

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



29. årgang

Nr. 1 - Februar 1996

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 ovennævnte adresse. Sidste frist for indlevering af stof er den 10. i månederne januar, april, juli og oktober.

Eftertryk er kun tilladt med tydelig kildeangivelse.

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

Tryk: ORLOGSMUSEET
ISSN 0106.5122

INDHOLD

Artikler:

Skibsforliset ved Jernhatten.

Asbjørn Starcke 3

Anholt fyr og dets skæbne
før 1710.

Jørgen H. Barfod 19

Naja Salto på Orlogsmuseet.

Per Wessel-Tolvig 26

Andet:

Maritimhistorisk Konference
1996. (midter opslag)

Fra Orlogsmuseets billedarkiv. 28

Forside:

Tegning af Naja Salto.
(se nærmere omtale s. 26)

Skibsforliset ved Jernhatten

Den 29. januar 1946 forliste minestrygeren ME 1016 ved Jernhatten mellem Ebeltoft og Grenaa. Som lokalboende har Asbjørn Starcke, der er pensioneret skibsfører fra Den kongelige grønlandske Handel, interesseret sig for forliset, og hans grundige efterforskning af dramaets handlingsforløb har udmøntet sig i følgende artikel, som det er en glæde for Marinehistorisk Tidsskrift at kunne bringe.

Djurslands østlige kyststrækning bliver imellem Ebeltoft og Grenaa især markeret af et forbjerg, Jernhatten, der stejlt rejser sig op fra havstokken som en ejendommelig bakkeknode. Lige siden menneskene begyndte at sejle, har dette sted været et godt kendemærke for sømanden, vel at mærke hvis han kunne se det. I vinteren 1946 kunne en minestryger ikke orientere sig sikkert nok i kuling og snevejr, og følgen heraf blev en meget dramatisk stranding på revet sydøst for Jernhatten, men inden denne historie skal fortælles, vil det nok være rart at få et indgående kendskab til lokaliteten, der også har en spændende historie.

Oprindeligt var Jernhatten en ø ud for en vig, og den er dannet af de yderste moræner ved isfronten af den sidste istids iskappe. Landet hævede sig, og vigen blev til engdrag og marker, hvor igennem Havmøllen Å snor sig og har sit udløb i Kattegat tæt vest for Jernhatten.

I dag er dette store område fredet som et særegent og smukt stykke Danmark. Det er den nordligste del af den såkaldte Store Bælts-region, der er kendetegnet ved ringe nedbør og mange solskinstimer i helårsstatistikken, det giver specielle betingelser for dyre- og plantelivet. Mange af planterne her har ellers deres udbredelse i det sydøstlige Europa, og området rummer geologisk interessante bakker med udskridningsterrasser i plastisk ler, foruden den hævede havbund og strandvoldesystemer. Her er store muligheder for undervisningsmæssige ekskursioner, og her er landskabeligt meget smukt.

Navnet Jernhatten kommer fra flere forskellige folkeeventyr, hvoraf et af dem beretter om en trold ved navn Arn, der boede her. Indenfor synsvidde imod syd ligger øen Hjelm, og her boede en anden trold, og de to trolde kunne bestemt ikke fordrage hinanden. En dag blev trolden på Hjelm så gal i hovedet, at han tog en stor sten, og slyngede den

efter Arn, der blev så forskrækket, at han sank i jorden således, at kun det hjelmprydede hoved forblev synligt. Det er så siden blevet til det nuværende Jernhatten, hvor den sydøstlige pynt stadig hedder Arnakke. Stenen, trolden fra Hjelm kastede efter Arn, ligger syd for Jernhatten omkring 100 meter ude i vandet, og den hedder Blak. Ved lavvande ribler vandet over den, og i helt gammel tid, fortalte man, at den var så stor, at en karet forspændt med fire heste kunne vende på den. Det lyder utroligt, men var det sandt, må den i hvert fald være skrumpet en del ind siden dengang, selv om den stadig er stor. Blak ligger på et lille rev, bestående af sten og ler, en meget hård bund, som det ikke er rart at strande på med et skib.

Et af de andre sagn om Blak har sin rod langt derfra. På Kullen i Skåne regerede troldkvinden Sybille over de mange klippegrotter, der var beboet af de underjordiske. Da Sybille hørte om, at man i Jylland var i færd med at bygge den første danske kirke, blev hun så forbitret, at hun gik op på det højeste punkt, der hedder Högkullen. Her lagde hun stenen Blak i sit hosebånd og slyngede den over Kattegat imod det nye kirkebyggeri. Hendes troldkraft var dog ikke stor nok, Blak kom ikke længere end til Jyllands østkyst, hvor den faldt i vandet syd for Arnakke, som Jernhatten hed i gammel tid. Det blev nu klart for

enhver, at den nye tro var stærkere end hedenskabets, og alle trolde og jætter måtte langsomt fortrække til det yderste Thule og her forsmædeligt lide endeligt.

