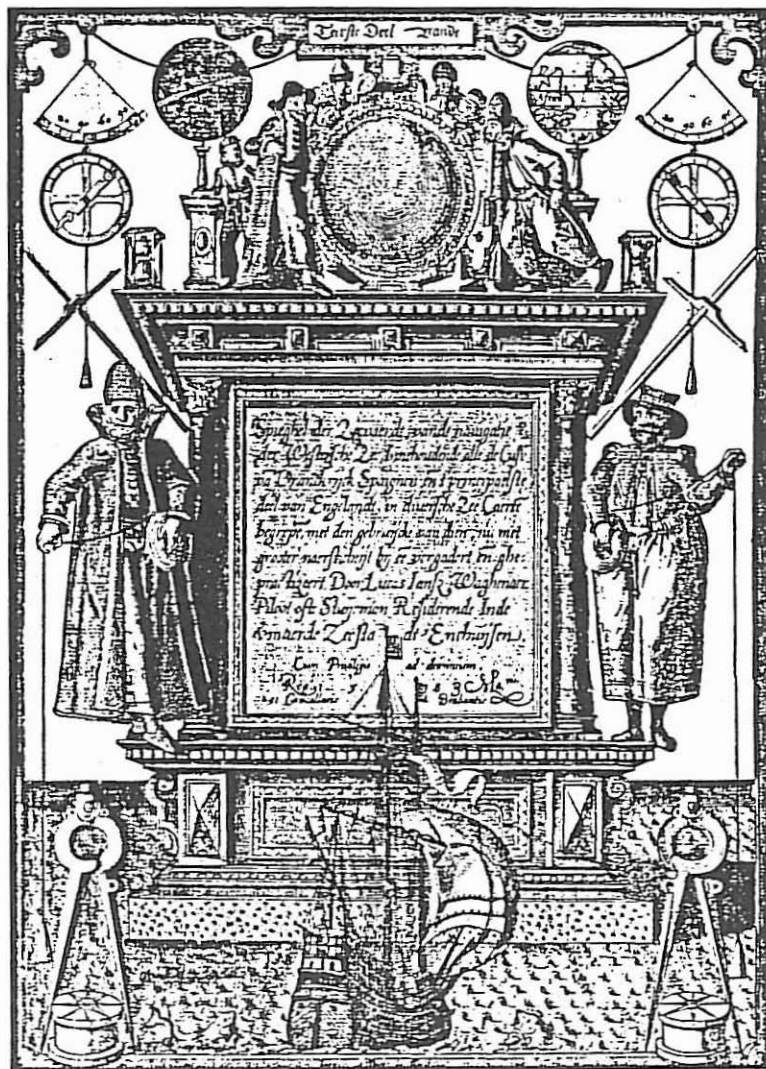


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



24^{te} årgang

Nr. 1 - 1991

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Adresse:

ORLOGSMUSEET
Overgaden oven Vandet 58
1415 København K.
Tlf. 31 54 63 63
Giro nr. 5 18 76 13

udgives af:

MARINEHISTORISK SELSKAB
Ved Fortunen 10A, 2800 Lyngby.

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER
adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor.

ORLOGSMUSEETS MODEL-
BYGGERLAUG
adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor

Redaktion:

Overarkivar H.C. Bjerg
Museumsinspektør Ole Ventegodt (ansv.h.)

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT
udkommer 4 gange årligt.
Årsabonnement kr.55.-
Enkelte numre kr.15.-

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

Eftertryk er kun tilladt med tydelig kildean-
givelse.

Alle henvendelser vedr. adresseforandringer,
fejl ved bladets levering o.lg. bedes rettet
til Postvæsenet.

Lay-out og tryk: ORLOGSMUSEET
ISSN 0106.5122

INDHOLD

Artikler:

Tordenskiold som kartograf?
Eller når historikeren kommer til kort.

Frank Allan Rasmussen 3

MS-bådene. 50 år i tjeneste.

Gunnar Olsen 15

En marinehistorisk fortielse.

S.A. Saugmann 29

Andet:

Fra Orlogsmuseets billedarkiv 32

Forside:

Titelblad fra verdens første søatlas
1583, kaldet "Spiegel der Zeevaerd",
udarbejdet af hollænderen Lucas Jans-
zoon Waghenaer.

Indeholder bl.a. 6 kort over danske far-
vande. På Det kongelige Bibliotek fin-
des et eksemplar af førsteudgaven, der
genoptrykkes med tillæg helt op i
1700-tallet.

Tordenskiold som kartograf?

Eller når historikeren kommer til kort.

Frank Allan Rasmussen.

Forrige år fyldte den navnkundige søhelt Peter Tordenskiold 300 år, og det var derfor naturligt for Orlogsmuseet at lade sin første særudstilling i de nyindrettede lokaler i Søkvæsthuset på Christianshavn handle om hans liv og gerning.

At lave udstilling er ikke som de fleste måske tror, bare at gå ud på de støvede magasiner og finde en række genstande frem. Der ligger som regel flere måneders research bag med kontakter til andre museer og institutioner i både ind- og udland. Genstandene skal sættes ind i en sammenhæng. Er de autentiske, repræsentative, hvad er det for en historie vi vil fortælle, og er de relevante i forhold til det udstillingskoncept, som er valgt?

Det skulle denne artikel gerne være et eksempel på, men ikke alene det. Den handler også om, hvad der sættes igang når et Tordenskioldbrev pludselig dukker frem fra historiens glemmebog.

Når man går igang med at tilrettelægge en sådan særudstilling, er den første umiddelbare reaktion forbavelses over, hvor mange genstande der har overlevet tidens tand, og hvor vel-dokumenteret Tordenskiolds liv egentlig er. En af de vigtigste kilder til forståelsen af Tordenskiold som søofficer og menneske er de mere end 1100 breve, som han har efterladt sig. Langt hovedparten af disse er blevet

opspekt af den norske marinehistoriker O. Bergesen og blev i 1963 udgivet som en kommenteret kildesamling.

I forbindelse med forarbejderne til særudstillingen blev jeg kontaktet af en privatperson, som overraskende kunne meddele, at han var i besiddelse af et Tordenskioldbrev. Kort tid efter besøgte han museet, og med sig bragte han brevet, som jeg da havde lejlighed til at studere nærmere.

Brevet er rettet til "*Høyedle og Welborne Herr Admirall*" og er underskrevet af "*eders oprigtige og ydmyge tiener P. Tordenskiold*". Brevets datering er vanskelig at tyde, men det kan med sikkerhed siges, at det er fra juni 1719, og at det er skrevet ombord på orlogsskibet "Laaland". Af brevet tekst kan det desuden sluttes, at den admiral der her er tale om, må være Ole Judichær.

Brevet fylder fire sider og er forsynet med en randkommentar og er efter alt at dømme skrevet af Tordenskiold selv, og ikke som det var normal praksis af skibsskriveren.

Selvom blækket er slået igennem det tynde papir, så er det i forbausende god stand og fremtræder nu indsat mellem to lag glas, som er forsynet med en smal guldprofileret ramme. Selve den bemærkselsesværdige historie om hvordan brevet er havnet hos

min meddeler, skal jeg afslutningsvis vende tilbage til for her kort at give plads til en placering af dets indhold i en bredere historisk sammenhæng.

HISTORIEN.

Vi befinder os altså i juni 1719, Den Store Nordiske Krigs sidste år. I december 1718 var den svenske konge, Karl den XII død ved Frederikssten, og man gjorde sig nu fra dansk side et berettiget håb om en snarlig fred, men forhandlingerne i Stockholm trak i langdrag.

På denne baggrund iværksatte den danske regering i maj 1719 planlægningen af et nyt offensivt felttog. Planens hovedelement var at man skulle trænge ind i Bohuslen for derefter at forsøge at erobre Göteborg.

Allerede i juni overskred de danske tropper den svenske grænse og nåede Strömstad uden væsentlige hindringer. Selve byen var allerede blevet rømmet af svenskerne, hvorfor man umiddelbart kunne begynde at gøre denne til et af de væsentligste strategiske støttepunkter for planens videre gennemførelse. Et vigtigt element heri var at nå frem til en erobring af Marstrand med fæstningen Karlsten.

Indtil dette tidspunkt havde Tordenskiolds hovedopgave været at fastholde blokaden af Göteborg, og det er altså i denne rolle, vi finder ham ombord på orlogsskibet "Laaland" som brevskriver til Admiral Ole Judichær i København.

BREVET.

Brevet indeholder to vigtige passager, som derfor skal refereres i sin oprindelige form: "*Jeg kand slutte af eders brev det vild først gielde Mastran, vilket ieg ej kand finde nøttig langt mindre nødig, thi Cottenborg er langt merre practicabel att erobre; thi naar Hisinglandet først i Posescion bliver taget, er Resten en meget practicabel sag*". Den anden passage forholder sig mere direkte til denne artikels overskrift og dets åbne spørgsmål: "...*som deres Welborenhed tilforladelig og tydelig kand fornemme af dett medfølgende Carta, som icons er en Klade eller Copie. Tiden er mig for kort att tilsende ett som kand tegnis nettere, af saadane som det Kand forrete tror jeg Admiralen hafver flerre end jeg, dett som Kongen og Gabel er tilsendt er ligeledes,...*".

Tordenskiold er altså bekendt med at det i henhold til planerne, i første omgang gælder om at erobre Marstrand, men han understreger, at han selv er af den opfattelse, at man først bør erobre Göteborg, og at nøglen hertil ligger i en erobring af øen Hisingen. Når denne først er taget, så kan man i ro og mag tage både Marstrand og Nye Elvsborg, svenskernes to vigtigste strategiske holdepunkter.

Tordenskiold afslutter brevet i sin sædvanlige rastløse og ivrige stil: "...*skal der nøllis og resoneris lenge, da bliver*

Fotografisk gengivelse af første side af Tordenskiolds brev til Admiral Ole Judichær. Brevet fylder et ark 34,5 x 22,5 cm, der sammenlagt giver fire brevsider. Brevet er her vist nedfotograferet. Privateje.

det efter *gamel sedwane*", eller med andre ord, der skal handles nu, ellers fortæbes denne eneste chance.

