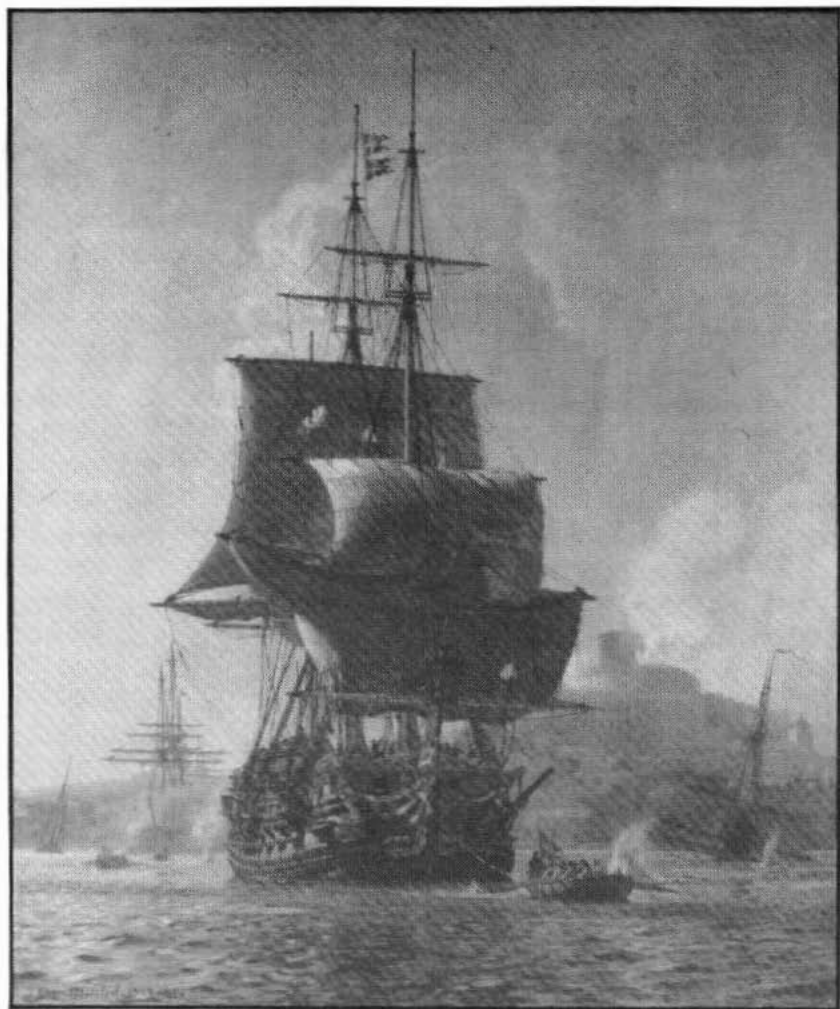


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



28. årgang

Nr. 2 - Maj 1995

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Adresse:

ORLOGSMUSEET
Overgaden oven Vandet 58
1415 København K.
Tlf. 31 54 63 63
Fax 31 54 29 80
Giro nr. 5 18 76 13

Udgives af:

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB
Adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor.

ORLOGSMUSEETS
MODELBYGGERLAUG
Adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor

Redaktion:
Jørgen H. Barfod (ansv.h.)

Lay-out:
Mogens Dithmer

MARINEHISTORISK
TIDSSKRIFT

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

Artikler og anmeldelser, der ønskes
optaget i tidsskriftet, sendes til oven-
nævnte adresse. Sidste frist for indle-
vering af stof er den 10. i månederne
januar, april, juli og oktober.

Eftertryk er kun tilladt med tydelig
kildeangivelse.

Alle henvendelser vedr. adressefor-
andringer, fejl ved bladets levering
o.lg. bedes rettet til Postvæsenet.

Tryk: ORLOGSMUSEET
ISSN 0106.5122

INDHOLD

Artikler:

Erindringer om den danske
marine i Sverige
Sven S. Thostrup 33

Arven fra Spania
Torbjørn Odegaard 46

Andet:

Boganmeldelse 56

Referat. Generalforsamling i
Orlogsmuseets Venner/
Marinehistorisk Selskab 58

Busudflugt til Rostock og
Stralsund 59

Referat. Generalforsamling i
Orlogsmuseets Modelbyggerlaug 60

Fra Orlogsmuseets billedarkiv 62

Forside:

Episode fra Den store nordiske Krig -
Tordenskiolds erobring af Marstrand i
1719. Det erobrede svenske orlogsskib
VARBERG føres ud af havnen under be-
skydning fra Carlssten fæstning. Maleri af
Christian Mølsted, erhvervet af Orlogsmu-
seet febr. 1995. (107 x 89 cm)

Erindringer om den danske marine i Sverige

Nærværende beretning er efter aftale med Viceadmiral Sven S. Thostrup gengivet fra Tidsskrift for Søværnen 1992 nr. 1, idet der dog blot her er medtaget den sidste tid af opholdet i Sverige.

FORÅRET 1945

Ved kommandostaben, hvor jeg fremti-
digt skulle assistere kommandørkaptajn
Kjølens, var der nu stor travlhed, thi det
var forventet, at krigens afslutning nær-
mede sig. Stabens styrke var iøvrigt
øget betydeligt, og den flyttede i begyn-
delsen af 1945 til større og bedre lokaler
på Birger Jarlsgatan i Stockholm. Der
foretoges også - langt om længe - en
reorganisation af staben, idet der bl.a.
blev oprettet en marineafdeling med
Kjølens som chef. Det betød en stor
forbedring, idet al sømilitær ordregiv-
ning nu kunne udgå fra denne afdeling,
der også fik direkte kontrol med be-
handling af alle maritime sager. Det
blev dog ikke nogen stor afdeling. Til at
begynde med var jeg eneste tjeneste-
gørende officer foruden chefen, men se-
nere kom orlogskaptajn N. Brammer og
søløjtnant I.B. Rodholm til. Arbejds-
presset var stort og blev særligt tyngen-
de, da chefen blev sygemeldt i slutnin-
gen af marts på grund af en knæskade
og først vendte tilbage til tjeneste i be-
gyndelsen af maj.

Diverse planer blev kritisk gennemgået
og justeret, og en række ønskede ma-
terielanskaffelser søgtes fremmet mest
muligt.

Flotillens kampkraft blev forbedret
ved anskaffelse af maskinskyts til de
ubevæbnede kuttere og af en 40 mm
luftværmskanon til HAVKATTEN, hvis
dækstorpædeapparat blev udtaget for at
give plads til kanonen. Fartøjerne blev
desuden forsynet med apparatur til ud-
lægning af kunstig tåge, og der indkøb-
tes minestrygningsmateriel til MS-både-
ne og til de fire kraftigste kuttere. Dette
materiel omfattede dels dobbeltskibsgrej
mod forankrede miner, dels 12 m stry-
gemagneter til MS-bådene. Magneterne
var en del af en samlet ordre på 10 stk.
18 m og 6 stk. 12 m magneter, som blev
bestilt ved det svenske forsvar af orlogs-
kaptajn H.J. Bahnsen under et illegalt
besøg i Sverige.

Med henblik på en yderligere styrkelse
af Flotillen optoges forhandling med den
svenske Marinförvaltning om overdra-
gelse af to motorkanonbåde til Briga-

den. Resultatet blev, at der blev udpeget to fartøjer, som sendtes til eftersyn og klargøring, og samtidig blev der formæret to besætninger under søløjtnanterne J.A. Hviid og K.Aa. Bang, som kom til uddannelse ved den svenske torpedobådsstation i Gålö. Bådene nåede dog ikke at blive færdige fra værftet, hvorfor personellet overførtes til et nyoprettet Marinekommando, der omfattede en Søtransportsektion og Flotillens Basisstyrke.

Ved stor svensk velvillie var der blevet anvist et øvelsesområde for Flotillen i Blekinge skærgård, og der blev stillet en rimelig brændselsbeholdning til rådighed. Der kunne da afholdes realistiske øvelser i skærgårdsområdet, og naturligvis blev der lagt særlig vægt på landsætningsoperationer. Besætningerne var velmotiverede og viste stor opfindsomhed bl.a. i forbindelse med anvendelse af overskibningsbåde, hvoraf Flotillen havde fået tildelt nogle stykker til øvelsesbrug. Der blev gjort vellykkede forsøg med disse både forsynet med påhængsmotorer, som kommandoen havde ladet anskaffe. Man fandt frem til, at en sådan båd foruden føreren kunne transportere 6 soldater med feltudrustning selv i moderat sø. Desuden fandt man frem til, at to overskibningsbåde ved hjælp af planker kunne sammenkobles og som katamaran bruges til transport af en 37 mm fodfolkskanon med mandskab til landsætning på åben kyst. Der blev også lejlighed til afholdel-

se af øvelser med Regimentets styrker fra Ronneby-området. Disse fik derved træning i kommando-raid, og de hertil hørende procedurer blev nøje gennemprøvet med tilfredstillende resultater.

Efterhånden befandt der sig en ret stor dansk småskibstonnage i svensk farvand. Det drejede sig om en halv snes skonnerter o.l. skibe samt mange fiskerbåde og søgående motorbåde, hvoraf hovedparten var beskæftiget med illegale transporter. Disse fartøjer, hvis bemanning omfattede såvel civilt som militært personel, blev formeret i en Hjelpeflotille under kommandørkaptajn Bangsbøll, og de ville ved alarmering være til rådighed for at deltage i Brigadens overførelse til Danmark. Hjelpeflotillen blev et meget velkomment tonnagetilskud, men alligevel rejste Brigadens voksende styrke en overgang tvivl om, hvorvidt vi rædede over tilstrækkelig tonnage. Den 9. april 1945 forsvandt imidlertid alle bekymringer i denne henseende.

På denne dag ankom 15 bugserbåde, 2 løftepontoner og 1 lægter fra Svitzer og Det forenede Buggerselskab samt damperen S/S RØSNÆS fra Dansk-Fransk Dampskibsselskab til Sverige efter en kupagtig flugt. Dermed var vi sikre på at have tonnage nok, idet ekspeditionens leder, Svitzers direktør, orlogskaptajn H. Kiær stillede sig til rådighed for Brigaden med disse skibe under betegnelsen Svitzer-Flotillen.