Jernhatten er 49 meter høj, og den stejle profil rejser sig brat op fra havstokken. Mange af dem der besøger stedet for at gå en frisk tur i den enestående natur, parkerer bilen på den offentlige parkeringsplads tæt vest for Jernhatten. Her ligger der helt ned til vandet et parcelhus med et større udhus, der har høj tagrejsning. En del kan sikkert endnu huske, at dette udhus imod øst havde en ejendommelig udbygning. Var man nysgerrig, fik man at vide, det var styrehuset fra en minestryger, og så man selve udhuset grundigt efter, var det let at se, at det hele var bygget af materialer fra et strandet skib. Det var i 1976, at hele området som nævnt blev fredet, men fredningsmyndighederne havde det stadig dårligt ved at se på det forhenværende styrehus. Det fungerede som et lille primitivt sommerhus, hvori der var 2 nedklappelige jernkøjer, også stammende fra den strandede minestryger. I 1981 forlangte fredningsstyrelsen styrehuset fjernet, og det blev det så. Dannebrog vajer endnu foran det hele fra en maritim to-delt flagstang, det er den gamle skibsmast.

Ved åudløbet ligger den gamle trelængede gård "Havmøllen", og her finder man stadig mange vragsdele liggende fra

det samme skibsforslis. Det er mest svære egespanter og bundklodser, især er agterstavnen med hullet til skrueakslen af imponerende dimension. Nu har de ligget her i næsten et halvt århundrede og ser godt nok noget vindblæste ud, men gode materialer forgår ikke så let. Iøvrigt er gården "Havmøllen" kendt for, at forfatteren Gustav Wied tog fast sommerophold her i 1890-erne, imens han skrev de fleste af sine kendte bøger og skuespil.

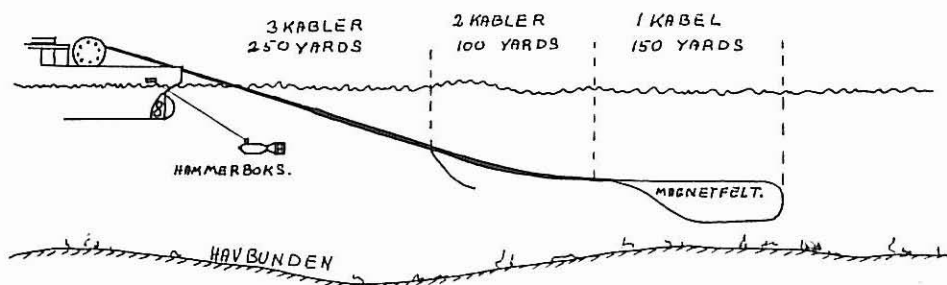
Når vi nu ved lidt om det sted, minestrygeren strandede ved, er det også af betydning for forståelsen, at vide lidt om minestrygning lige efter Den Anden Verdenskrig. Under krigen var de danske farvande blevet spækkede med miner af alle konstruktioner, dog var de magnetiske og akustiske bundminer langt i overtal. De fleste af disse bundminer var af de allierede droppet fra fly, og som følge deraf, vidste man ikke præcist, hvor de lå. Derfor koncentrerede man sig om, så hurtigt det kunne lade sig gøre, at få lavet det nødvendige antal minestrogne sejlruiter, det blev en kæmpeopgave af mange års varighed.

Danmarks største problem med hensyn til at få gang i minestrygningen var, at vi næsten ingen minestrygere havde tilbage efter krigen, og de kunne i hvert fald slet ikke dække det højaktuelle behov. Som en god hjælp fik vi overdraget et antal tyske og britiske minestrygere,

som vi selv skulle bemane. Også et større antal danske fiskerbåde, de såkaldte P-kuttere, blev anvendt ved minestrygningen som bøjefartøjer og i kurer-tjeneste, de største tillige som slæbebåde ved handlingen af de store magnetparavaner. Ja, selv ved strygning efter akustiske miner blev disse kuttere anvendt i de første trange år.

De danske og tyske minestrygere anvendte nogle cigar-lignende magnetparavaner, der flød i overfladen og blev slæbt i rimelig afstand efter minestrygeren. Det meget kraftige magnetfelt omkring paravanen frembragtes ved elektrisk energiforsyning gennem et kabel fra minestrygerens maskinrum. Når paravanen passerede over den magnetiske mine det antal gange, minen var kodet til, eksploderede den uden at skade minestrygeren.

De britiske minestrygere anvendte et grej, der bestod af 3 strømførende kabler. 2 af kablerne var meget svære og havde en diameter på 12-13 cm, det 3. kabel havde kun en diameter på godt 1 cm. De 2 svære kabler havde en længde på henholdsvis 350 og 500 yards og yderst var der monteret en 20 yards lang elektrode. Længden på det tynde kabel var 250 yards, og det havde den funktion at fjerne det magnetfelt, minestrygerens skrog havde, og den yderste elektrode var her på kun 1 yard. En yard svarer til en lille meter eller mere præcist



Principtegning af minestrygningsgrejet, udført af forfatteren.

91,44 cm. Alle 3 kabler var surret sammen og blev opbevaret på en stor kabeltromle, der fyldte det meste af minestrygerens agterdæk.

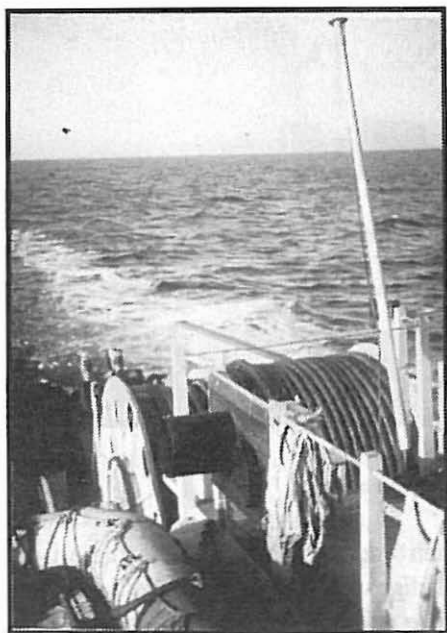
Alle typer minestrygere slæbte også på en hammerboks, der nede i vandet udsendte kraftige bankelyde for at aktivere akustiske miner senest 150 m foran minestrygeren. Alle minestrygere er bygget således, at skibsskroget i sig selv har et svagt magnetfelt.