Tordenskiold har øjensynligt tumlet med denne plan i et stykke tid, hvis udgangspunkt var en besættelse af Hisingøen. I et brev til kongen af den 8. juni 1719 fremfører han igen denne idé overfor majestæten: "*Af det allerunderdanigst nedsendte Carta kand Eders Majst. selv allernaadigst fornemme, hvor beqvemt et Stæd Hising-Landet er, hvor jeg altid obliqer mig at i Land sætte nogle 1000 Mand, uden nogen synderlig Forliis: Jeg haver overalt faret derom, og beseet mig, og jeg kiender dets Situation: Naar det er tagen i Possession vil Gothenborg, Bahus og Mastrand ey lenge holde ud*".

Dette brev følger ydermere et interessant udsagn til Tordenskiold foretager øjensynligt selv de rekognosceringer, der ligger til grund for hans kort, et forhold der lader sig bekræfte af andre breve fra denne periode.

KORTENE.

Disse breve førte hos undertegnede til en spirende nysgerrighed og til rejsningen af spørgsmålet, om Tordenskiold blandt sine mange andre aktiviteter også har fungeret som kartograf? Lad mig først via et simpelt leksikalt opslag lade fastslå hvad en kartograf

Udsnit af kort visende de lokaliteter som Tordenskiold omtaler i sine breve og her med en tilnærmelsesvis korrekt placering. En sammenligning mellem dette og det såkaldte "kladdekort" vil med al tydelighed demonstrere den omtalte fortegnelse. Fra Rothe, 1747.

egentlig er: "*En kartograf er en person, som tegner, redigerer eller på anden måde udfører forarbejderne til og udarbejder kortmateriale*" og dernæst føje endnu et spørgsmål til rækken: Findes der kort, som kan henføres til denne specielle begivenhed, og kan man tillægge nogle af disse Tordenskiolds egen hånd? En af vejene til svaret på dette spørgsmål går naturligvis over Kort- og Matrikelstyrelsen, hvor Søkortarkivets samlinger befinder sig, men det skulle vise sig at være resultatløst. Imidlertid afleverede det gamle Søkortarkiv i 1908 en del af sine samlinger til Det kongelige Biblioteks kortsamling, og der befinder der sig faktisk en række kort, som kan belyse disse begivenheder, men desværre kun et som har den karakter, som beskrevet i brevet til admiral Judichær.

I registranten er det beskrevet som: "*Farvandet fra Ny Elsborg til Gottenborg*". Senere er der tilføjet, at der er tale om et koloreret, håndtegnet kort ca. 1700.

Dette kort skiller sig på flere punkter ud fra de øvrige. Det måler 58 x 44 cm og har været sammenfoldet to gange. Det mangler den obligatoriske målestok og er uden orientering i forhold til verdenshjørnerne. Det overordnede indtryk er naivt og er i hele sin disposition rodet. Flere stednavne står på hovedet, og proportionerne er stærkt forvrængede. Både Gamle og Nye Elsborgs placering er forkert, og selve Gøteborg er kun markeret som et fæstningsanlæg med enkelte huse.

Hvad kan man have brugt et sådant kort til? Jo, hvis vi går nærmere ind på dets enkelte detaljer, så vil man

se, at der er en række karakteristiske elementer, som tegneren har valgt at lægge vægt på. Værftet er indtegnet, og ved dette ses et endnu ikke færdigbygget skib, stående på beddingen. Mastegraven er markeret, og nogle "Cortigall", som man må opfatte som en sammenskrivning af Corps de Garde, altså vagthuse, hertil kommer magasiner, provianthuse, guvernørens gård, tøjhuset, hovedvagten samt den svenske og tyske kirke, reden med koffardi- og orlogsskibe samt markante landskabs-elementer, som f.eks. de sumpede områder.

Fælles for disse oplysninger er at de allerede har strategisk værdi, og den før omtalte fortegnelse giver således bedre mening. Nye Elvsborgs fremrykkede placering nederst på kortet kan være gjort for at vise, at også denne fæstning kan nås med artilleri fra Hisingeøen, og de mange bemærkninger om "Morass" er afgørende viden, hvis man skulle ønske at føre det tunge artilleri frem til nyetablerede batterier på land.

Kan der være tale om et af de "Kla-de eller Copie" kort, som Tordenskiold omtaler i sit brev? Meget taler herfor, men det kun alt for spinkle materiale tillader desværre ikke, at man drager en sådan konklusion.

Fastslås kan det dog, at Tordenskiold med sikkerhed selv har foretaget rekognosceringer og indsamlet oplysninger, som har dannet grundlaget for korttegning, samt at sådanne kort er blevet fremstillet til brug for beslutningstagerne i København. Men om disse kort er udført af Tordenskiold selv eller af andre af de søofficerer, som var

med ved Göteborg, må indtil videre fremstå som et åbent spørgsmål.

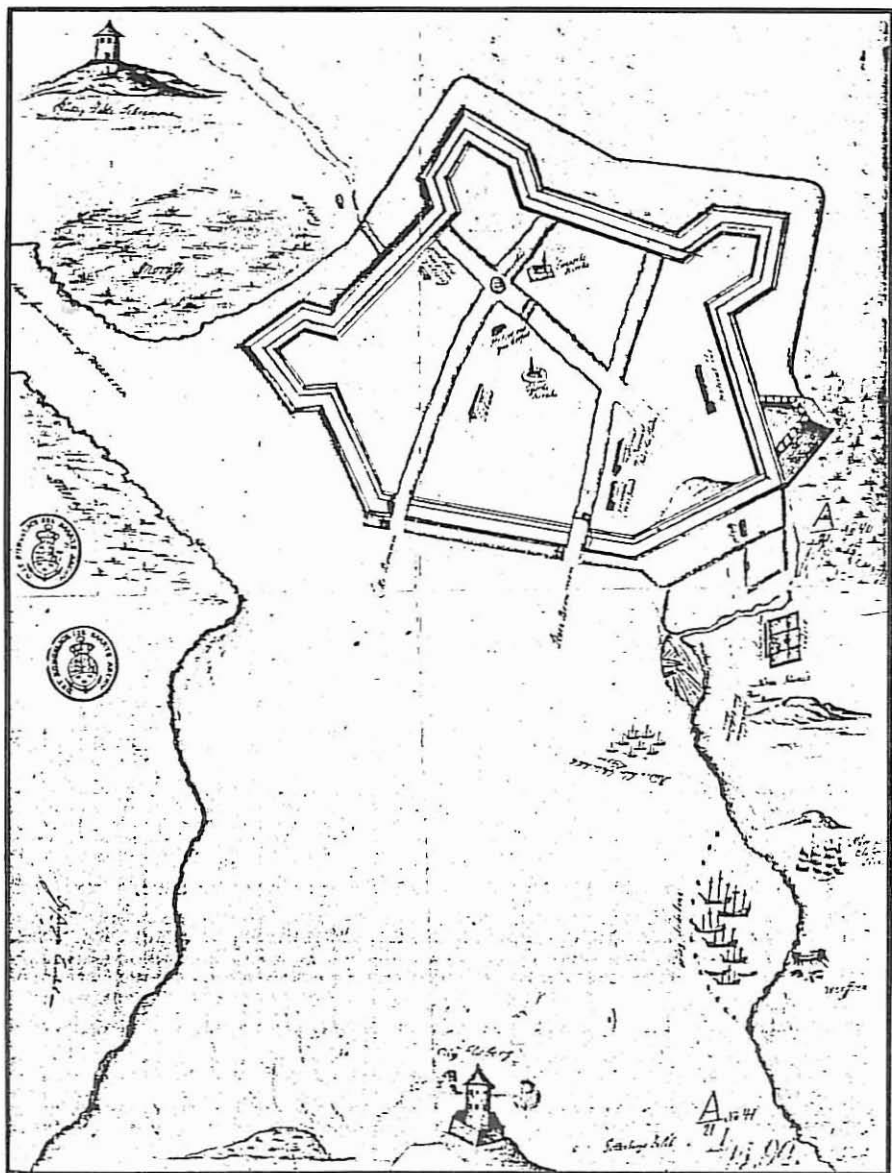
STRATEGIEN.

Tilbage til brevets andet element; - Tordenskiolds gentagne opfordringer til at lade det samlede angreb tage sit udgangspunkt på "Hisinge-Landet". Hans plan var altså at lade ilandsætte nogle tusinde mand dér og opkaste nogle batterier, som med deres skytte mageligt kunne nå ind i selve Göteborg, ligesom man ved etablering af lignende anlæg længere vest på øen kunne nå Nye Elvsborg.