Kort tid senere fik vi endog mere tonnage, idet lods fartøjet SKAGEN ankom den 10. april samt Fyr- og Vagervæsenets skibe ARGUS og LØVENØRN midt i måneden og underlagde sig Brigaden.

Som led i revision og ajourføring af operationsplanerne havde chefen for operationsafdelingen, ritmester N.E. Leschly ført forhandlinger i London med SHAEF Mission to Denmark, bl.a. om evt. luftreco gnoscering og direkte flystøtte mod punktmål, hvis der under landgang kunne forventes eller skulle vise sig væsentlig modstand. Der blev desuden regnet med støtte af svenske flådestyrker til dækning af søtransporten, og der var forberedt evt. hjælp af svenske panserenheder. Mærkeligt nok blev der ikke regnet med indsats af den danske flystyrke, som var blevet opstillet i Sverige. Den omfattede 12 svenske jagerbombere, som var udpeget og bemandet med det personel fra Hærens Flyvetropper og Marinens Flyvevæsen, der havde modtaget uddannelse ved Flygvapnet.

De reviderede planer forudsatte, at de tyske styrker var svækkede, og at aktiv støtte fra Modstandsbevægelsen kunne ydes i landsætningsområdet. Der var udpeget tre mulige landsætningsområder på Sjællands østkyst nord for København. Det ene ved Klampenborg-Tårnbæk, det andet ved Vedbæk-Rungsted og det tredje - og mest sandsynlige

- ved Espergærde-Snekkersten, hvorfra Helsingør hurtigt skulle sikres. Såfremt Helsingør havn var umiddelbart tilgængeligt skulle landsætningen foretages her direkte. Planerne forudsatte indskibning af en fortrop og en første vending i Landskrona, Borstahusen og Ålaboderna, medens de øvrige styrker med tungt materiel skulle udgå fra Malmö. Efter omstændighederne ville Helsingborg dog også kunne komme på tale. (Se skitse p. 36).

I det tidlige forår var det helt tydeligt, at krigen lakkede mod sin afslutning, og med svensk godkendelse blev der overalt i Brigaden gjort klar til opbrud. I april blev alle Regimentets enheder forlagt til Hækkeberga ca. 30 km øst for Malmö, hvor samarbejdsøvelser kunne afholdes som optakt til en større fægtningsøvelse, der skulle finde sted i begyndelsen af maj.

Midt i måneden førtes forhandlinger med SHAEF's repræsentant, den engelske general Dewing, som netop da befandt sig i Sverige. Bl.a. drøftedes overskibningsproblemet, og vi kunne oplyse, at der var tilstrækkelig tonnage til rådighed. På forespørgsel om overskibningsmulighed til andre dele af Danmark end Sundkysten meddelte vi, at det med Flotillen ville være muligt fra en Sundhavn at transportere 1 à 2 kompagnier så langt som til Falsters østkyst eller tilsvarende distance i mørke timer. Hvorvidt spørgsmålet havde nogen



Skitse fra Brigadens reviderede operationsplaner april 1945.
(Efter Militæri Tidsskrift nr. 5/1985).

relation til en evt. transport til Bornholm, skal jeg lade være usagt, men en sådan ville have været mulig - og burde vel have indgået i overvejelserne vedrørende Brigadens indsats. Under sit ophold i Sverige besøgte general Dewing Regimentet ved Håckeberga, og da Brigaden var blevet knyttet til de alliere-

de styrker, kunne man ganske interessant konstatere, at en engelsk general på neutral svensk grund inspicerede danske tropper, som var underlagt en amerikansk øverstkommanderende!

I slutningen af april koncentreredes største delen af Hjelpeflotillen og Svit-

zerflotillen i Malmö, hvortil også MJØLNER blev forlagt. Samtidig blev Flotillen gjort sejlklar, og den afgik fra sit lange ophold i Karlskrona natten mellem den 30. april og den 1. maj og anløb Malmö sidst på eftermiddagen, idet et par af fartøjerne blev forsinkede nogle timer af materielle årsager. Samme aften indtraf også Marinekommandoen d.v.s. Søtransportsektionen og Basisstyrken i Malmö.

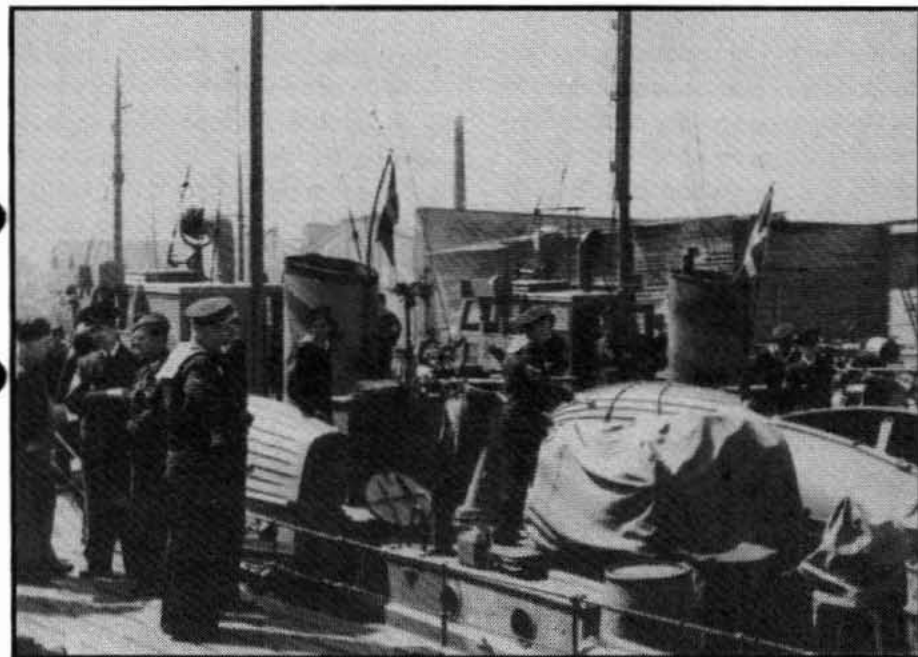
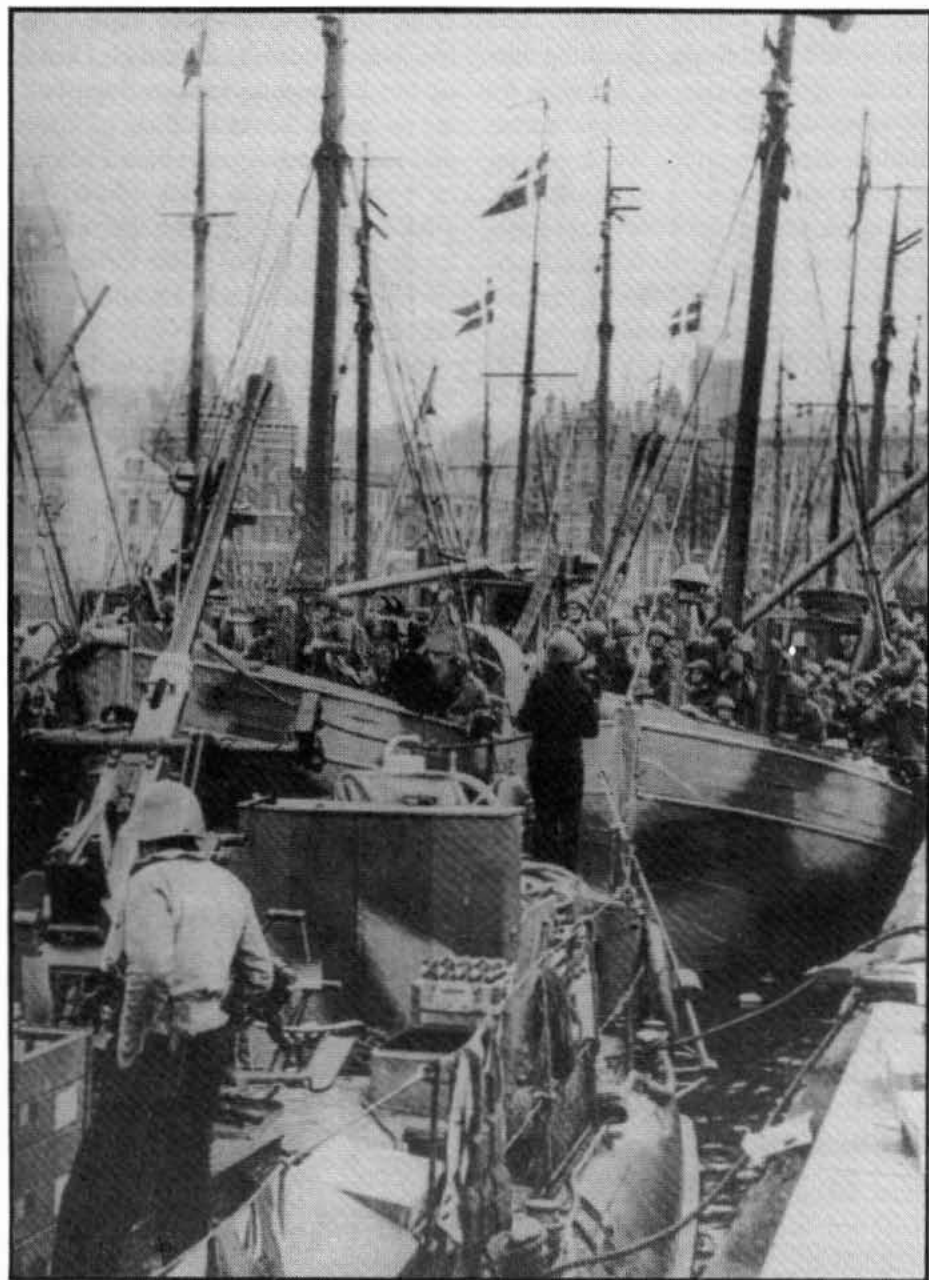
Disse dispositioner var foranlediget af meldinger om situationen i Tyskland, og da der den 30. april fremkom oplysninger om tyske troppebevægelser på Sjælland, besluttede general Knudtzon at etablere et fremskudt hovedkvarter i Malmö, foreløbig bestående af ritmester Leschly og mig. Vi tog afsted om eftermiddagen den 1. maj med et svensk bombefly og ankom et par timer senere. Forinden afrejsen havde jeg foretræde for generalen, som med henvisning til Kjølens sygdom sagde, at jeg i Malmö på hans vegne skulle udøve kommandomyndighed i alle maritime sager - uanset anciennitet. Da der befandt sig flere ældre danske søofficerer i Malmö, frygtede jeg naturligvis, at jeg havde fået en Uriaspost.