Minerne var kodet til at skulle påvirkes et antal gange, før de sprængtes. Derfor skulle et område være oversejlet endnu flere gange, for eksempel 16 gange, før området blev anset for at være minefrit. Strygningen krævede nøjagtig navigation, men skibene var dengang ikke udstyret med avanceret navigationsgrej såsom Radar, Decca eller lignende systemer, som alle skibe nu er forsynet

med. Meget enkelt blev der udlagt et større antal bøjer på stribes, og dem kunne minestrygeren så sejle frem og tilbage langs med i samme afstand og således være sikker på at have oversejlet det samme område det fastsatte antal gange.

Fra Royal Navy fik Danmark overdraget 4 store og 4 små britiske minestrygere. En af de store hed MMS 1016, og det er den vi skal følge fra fødsel til død. Den blev bygget i en lille skotsk havneby Buckie, den ligger ved Moray-bugten i Nordøstskotland, og skibsværftet hed Herd & Mackenzie. Søsætningen var den 19. juni 1943, og den 29. september samme år var det færdigt og indgik straks i den 206th MS-flotille under betegnelsen MMS 1016. I 1944 blev den stationeret ved Vernon resten af krigen. Hvad det var for en Vernon, har jeg ikke kunnet finde ud af. Deplacementet

var omkring 450 tons, og det var bygget af egetræ med dæk af amerikansk pitchpine.



Grejet sat. /Forfatteren.

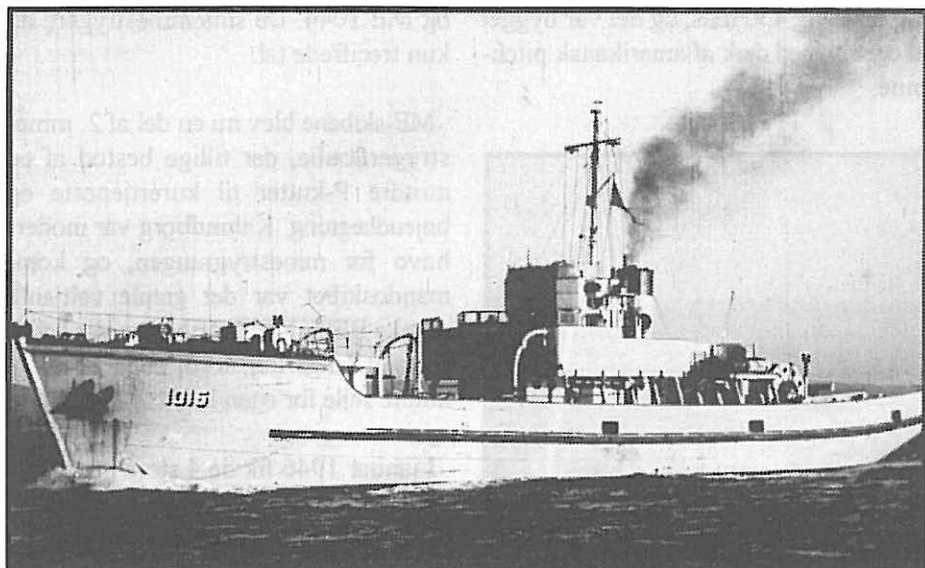
MMS 1016 blev i 1945 afhentet i England hos Royal Navy af søløjtnant I. Erik P. Skov-Jensen og en frivillig dansk besætning, og det ankom til Holmen i København den 3. september. Den 7. september indgik det i flådens tal med samme skibschef. Den 6. oktober fastsatte Marineministeriet, at alle danske minestrygere, der kom fra Royal Navy, skulle have typebetegnelsen ME. De 4 store minestrygere kom derfor til at hedde ME 1016, ME 1021, ME 1042

og ME 1044. De små minestrygere fik kun trecifrede tal.

ME-skibene blev nu en del af 2. minestrygerflotille, der tillige bestod af en mindre P-kutter til kurértjeneste og bøjedlægning. Kalundborg var modershavn for minestrygningen, og kommandoskibet var det gamle veltjente danske BESKYTTEREN, der var solidt fortøjet langs kaj, fordi det ikke mere kunne sejle for egen kraft.

I januar 1946 fik de 4 store minestrygere midlertidig stationering i Grenaa, mens sejlruterne imellem Grenaa og Hundested og i Hjelm Dyb blev minestrøget. Den sidste weekend i januar tilbragte 3 af skibene i Aarhus, imens ME 1016 forblev liggende i Grenaa. Søndag eftermiddag den 28. januar mødtes alle 4 minestrygere ved Hjelm, og de ankrede alle ved nogle minestrygningsbøjer, de selv havde lagt ud mellem Hjelm og Jernhatten. Hvordan det nu kunne være, så havde navigatørerne taget fejl af numrene i bøjerækken og lagt sig ved den næste i rækken nordover. Denne fejl skulle senere blive skæbnesvanger for ME 1016.