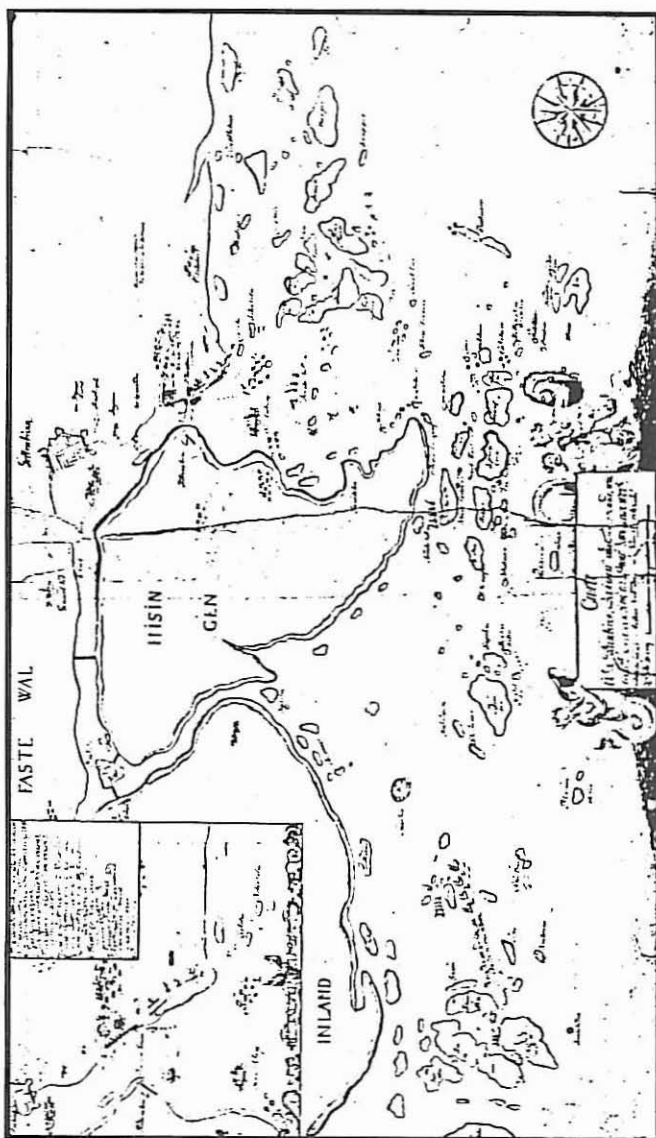
Planen synes indlysende rigtig, men Tordenskiolds argumentation og tilsendte kortmateriale har altså ikke påvirket beslutningstagerne i København, et forhold som skulle vise sig at få skæbnessvangre følger.

Man vælger altså at holde fast ved den oprindelige plan, og den 20. juli 1719 ligger Tordenskiold parat med hele sin styrke udenfor Marstrand og kun seks dage efter måtte som bekendt den svenske kommandant overgive sig og forlade fæstningen Karlsten.

Herefter vendte Tordenskiold sig mod områdets andet strategiske holdpunkt Nye Elvsborg. Men efter i fire dage at have ladet fæstningen beskyde, med store tab tilføje på begge sider, må den danske flådestyrke forlade kamppladsen den 4. august. Dette skyldes ikke mindst, at det var lykkedes for svenskerne at føre artilleri frem til den del af Hisingeøen, der ligger umiddelbart overfor Nye Elvsborg og dér anlægge et batteri, hvorved den dan-



Fotografisk gengivelse af det i Det Kongelige Biblioteks kortsamling fundne kort, her kaldt "kladdekort". Kortet skiller sig på en række punkter ud fra de øvrige samtidige kort. Se teksten på p. 9.



"Carte Über Gottenburg, Bahuus und Mastrand, wie auch delinearen, der attaque zum Neuen Werff. d. 7. octbr. Aar 1719. Fotografisk gengivelse af samtidigt håndkoloreret kort. Af uransagelige årsager kaldes dette i henhold til en ubekræftet tradition for "Tordenskiolds kart"? (privateje Norge)

ske eskadre kom under dobbeltild mellem fæstningen og batterierne på land.

Der var altså tale om et nederlag, omend det ikke kom til at få afgørende betydning, men det ville uden tvivl have påvirket fredsmagterne og den svenske moral, hvis også denne fæstning var faldet og dermed vejen åbnet til Göteborg.

Efterskrift:

I det foregående er det blevet foresøgt at sætte selve brevet ind i dets historiske sammenhæng, og hermed er det blevet muligt at pege på nogle af de historier, som det kan fortælle i en udstillingsmæssig sammenhæng. Men for et museum er det også vigtigt at kunne fastlægge brevet tidligere ejerforhold eller dets provenienshistorie.

For det første er det væsentligt her at anføre, at brevet i sig selv ikke kan siges at være ukendt. Hos førnævnte Bergesen findes det omtalt og gengivet som brev nummer 720, men samtidigt fremgår det, at Bergesen ikke selv personligt kender til det originale brev, og at hans viden om dette stammer fra en gengivelse i Danske Samlinger fra 1866-67 i form af en meddelelse fra den kendte historieprofessor C.F. Allen.

I forbindelse med sin offentliggørelse af brevet anfører Allen, at brevet tilhører sognepræst Petersen i Allerslev. Men hvem var denne præst, og hvordan er det havnet hos ham og endelig endt hos min meddeler?

Også denne del af historien er interessant, og skal derfor i korthed refereres her.

Præsten, som professor Allen omtaler, er identisk med Kastelspræsten Jørgen Henrik Petersen, som fungerede ved kirken dér i årene 1832 til 1853. Herefter kom han til Allerslev Sogn i Præstø Amt, hvorfra han søgte sin afsked i 1869.

J.H. Petersen var gift med den kongelige skuespillerinde Pauline Petersen, født Clausen, som bragte en række historiske genstande med sig ind i ægteskabet. Denne samling blev væsentlig forøget i den periode, hvor Henrik Petersen fungerede som privatlærer for Frederik den VII's naturlige sønner med Louise Rasmussen bedre kendt som Grevinde Danner, idet disse drenge synes at have været yderst gavmilde over for deres lærer.

Disse gaver hæver samlingens kvalitet ud over det sædvanlige, og i familiens eget katalog over de respektive genstande, kaldes denne for det "Clausen=Petersenske Museum".

Blandt samlingens mange yderst forskelligartede genstande skal jeg blot her nævne et fåtal, hvoraf flere har et udpræget kuriøst præg. En lok af Frederik den VI's hår, et stykke brystsukker fra kongens taffel, en tørret buket violer som kongen havde foræret Fru Dannemand, Struenses skrivekalender fra året 1769, et katolsk røgelseskar fra Stillinge Kirke, et federal med græs fra Australien, en sølvpenge fra kejser Augustus tid samt en seddel med Christi legemes mål og endelig som inventarnummer 82, et originalt

brev fra Tordenskiold med en tilskrift i registranten: "Professor Allen laante det og lod det aftrykke i sit skrift".

Så er cirklen sluttet, og i et tilhørende testamentarium ønsker Pauline Petersen at samlingen skal blive i slægtens eje, og den kongelige skuespillerinde slutter, ikke uden dramatisk patos: "*Jeg kan ikke uden dyb vemod tænke paa at den lille Samling som jeg har haft saa kjær skulle komme blandt fremmede eller gives til det Offentlige!*".

Dette sidste ønske, er med hensyn til Tordenskiolds brev i hvert tilfælde blevet opfyldt, for det er stadig i familiens eje, selvom selve samlingen er blevet spredt.

Med dette skulle de i indledningen anvendte betragtninger om det praktiske museumsarbejde også være belyst, og vi har fået præsenteret en historie, om hvad der kan sættes igang bag museets kulisser, når et Tordenskiold brev pludselig dukker op igen.

REFERENCER:

O. Bergesen: Viceadmiral Tordenskiold. Bd. I-II. Trondheim 1925.

Omstændige Livs og Heldtelevnets Beskrivelse. Part I-II. Kbh. 1745-50.

O. Bergesen: Tordenskiolds Brev. Oslo 1963.

Det kongelige Biblioteks kortsamling.

C.P. Rothe: Forsøg til Navnkundige Danske Mænds Livs og Levnets Beskrivelse. Andet stykke indeholder Den Danske Søe-Heldt og Vice-Admiral Peder Tordenskiolds

Kort- og Matrikeldirektoratet: Søkortarkivet.

Invetarium for det "Clausen=Petersenske Museum" (privateje).

MS-bådene. 50 år i tjeneste.

Gunnar Olsen

Den 4. april 1941 søsattes den første af en serie på ialt 10 ministrygere til Søværnet.

Med bygningen af denne serie fortsattes den fornyelse og forøgelse af flådens ministrygningskapacitet, som var påbegyndt med bygningen af de 3 store ministrygere af "Søløven"-klassen, der søsattes 1938-39 (1). Indtil fremkomsten af "Søløven"-klassen udgjordes flådens ministrygerflotille af 6 i slutningen af 1920'erne ombyggede torpedobåde af "Springeren"-klassen, søsat 1916-17 (2).

Ved begyndelsen af 2. Verdenskrig var flådens ministrygningskapacitet alt-

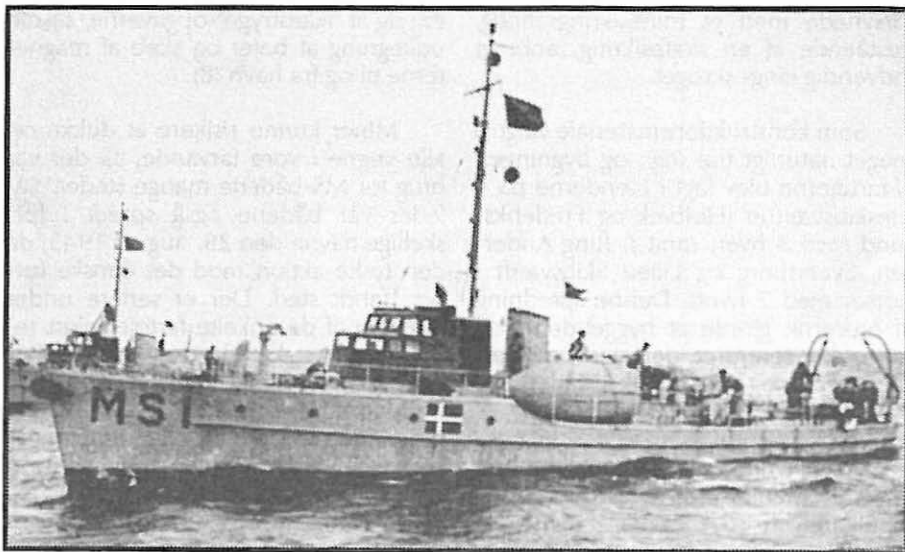
så meget beskeden (3). For at råde bod herpå iværksattes projekteringen af 10 fartøjer til strygning på lavere vand. Bemyndigelse til anskaffelse af fartøjerne var givet til Søværnskommandoen i januar 1940 (4).