OVERSKIBNINGEN

Efter ankomst til Malmö aflagde jeg visit hos stabschefen ved Öresunds Marindistrikt, kommandørkapten K.

Graaf, hos havneofficeren kapten Norén, hos den danske konsul H. Dieden og hos kommandørkaptein Bangsbøll, der var ældste danske søofficer på stedet med mange fine kontakter både i Malmö og i andre svenske vestkystbyer. Jeg modtog en masse oplysninger om de lokale forhold og om trufne forberedelser, ligesom den aktuelle situation grundig blev drøftet.

Under samtale med Bangsbøll orienterede jeg ham om den fuldmagt, generalen havde givet mig, og bemærkede, at dette helst ikke skulle give anledning til gnidninger. Jeg foreslog ham derfor, at han udstedte en befaling til alle danske enheder på stedet gående ud på, at han indtil videre havde overtaget hvervet som lokal chef for tilstedeværende danske enheder, og at jeg var hans adjutant. Den ide greb han med det samme, slog mig på skulderen og sagde: "Den er fin min dreng. Jeg er chef og Du bestemmer! Det skal nok gå" - og det gjorde det. Vi blev enige om, at jeg skulle tage ophold i MJØLNER, der var udstet til at være kommandoskib. Desuden blev Marinekommandoen underbragt i dette skib og i HOLGER DANSKE. Der blev naturligvis afholdt orienteringsmøder med Flotillechefen, skibschefen, Søtransportofficeren og myndigheder i land, og det blev bl.a. aftalt, at lastning af en stor del af Brigadens materiel i S/S RØSNÆS og lægteren SIF skulle iværksættes. Trods god forudgående planlægning kunne vi iøvrigt kon-



De danske marinere afventer ordrer i Helsingborg.

statere, at der stadig var en del løse ender, som skulle knyttes sammen.

Ved Marinedistriktet i Malmö etablerede den svenske marine en forbindelsesgruppe på to mand, kommendörkapten G. Fogelberg og kapten Taube, med hvem jeg fik et fortrinligt samarbejde. Dette skyldtes nok ikke mindst, at Taube jo var en af mine skibskammerater fra FYLGIA, og vort nære venskab ryddede alle formaliteter af vejen.

Flotillen er ved at få indskibet den danske Brigade i Helsingborg.

Jeg modtog nu samtlige oplysninger om de tyske styrker på Sjælland og i Øresundsområdet, som den svenske marine rådede over. Det fremgik bl.a., at de tyske krydsere PRINZ EUGEN og NÜRNBERG lå i Københavns frihavn, og at der iøvrigt var en stor garnison i byen. Det gjorde det særdeles tvivlsomt at tænke på en overskibning af Brigaden til Københavns nærhed. Det oplystes også, at der lå ret stærke tyske styrker i Helsingør, hvorfor landsætning på åben kyst lidt syd for byen kunne blive aktuelt, således som angivet i en af de planlagte muligheder.

Om aftenen den 2. maj aflagde Leschly og jeg besøg ved regimentstaben, hvor de endelige indskibningsplaner blev drøftet og fastsat - dog med forbehold for sådanne ændringer, som situationens udvikling kunne gøre hensigtsmæssige. Vi kunne da konstatere, at der næppe ville blive behov for de udpegede svenske skibe. Det var naturligvis ikke muligt på dette tidspunkt nøje at angive, hvor udskibning skulle finde sted, men vi hældede mere og mere til den opfattelse, at et tysk sammenbrud var sandsynligt, og at en havn derfor ville blive tilgængelig.

Hen imod midnat den 3. maj fik jeg under et møde med den svenske forbindelsesgruppe at vide, at marinedistriktet havde fået ordre til at gøre klar til eskortering af Brigaden fra svensk havn til midtfarvands. Alle Sundhavne ville være til rådighed, men der pegedes især på Hålsingborg. Samtidig oplyste man, at de svenske orlogsfartøjer skulle ligge på 1 times varsel fra den 4. maj kl. 1200. Denne oplysning tillagde jeg under de foreliggende omstændigheder så stor vægt, at jeg straks sendte ordre til samtlige danske enheder, at sejlvarslet skulle ændres fra 12 til 1 time fra samme tid, og jeg underrettede staben i Stockholm derom.

Næste morgen blev jeg kaldt til telefonen af en meget vred general. Han påtalte, at jeg havde disponeret på egen hånd, og han beordrede nu varslet sat til 6 timer, trods mine forsøg på at få et

varsel på en time accepteret. Jeg var ret betænkelig ved et forlænget varsel og havde på fornemmelsen, at generalen ikke var helt bekendt med betydningen af maritime sejlvarsler. Men jeg måtte naturligvis videregive hans ordre, idet jeg for at hindre, at man gik igang med at adskille maskinerier o.l. for eftersyn, tilføjede, at det meget hurtigt kunne blive påkrævet atter at nedsætte varslet, hvad alle skibscheferne forstod og tog hensyn til.

Den 4. maj kl. 2000 var jeg til møde hos forbindelsesgruppen for at modtage orientering om situationen og om den svenske operationsplan for eskorteringen. Chefen for eskortestyrken på to jagere og nogle minestrygere var iøvrigt min tidligere chef for FYLGIA, kommandörkapten Posse. Under mødet hørte vi radiomeddelelsen fra BBC om tyskernes kapitulation - det var en ejendommelig og gribende stund. Fogelberg rejste sig højtideligt og trykkede mig varmt i hånden med lykønskning, medens Taube sprang op og omfavnede mig, samtidig med at nationalsangens toner lød fra BBC's udsendelse.

Men der var ikke tid til jubel. Jeg sendte omgående telefonisk orientering til alle enheder, beordrede Flotillen på 1 times varsel og gav øvrige skibe besked på at forberede hurtig nedsættelse af varslet, da forlægning til Hålsingborg meget snart kunne blive en mulighed. Jeg vidste, at kommandörkapitajn Kjøl-sen trods reconvalescens var afrejst fra



Kommandoskibet, DSB isbryderen MJØLNER.

Stockholm og kunne forventes til Malmö ved 22-tiden ledsaget af sin svenske forbindelsesofficer, kapten K. Engström, og jeg havde derfor sammenkaldt til chefsmøde i MJØLNER kl. 2230. Efter en kort situationsrapport overtog Kjøl-sen kommandoen, og under et påfølgende møde hos chefen for Öresunds Marindistrikt, kommandör K.G. Ågren indløb lidt over midnat ordre fra Stockholm, at Flotillen og transportskibene skulle afgå til Hålsingborg, hvor de fra kl. 0600 skulle være klar til at modtage Regimentet til indskibning. Det blev klaret trods varsel-intermezzoet.

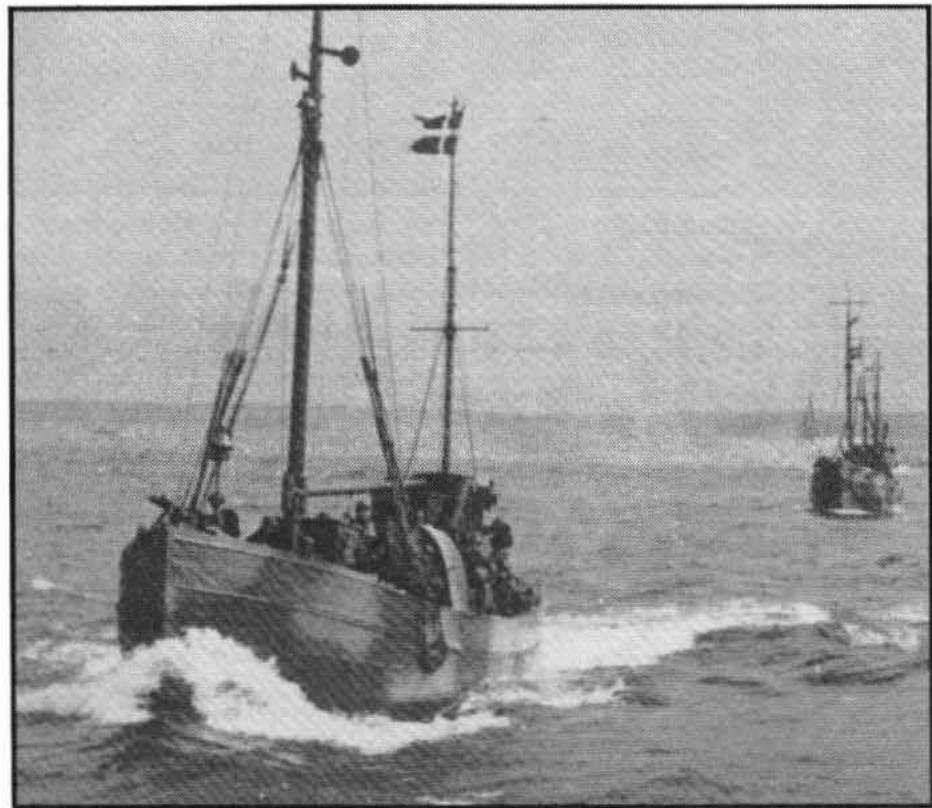
Med flag og vimpler hejst og under svensk eskorte afgik Flotillen kl. 0200

fulgt lidt senere af MJØLNER og HOLGER DANSKE, medens Hjelpeflotillen og Svitserflotillen allerede var under gang. Vi havde bedt Leschly tage med MJØLNER, så vi undervejs kunne justere de forskellige planer. Han foretrak imidlertid at haste til Hålsingborg for at modtage Regimentet og overlod justeringen til os. Kl. 0600 var alle skibe på plads i Hålsingborg havn, samtidig med at de første enheder af Regimentet indtraf. Det viste sig, at færgeren SVEA lå sejlklar i havnen, og den blev derfor straks rekvireret og indlemmet i transportstyrken.

