.denman@mail.dk

**Layout og billedbehandling**  
Finn Hillmose  
hillmose@mail.dk

**Abonnement**  
Når man melder sig ind i Selskabet,  
er abonnementet inkluderet.  
Kontingent for 2016  
er kr. 375,00

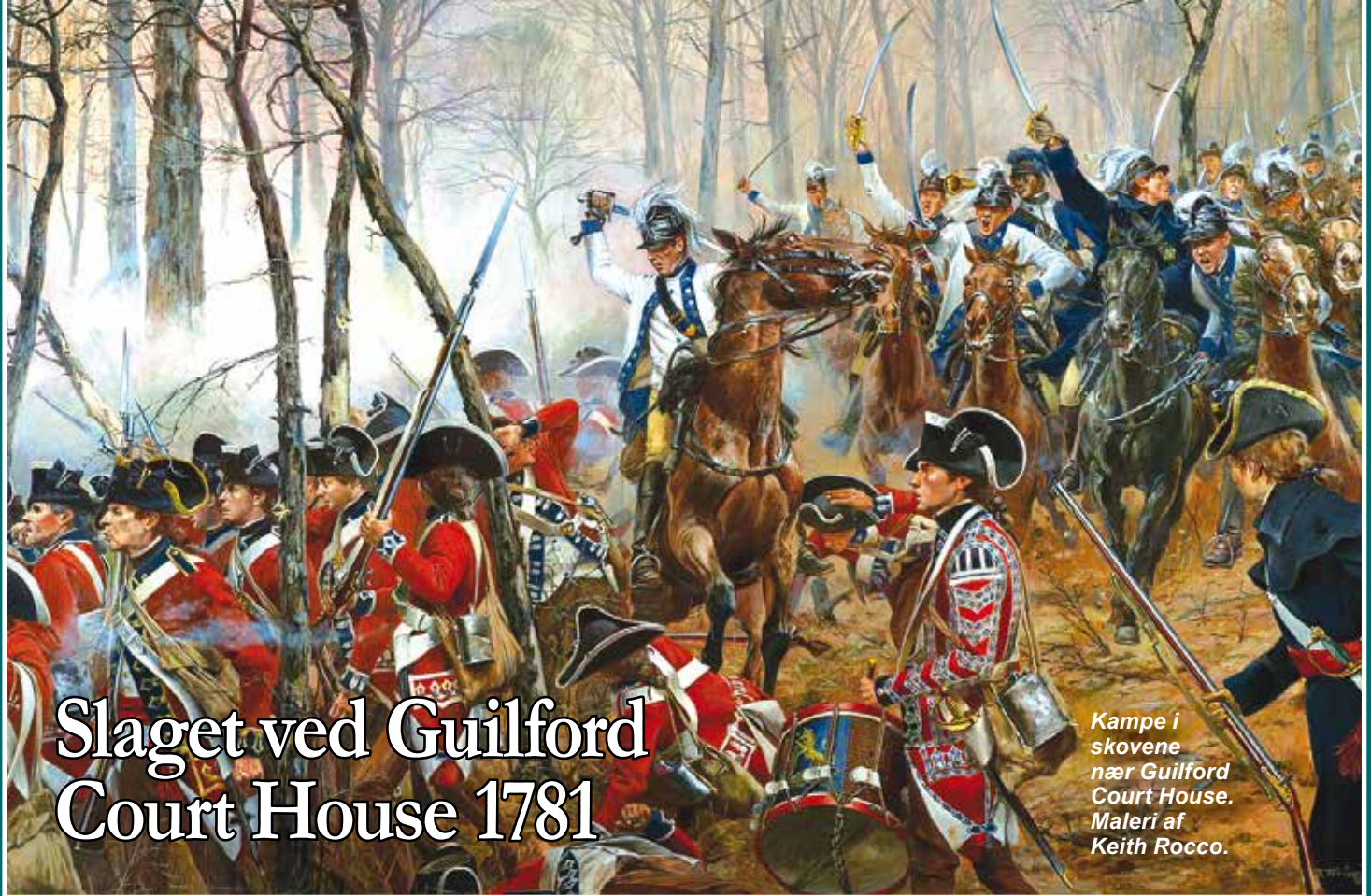
Bank reg. nr. 1551 konto 655-4873

CVR-nr. 31148448

**Tryk**  
Rosendahls A/S  
6715 Esbjerg N

CHAKOTEN  
ISSN 0901-4799

Du kan læse mødeprogrammet  
for Dansk Militaria Forening  
på Chakotens hjemmeside  
[www.chakoten.dk](http://www.chakoten.dk)



## Slaget ved Guilford Court House 1781

*Kampe i skovene nær Guilford Court House. Maleri af Keith Rocco.*



*General Nathanael Green følger sine erfarne soldater i 1. Maryland Regiment slå et engelsk angreb tilbage. Ukendt kunstner.*

Under den amerikanske uafhængighedskrig fandt Slaget ved Guilford Court House, som ligger nær byen Greenboro i North Carolina, sted den 15. marts 1781. En trænet britisk styrke på 1.900 soldater under ledelse af general Charles Cornwallis besejrede en amerikansk styrke på 4.400 mand. Under kampene gik Charles Tarleton ubevæbnet i spidsen for de engelske soldater til trods for, at han havde fået to fingre skudt af under kampene. Da oberstløjtnant Banastre Tarleton havde lidt nederlag i Slaget ved Cowpens i januar 1781, rettede Charles Cornwallis sin opmærksomhed mod at forfølge general Nathanael Greens hær. Greene hastede

gennem Nord Carolina, hvor det lykkedes ham at slippe over floden Dan, inden den britiske hær kunne få ham i kamp. Her fik han friske soldater fra Nord Carolina, Virginia og Maryland. Da Cornwallis fik information om, at den amerikanske hær befandt sig nær Guilford Court House, gik han i offensiven den 15. marts, selv om han kun rådede over 1.900 mand. Slaget kostede Greene 79 døde og 185 sårede, mens Cornwallis havde 93 døde og 413 sårede. Cornwallis blev sammen med en stor hærenhed taget til fange senere i 1781 ved Yorktown, Virginia, og med hans overgivelse blev der for alvor gjort en ende på briternes forsøg på militære løsninger. *H.D.*



*Kanon er ved at blive klargjort ved Slaget ved Guilford. Ukendt kunstner.*



*Guilford Battleground Company spiller i 2013 Slaget ved Guilford Court House. Foto: National Park Service.*