Fartøjerne blev tegnet af Orlogsværftets Konstruktionskontor og havde følgende hoveddata (5):

Displacement: 70 t.

Dimensioner:

Længde o.a. 24,38 m, længde i vandlinie 23,50 m, bredde o.a. 4,60 m, bredde på fenderliste 4,88 m, dybgående 1,50 m.



MS 1 på strygearbejde. I baggrunden MS 2. Orlogsmuseet.

Armering:

1 stk. 20 mm rekyllkanon M/40, på casing bag skorstenen, 2 stk. 8 mm rekyllgeværer i dobbeltaffutage på for-dæk. 1 stk. 36 cm spejlprojektør.

Maskineri:

1 stk. 6-cyl 2-takts "Møller & Jochum-sen" dieselmotor, type 6-S-180 B.G. på 250 A.H.K.

Fart: 10,5 knob (6).

Besætning: 11 mand.

Endvidere udstyredes fartøjerne med 1 stk. 4 m bådepram (Norsk pram), samt en "Carley"-redningsflåde til max. 20 mand. Til brug ved minestrygningen var på agterkant af casin-gen anbragt et minespil, som kunne udskiftes med et kabelspil, når man skulle arbejde med magnetisk strygning. Til egenbeskyttelse var fartøjerne forsynede med et minesikringsanlæg, bestående af en sløjfesikring, anbragt indvendig langs skroget.

Som konstruktionsmateriale valgtes meget naturligt træ (eg), og bygningen af fartøjerne blev lagt i hænderne på 4 træskibsværfter (Holbæk og Frederiks-sund med 3 hver, samt J. Ring Ander-sen, Svendborg og Lilleø Skibsværft i Korsør med 2 hver). Denne spredning af ordrerne gjorde at byggetiden blev meget koncentreret, den sidste søsattes 28. august, og alle indgik i flådens tal indenfor perioden juli-dec. 1941.

Navngivningen voldte ikke de store problemer: MS 1 til 10, så var den klart.

MS-bådene blev straks meget be-nyttet. 4 Ministryrgrupper var blevet oprettet pr. 1. april 1941 og alle MS-bådene indgik efterhånden heri. MS 10 startede dog sin karriere som "kyst-bevogtningsfartøj", idet den sammen med MS 8 var underlagt Søværnets Kystbevogtning fra dec. 1941 til april 1942. De gamle torpedobåde, hvoraf 3 var blevet udrangeret i sommeren 40, anvendtes efter 1940 ikke meget til minestrygning (7).

Fra engelske fly nedkastedes man-ge magnetiske miner i danske farvan-de, og det var de miner, der var år-sagen til de fleste af de egentlige stry-geopgaver. Ved strygning efter magne-tiske miner anvendtes bl.a. 12 m flyde-magneter, der slæbtes efter fartøjet i ca. 200 m afstand, og forsynedes med den nødvendige strøm gennem kabler fra strygeren. Til ministryrflotillerne var knyttet diverse lejede kuttere, der tog sig af "ikkestryge"-opgaverne, såsom udlægning af bøjer og slæb af magne-terne til og fra havn (8).

Miner kunne risikere at dukke op alle vegne i vore farvande, så der var brug for MS-bådene mange steder. Så-ledes var bådene også spredt i for-skellige havne den 29. august 1943, da den tyske aktion mod det danske for-svar fandt sted. Der er senere under omtalen af de enkelte fartøjer gjort rede for deres skæbne denne dag. Slut-facit blev at 1 blev ødelagt (MS 4), 3 undslap til Sverige (MS 1 ("Sorte Sara"), 7 og 9), 2 blev sænket på Holmen og 4 blev taget af tyske styrker. De sidste 6 kom alle i tysk tjeneste.

MS 4 blev klassens eneste tab un-der krigen, selvom det for MS 2 og 6

var ved at gå galt i de sidste dage, hvor de i Store Bælt blev angrebet af engelske fly (9). De 3, der var undkommet til Sverige, indgik fra sep. 1944 i Den Danske Flotille og kom i befrielsesdagene til Danmark sammen med Den Danske Brigade. Allerede 12 maj 1945, da Flotillen blev nedlagt, var de klare til aktiv tjeneste. De øvrige 6 gen fandtes efterhånden i forskellige havne og kom efter nødvendige eftersyn atter i tjeneste i løbet af 1945. MS 3 og 5 var "flagskibe" i den såkaldte "Kieler Expeditionary Force", som under ledelse af daværende kaptajn løjtnant Harry Larsen i perioden maj-sept. 1945 gennem søgte tyske havne for tidligere danske skibe (10).

Der var iøvrigt nok at tage fat på. De krigsførende parter havde med stor iver udlagt miner i vore farvande og en af marinens hovedopgaver i de første efterkrigsår blev at rydde så meget op, at sejladsen kunne foregå sikkert. De 9 MS-både rakte slet ikke til, og man lånte/lejede hos de Allierede såvel engelske som tidl. tyske minestrygere (11), foruden at minestrygere med tyske besætninger virkede i nogle år.

De første opgaver for MS bådene efter besættelsen var således en fortsættelse af det arbejde, der var gjort i 1941-43. Heldigvis gennemførtes strygningerne uden uheld og ret hurtigt klareres situationen så meget, at der ikke længere var brug for at holde bådene konstant sejlede. Flere var oplagte i perioder, og bådernes sidst registrerede opgave med aktiv strygning var i perioden jul.-sep. 1956, hvor Minestrygerdivision 7 (HJORTØ, LYØ og Y 333) strøg i Ebeltoft Vig.

Andre opgaver dukkede op. Fra slutningen af 40'erne blev hvert år et antal både tilknyttet diverse øvelsesdelinger. Bl.a. kadetdelingen, hvor bådernes robusthed gjorde dem godt egnede til øvelseskommandoer for de vordende søofficerer. I 1960 tog man skridtet fuldt ud og omklassificerede de tilbageværende både til skolefartøjer (12). En anden vigtig arbejdsopgave i begyndelsen af 50'erne var udlånet af 1-2 fartøjer årligt til Marinehjemmeværnet (MHV) som øvelsesfartøjer, hovedsagelig i forbindelse med MHV skolen på Slipshavn.

I 1951 - i forbindelse med Danmarks tilslutning til NATO - tildeltes flådens skibe nye kendingsnumre i en NATO-fælles serie. Således fik klassen numrene M 559-567. Samtidig fik bådene navne. De blev opkaldt efter mindre danske øer, hvorefter klassen fremtidig blev kendt som Ø-klassen. Den eneste undtagelse var MS 1, som fik navnet SORTE SARA, til minde om begivenhederne i august 1943.

I 1956 faldt klokken i slag for de 2 første af klassens enheder. De sattes til salg og blev købt af Rederiet Sundfarten, som lod dem ombygge til passagertransport, med en kapacitet på ca. 130 pass. Under deres oprindelige navne sejlede de et års tid på Øresund på en rute mellem København og Bellevue. Ved et pudsigt tilfælde var de to solgte både (SORTE SARA og STRYNØ) hhv. den ældste og den yngste af klassen. Begge fartøjer endte under vesttysk flag, først på Flensborg Fjord på en rute mellem Flensburg og Kollund, senere som lystfiskerfartøjer fra Heiligenhafen og Laboe.

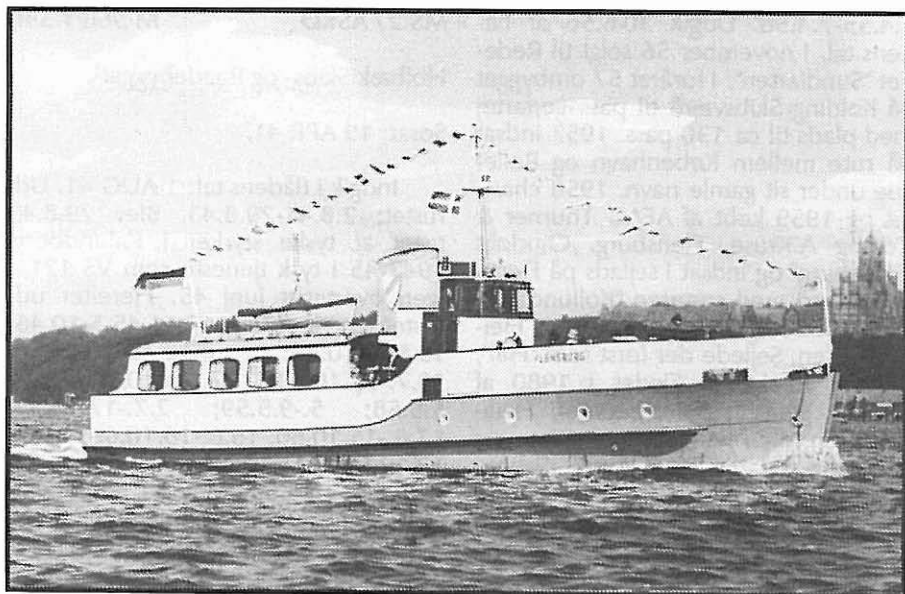
Som ovenfor nævnt var flere af Ø-bådene i perioder udlånt til MHV som øvelsesfartøjer og havde vist sig velegnede. I 1960 overførtes FÆNØ til MHV's fartøjsbestand. Da MHV ikke på daværende tidspunkt havde navngivet deres fartøjer, kom FÆNØ til at hedde DMH 69. Midt i 60'erne, da Ø-klassemens aktive liv i søværnet var forbi, tilgik de resterende 6 enheder ligeledes MHV. MHV fik herved en kærkommen forøgelse af flåden, og det af en ganske anderledes type end de øvrige, man havde til rådighed. Selvom Ø-bådene var bygget helt tilbage i 1941 var de faktisk nyere end en meget stor del af MHVs daværende kuttere. Som det var tilfældet med FÆNØ mistede de 6 "nye" også officielt deres navne og blev til MHV 81-86. Uofficielt hægede de forskellige besætninger dog om de gamle navne og navneskilte, som brugtes ved forskellige festlige lejligheder. I 1967 fik man tilladelse til igen at bruge navnene officielt. I 1974 omnummereredes DMH 69 til MHV 80, så man fik samlet de 7 enheder i en ubrudt nummerrække (80-klassen).