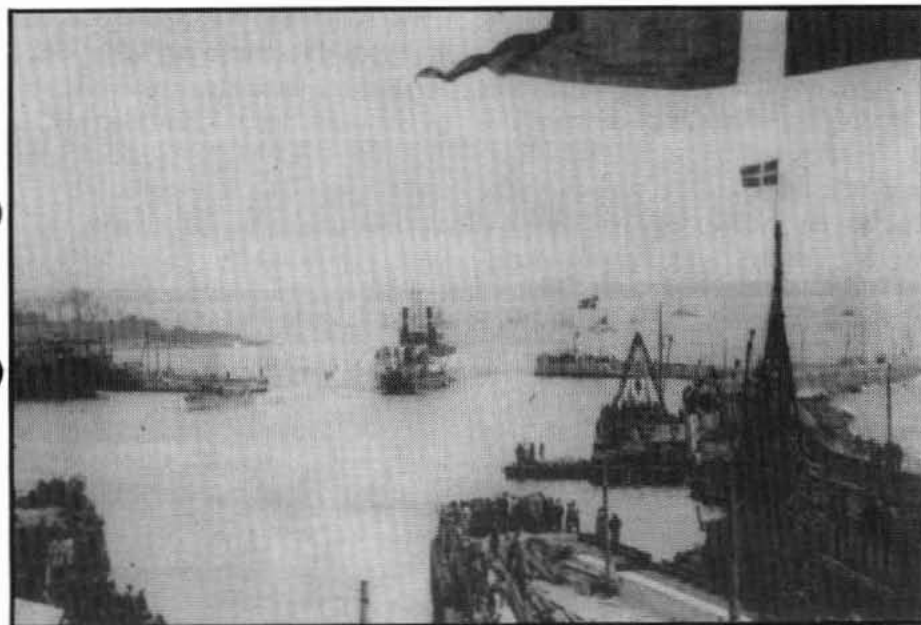
Straks efter ankomsten skabtes kontakt med regimenstab, der fik forelagt vor indskibningsplan med oplysning om

skibenes placering og meddelelse om, at der var transportofficerer klar til at modtage og vejlede troppene under indskibningen. Under hensyn til SVEA's tilstedeværelse og med ønsket om straks at få størst mulig styrke over fremfor taktisk spredning fik planerne endnu en mindre justering, hvorefter indskibningen begyndte kl. 0745. To timer senere blev der givet afgangsbefaling til Flotillen, som

medførte en fortrop, der skulle sikre nøglepunkter i havneområdet. Det var kendt, at der befandt sig tyske tropper på Kronborg, men derudover var det sparsomt med oplysninger om forholdene i Helsingør. Meddelelsen om den tyske kapitulation og hjemkaldelsen af Brigaden til Helsingør gjorde dog, at der ikke blev regnet med organiseret væbnet modstand. Umiddelbart efter fortroppen



Enheder af den danske flotille på vej mod Danmark den 5. maj. (FV nr. 95/dec. 1983).



Indsejlingen til Helsingør havn.

fulgte 2 skonnerter og SVEA med en bataillon ombord.

Den svenske eskorte fulgte til midtfarvandslinien og patruljerede derefter langs denne, og kl. 10.30 landsattes de første tropper uden modstand i Helsingør havn, hvor der på byledelsens foranstaltning var ryddet kajplads.

Efterhånden som de øvrige troppeskyttere var indskibet, afgik disses transportfartøjer, ligesom kommandoskibet MJØLNER stod Helsingør havn ud ved middagstid. Sidst på eftermiddagen var hele Regimentet og en del af dets train landsat uden forhindringer. I løbet af formiddagen den 5. maj blev de op-

fulgte materieltransporter også iværksat, idet køretøjer overførtes med HOLGER DANSKE og SVEA samt den i Helsingør rekvirerede færge DAN. Andet materiel blev transporteret i Hjelpeflotillens skonnerter, herunder store mængder af ammunition samt våbene til A- og B-styrkerne. Den 6. maj kl. 1200 var Regimentet med samtlige køretøjer og forsyninger overført til Helsingør og kunne afgå mod København. En del yderligere materiel overførtes i løbet af eftermiddagen, men derefter måtte transporterne midlertidigt indstilles på grund af en del skyderi i havneområdet. Skydningen opstod øjensynligt som føl-

ge af misforståelse. Det forlød, at HIPO-folk ville rykke mod Helsingør havn og muligvis angribe vore transportfartøjer. Dette rygte medførte omplacering af skibe og fartøjer i havnen for at få Flotillens enheder således anbragt, at havneområdet og tilstødende gader kunne beskyttes. Før forhalingerne var afsluttet, og medens de fleste af Flotillens fartøjer endnu befandt sig udenfor havnen, åbnede vagtposter, der var detacheret fra Regimentet til bevogtning af ammunitionstransportskibene, ild mod en tysk automobil, der passerede havneområdet uden at reagere på anråb. Dette udløste livlig skydning i flere retninger over havneområdet og ind over værftet, og der kom en del skud fra Kronborgsiden. Bl.a. fik MJØLNER en del træffere i stævn samt på bro og i styrehus af håndvåben og maskinskytsammunition, mens den efter forhaling var ved at forlænge på siden af HOLGER DANSKE. Det blev snart åbenbart, at affæren var meningsløs, hvorfor vi i MJØLNER satte signal for "Ophør Ilden", og efterhånden virkede dette. Forinden fandt jeg under en inspektionsrunde en mand på brodækket i HOLGER DANSKE i færd med at beskyde et nærliggende kirketårn, hvori tårnlugerne var åbne. Han mente at have en snigskytte på kornet, men ved nærmere observation kunne jeg berolige ham med, at silhuetten i tårnlugen var kirkeklokken! Affæren kostede to tyskere livet, og i Flotillen havde vi en såret, søkadet I. Andrup.

For at undgå komplikationer blev transportskibene trukket tilbage til Helsingør, og Flotillen ankrede for natten på Helsingør Red sammen med MJØLNER og HOLGER DANSKE. Forinden skudepisoden var færgerne SVEA og DAN frigivet til ordinær drift.

Den følgende dag var forholdene rolige, og Helsingør blev atter anløbet af Flotillen og transportskibene. Samme dag blev Flotillen afgivet til Søværnskommandoen, som igen var trådt i funktion, og den 8. maj afleveredes MJØLNER og HOLGER DANSKE til DSB, medens Svitser-flotillen samt Hjælpeflotillens skibe efter losning overdroges til respektive ejere.

Overskibningen af Brigadens ca. 5000 mand og dens talrige køretøjer samt store ammunitions- og materielmængder var vellykket gennemført udelukkende på dansk køl i skibe og fartøjer tilhørende flåden, DSB, handelsflåden, fiskerflåden samt Svitser og Det forenede Bug-serselskab i et gnidningsløst samarbejde.

Ialt havde 92 officerer, 42 kvarter- og underkvartermestre, 12 kadetter og 27 mather samt ca. 60 værnepligtige af søværnet og 7 civile skippere befundet sig udenfor Danmark. Af disse kom 18 officerer til England, medens 7 hjemkaldtes til tjeneste i Danmark. Resten var tilknyttet Brigaden, efterretningstjenesten og den illegale transportvirksomhed.

Efter overdragelsesforretningerne den 8. maj trådte Brigadens Marineafdeling i afvikling. Dermed var et ejendomme-

ligt afsnit i søværnets historie afsluttet - og et nyt kunne begynde i et frit Danmark.



Dannebrog hejses første gang på Sixtus efter kapitulationen, 11. maj 1945. Foto: Orlogsmuseet.

Efterskrift

Straks efter afgivelsen til Søværnskommandoen blev Flotillens fartøjer forlagt til København. Den 11. maj sejlede de ind i Flådens Leje og fortøjede på Holmen. Her deltog besætningerne i parade for viceadmiral Vedel i forbindelse med genovertagelsen af Holmen.

Arven fra Spania

Torbjørn Ødegaard

I et lite bokutsalg ved Themsen, ikke så langt fra Leaden Hall og Tower, ble det i 1590 solgt over disk en innbundet mappe med elleve kart. Da hadde det gått nøyaktig to år siden Sir Francis Drake med god hjelp av en himmelsendt sørvestlig kuling hadde nedkjempet Den spanske armada. Nå skulle det lesende publikum i England virkelig få vite hva som hadde skjedd i Kanalen sensommeren 1588. Elleve historisk-dokumentariske kobberstikk lå klare til salg. Vedlagt fulgte en detaljert beskrivelse av sjøslagene og de spanske forlisene ført i pennen av historikeren Petruccio Ubaldino fra Firenze.

I to år hadde sannferdige øyenvitneskildringer, pålitelige rapporter og mer eller mindre løse rykter om spanjolenes skipbrudd versert i London. Nå forelå den offisielle versjonen av historien med illustrasjoner: "A Discourse concerning the Spanish Fleete invading Englands in the Yeare 1588", skrevet av Ubaldino, trykket av A. Hatfield, oversatt og solgt av Augustine Ryther og rikt illustrert med elleve kart av Robert Adams.

Det ellefte kartet i kartserien til Adams er et oversiktskart som viser Den spanske armadas seilas gjennom Den engelske kanalen og rundt England,

Skottland og Irland. På kartet finnes også 27 små seilskuter som ligger delvis under vann. Disse seilskutene markerer hvor Armada-skipene forliste, etter de opplysningene som Robert Adams satt inne med: seks skip forliste i Kanalen etter sjøslagene der, 16 gikk ned på vestkysten av Irland, tre ble til vrak i Skottland. Det vil si 25 forlis, to gjenstår.

Kartet viser foruten England, Skottland og Irland også en flik av kontinentet med Normandie, Flandern, Holland og De frisiske øyene. Det jyske rev og deler av det sørlige Norge. Både Ålesund og Bergen er plassert på kartet, i tillegg til en rekke ikke-navngitte øyer mellom Stavanger og Sunnmøre. Nærmer man seg så områdene Sotra, Øygarden, Fedje og munningen av Sognefjorden, vil man se at karttegneren har lagt inn to forlismarkeringer på Vestlandet sør for Stad. Oversiktskartet til Robert Adams er dermed den eneste historiske kilden som ikke bare dokumenterer Armada-forlis i Norge, men også geografisk påviser i hvilke områder forlisene fant sted.