Sent om aftenen modtog flotillechef Bjerre ombord i ME 1044 besked om at sende en minestryger til Anholt for at bjærge eller sænke en drivende netspærring, der var til stor fare for skibsfarten. ME 1016 fik besked på at løse denne opgave snarest.



Ministrygeren ME 1016. Foto: Søværnet / Gunnar Olsen arkiv.

Den 29. januar 1946 lettede ME 1016 anker klokken 0500 og stævnedes nordover. I nattens løb var det blevet dårligt vejr med sydøstlig kuling og dårlig sigt med snebyger. Fordi ME 1016 havde en forkert affarende position og ikke kunne orientere sig i den dårlige sigt, ja, så blev navigationen naturligvis også forkert. Klokken 0530 overtog næstkommanderende Johannes Wethje brovagen, og skibschefen gik ned i messen for at få en kop kaffe. I dette øjeblik tog skibet grunden med 10 knobs fart. Wethje reagerede hurtigt med en "Fuld Kraft Bak"-manøvre på skibsskruen, men det var allerede for sent, skibet stod fast på røsen eller revet syd for Jernhatten ikke langt fra den store sten "Blak". Situatio-

nen var alvorlig med det samme i det dårlige vejr, og søerne vaskede ind over hele skibet. Man begyndte at lyse med projektørerne ind imod land, for at påkalde sig opmærksomhed og hjælp. Skibets radiotelegrafist forsøgte at få forbindelse med de 3 andre ministrygere og med Flådestationen på Holmen, men radiostationen fungerede ikke mere på grund af strømsvigt. Det var magtpåliggende for skibschefen at få slået alarm og dermed iværksat en hjælpeaktion snarest.

Den hårde vind og søgang havde presset skibet rundt tværs i søen, og vandet slog uafbrudt højt op over skibet, der også huggede hårdt i den stenede grund.

Skibets redningsbåd hang i daviderne om styrbord, og da det var til den luvart side, var det en meget farlig opgave at sætte den uskadt i vandet. Alligevel besluttede skibschefen sig til, at forsøget skulle gøres, og værnepligtig Poul Aabye meldte sig frivilligt til at være i båden under søsætningen for at hugge taljerne fri. Lykkeligvis blev redningsbåden firet hurtigt i vandet og taljerne frigjort uden uheld. Herefter blev båden ført langs skibssiden hen under stævnen, hvor ankerkæden strakte sig skråt ud til siden. Straks efter grundstødningen havde man kastet ankeret for at forhindre skibet i eventuelt at drive nærmere kysten over grunden. "Jeg har aldrig hverken før eller siden været så bange i mit liv, som jeg var, da jeg skulle passere den ankerkæde i en båd, der hoppede og dansede som en balletdanser i den helt vanvittige sø langs minestrygerens luvart side". sagde Poul Aabye, da han fortalte om dette tidspunkt i handlingsforløbet, og han fortsatte, "men da ankerkæden først var passeret, var det en smal sag for mine kammerater på dækket at hive mig i sikkerhed langs minestrygerens læ side med redningsbådens fangline".

ME 1016 havde en besætning på i alt 20 mand, og ombord var der højest redningsmidler til halvdelen af dem. Det forhold bekymrede naturligvis skibschefen ganske alvorligt, og derfor var det så magtpåliggende, at få slået alarm hur-

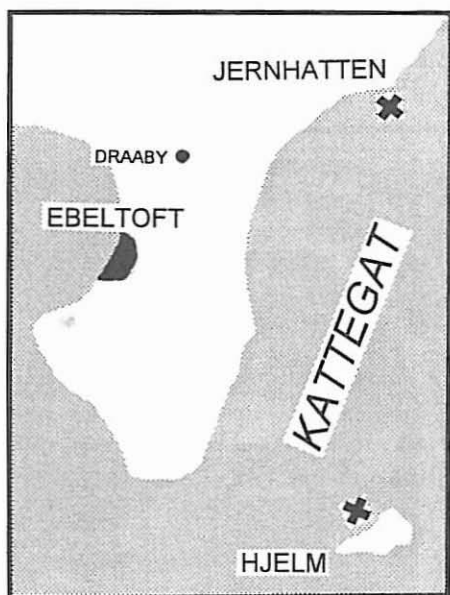
tigst muligt, således en redningsaktion kunne organiseres.



Redningsbåden. /Forfatteren.

Redningsbåden blev gjort klar til at blive roet ind til land, og 4 mand meldte sig frivilligt som roere. Matrosmath Kenno Olsen fungerede som bådens fører og Poul Aabye var én af de frivillige. Så roede de friskt til igennem brændingen ind imod stranden, en distance på ca. 2-300 meter.

Inde i land havde man straks været klar over, at der var sket en stranding. Strandfoged Sivart Møller boede i det



Kortskitse over strandingsstedet. Det nederste kryds ved øen Hjelm viser, hvor minestrygerne lå underdrejet for natten, det øverste angiver strandingsstedet: Stenrevet ud for Jernhatten.

lille parcelhus imellem Jernhatten og gården "Havmøllen", hans plejesøn Poul sov i et loftsværelse med vindue ud imod havet. Han var vågnet ved maskinstøjen og nysgerrigt stået ud af sengen for at kigge ud ad vinduet. Igenem snefoget så han skibslysene og grundstødningen, og naturligvis stod han straks op for at vække strandfogeden. De klædte sig godt på og gik ned til stranden, hvor der senere kom flere fiskere til. Det var endnu ikke begyndt at lysne, og blæsten sendte hele skyer af våd tøsne ind i deres ansigter. De var klar til at tage imod, da redningsbåden

med de 4 marinere ved årene løb op i stranden, de fik hurtigt trukket båden op på land fri af bølgerne.