Således fandt man i midten af 1960'erne endnu en værdig opgave for de oprindelige MS-både, hvis 7 resterende enheder stadig i 1991 sejler videre efter 50 år i forswarets tjeneste. En flot præstation af de små, kønne både, som dog naturligvis ikke havde kunnet klare det uden utallige besætningsmedlemmers omsorg gennem tiderne (13). De er så aktive og udnyttes så intensivt, som nogensinde i deres karriere. Og de er lige på populære nu som tidligere. Der er ingen tvivl om, at de i 40'erne og 50'erne var eftertragtede førstegangskommandoer for de unge søløjtnanter.

Indtil starten af 1980'erne ville en gast fra 1941 uden videre kunne genkende "sit" fartøj på det ydre. Når bortses fra montering af radar og evt. mindre ændringer, bevarede klassen sit smukke, harmoniske udseende. Stigende problemer med vedligeholdelse af træstyrehuset førte imidlertid til en i årene 1980-83 gennemført udskiftning, således at klassen nu fremtræder med et styrehus af træplade beklædt med glasfiber. De oprindelige Møller & Jochumsen motorer er også borte. I fartøjerne sidder nu 6-cyl Grenå dieselmotorer. I det hele taget har MHV ladet gennemføre en teknisk og materielmæssig fornyelseskur, så klassen nu er i tip-top stand og skulle have en del års tjeneste i sig endnu.

Hvor længe klassen endnu vil være i brug vides i skrivende stund ikke, men efterhånden som de nu bevilgede fartøjer af 801-klassen tilgår, vil antallet af ældre MHV-fartøjer naturligt gå ned, og selvom 80-klassen ikke bliver de første, der forsvinder, er det vel nok tvivlsomt om de alle opnår også deres 60 års jubilæum. Men man ved jo aldrig!

Nu hvor det ser ud til at være lykkedes at bevare den sidste dansk konstruerede ubåd (SPRINGEREN), var der måske anledning til - når tiden kommer - at forsøge at bevare et nyere eksempel på dansk træskibsbyggeri på marinesiden. Desværre findes den måske mest oplagte kandidat, nemlig SORTE SARA jo formentlig ikke mere. Dens eventyrlige, dristige flugt til Sverige hører til de mere kendte episoder i nyere dansk marinehistorie. Historien har været gengivet mange steder og var endog i 1961 grundlag for en spillefilm



MS 1/SORTE SARA efter ombygningen til passagerskib, sejlsende på Flensborg Fjord med navnet "Flensburg". Forf. arkiv.

med Ebbe Langberg i rollen som søløjtnant Gad (14). Allerede på daværende tidspunkt var SORTE SARA som nævnt udgået af flådens tal, så dens rolle i filmen måtte spilles af søsteren BAAGØ.

Men både MS 7 (MHV 85) og MS 9 (MHV 83) findes endnu!

Efterfølgende skal gives en kort oversigt over de enkelte bådes historie, så vidt den for nærværende er bekendt.

☛ **MS 1 / SORTE SARA** **M 559**

Holbæk Skibs- og Baadebyggeri.

Søsat: 4 APR 41.

Indgik i flådens tal: 24 JUL 41. Udrustet: 24.7.41-14.9.43. Lå 29.8.43 i Skælskør. Alarmeret af politi og forlagt til Agersø Havn. Fartøjet blev over-tjæret og på anden måde søgt camoufleret som en slæbebåd med navnet SORTE SHARA (15). Om natten 29.-30.8. forlagde man til Hesnæs Havn og om aftenen 30.8. afsejledes mod svensk territorium, hvor man nåede Trelleborg den 31. om morgenen. Strøg kommando i Karlskrona 14.9. I perioden 22.9.44-12.5.45 i Den danske Flotille under Den danske Brigade. Deltog 5-6.5.45 i overførslen af Brigaden til Helsingør. Flotillen nedlagt 12.5.45; forblev udrustet til 19.3.46. Herefter udrustet i følgende perioder: 11.5-5.8.46; 15.9.49-16.4.51; 20.8.-17.9.51; 18.7.-24.10.53; 5.4.-30.6.54;

4.4.55-7.4.56. Udgik 30.6.56 af flådens tal. I november 56 solgt til Rederiet "Sundfarten". I foråret 57 ombygget på Kolding Skibsværft til passagerfartøj med plads til ca 130 pass. 1957 indsat på rute mellem København og Bellevue under sit gamle navn. 1958 charteret og 1959 købt af AFAG Thurner & Co og A.Kruse, Flensburg. Omdøbt "Flensburg" og indsat i sejlads på Flensburg Fjord med søsteren "Kollund (MS 10)". 1966 solgt til Kapt. W.Freter, Heiligenhafen. Sejlede der først som "Hai", senere "Hecht II". Ejedes i 1980 af Godske Hansen Sundrhederei, Heiligenhafen, med navnet "Klaar Kimming I". Fandtes stadig i juli 1987. Senere skæbne ukendt. (Et forlydende om, at fartøjet senere skulle være solgt til dansk ejer, evt. under navnet "Blue Moon", har ikke kunnet verificeres).

MS 2 / ASKØ

M 560/Y 386

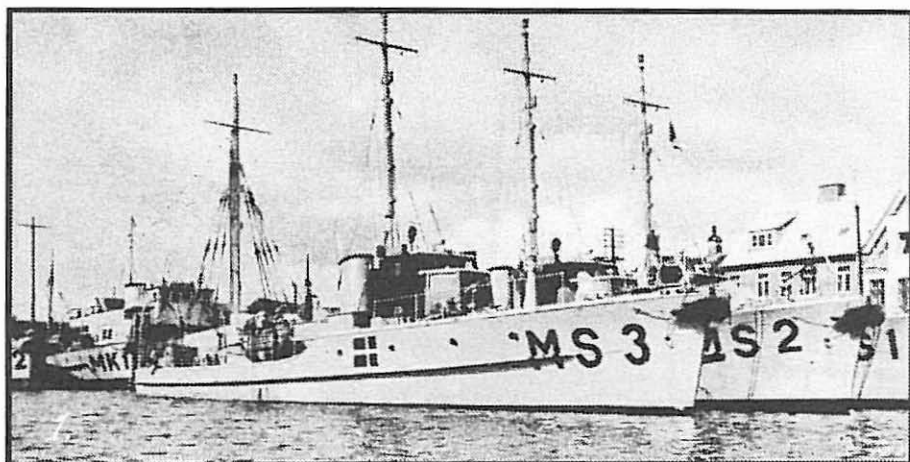
Holbæk Skibs- og Baadebyggeri.

Søsat: 19 APR 41.

Indgik i flådens tal: 1 AUG 41. Udrustet: 2.8.41-29.8.43. Blev 29.8.43 taget af tyske styrker i Kalundborg. 1943-45 i tysk tjeneste som VS 1211. Igen overtaget juni 45. Herefter udrustet i perioderne: 17.11.45-5.10.46; 19.5.-7.10.49; 8.12.49-10.11.50; 18.7.-24.10.53; 1.7.-23.10.54; 3.7.-5.9.58; 5.-9.5.59; 2.7.-17.10.59; 17.6.-15.10.60; 16.6.-16.10.61; 18.6.-13.10.62; 21.6.-19.10.63. Udgik af flådens tal 16.8.65. Blev 31.8.65 overdraget til Marinehjemmeværnet. I tjeneste der som MHV 81. Stationeret v. flotillen i Odense.



MS 2 ca. 1986 som MHV 81 ASKØ, med nyt styrehus. Klassens udseende i dag. Fjernkendingskolen.



MS 3 med MS 1 og 2 omkring 1942. Orlogsmuseet.

♣ **MS 3 / BAAGØ** **M 561/Y 387** Søsat: 30 MAJ 41.

Lilleø Skibsværft, Korsør.

Søsat: 21 MAJ 41.

Indgik i flådens tal: 9 AUG 41. Udrustet: 11.8.41-29.8.43. Lå 29.8.43 til ankers i Køge Bugt. Besat af tysk ministryger M 423. 1943-45 i tysk tjeneste først som VS 119, senere VS 820. I maj 45 genfundet i Flensburg. Herefter udrustet i perioderne: 17.10.45-5.10.46; 13.6-7.10.49; 19.5.-14.10.50; 31.3.-6.12.51; 17.4-2.7.52; 30.4.-1.10.53; 2.8.-23.10.54; 5.7.55-22.9.56; 2.7.-23.10.57; 3.7.-5.9.58; 2.7.-17.10.59; 17.6.-15.10.60; 20.4.-7.6.61. Udgik af flådens tal 16.8.65. Indgik 16.5.66 i Marinehjemmeværnet som MHV 84. Stationeret v. flotillen i Nyborg.

♣ **MS 4**

Frederikssund Skibsværft.

Indgik i flådens tal: 5 SEP 41. Udrustet: 8.9.41-29.8.43. Lå på Holmen 29.8.43. Blev sprængt og sat i brand af egen besætning i Hønebroløbet. Besætningen reddede sig ved at svømme tværs over havnen og blev taget ombord i s/s "I.C.Jacobsen". Vraget sank under tysk forsøg på bugsering. MS 4 blev totalt ødelagt.

♣ **MS 5 / ENØ** **M 562/Y 388**

Holbæk Skibs- og Baadebyggeri.

Søsat 13 JUN 41.

Indgik i flådens tal: 18 AUG 41. Udrustet: 18.8.41-29.8.43. Lå 29.8.43 i Nyborg og blev taget af tyske styrker efter kamp. Var 1943-45 i tysk tjeneste som VS 1212. Maj 45 genfundet i København. Herefter udrustet i perioderne: 17.10.45-5.10.46; 19.5.-2.12.49;



MS 4 søsættes i Frederikssund. Museet Færggården.