Artikkelforfatteren oppdaget kartet i National Maritime Museum i Greenwich, London, i 1990, og kartserien fin-

nes både på det private samlermarkedet og i andre offentlige samlinger, blant annet i British Museum. Til tross for at norske sjøfartshistorikere siden 1940-årene har arbeidet med kilder som belyser Armada-forlisene i Norge, er det ingen som har henvist til de to forlismarkeringene på oversiktskartet til Robert Adams anno 1590. Denne omtalen er en oppfølger til artikkelen "Den spanske armadas forlis i kongeriket Danmark-Norge i 1588" (Marinehistorisk Tidsskrift, nr. 2, 1992).

Petruccio Ubaldino (1524-1600) var italiener og protestant. Han bodde i London og livnærte seg som lærer i italiensk. Det var nok så som så med integreringen, for i sine mørke stunder sa Ubaldino at det ville være lettere å finne en flokk med hvite kråker enn en engelskmann som likte utlendinger. Likevel var det italieneren Ubaldino som var den første vitenskapsmannen som skrev om sjøkrigen i 1588 sett i et historisk perspektiv. "Commentario della impresa fatta contra il regno d'Inghilterra del re catholica l'anno 1588" var tittelen på førsteutgaven som kom i to opplag i 1589, først i april, senere i august. Dette var et bestillingsverk fra Sir Francis Drake, og Ubaldino fikk derfor anledning til å intervju både engelske skipssjefer og spanske krigsfanger av høy byrd. En av disse var Don Pedro de Valdes, som ble tatt av Drake da flaggskipet i den andalusiske skva-

dronen, "Nuestra Senora del Rosario" ble erobret av engelskmenn i Kanalen tidlig i august 1588.

Men om forlisene i Norge er Ubaldino taus, og han nevner ingenting om dette hverken i den italienske førsteutgaven eller i Rythers engelske oversettelse fra 1590. Om Armadaens nordlige seilas skriver Ubaldino bare: "Den spanske flåten ble kastet fram og tilbake i uværet og møtte sin fryktelige skjebne langs kysten av Irland der den forliste." I den italienske versjonen fra 1589 er det ikke henvist til kartene i det hele tatt, høyst sannsynlig fordi de ikke var klare fra trykkeriet. Henvisningene dukker først opp som noter i marginen i den engelske oversettelsen fra 1590, og det er all grunn til å tro at det var oversetteren og forleggeren Augustine Ryther som lot sette inn de nødvendige notene. Slik kunne man lese Ubaldinos historie og samtidig studere kartene som det var referert til i den engelske utgaven.

Mens Drake var oppdragsgiveren til Ubaldino, var det admiralen selv, Lord Howard av Effingham, som hadde bestilt kartserien av kartografen Robert Adams. I perioden 1588-90 tegnet Adams elleve håndkolorerte kobberstikk, mens selve gravingen i kobberplatene ble foretatt av forleggeren Augustine Ryther. De seks første kartene viser trefningene mellom den engelske og spanske flåten på kyststrekningen Plymouth-Isle of Wight. Deretter er det

tre illustrasjoner av slagene ved kysten av Flandern, og det tiende kobberstikket viser Den spanske armada på flukt inn i Nordsjøen, skadeskutt, men nesten fulltallig og med engelskmennene hakk i hæl.

Det siste kartet i serien på elleve er oversiktskartet som viser Den spanske armadas seilas i sin helhet og forlisene underveis, inkludert de to vrakene i Norge. Originaltrykket er i tre farger med en målestokk på 1:3.500.000 (originalstørrelse er 70 x 50 cm). På kartet er det lagt inn fire vindsymboler som viser vindretning og vindstyrke. Robert Adams tegnet også to ordener som dominerer den venstre siden av kartet. Motivet er den meget anerkjente Hosebåndsordenen med mottoet "Honi soit qui mal y pense" (fr., Skam over den som tenker ille om dette).

Kartet er ikke geografisk korrekt uten at dette forringer den historiske verdien. I det sørlige Norge er Bergen plassert innerst i Sognefjorden. Rett øst for Bergen/Sognefjorden har Adams lagt inn de to "norske" forlismarkeringene. Av navngitte steder på Norskekysten finner man forøvrig "Olde Zonte" (Ålesund), "Longholl" (ved innseilingen til Hardangerfjorden), "Notton" (Nodden, en gammel uthavn i Karlsundet), "Erk Zonte" (Egersund), "The Naze of Norway" (Lindesnes) og "Longe Zonte" (Langesund). Målestokken gjør det helt umulig å forsøke og lokalisere de to Armada-forlisene i Norge bare ved hjelp

av kartet, og man kan bare generelt henvise til to forlis på Vestlandet sør for Stad.

Karttegneren Robert Adams var en evnerik mann av folket. Han var egentlig arkitekt av profesjon, men samtidig en kunstnerisk all-rounder. Noen fyldige biografiske opplysninger finnes ikke om Robert Adams, noe som tilsier at han neppe var av adelig byrd. I 1588 avsluttet han en større byplan for Middleburgh, og forøvrig var han oppsynsmann ("surveyor") for Hennes Majestet dronning Elisabeth Is eiendommer. Robert Adams døde i 1595 og ble gravlagt ved St. Alfege's Church i Greenwich, bare et lite stykke unna kartsamlingen til National Maritime Museum hvor historikere i dag kan be om å få se de elleve Armada-kartene, som Adams tegnet i langt mer turbulente tider. Men fremdeles sitter man igjen med ett spørsmål ubesvart. Hvem fortalte Adams at to skip fra Den spanske armada forliste ved munningen av Sognefjorden i Norge?

William Asheby var engelsk spion i det nøytrale, men ustabile Skottland. Asheby var en flittig rapportør, og nyhetene om spanske flyktningestrømmer fra det fjerne Irland ble behørig videreformidlet til London. En sterk katolsk og pro-spansk fraksjon i Skottland gjorde det umulig for kong James VI å avvise de skipbrudne fra Den spanske armada. Spanjolene kom til Edinburgh fortrinns-



Udsnit af Robert Adams kort fra 1590, med signaturangivelse af to spanske forlis udfor den norske kyst.

vis fra den røffe irske Atlanterhavskysten. De som ikke ble tatt av dage av den lokale keltiske befolkningen eller av soldater fra de engelske garnisonene i Irland, hadde et godt håp om å nå Skottland. Derfra lå veien åpen til kontinentet og det spanske styrt Flandern.

Blant de første som ankom Edinburgh var 32 overlevende sjøfolk fra den 1.100 tonns store levantineren "La Trinidad Valencera" som forliste ved Kinnagoe Bay. Sammen med noen få menn fra "Girona" fikk de straks reisepass videre og kom til Le Havre allerede 26. desember 1588.

Spanske flyktninger fortsatte å komme til Skottland på våraparten 1589. På Fair Isle mellom Orkney og Shetland hadde størsteparten av mannskapet overlevd da det tyskbygdte forsyningsskipet "El Gran Grifon" forliste, og disse fant veien videre til Edinburgh. Den 22. april skriver William Asheby en ny rapport til spionsjefen Lord Willim Cecil Burghley i London og kan opplyse at "300 (spanske) soldater, som har vært i Norge, har nettopp ankommet Skottland."

300 soldater fra Den spanske armada har vært i Norge og kommet fra det med liv og lemmer i behold. Det er alt ettertiden får vite, og forøvrig sier Ashebys rapport intet mer, verken om nødhavner i Norge eller om omstendighetene rundt en eventuell stranding langs Norskekysten. Likevel kan man utelukke at det dreier seg om et totalforlis siden 300

mann overlevde, og de kan like gjerne ha seilt fra Norge med samme skipet som de kom med.

Samtidig arbeidet kartografen Robert Adams med å plote inn forlisene til Den spanske armada på sitt kobberstikk. Spionrapporten fra Skottland må ha kommet Adams for øre, og fra annet hold må han også ha fått meldinger om at skip fra den spanske flåten hadde nådd Norskekysten.

Den engelske gesandten Daniel Rogers hadde vært på kondolanseoppdrag i København. I april 1588 tok levemannen Frederik II sitt siste glass og overlot kongetronen til sin mindreårige sønn Christian IV. Rogers formelle oppdrag var å overbringe det engelske hoffets kondolanser til enkedronning Sophie og å gratulere den lille Christian med kongsverdigheten, enda det skulle gå noen år før gutten ble kronet. I mellomtiden styrte riksrådet og den alltid så velunderrettede kansleren Niels Kaas.

Mellom måltidene på Kronborg slott foregikk det politiske diskusjoner på høyt plan, og instruksjonen Rogers hadde med seg fra England var klar. Han måtte gjøre alt som stod i hans makt for at Philip II av Spania ikke fikk dansk støtte eller norsk skipstømmer til sin store Armada. Noen store meningsbrytninger på Kronborg slott lå det ikke an til. Etter kongens død hadde den danske kansleren vært tidlig ute med å få bekreftet den grunnfestede alliansen

mellom Danmark og England, og foruten engelske fribytters herjinger til sjøs, var det verken politiske eller religiøse stridigheter mellom England og den dansk-norske helstaten. Gesandten Daniel Rogers forlot Kronborg slott ved Øresund med en god følelse av at oppdraget var fullført. Dessuten hadde han fått frigitt varer for 6.000 pund som var konfiskert fra engelske skipper.

Daniel Rogers og Niels Kaas fortsatte å holde kontakten selv etter at Rogers hadde reist fra Danmark sommeren 1588. Rogers skrev fra Stade og fortalte at Greven av Leicester var død, og 12. november skrev Kaas tilbake og takket for nyheten. En passant hadde Kaas noe å tilføye, ikke noe presserende viktig, men siden Kaas likevel kunne få et brev overbragt til Rogers, skulle det likevel nevnes. Nærmest i en bisetning forteller den danske kansleren at seks skip fra Den spanske armada har nådd Norskekysten, i følge rykter som går i København. Ett skip er stormdrevet mot Bergen, og fem andre skip er drevet av mot Nidaros (Trøndelag) kyst. Sjøfolkene ombord manglet mat og måtte spise hestekjøtt, sier det. Enda disse opplysningene skal stamme fra folk ombord, gir Kaas inntrykk av å være meget kritisk til sannhetsgehalten i disse meldingene, og videre skriver han at siden ryktene kommer fra Belgia, er de kanskje ikke til å stole på. Dette er alt Kaas skriver om Armada-skipene i Norge, men det er all grunn til å tro at Rogers

viderebefordret denne lille rapporten til sine overordnede i London. Og fra det engelske admiraltetet kan meldingen ha gått videre til karttegneren Robert Adams som dermed kunne komplettere sitt oversiktskart.