Strandfogeden slog alarm til redningsvæsenet i Grenaa, der lovede at sende motorredningsbåden GRENAA til strandingsstedet omgående samt at underrette Flådestationen på Holmen i København. Marinerne forsøgte nu at ro redningsbåden ud til ME 1016 for at give besked om, at der var en redningsbåd på vej fra Grenaa. Det viste sig umuligt at presse båden ud igennem brændingen, og de lokale stedkendte folk på stranden frarådede også at forsøge på at ro ud til skibet igen. Der blev hentet en kraftig lommelygte på "Havmøllen" for at forsøge at morse ud med den, at redningsbåden var på vej, men ombord kunne de ikke læse budskabet.

Ombord i ME 1016 steg vandet indendørs igennem lækagerne i skibsskroget, og man begyndte at frygte for, at skibet var i fare for at brække midt over, det ville blive katastrofalt for de ombordværende. Skibschefen vidste jo endnu ikke, at redningsbåden var på vej fra Grenaa, og hvad skulle han dog gøre, for at de resterende 16 mand ombord fik en reel chance for at redde sig i land. Derfor mente han det nødvendigt at gøre et forsøg på at føre en line fra skibet ind til land. Den kunne blive en god hjælp og støtte for de nødstedte, dersom de blev tvunget til at svømme i land.

Ombord i ME 1016 var der foruden redningsbåden kun 2 små flåder eller mere rigtigt flydemidler. De var formet som en oval krans af kork med et fletværk af reb inden i kransen. Flåderne kunne hver især bære 2 mand, når de sad overskrævs på kransen i hver side med benene i vandet, og der hørte 2 små padleårer til hver flåde. Skibschefen spurgte besætningen, om der var nogen, der frivilligt ville vove forsøget på, med en flåde at sejle en line ind til kysten. Artillerimath Fromann og værnepligtig Christensen meldte sig straks villige, men de var ikke befære sømænd, og det forhold fik snart konsekvenser. Linen, der skulle føres ind til land, blev fastgjort til flåden, der så kom i vandet og blev bemanded uden uheld, og så padlede de 2 mand frimodigt af sted.

Da de fjernede sig fra skibssidens læ, blev de straks overskyllet af de kolde bølger, men de kom alligevel hurtigt fremover. På grund af vindretningen måtte de holde en skrå kurs indover, derfor blev linen, de skulle føre til land, for kort og så satte den sig endelig fast i noget på bunden. I forvirringen over dette mistede de den ene padleåre, og så hang de der og kunne hverken komme frem eller tilbage, imens de stadig blev overskyllet af det kolde vand. På grund af deres uerfarenhed forstod de ikke, at hvis de skulle redde sig selv, var det nu nødvendigt at kappe linen til skibet. Den ene forsøgte at svømme ind, men

det kunne han slet ikke klare, med de sidste kræfter lykkedes det ham igen at få tag i flådens tovværk og holde sig fast der. Nu var det lige før, det var den sikre død for dem begge.

Inde på stranden var man ikke i tvivl om, at de 2 på flåden var i den yderste livsfare. Et nyt forsøg på at sætte redningsbåden i vandet måtte endnu engang opgives. På stranden lå en rulle tovværk, som strandfogeden havde lagt klar til brug. Uden at sige et ord tog fordermester Tage Ingildsen fra gården "Havmøllen" sin overall og træsko af, tog den ene tovende i hånden og begyndte at vade ud imod flåden. Han havde truffet sin beslutning så hurtigt, at han glemte at tage sin bredskyggede kasket af hovedet, og dér blev den sidende, indtil han igen nåede ind til land. Da det blev så dybt, at vandet nåede ham til brystet, tog han tovet mellem tænderne og satte ryg og skuldre op imod bølgerne. Med lange seje svømmetag lykkedes det ham at nå ud til de nødstedte, der nu var meget forkomne. De hjalp Tage Ingildsen med at få fastgjort hans medbragte tov til flåden, og nu kunne folkene på stranden trække flåden med indhold ind i sikkerhed. Ingildsen svømmede selv i land, stak fødderne i træskoene og løb hjem for at skifte tøj. Inden længe var han igen nede på stranden for at være parat til at hjælpe.