MS 5 som skolefartøj ENØ, Y 388. Fjernkendingskolen.

19.5.-14.10.50; 31.3.-14.7.51; 30.4.-
1.10.53; 21.4.-4.8.54; 7.4.56-6.6.57;
2.7.-23.10.57; 3.7.-5.9.58; 2.7.-
21.9.59; 17.6.-15.10.60; 16.6.-
16.10.61; 18.6.-13.10.62; 10.7.-
5.8.64. Udgik af flådens tal 16.8.65.

Blev 31.8.65 overdraget til Marine-
hjemmeværnet. I tjeneste der som
MHV 82. Har været stationeret ved flo-
tillerne i Dragør og Helsingør og er nu i
København.

♁ **MS 6 / FÆNØ**

M 563

flotille i Svendborg og i København og er nu igen i Svendborg.

J. Ring Andersen, Svendborg.

Søsat 13 JUN 41.

♁ **MS 7 / HJORTØ**

M 564/Y 389

Frederikssund Skibsværft.

Søsat 21 JUN 41.

Indgik i flådens tal: 22 OKT 41. Udrustet: 22.10.41-29.8.43. Lå 29.8.43 i Nyborg og blev taget af tyske styrker efter kamp. Var 1943-45 i tysk tjeneste som VS 1213. Juni 45 atter overtaget. Herefter udrustet: 20.7.-17.11.45; 21.1.-5.10.46; 4.6.-4.11.48; 16.12.48-23.9.49; 17.6.-3.7.50; 15.7.-ca!!20.8.50; 5.4.-1.11.51; 20.3.-30.4.52; 12.5.-20.12.52; 2.8.-23.10.54; 4.4.55-22.9.56; 2.7.-23.10.57. Udgik af flådens tal 10.2.59. Blev 12.4.60 overdraget til Marinehjemmeværnet som DMH 69. Fra 1961 MHV 69 og fra 1974 MHV 80. I starten anvendt som fælles skolefartøj for alle flotiller. Senere stationeret ved

Indgik i flådens tal: 24 SEP 41. Udrustet: 29.9.41-14.9.43. Afgik om morgenen den 29.8.43 fra Mariager Fjord mod svensk territorium, og nåede Landskrona i løbet af dagen. Strøg kommando i Karlskrona 14.9. Indgik 22.9.44-12.5.45 i Den danske Flotille under Den danske Brigade. Deltog 5.-6.5.45 i overførslen af Brigaden til Helsingør, og fik under kamp med tyske snigskytter 1 mand såret. Flotillen nedlagt 12.5.45; forblev udrustet til 12.12.45. Herefter udrustet: 19.3.-



MS 6 som MHV 69 FÆNØ i perioden 1961-74. Fjernkendingsskolen.



MS 7 i perioden 1941-43. Forf. arkiv.

11.5.46; 5.8.-5.10.46; 4.6.-4.11.48;
 23.9.49-10.11.50; 16.6.-15.9.51;
 17.9.-1.11.51; 20.-25.3.52; 8.-
 26.5.53; 18.7.-24.10.53; 4.4.-9.6.55;
 9.7.56-6.6.57; 2.7.-23.10.57; 3.7.-
 5.9.58; 21.9.-17.10.59; 18.6.-
 13.10.62; 21.6.-19.10.63. Udgik af flå-
 dens tal 16.8.65. Overgik 1967 til Ma-
 rinehjemmeværnet som MHV 85. Stationeret ved flotillerne i Aalborg og Svendborg, og er nu i Faaborg.

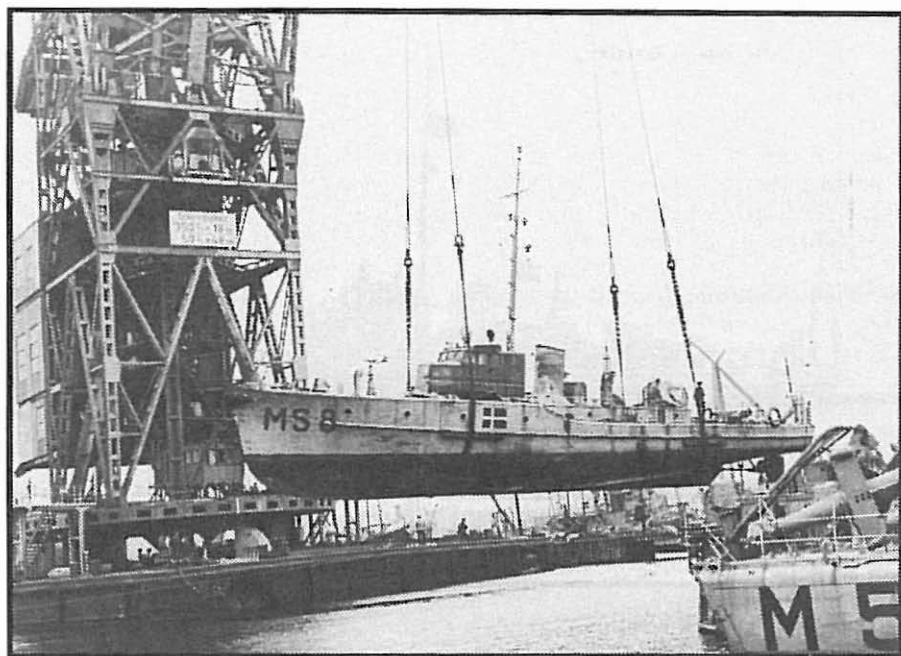
MS 8 / LYØ

M 565/Y 390

Lilleø Skibsværft, Korsør.

Søsat 22 JUL 41.

Indgik i flådens tal: 22 OKT 41.
 Udrustet: 24.10.41-29.8.43. Lå
 29.8.43 på Holmen. Sænket ved tor-
 pedobådsbroerne. Hævet af tyskerne. I
 tysk tjeneste 1943-45. Genfundet maj
 45 i København. Herefter udrustet:
 20.7.-17.10.45; 12.12.45-5.10.46;
 4.6.-4.11.48; 13.12.48-8.12.49; 5.4.-
 1.11.51; 17.4.-26.9.52; 7.10.-4.12.52;
 2.8.-23.10.54; 9.7.56-6.6.57; 2.7.-
 23.10.57; 3.7.-5.9.58; 2.7.-17.10.59;
 12.4.-16.10.61; 8.6.-5.8.64. Udgik af
 flådens tal 16.8.65. Overgik i 1967 til
 Marinehjemmeværnet som MHV 86.
 Stationeret ved flotille i København og
 er nu i Horsens.



MS 8 hæves på Holmen af tysk flydekran 1943. Orlogsmuseet.

MS 9 / MANØ M 566 / Y 391

Frederikssund Skibsværft.

Søsat 12 JUL 41.

Indgik i flådens tal: 30 OKT 41. Udrustet: 3.11.41-14.9.43. Afgik 29.8.43 fra Rudkøbing, gik gennem Klørdyb og syd om Gedser. Nåede Trelleborg i Sverige 30.8. Strøg kommando i Karlskrona 14.9. Indgik 22.9.44-12.5.45 i Den danske Flotille under Den danske Brigade i Sverige. Deltog 5.-6.5.45 i overførslen af Brigaden til Helsingør. Flotillen nedlagt 12.5.45; forblev udrustet til 21.1.46. Var herefter udrustet: 4.6.-4.11.48; 16.12.48-10.11.50; 16.4.-1.11.51;

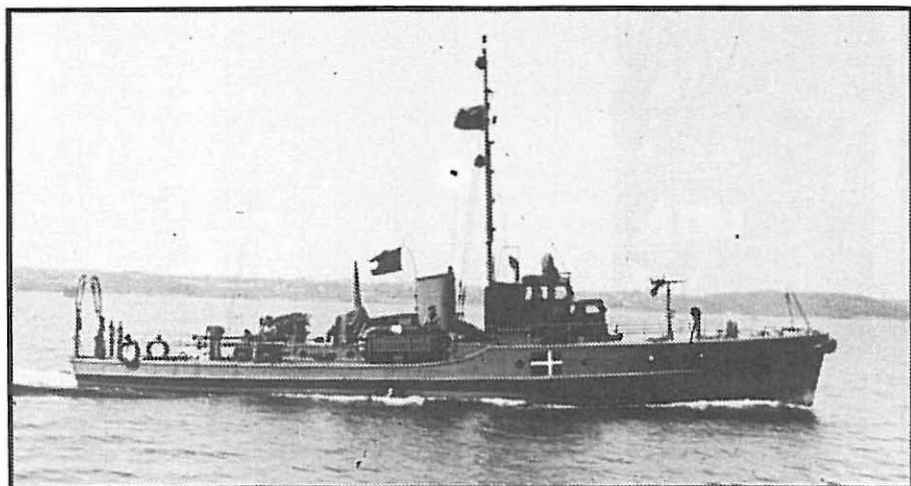
21.4.-30.6.54; 9.6.55-6.6.57; 3.7.-8.9.58; 2.7.-17.10.59; 17.6.-15.10.60; 16.6.-16.10.61; 18.6.-13.10.62. Udgik af flådens tal 16.8.65. Overgik 31.8.65 til Marinehjemmeværnet som MHV 83. Stationeret ved flotille Randers/Grenå.