Adams plottet inn to forlismarkeringer på den norske vestkysten. Spionrapporten fra William Asheby i Skottland og meldingen fra kansleren Niels Kaas i København via gesandten Daniel Rogers var nok med på å gi Adams et bilde av hva som hadde skjedd i de nordligste farvannene. Adams var stasjonert i London og reiste ikke rundt i riket. Men han satt sikkert inne med ytterligere bakgrunnsmateriale som fikk han til å markere de to Armada-forlisene i Norge. Disse kildene er ikke bevart for ettertiden.

Skipshola på Norevikane i Ytre Sogn er en av de få gode ankringsplassene i den delen av Sognefjorden. Midtfjords er det dypere enn 1300 meter, men bak Storholmen på nordsiden av fjorden ligger det lune Norevikane med grunner og milde strender. Oppover i liene omkring Norevikane ligger de tradisjonsrike gårdene Teigen og Mjelleli. Mennesker som bor der, kan føre slektene sine flere generasjoner tilbake, og en levende muntlig tradisjon forteller også at spanske sjøfolk engang slo seg ned i Mjellelia. De skal ha kommet i 1588 med et skip fra Den spanske armada som kong Philip II sendte til havs mot England. I

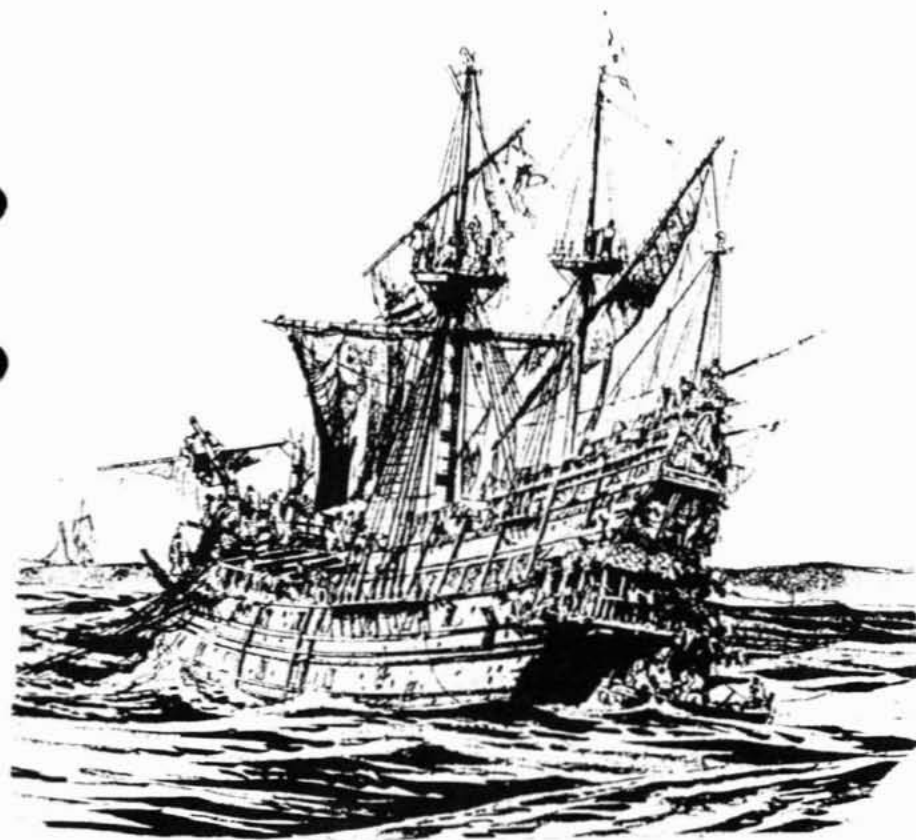
uværet søkte det ly i Sognefjorden og seilte helt inn til Skipshola i Norevikane hvor det ble liggende over vinteren. Året etter ble skipet hogd opp, og noen av mannskapet slo seg ned i traktene omkring Norevikane. Videre, fortelles det, skal spanjolene ha ryddet land i Mjellelia, og de fikk etterkommere der. Den dag i dag skal menneskene som kommer fra Mjellelia ha visse latinske særtrekk som stammer fra de spanske rydningsmennene. De er mørke og småvokste, hissige og musikalske. Flere skipskister fra Den spanske armada hevdes å være historiske bevis på at den muntlige tradisjonen har rot i virkeligheten. Kistene ble imidlertid solgt på auksjon omkring århundreskiftet, og ingen har sett dem siden.

For ikke så mange år siden var det en heftig nabokrangel mellom to tilårskomne kvinner i ei lita norsk vestlandsbygd. Det ble høy temperatur i det lokale oppgjøret, og det ene ordet tok det andre. Det toppet seg for den ene av de gamle som ville sette sin motstander på plass en gang for alle. Så kom det slående argumentet: "Du er av urent blod!" Hun fikk det siste ordet. Den utstøtte trakk seg tilbake vel vitende om at hennes sydeuropeiske trekk hadde røtter langt ned gjennom slektsleddene, tilbake til de tider da to menn og en ung kvinne, alle skipbrudne fra Den uovervinnerlige armada fra Spania, hadde blitt funnet halvt døde og halvt levende nede i fjæra.

De tre hadde blitt tatt med til gards, og som det så gjerne går med ungdommen, så ble det giftermål. Den unge kvinnen giftet seg inn i slekta på stedet og ble ættemor til utallige aner i bygda. Om de to overlevende mennene beretter historien intet.

Både i Hordaland og Sogn og Fjordane finnes det en rekke opphavssagn som forteller om kvinner fra havet. De reddet seg i land fra uvær og skipsforlis og giftet seg inn i de etablerte slektene på stedet. Mest kjent er sagnet om de tre skottejentene som rodde seg vill i tåkehavet utenfor Skottland. I den vesle robåten inngikk de tre skottejentene en pakt. Hvis de noen gang kom trygt i land, skulle de gifte seg på det stedet hvor de ble reddet. Sagnet forteller at de tre jentene fikk landkjenning på Sotra. Der slo de seg ned, og den dag i dag hevder gamle mennesker på Sotra at de tre skottejentene er deres aner fra en fjern fortid.

Andre opphavssagn, som gjør krav på være historisk troverdige, gir ulike forklaringer på at så mange vestlendinger har latinsk utseende, som brune øyne, mørkt hår, noen steder kullsvart, og forævrig et ganske sangvinsk temperament. Skipsforlis og kvinner er faste faktorer i sagnene, men kvinnene er ikke alltid skotske. De er også italienske, portugisiske eller spanske. På Vindenes i Fusa kommune finnes det en muntlig overlevering om en skipbrudde fransk



Moderne oppfattelse af et stort skib fra den spanske armada efter kampen. Besætningen har travlt med at udbedre skaderne, men indtil det er sket, har skibet stort set drevet for vind og strøm. Måske til den norske kyst. Tegning af Richard Schlecht i "The Armada", Amsterdam 1981.

kvinne som kom i land på Skagatongjen og ble tatt opp i Vindenes-slekten. Denne kvinnen kan ha kommet fra Den spanske armada, sies det på Vindenes. Her er opphavssagnet koblet til en kjent historisk hendelse, nemlig den store sjøkrigen mellom England og Spania i 1588 som er blitt pensum for enhver

grunnskoleelev.

Sagnene om kvinner fra Spania er levende folkloristikk som beriker den vest-norske kulturarven, men kan ikke betraktes som fullgode historiske kilder. Likevel er sagnene et viktig bidrag til historien om de spanske Armada-skipe som forliste i Norge, spesielt fordi

sagnene ligger innenfor det geografiske området hvor Robert Adams plottet inn sine to forlismarkeringer i 1590.

Både i engelsk og spansk Armada-litteratur er de to forlisene i Norge viet svært liten plass. Sett fra forskerøyne i London eller Madrid er den nordiske vinklingen perifer i forhold til de sentrale begivenhetene i Kanalen og de mange forlisene i Irland som også kildemessig er meget godt belagt. Derimot har tre nederlandske 1600-talls historikere, riktignok i knappe ordelag, referert til to Armada-forlis i Norge i ulike oppslagsverk, forøvrig uten kildehenvisninger. Av det lille som skrives, er versjonene til Emanuel van Meteren og Famiano Strada de mest interessante. Van Meteren skriver i 1623 at to skip fra Den spanske armada drev av til Norge og at de ble der. Det ene skipet var meget stort, og folkene ombord ble reddet. Strada skriver at "det ble vist meneskelighet mot dem som drev av til Skottlands og Norges kyst, og det ble gitt fri reise tilbake til Spania." Noe mer vag er Everhard van Reyd i 1644: "Noen skip i Norge ble slått helt i stykker, og man vet ikke om noen kom fra det med livet i behold." En senere nederlandsk forfatter, Jacob Scheltema, nevner også helt kort i 1825 at to Armada-skip havnet i Norge, og ett av dem ble reddet. Men aller knappest er vårt eget Aschehoug og Gyldendals Store Norske leksikon: "Fartøyene (fra Den spanske

armada) drev enkeltvis omkring, helt nord til Norge."

I tidsskriftet for Herøy sogelag for 1945 innleder bidragsyteren Bjarne Rekdal en debatt som kom til å legge grunnlaget for norsk Armada-forskning. I et halvannen sides notat i historielagets årsmelding publiserer han sin teori formulert som et spørsmål: "Om forlis av eit spansk krigsskip ved Runde i 1588 (?)". Til tross for det avsluttende spørsmålstegnet ender debatten opp med en bastant teori om et Armada-forlis på Runde utenfor Ålesund, som det ikke finnes kildemessig belegg for. Rekdal henviser til et eldgammelt sagn om det spanske skatteskipet "Den Uovervinderlige Borg" som i sin tid skal ha forlist ved Runde med umåtelige rikdommer ombord. Faktiske funn av spanske sølvmynter i fjæra på Runde la ikke akkurat noen demper på fortellergleden.