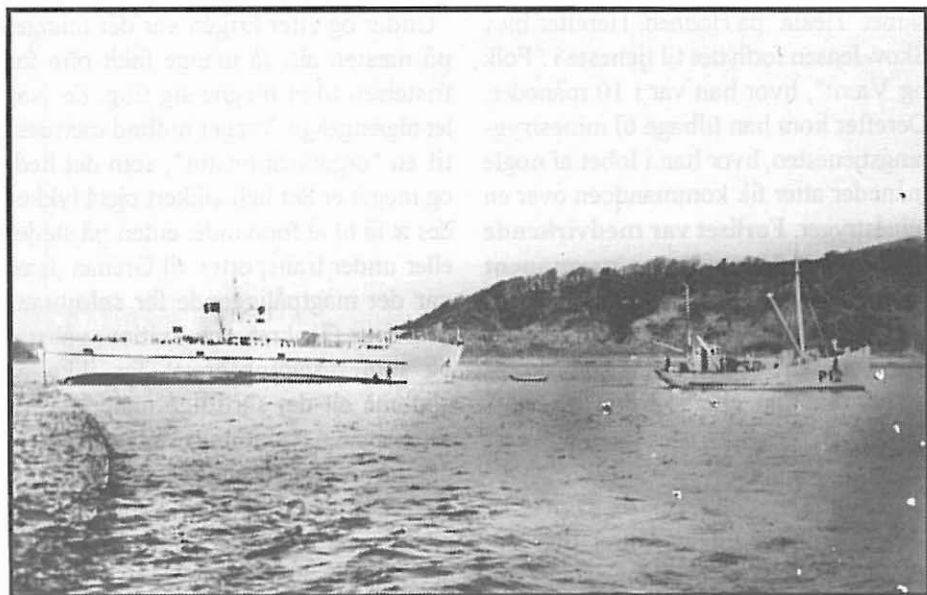
De 2 marinesoldater var så forkomne, at de måtte bæres op til strandfogedens hus, hvor de blev klædt af og lagt i seng. Her sørgede strandfogedens hushjælp for, at de begge fik en ordentlig hybenkradser til at falde til ro på.

Mens dramaet med flåden foregik, var det begyndt at lysne og klare lidt op. Ombord i de tre andre minestrygere kunne man se havaristen og følge med i, hvad der skete. Flotillechef Bjerre ombord i ME 1044 lettede anker og nærmede sig, men hans skib var ikke til nogen nytte, han kunne kun se til længere ude fra, liggende på sikker vanddybde, hvor han følte sig hjælpeløs og uvirksom. Det var uforsvarligt for hans skib at forsøge på at komme tæt til den havarerede minestryger.

På det tidspunkt, hvor de 2 marinere var reddet i land med flåden, dukkede redningsbåden GRENAA ud af snefoget og begyndte at orientere sig om, hvordan redningen kunne udføres. På ME 1016 halede man den line, det havde kostet så megen dramatik at føre til land, ombord igen, for at den ikke skulle være til gene for GRENAA's manøvre.

I Grenaa havde skipper Christian Brink på redningsbåden GRENAA haft travlt med at samle sin 8 mand store besætning. GRENAA afsejlede fra Grenaa Havn omkring klokken 0630, men det gik ikke særligt stærkt med sejladsen

sydover imod vejret. Med "Fuld Kraft Frem" på skruen hoppede og rullede båden i den krappe sø og friske kuling. Det tog 2 timer at sejle den forholdsvis korte strækning ned til Jernhatten. Her udførte Christian Brink et smukt stykke sømandsarbejde ved at få GRENAA manøvreret om på havaristens læ side og her fortøje langskibs. Det gik hurtigt med at få de resterende 14 besætningsmedlemmer, skibshunden "Tøsen" og den ene kat ombord i redningsbåden, men hvor var den anden kat "Stumpen" blevet af? Den blev først fundet og reddet i sidste øjeblik. Da endelig alle var i sikkerhed, satte GRENAA kursen nordover imod hjemhavnen. Vinden var jo nu agtenind, og det gik væsentlig lettere, men snefoget tog til igen, og sigtbarheden var meget ringe. Halvvejs hjemme gik motoren i stå, og GRENAA lagde sig straks tværs i søen og begyndte at rulle voldsomt. De måtte ankre for at holde stævnen op imod bølgerne. De var begyndt at sætte sejl, da endelig motoren en halv time senere sprang igang igen. Man må sige, at det var heldigt, at det motorstop ikke indtraf under selve redningsmanøvren ved ME 1016. Uden yderligere dramatik ankom redningsbåden til Grenaa Havn klokken 1230, og alle var glade. Glæden steg endnu en tak, da de 14 reddede marinere ankom til restaurant "Kahytten", hvor et dejligt veldækket bord stod klar med mad og drikke. Sidst på eftermiddagen var der atter glædesscener, da de 6 mari-



Den strandede minestryger ME 1016 ud for Jernhatten. Flotillens kutter P 12 ses liggende som vagtskib. Foto: Søværnet / Gunnar Olsen arkiv.

nere, der var kommet i land ved Jernhatten, ankom til "Kahytten" på ladet af en lastbil. Hele besætningen var nu samlede og uskadte, og nerverne kunne begynde at falde til ro.

Forliset havde naturligvis fået pressens fulde opmærksomhed, alle Danmarks aviser beskrev det mere eller mindre dramatisk. Det har været lidt af et detektivarbejde at finde ud af efter så mange år, hvad der er fakta, hvad der er misforstået, og hvad der er ren fantasi. De mennesker, jeg har fundet frem til, som deltog eller var nær begivenhederne, husker også meget forskelligt. Men jeg

tror, jeg har fået lagt begivenhedernes puslespil med de rigtige brikker. Det gælder også for alle de følgevirkninger, forliset fik, og som jeg nu vil beskrive.

Skibschefen, søløjtnant 1. Erik P. Skov-Jensen rejste hurtigt fra Grenaa til Holmen i København for at aflægge rapport og give forklaring til sine chefer. Midt i februar iværksattes en auditørundersøgelse af forliset, og efter indstilling fra generalauditøren idømte chefen for Søværnet, viceadmiral A.H. Vedel, Erik P. Skov-Jensen en straf på 20 dages vagtarrest, hvilket svarer til hæfte i det civile. Straffen blev afsonet på kaserne-

skibet "Hekla" på Holmen. Herefter blev Skov-Jensen forflyttet til tjeneste i "Folk og Værn", hvor han var i 10 måneder. Derefter kom han tilbage til minestrygningstjenesten, hvor han i løbet af nogle måneder atter fik kommandoen over en minestryger. **Forliset var medvirkende til, at der oprettedes en permanent havarikommission, og den har eksisteret lige siden.** I 1980 blev Erik P. Skov-Jensen pensioneret som kommandørkaptajn efter 42 års tjeneste i Søværnet.