MS 10 / STRYNØ M 567

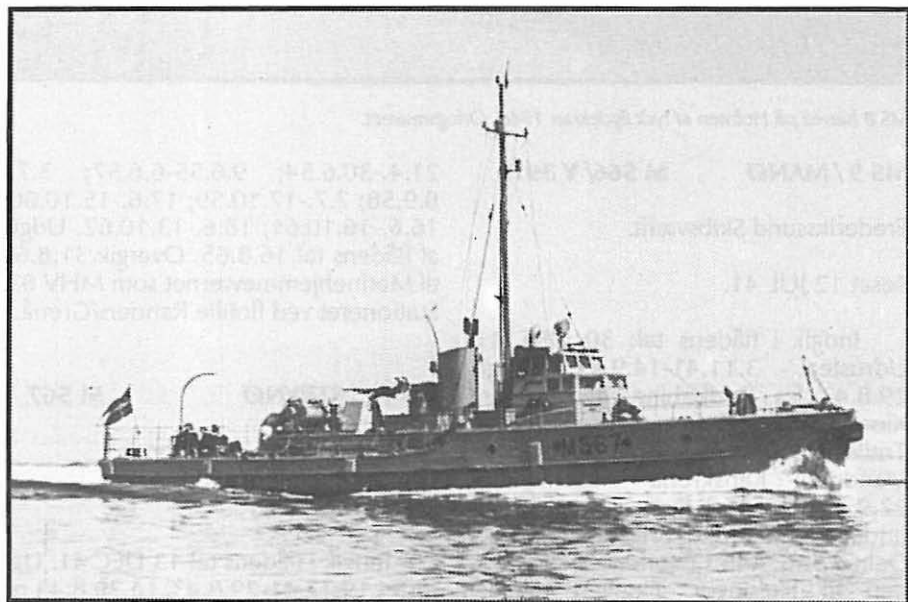
J. Ring Andersen, Svendborg.

Søsat 28 AUG 41.

Indgik i flådens tal 13 DEC 41. Udrustet 19.12.41-29.8.43. Lå 29.8.43 på Holmen. Sænket ved torpedobådsbroerne. Hævet af tyskerne og istandsat. I tysk tjeneste til 1945. Genfundet i



MS 9 under minestrygning omkring 1942. Forf. arkiv.



MS 10/STRYNØ med M-nr. efter 1951. Bemærk de påsatte forstærkninger af fenderlisten. Fjernkendingskolen.

Flensburg maj 45. Herefter udrustet: 13.9.45-5.10.46; 18.6.-20.10.48. 13.12.48-15.9.49; 5.7.-19.10.50; 5.4.-20.8.51; 25.3.-24.12.52; 5.4.-4.8.54; 4.4.-5.7.55. Udgik af flådens tal 30.6.56. Solgt nov. 56 til Rederiet "Sundfarten", og videresolgt til fa. Kjær & Trillingsgaard for ombygning til sandpumper. Ved byttehandel igen overgået til Rederiet "Sundfarten" og i foråret 57 ombygget i Kolding til passagerfart, med plads til ca. 130 pass. Fra sommeren 57 indsat på rute København-Bellevue under sit eget navn.

1958 chartret og 1959 købt af A. Kruse og M. Thurner, Flensburg. Omdøbt "Kollund" og med søsteren "Flensburg (MS1)" indsat på rutesejlads på Flensburg Fjord. 1966 solgt til Kapt. W.Freter, Heiligenhafen; sejlede her under navnet "Hech I" og fra 1968 "Hecht II". 1970 solgt til Germania Reederei i Laboe og omdøbt "Orion I". Om morgenen d. 24.2.75 i tåge sejlet ned af tankskibet "Texaco Ohio" ved indløbet til Kieler Fjord. Alle ombord reddedes. Senere skæbne ukendt.

NOTER.

- 1) SØLØVEN, SØBJØRNEN og SØULVEN. "Søløven"-klassen var flådens første skibe, der specielt var bygget til minestrygningsformål; klassen forøgedes med yderligere 3 enheder (SØRIDDEREN, SØHESTEN og SØHUNDEN), søsat 1942.
- 2) SPRINGEREN, STØREN, SØRIDDEREN, SØHUNDEN, HAVØRNEN og NARHVALEN.
- 3) Reelt bestod styrken i sept. 39 kun af de 6 enheder af Springeren-klassen, som formeredes i 2 minestrygegrupper under Sikringsstyrken. De 3 "Søløven" både blev først klar til aktiv tjeneste senere. Fra 1939 og fremover lejedes en del fiskekuttere til bl.a. mineafsøgningstjeneste og div. assistance ved minestrygningen. Tjenesten bestod frem til foråret 40 hovedsagelig i eftersøgning og uskadeliggørelse af løsvrevne miner fra de forskellige minespæringer, der var udlagt i farvandene; først i marts-april 40 udførtes egentlige strygninger i Store Bælt og Lille Bælt, som følge af den strenge isvinters mulige omrokeringer af minespæringerne. Strygningen af gennemsejlingsrenden i Lille Bælt blev iøvrigt foretaget af minefartøjet "Kvintus". I løbet af maj 40 blev kommando strøget i minestrygegrupperne, og en del af fartøjerne oplagt. (Generalrapport 1939-40).
- 4) De 10 både var en del af en større planlagt materielanskaffelse til flåden. (Tidsskrift f. Søværnen 1990, s.299-300)
- 5) Fra Oplysningsbog.
- 6) Håndbog for Søværnet 1942.
- 7) Efter at tyskerne i jan-feb 41 havde tvangsrekvireret og fjernet de 6 torpedobåde af "Dragen"-klassen, måtte de gamle torpedobåde overtage pladserne i de forskellige øvelsesdelinger, ligesom de måtte hjælpe med ved kystbevogtningsopgaver. Lodsdamperen "Skagerrak", bygget 1899, apteredes i foråret 41 som minestryger og indgik i minestrygegrupperne.
- 8) Flydemagneterne var konstruerede af daværende orlogskaptajn H.J. Bahnsen, der var leder af Søminevæsenets Radiosektion. En nærmere beskrivelse af magneterne findes i: Maritim Kontakt, Nr. 13. Kbh. 1989, s. 120-36 (Knud Galle: Magnetminer, minestrygning, minesikring).
- 9) Nyborg Avis 7.6.45.
- 10) Søndags-Aktuelt 3.5.81 + Pontoppidan &

- Teisen, side 317. Ialt bragtes 37 skibe tilbage.
- 11) De engelske MMS 36, 83, 84, 86, 263 og 307, 1016, 1038, 1042, 1044 (Dansk betegnelse ME-både). De tyske R 18, 26, 32, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 160, 167, 168, 170, 173, 174, 175, 176, 214, 225, 226, 229, 230, 233, 236, 242, 259 og 263. (Dansk betegnelse MR-både). (Steenen, 1950).
 - 12) Tidsskrift f. Søvæsen 1960, s. 295. Samtidig fik klassen nye kendingsnumre: Y 386-391.
 - 13) Det kan nævnes, at der i Sverige - også i 1941 - byggedes en serie træministrygere af nærlig samme størrelse (70 ts, 27,7x5x1,4 m). En del af disse er stadigvæk i tjeneste i den svenske flåde, dog i de seneste år ikke mere som ministrygere, men som moderskibe for minedykkere.
 - 14) Filmen havde premiere 29.9.1961 med titlen: "Sorte Shara. Historien om MS 1", og repremiere i 1963 med titlen "Alarm i Østersøen".
 - 15) Navnet blev efter de foreliggende beretninger "opfundet" af et besætningsmedlem, der lod sig inspirere af en af datidens slagere: "Sorte Sarah fra Sahara". Da man i skyndingen malede navnet på agterstavnens skete der en mindre fejlplacering af h'et. I 1951, da man navngav MS 1, stavedes "efternavnet" uden h. (Næstved Tidende 13.7.1961. Kolding Folkeblad 28.10.1961. Vendsyssel Tidende 23.7.1962)
- fe 1815-1945. Bd. 2. Koblenz 1983.
- Kjølsen, F.H.: Da Danmarks Flaade blev sænket. Kbh. 1945. Maritim Kontakt 13. Kbh. 1989.
- Pontoppidan & Teisen: Danske Søofficerer 1933-1982. Kbh. 1984.
- Simonsen, C.K.: Især om Marinehjemmeværnet. Tidsskrift for Søvæsen 1988, s. 168-82.
- Steenen, R.Steen: Flaadens Skibe. Kbh. 1950. do Vore torpedobåde. Kbh. 1953.

Trykte kilder:

Kundgørelser for Søværnet A. 1941-51.

Håndbog for Søværnet 1942.

JANE'S FIGHTING SHIPS 1990-91.

Generalrapport over Begivenhederne i Søværnet omkring den 29. August 1943 (optrykt i Bind VI af Den Parlamentariske Kommissions Beretning, Kbh. 1949.)

Utrykte kilder:

Oplysningsbog for Ministrygere MS 1-10.

Diverse optegnelser i Marinens Bibliotek. (Skibsblade, skibskartotek m.m.)

Generalrapport for Sikringsstyrken 1939-40. (Rigsarkivet)

Litteratur:

- Alsing, F.: Søværnets Officersskole 275 år. Kbh. 1976.
- Detlefsen, G.U.: Flensburger Fördeschiffe.
- Gröner, E.: Die deutschen Kriegsschif-

En marinehistorisk fortielse.

S.A. Saugmann

Kong Knud den Store, som samtiden også kaldte Knud den Gamle, forfulgte år 1026 Kong Olav af Norges og Kong Anund af Sveriges forenede flåder, efter at de havde hærget Sjælland og Skåne. Kong Olav, som svenskerne kaldte Olof, var den senere Olav den Hellige.

Kong Knud indhentede kongernes flåder og kom i kamp med dem ved Helgeå.

Den historiske fortielse vedrørende kamphandlingen skyldes, at den var lidt flatterende for Kong Knud og tillige ikke fandt sted ved Helgeå, men derimod ved Holgeå, hvor hans flåde blev ledet i et snedigt baghold, og at det ville have føjet spot til skade, om det var kommet ud, at Kong Knud foruden bagholdet også var narret i en forkert å.