Debatten fortsetter i tre avisartikler i 1946. I Sunnmørsposten spekulerer rundeværingen Hans Goksøyr på om sølvmyntene på Runde kommer fra et av skipene i "Den store armadaen". Kristian Thorbjørnsen, forfatteren av bergingsvesenets historie, setter imidlertid tingene på sin rette plass i Norges Handels og Sjøfartstidende 31. mars. Thorbjørnsen slår fast at det var den nederlandske ostindiafareren "Akerendam" som forliste ved Runde 11. mars 1724, og ikke et eneste menneske kom fra det med livet i behold. Dette forhindrer ikke

marinehistorikeren Rolf Scheen i å lansere en ny teori om "Den Uovervinderlige Borg" i en artikkel i Norges Handels og Sjøfartstidende 1. april. I artikkelen antyder Scheen at det kan ha vært det spanske forsyningsskipet "Castillo Negro" (sp., "Sorte Borg") som forliste ved Runde og som var opphavet til sagnet om "Den Uovervinderlige Borg". Koblingen er relevant fordi substantivet "Borg" går igjen i begge navnene, og fordi Den spanske armada offisielt ble kalt "Den uovervinnerlige armada" (sp., *La armada invencible*). Men det var Kristian Thorbjørnsens påstand som viste seg å holde stikk. Tidlig på 1970-tallet ble "Akerendam" funnet utenfor Runde, og flere kister sølvmynter, endel av dem spanske, ble tatt opp fra havbunnen. "Castillo Negro" virkelige skjebne er bare delvis kjent. I september 1588 ble den observert sammen med "El Gran Grifon", "Barca de Amburg" og "Trinidad Valencera" da den kjempet mot vær og vind i havområdene nordvest for Irland. "El Gran Grifon" forliste på Fair Isle, "Barca de Amburg" sank i åpen sjø, og "Trinidad Valencera" forliste ved Kinnagoe Bay i Irland. Man vet ikke hva som til slutt skjedde med "Castillo Negro", men det er ingen kilder som tilsier at skipet skulle ha forlist utenfor Runde. Sagnet, derimot, lever enda blant rundeværingene som håper og tror at det ligger enda et skatteskip uoppdaget på havets bunn. Selv om Rolf Scheen tok feil med hensyn til Castillo

Negro, var han banebrytende innenfor norske Armada-studier og samlet sine undersøkelser i en større artikkel i bladet Norges Forsvar nr. 6 og 7, 1961.

Selv om det finnes et visst kildemateriale som forteller om at skip fra Den spanske armada virkelig fant sin siste havn et sted langs Norskekysten, er det for store hull i kildene til at man kan danne seg et helhetlig bilde av hva som skjedde med Armada-skipene på våre breddegrader. Verken i norske eller danske arkiver finnes det rapporter fra lokale myndigheter om spanske forlis eller en spansk "landgang" på Vestlandet i 1588. Selv om vesentlig kildemateriale er gått tapt underveis, er det all grunn til å tro at flere hundre spanske soldater og sjøfolk i ei vestlandsbygd ville sette spor etter seg, også i de skriftlige kildene. Derfor kan man tillate seg å konkludere med at de danske lensherrene og futene i Norge var uvitende om hva som skjedde i kystbygdene høsten 1588. Men kartet til Robert Adam og spionrapporten til William Asheby fra Edinburgh må være bevis på at noe har skjedd! Det er ikke usannsynlig å tenke seg at skipbrudne spanske sjøfolk ble tatt vare på av skotske trosfeller som drev omfattende handel på Vestlandet, og at spanjolene kan ha fått fri frakt til Edinburgh og tilbake til Spania. Det eneste de etterlot seg var en ung kvinne med et sydeuropeisk utseende som ble ættemor til utallige etterkommere over hele Vestlandet.

Tyske krigsskibe 1815-1945

Erich Gröner: *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945. (fortsat og bearbejdet af Dieter Jung og Martin Maass). Bind 6 (udg. 1989, 284 s.) og bind 7 (udg. 1990, 243 s.). Bernard & Graefve Verlag.*

Tidligere er her i Marinehistorisk Tidsskrift anmeldt de udkomne bind af det store værk "Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945", et enormt værk i 8 bind, men uheldigvis er bindene 6 og 7 ikke tidligere anmeldt. Dette vil vi gøre godt nu. De to bind har dog ikke meget direkte tilknytning til danske skibe, idet bind 6 hovedsagelig omhandler bjærgningsfartøjer af enhver art, og bind 7 behandler transportskibe, men alligevel kan dette sidstnævnte bind have en vis interesse, idet der her nævnes på side 98 i bind 7, bl.a. de civile transportskibe, der deltog i "Unternehmung Weserübung", og her opregnes samlet skibene, idet der henvises til deres nærmeste data andre steder i bindet. Det fremgår heraf, at der i 1. Seetransportstaffel indgik 17 skibe, hvoraf 4 blev sænket, og 2. Seetransportstaffel med 11 skibe, hvoraf 2 blev sænket samt Ausfuhrstaf-

fel med 7 skibe af hvilke de 5 blev sænket og et blev taget som prise af englænderne.

Det er udelukkende her civile transportskibe, der omtales og ikke de egentlige krigsskibe, der har været omtalt andetsteds. Det kan f.eks. have en vis interesse at se, hvorledes det gik nogle af disse skibe.

Den norske jager DRAUG fik således sænket det tyske transportskib MAIN ved Haugesund den 9. april, ligesom den norske torpedobåd SLEIPNER ved Stavanger fik sænket det tyske RODA, medens kystartilleriet ved Oslofjord fik gjort det af med KRETA og CURITYBA. Også de engelske U-både havde gevinst. Ved Halskov sænkede U-båden TRITON det tyske transportskib FRIEDENAU, og et par dage senere sænkede U-båden TRIAD den tyske IONIA ved Paternoster, ligesom U-båden X 24 ved Bergen fik ram på BÄRENFELS, og siden gik det også ved Paternoster igen ud over det tyske skib HAMM, der sænkedes af den engelske U-båd SEAWOLF, og i Skagerrak fik U-båden

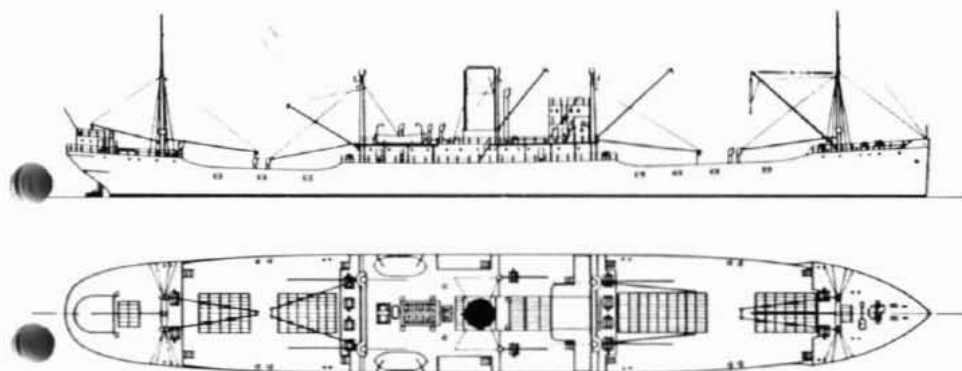


Illustration fra bind 7, transportskibet FRIEDENAU.

SEALION sænket det tyske AUGUST LEONHARD. Desuden var der af disse transportskibe, der deltog i Weserübung ligeledes ud for Bergen, sænket skibet SAN PAULO, mens RAVENFELS blev sænket i Vestfjorden ved Narvik, og ALSTER blev taget som prise af den britiske jager IACARUS.

Som nævnt er det blot transportskibene, der er omtalt i dette bind, mens krigsskibene tidligere har været berørt i andre bind.

Det store værk er nu afsluttet, og i efteråret 1994 udsendes et registerbind,

der dækker alle 8 bind. Man må lykønske forfatterne med afslutningen af dette imponerende arbejde, det har været at holde rede på alle disse detaljer for hvert enkelt skib. Det var oprindeligt Erich Gröner, der grundlagde arbejdet, som efter dennes død blev videreført af Dieter Jung og Martin Maass, men her ved udgivelsen af det sidste bind og registerbindet er endnu en af forfatterne døde, således at dr. Dieter Jung alene har fuldført redaktionen af de afsluttede bind.

Jørgen H. Barfod.

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER/MARINEHISTORISK SELSKAB

Sammenfatning af referat fra generalforsamlingen den 19.4.1995 kl. 19.30 i Søofficersforeningen.