Ved Jernhatten blev vejret den 29. januar så godt sidst på dagen, at Poul Møller og Børge Ingildsen kunne ro ud til skibsvraget og, som de første, udføre en kort inspektion. Ved aftenstid ankom flotillens kutter P-12 og lagde sig som vagtskib for at forhindre tyverier, især af våben og ammunition.

Den følgende dag ankom næstkommanderende, søløjtnant 2. Johannes P. Wethje til Jernhatten fra Grenaa medbringende 4 mand af besætningen. De skulle holde vagt ved havaristen og passe på, at løsøret ikke blev stjålet. De skulle også bjærge mest muligt i land, og derefter sende det til Holmen. Der blev indlogeret 2 mand på gården "Havmøllen", og 2 mand hos strandfoged Sivart Møller. Søløjtnant Johannes Wethje boede på hotel i Grenaa.

Under og efter krigen var der mangel på næsten alt, så mange faldt ofte for fristelsen til at tilegne sig ting, der var let tilgængelige. Vraget indbød nærmest til en "organisationstur", som det hed, og meget er det helt sikkert også lykkedes at få til at forsvinde, enten på stedet eller under transporten til Grenaa. Især var det magtpåliggende for søløjtnant Wethje at få sikret ammunition, våbene og minestrygningsgrejet for ikke at glemme alt det skriftlige materiale fra chefkahytten og kommandobroen. Wethje havde for eksempel stort besvær med at finde ud af, hvor 4 stk. 11-mm pistoler var blevet af. Endelig lykkedes det ham dog at få dem bragt til veje igen - hvordan vil ingen fortælle. Ja, der har været nok at se til de første dage.

Samtidig med at søløjtnant Wethje og de 4 marinere ankom til Jernhatten den 30. januar om morgenen, ankom Svitzers bjærgningsskib GARM, og i løbet af eftermiddagen afsejlede P 12 fra stedet og dermed vagttjenesten. GARM's dykker kunne ikke umiddelbart lokalisere lækagerne, men det var helt sikkert, at de var der. GARM's samlede pumpekapacitet kunne overhovedet ikke ændre noget på den indenbords vandstand i ME 1016. Man forsøgte så, om det var muligt at krænge minestrygeren, og på den måde blive i stand til at finde og tætte lækagerne fra den udenbords side. Vraget havde allerede gnavet sig en meter ned i grunden og var ikke til at



Redningsbåden GRENAA, Grenaas første motorredningsbåd MBR nr. 9, fotograferet i 1949. Manden yderst til venstre i agterstavnen er den i artiklen omtalte Christian Brink. / Grena og Omegn. For og Nu. 1990.

rokke ud af stedet. Havbunden bestod her af grus og sten og længere nede af ler. Vejrforholdene blev ved med at genere bjærgningsarbejdet, så allerede den 1. februar opgav GARM bjærgningsforsøget og forlod stedet. I stedet ankom en mindre bjærgningsbåd, der kunne flyde helt ind til vraget og være til hjælp for en MR-minestryger, én af de tyskbyggede med ringe dybgang. Den skulle med sit skruvand forsøge at fjerne noget af havbunden, eller skal vi

kalde det "grave" ME 1016 fri. Også dette forsøg mislykkedes, fordi materialet sten og ler var alt for solidt til den form for gravearbejde. Endelig havde teoretikere på Holmen planer om at løfte ME 1016 fri ved hjælp af hydrauliske donkrafte, men det blev dog aldrig forsøgt.

Allerede på nuværende tidspunkt så vraget ud som et stort låddent dyr. De store kraftpåvirkninger på skibsskroget

pressede beg og værk ud af nådderne, og værket hang og blafrede i vinden. Der drev også hele tiden vraggods ind på stranden.

Den 12. februar 1946 blev kommandoen på ME 1016 strøget, og marinens sidste inspektion af vraget var den 10. marts samme år. Fra firmaet Brødrene Nielsen i Grenaa chartrede marinen midt på sommeren stenfiskerfartøjet DAN til at bjærge en del maskindele og 3 hjælpemaskiner fra ME 1016's maskinrum. Hovedmaskinen var for vanskelig og tung en opgave. Skibssiderne var på dette tidspunkt stadig helt lådne af værk og kalfatregarn.

Vraget havde stadig pressens bevågenhed og berettede om en lille episode fra DAN's bjærgningsarbejde. Under arbejdet den 1. juli fik skipper Larsen overbalance og faldt i vandet mellem de 2 skibe, hvor han var i stor fare for at blive klemt og drukne. Resolut kilede strandfoged Sivart Møller sin jolle ind imellem de to skibe og gav på denne måde skipper Larsen så meget plads, at han kunne redde sig op i jollen. Larsens kone og datter var med ombord, og de sørgede for, at Larsen hurtigt overvandt forskrækkelsen og kunne fortsætte arbejdet. Ja, sådan skrev aviserne med fede overskrifter, fordi ME 1016 i forvejen var indarbejdet som godt og kendt stof. I den forbindelse finder jeg det mærkeligt, at pressen slet ikke har haft

kritiske penne i denne sag. Alene det forhold, at danske minestrygere sejlede rundt med et redningsudstyr, der kun var tilstrækkeligt for den halve besætning, det ville have foranlediget en storm af kritik nu om dage. Det skal dog nævnes, at forholdet med tilstrækkelig og godt redningsudstyr i alle danske skibe i nærmest følgende år blev væsentlig bedre.