En gennemgang af begivenhederne i den historiske beretning får af denne årsag et noget ændret forløb:

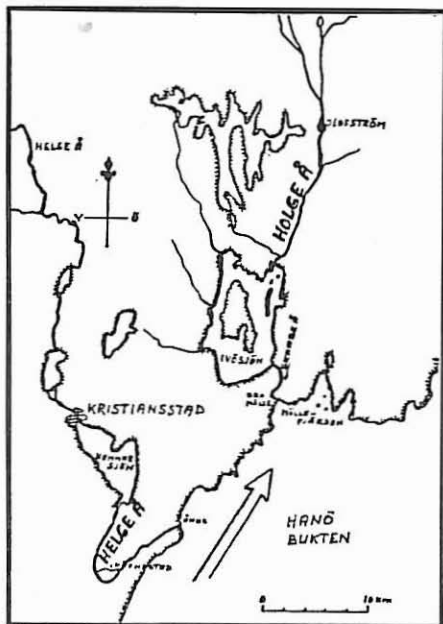
Da kongerne Olof og Anund nåede Helgeå, efter at de havde erfaret, at Knud den Store var sat efter dem fra Limfjorden med en stor flåde, anløb de "for en stund" Helgeå for rådslagning. Her blev de enige om en krigslist gående ud på at fordæmme åløbet med tørv og tømmer inden Kong Knuds ankomst, for derefter at bryde fordæmningen, når hans flåde var ankret op i åen, hvilket ville afstedkomme store ødelæggelser på skibene.

En opdæmning af Helgeå ville imidlertid være for besværlig og tidskrævende på grund af de flade omgivelser og for ineffektiv på grund af et afsnit med sten og strid strøm i åen nær det sted, hvor Hernestads kanal af samme grund blev gravet efter Kristianstads grundlæggelse 1614.

Kongerne har derfor besluttet, at Olof i stedet for Helgeå skulle dæmme Holgeå op syd for broen over åen ved det nuværende Olofström på det sted, hvor de høje brinker langs åen mødes og danner en kæmpemæssig trakt, hvor vandet kunne dæmmes op, medens Anund skulle søge at lokke Kong Knuds flåde ind i Skrabeå ved Nymölle et par mil nord for Helgeå. Skrabeå fører ind til Ivösjön, hvori Holgeå udmunder. Problemet med at narre Kong Knuds flåde ind i Skrabeå løste Kong Anund ved at lægge hele flåden derind. Endvidere udlagde han fiskere, som på eventuel forespørgsel fra skibene i Knuds flåde skulle vise til Holgeå i stedet for Helgeå.

Da Kong Knuds flåde var under opsejling, blæste Kong Anund til kamp og styrede med hele den samlede flåde ud ad Skrabeå i Möllefjärden og "fortsatte østover langs land", hvor han stoppede og lod skibene gå langs siderne og fortøje klar til kamp. Styrken ved Olofström var forinden underrettet om at være klar til at bryde dæmningen, så det opdæmmede vand kunne styrte gennem det tømte åleje.

Da Kong Knud nåede frem og så kongernes flåder stå ud ad åmundingen, skønnede han, at det var for sent på dagen at kæmpe, når flåden var samlet, idet der var langt mellem skibene og svag vind. Han beordrede derfor skibene i havn, så mange som kunne få plads og lod hovedstyrken af flåden blive uden for åmundingen.



Om morgenen, da det blev lyst, strømmede vandet som en fos mod de opankrede skibe, og med strømmen fulgte store træstammer og svært tømmer, som ramte skibene, der måtte kappe ankertovene og under stor forvirring drev ud mod ågabet.

Kong Knuds 60 årsers drage drev helt ud til kongernes flåder, hvor den straks blev omringet og angrebet fra alle sider, men da der var for højt til løn-

ningen og besætningen var udsøgt og velbevæbnet, lykkedes angrebet ikke. Inden længe kom Ulf Jarl til undsætning med sine skibe, hvorpå kongerne på grund af overmagten blæste kampen af og lod skibene "ro østover langs land". Da de så, at Kong Knud ikke optog forfølgelse, rejste de master og satte sejl.

Kong Knud sendte straks en styrke i land, som dag og nat til hest skulle følge den svensk-norske flåde, som fortsatte langs land. Når udsendte spejdere kom tilbage med meldinger, blev andre straks afsendt, således at kongen hver dag blev underrettet om flådens bevægelse. Først da han erfarede, at en stor del af kongernes hære var hjemsendt, vendte han tilbage til Øresund.

Mikkelsdag 1026 holdt Ulf Jarl gæstebud for Kong Knud i Roskilde. Kongen var fåmælt og ikke god at komme nær, og efter et opgør med Ulf Jarl over et spil skak, som Ulf Jarl forlod, fik Ivar Kviste ordre til at gå ind i Roskilde Domkirke og dræbe jarlen.

Ulf Jarl, der 1024 blev landværnsmand for Danmark efter Torkil Jarl den Høje, var Kong Knuds svoger og formynder for hans syvårige søn Hordeknud, men havde nogle gange svigtet kongens tillid.

Da Kong Olav og Kong Anund hærgede Sjælland og Skåne, indsatte han ikke noget angreb på dem, men trak sig tilbage til Jylland for at samle en hær.

I Jylland forsøgte han endvidere - uden Kong Knuds vidende - at få Hordeknud udråbt til konge af Danmark,

og da han erfarede kongens reaktion på denne udråbelse, forlod han Jylland med de høvdinge, der havde støttet ham, og sendte sin søn Svend (Estridsøn) til kongen som gidsel og for at bede om forlig.

Kongen lod dog Svend meddele Ulf Jarl, at han skulle samle hær og skibe og slutte sig til kongen, så kunne de senere snakke forlig. Dette efterkom jarlen.

Ulf Jarl burde endvidere som kongens landværnsmand for Danmark have kendt indsejlingen til Helgeå eller sørget for en kendt mand og således have afværget kongernes baghold i Holgeå.

Hertil kommer, at Ulf Jarl tilsyneladende greb for sent og for valent ind i kampen mod kongernes flåder, der derfor ikke led nævneværdige tab.

Kong Knud må, som den klarhjernede strateg han var, have overvejet disse eksempler på svigtende loyalitet meget nøje, og han har med rette kunne mistænke Ulf Jarl for at ville mele sin egen kage på kongens bekostning.

At Kong Knud valgte Roskilde Domkirke som stedet, hvor Ulf Jarl skulle bøde med livet, kan tyde på en velovervejet henrettelse uden dom.

P.S.: I den fra blandt andet Bayaux-tapetet kendte Bosham Kirke (The Royal Church of Bosham in Chichester district) ses en tavle over en grav med en lille stenkiste, som blev fundet i 1865, med følgende indskrift:

To the Glory of God and in Memory of a Daughter of King Kanute who died early in the 11th. Century aged about eight year whose remains lie enclosed in a stone coffin beneath this spot. Placed by Children of the Parish August, 1906.

Medens Kong Knud boede i Bosham, faldt hans lille datter ifølge et lokalt sagn i the Millstream og druknede.

Det gamle sagn om den sørgelige hændelse på stedet talte således sandt.

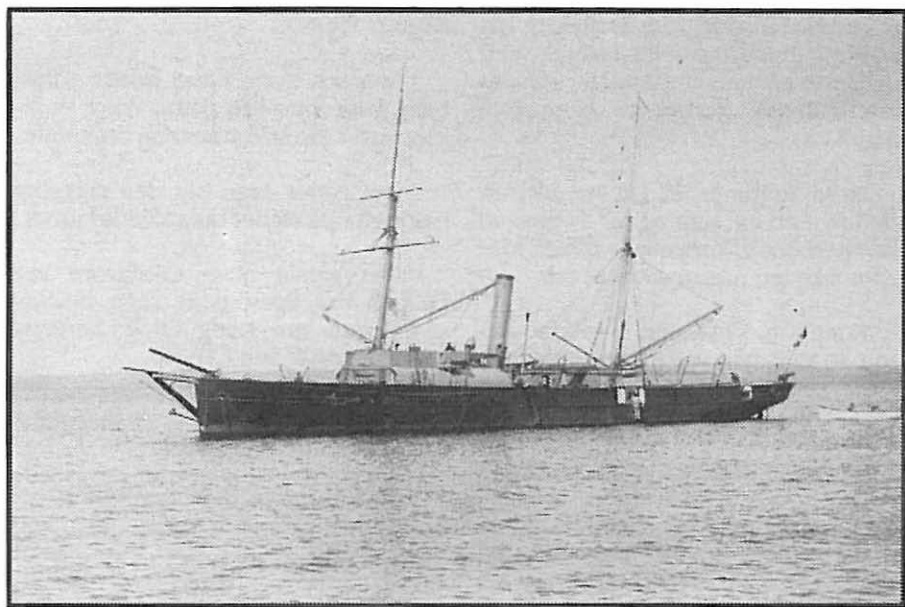
Det gamle navn Olofström ved Holgeå har ligesom et sagn bevaret sandheden om Kong Olofs berømte opdæmning af åen i 1026.

Ref.:

- 1) Snorri Sturluson: Kongesagaer.
- 2) Yngve Rollof: Sveriges inre Vattenvägar.

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV...

Opgaven i sidste nummer var åbenbart en for hård nød at knække for vore læsere, eftersom vi ikke modtog nogen rigtige besvarelser. Vi iler derfor med at bringe den rigtige løsning: Billedet er taget fastelavnsmandag den 5. februar 1883 under Dijnphna-ekspeditionen til Kara Havet 1882-83. Til venstre i billedet ses det fastfrosne ekspeditionsskib "Dijnphna" og på isen et par slæder og forskelligt bygningsmateriale. Ekspeditionens leder var premierløjtnant A.P. Hovgaard, som tidligere havde deltaget i professor Nordenskiölds Vega-ekspedition gennem NO-Passagen 1878-80. "Dijnphna" var opkaldt efter fru Dijnphna Gamél, moder til ekspeditionens mæcen, skibsreder Augustin Gamél.



Opgaven denne gang er forhåbentlig noget nemmere at gå til. Kort og godt, hvad er skibets navn?

Og uden for opgaven: Skulle nogen af vore læsere ligge inde med viden om, hvilken funktion det udriggede grej i skibets forstavn har haft, er vi meget interesseret i at blive delagtiggjort i denne.

Svar til Orlogsmuseet senest den 2. april 1991.