1. Advokat Janne Wirenfeldt Asmussen blev valgt til dirigent og konstaterede forsamlingen lovligt indvarslet.
2. Selskabets formand, Kommandør Per Wessel-Tolvig aflagde herefter selskabets årsberetning. Han konstaterede at selskabet i årets løb havde støttet Orlogsmuseet med bygning af guideudstyr, bygning af hvalbåd samt kontant tilskud til driften på et samlet beløb af 225.356 kr. Selskabets virksomhed iøvrigt havde bestået af 6 foredrag og en ekskursion til Fregatten Jylland. Som den kommende sæsons arbejdsprogram nævntes foredragsprogrammet, der er omtalt andet steds samt planer om en ekskursion til Rostock-Stralsund. Desuden overvejede bestyrelsen at skaffe fondsmidler til at udskrive en prisopgave om et passende marinehistorisk emne for historiestuderende ved Københavns Universitet. Formanden refererede derefter dele af Orlogsmuseets virksomhedsprogram for 1995.
3. Kassereren Niels Probst forelagde derefter regnskaberne for det fusionerede selskab og Kommandørkaptajn Sigurd Barfods Legat.
4. Niels Probst aflagde herefter regnskab og beretning for Forlaget Marinehistoriske Skrifter. Kommandør Poul Erik Pedersens: "Signalering til Søs" forelå færdig indenfor en måned, og næste større udgivelse var Jørgen H. Barfods bog om Flåden på Chr. II's tid, der var bind nr. 2 i serien om flådens historie. 2 små hefter vedr. speciemner i Orlogsmuseet, Hanne Poulsens: "C.W.Eckersberg som Marinemaler" og Birger Thomsens: "Kanonbådskrigen" var delvis finansieret og manuskripter afventedes. I 1996 regnede man med at kunne arbejde med bind 3. Flåden på Chr. IV's tid. Forsamlingen godkendte beretningen fra Forlaget Marinehistoriske Skrifter.
5. Der var fra bestyrelsens side forelagt ændringsforslag til vedtægterne, hvor §4 første sætning foreslogs rettet til: "Selskabet ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer og en formand, valgt af selskabets generalforsamling for 2 år". 5. sætning i samme paragraf foreslogs rettet til: "Generalforsamlingen vælger selskabets formand ligeledes for 2 år". Marinebibliotekar Arne Holm var betænkelig over, at bestyrelsen ikke havde tilsendt medlemmerne forslagens ordlyd i god tid inden mødet, hvilket bestyrelsen tog til efterretning. Ved afstemning med håndsoprækning stemte 19 for forslaget og 1 imod. Dirigenten konstaterede forslaget vedtaget.
6. Kontingentet foreslogs uændret for 1996, hvilket blev vedtaget. Kommandør J.B. Pranov spurgte, hvorvidt det særlige firmakontingent på 500 kr. var bortfaldet? Efter en kortere diskussion kunne man konstatere, at bestyrelsen havde besluttet at afskaffe firmakontingentet ved fusionen, da man ikke mere anså, der var grundlag for ordningen.
7. og 8. Valg til bestyrelsen.
Der var i år ikke formandsvalg, idet dette sker hvert 2. år. Genvalg foretoges af Højesterets-sagfører Torben Ingemann-Hansen og Mag. art. Bente Kjølbjerg samt Luftkaptajn Niels Probst.

Som nye medlemmer valgtes Kommandør H. Fink-Jensen og Kommandørkaptajn Henrik Muusfeldt, der alle blev valgt med akklamation.

Viceadmiral Sven S. Thstrup og Kommandør Poul Grooss havde valgt at trække sig ud af bestyrelsesarbejdet og blev takket for deres virksomhed gennem mange år i bestyrelsen. Bestyrelsen foreslog genvalg af revisionsfirmaet Bent Nicolajsen, hvilket forsamlingen tilsluttede sig.

Da intet mere forelå afsluttedes generalforsamlingen.

Janne Wirenfeldt Asmussen
Dirigent

Ole Lisberg Jensen
Referent

Busudflugt til Rostock og Stralsund

Lørdag den 26. og søndag den 27. august 1995

Den årlige ekskursion går til det "nyopdagede" land i Syd- til Vorpommern med Rostock og Stralsund. I Stralsund, som er rejsens mål, er bebyggelsen velbevaret og byen selv et besøg værd. Vor specielle interesse gælder imidlertid Meeresmuseum og Marinemuseet på Dänholm, hvor vi får de stedlige museumsfolk til at vise os samlingerne. Om søndagen går turen til Rostock med dets søfartsmuseum, hvor vi også vil besøge et 10.000 tons fragtskib "Rostock-Schwerl". Et besøg i hansestaden Rostocks centrum vil der ligeledes blive tid til.

Afgang Østerport Station, lørdag den 26.8 kl. 08.30

Forventet hjemkomst Østerport Station, søndag den 27.8. kl. 21.30

Pris inklusive busrejse, færge, 2 frokoster, 2 middage,
1 hotelophold samt museumsbesøg:

1200,- kr.

Rejsen er åben for medlemmer
af Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab samt
Orlogsmuseets Modelbyggerlaug

Tilmeldelse til Orlogsmuseet senest fredag den 4. august 1995

Tlf. 31 54 63 63

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Referat af generalforsamlingen i Orlogsmuseets Modelbyggerlaug, torsdag den 23. marts 1995.

Formanden Peter Beisheim bød velkommen til generalforsamlingen samt det efterfølgende foredrag og foreslog aftenens dirigent.

1. Som dirigent blev valgt Chr. Linde. Denne konstaterede at generalforsamlingen ikke var rettidigt indkaldt på grund af forsinkelse med udsendelsen af Marinehistorisk Tidsskrift, hvilket beklagedes meget af bestyrelsen, men hvis ingen af de fremmødte havde indsigelser kunne generalforsamlingen afholdes. Det konstateredes at ingen havde indsigelser.

2. Formandsberetningen.

Formanden konstaterede, at sammenlægningen af generalforsamlingen og en temaaften synes at være gunstig. Herefter aflagdes beretningen, hvori blev nævnt ændringer af vedtægter vedr. generalforsamlingens beslutningsdygtighed, de afholdte møder bl.a. med gæster fra Sverige, modeller af laugsmedlemmer til museets samling samt aftenens tyske gæst Karl Heinz Haubt, som ville holde foredrag efter generalforsamlingen. Endvidere nævntes, at "Modelskib 95" åbner lørdag i uge 44 og først nedtages i januar 1996. IPMS afholder Danmarksmesterskab også for træskebe, på denne udstilling skal vi deltage udenfor konkurrencen med et reklameindslag for laugget. Formandsberetningen blev godkendt.

3. Regnskabsaflæggelse.

Kassereren Peter Maack aflagde regnskabet, hvoraf det fremgår, at kassebeholdningen er svundet faretruende, dette skyldes især to faktorer, nemlig indbetaling til to årgange af tidsskriftet samt en fejl i kontingentopkrævningen, således at denne for 1994 kun var 100 kr. mod 125 kr. vedtaget på generalforsamlingen. Den ene af de valgte revisorer Gert Gray Andersen var ved en fejltagelse ikke blevet orienteret om regnskabet og kunne derfor ikke underskrive dette, ligesom han mente, at der var tradition for, at beretningen fra sidste generalforsamling blev oplæst. Dette er dog ikke i overensstemmelse med laugets vedtægter. Det blev foreslået, at beretning og regnskab blev offentliggjort i Marinehistorisk Tidsskrift. Der blev fra salen gjort opmærksom på en

lille regnefejl samt at der ville blive underskud på budgettet næste år, ligesom et budget for 1995-96 blev efterspurgt.

Regnskabet blev godkendt af forsamlingen, idet kun én stemme var imod.

4. Det blev vedtaget at hæve næste års kontingent til 150 kr. for at imødegå et underskud.
5. Der var ikke indkommet forslag til generalforsamlingen.
Formanden nævnte, at laugets eneste æresmedlem Søren Brunoe i årets løb var afgået ved døden, og foreslog som nyt æresmedlem Svend Pedersen, en højt skattet modelbygger og mangeårigt medlem af laugget. Dette blev vedtaget med akklamation.
6. *Valg af bestyrelsesmedlemmer og revisorer.*
Peter Beisheim, Niels Probst og Per Jessen var på valg og alle blev genvalgt. Som revisorer blev valgt M. Rehorst og Morten Vinther.
7. Under eventuelt blev bestyrelsen opfordret til at søge midler hos velgørende fonde, f.eks. Tuborgfonden. Ole Lisberg Jensen oplyste, at disse ikke yder hjælp til driften. Fra salen blev det foreslået at søge midler til udstillingen "Modelskib 95" samt til transport af modeller.

Da ikke flere ønskede ordet kunne dirigenten takke de ca. 25 fremmødte for god ro og orden og afslutte generalforsamlingen.

En mere detaljeret redegørelse for formandsberetningen, de ændrede vedtægter samt regnskabet kan fås ved henvendelse til formanden.

Kortfattet regnskab for 1994.

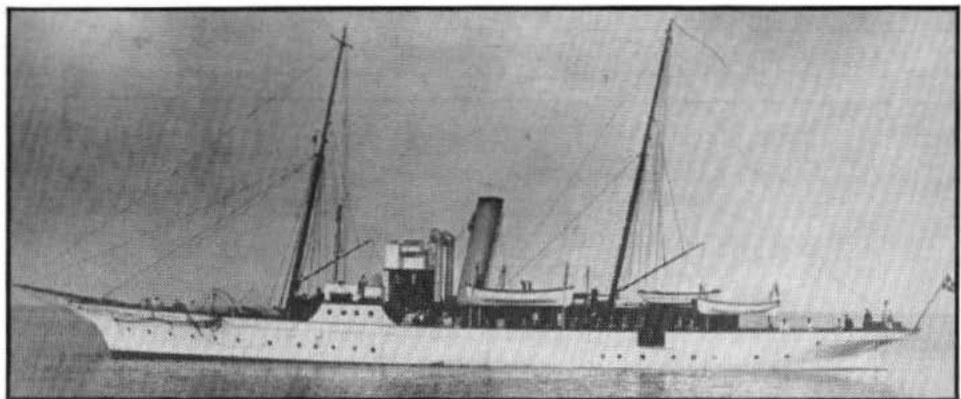
Indtægter:	8.768,97 kr.	Udgifter:	17.019,55 kr.
Kassebeholdning pr. 31/12 1993			11.063,07 kr.
Kassebeholdning pr. 31/12 1994			2.802,59 kr.

Per Jessen
Referent

Bestyrelsen har konstitueret sig med Peter Beisheim som formand, Niels Probst næstformand, Peter Maack kasserer, Per Jessen sekretær. Øvrige bestyrelsesmedlemmer er Ole Lisberg Jensen og Morten Skov.

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV...

Desværre måtte opgavebilledet udgå i sidste nummer på grund af pladmangel. Billedet i nr. 4/1994 var en affotografering af et ældre postkort, visende den tyske Marinestation i Sønderborg. Sønderborg var Marinestation i perioden 1904-18, og fotografiet er sandsynligvis taget omkr. 1910. Til venstre i billedet ses marinekasernen (i dag Hærens Sergentskole), færdigbygget 1908. Foran kasernen, i havnen, ligger en krydser med tre skorstene, formentlig et af den tyske marines artilleriskoleskibe, idet Sønderborg på dette tidspunkt var hjemsted for bl.a. skibsartilleriskolen. Billedet er taget nord for kasernen mod syd over Allsund, og i baggrunden ses Skt. Marie Kirke og Slotsmøllen.



Vi vil gerne have oplyst skibets navn.

Svar til Orlogsmuseet senest 30. juni 1995.