Tiden gik, og i september 1947 blev ansvaret for ME 1016 overtaget af Vagervæsenet, og samtidig blev det besluttet, at vraget skulle sælges eller sprænges bort. Den 26. oktober 1947 blæste der en frisk kuling fra sydøst, og den var skyld i, at skorstenen ombord i ME 1016 faldt i vandet, og tog en del træværk med sig i faldet.

De lokalboende ved Jernhatten viste interesse for at købe vraget og indsendte tilbud til Vagervæsenet. Det blev strandfoged Sivart Møller, der endte som køber til en pris af kr. 800,- plus toldafgift. Desuden skulle køberen forpligtige sig til at fjerne vraget fuldstændigt inden udgangen af 1948. Vi ved jo allerede, at en del af materialerne endte som udhus ved strandfoged Sivart Møllers bolig.

Ethvert drama har gerne sine helte, og således også i dette tilfælde. Aviserne svømmede helt over i begejstring over fodermester Tage Ingildsens rednings-

dåd. Han blev betegnet som en ny "Søren Kanne" med billede og interview. Ret beset synes jeg bestemt, at Ingildsens indsats kan være ligegod med den redningsdåd, Søren Kanne udførte syd for Grenaa en kold mandag morgen den 16. februar 1835. Søren Kanne havde det store held, at N.B. Krarup en måned senere skrev en artikel i "Ugebladet for den danske Bonde" om Søren Kanne som redningsmand. Det foranledigede, at kong Frederik den 6. tildelte Søren Kanne "Medaillen for Druknedes Redning" samt 40 rigsdalere. Fra borgere og borginder i Aarhus fik han et sølvbæger. Berømmelsen kom 4 år senere, da digterpræsten Steen Steensen Blicher i Randers Avis offentliggjorde et 22 vers langt digt. Endelig gjorde Grenaa by Søren Kanne til byens symbol og rejste en statue af ham på torvet.

Men hvad fik fodermester Sejer Tage Havengaard Ingildsen fra gården "Havmøllen" udover aktuel omtale i landets aviser? Jo, han fik noget, men i dag er det kun ganske få der ved, at bonden på "Havmøllen" er en redningshelt. Han er stadig frisk og rørig, selv om han er midt i halvfjerdserne, og han driver stadig gården sammen med sin halvfjerdsårige bror Børge Ingildsen. Tage Ingildsen fik ingen statue på f.eks. torvet i Ebeltøft, og der er heller ingen, der har skrevet heltekvad over hans indsats, - det ville han nok også være blevet flov over. Han fortæller selv, at han egentlig

ikke synes, vandet var så koldt, han havde jo stadig sweateren på! Næ-e, året før havde det været betydelig koldere at hoppe i vandet efter en and, der under strandjagt var faldet udenfor rækkevidde ved iskanten. Fordi han ikke var sikker på, at anden var død, syntes han, det var nødvendigt at bjærge den. For at vende tilbage til den tur ud til korkflåden, så var den tid, hvor han måtte holde tovet i tænderne det værste. "Munden blev hele tiden fyldt med saltvand, og det var meget ubehageligt at sluge alt det havvand - det smagte rædselsfuldt. Men nu skal du bare se her, jeg fik da lidt for min svømmetur", sagde Tage, og viste mig så en cerutkasse i bronze og med inskription: "Til Minde om Redningsdaaden den 9-1-1946 skænket af Kaptajn Johan Valdemar Witthusens Mindelegat under Kronprins Frederiks Fond". Den pinligt fejlagtige datering er her rigtig citeret. Tage fik også et sølvcigaretetui med inskription fra Marineministeriet: "For modig Færd den 29. januar 1946".

Endelig havde Tage fået besøg af en restauratør Haagensen og herr Drakenberg Jonsen den Yngre, de var kommet rejsende fra Aarhus. Som gave overrakte de en model af en gammel dansk milepæl, drejet i massivt messing. I soklen er der indgraveret: "For Søren Kannedåd". Den sidstnævnte giver var en direkte efterkommer af den navnkundige sømand Christian Jakobsen Dra-

kenberg, der døde 1772 i Aarhus og blev begravet i domkirken. Efter Drakenbergs egne opgivelser skulle han have været med i flere af svenskekrigene. Er hans oplysninger rigtige, om at fødselsåret var 1626, var han 111 år gammel, da han ægtede en 60-årig skipperenke, som han iøvrigt overlevede. Drakenberg var 146 år gammel, da han døde, og det er især denne alder, han i dag huskes for. Efter dette sidespring, tilbage til Jernhatten.

Strandfoged Sivart Møller har noteret følgende i strandfogedjournalen:

"den 29 januar strandede Minestryger No 100016 på Revet ned for Jernhatten 9 mand kom i land her og 14 Mand tog med Redningsbaaden til Grenaa det er S.O. Snestorm".

Disse oplysninger er ikke korrekte, der kom 6 mand i land ved Jernhatten. Sivart Møller er således én af de mange

forkerte kilder, pressen slugte rå og gengav kritikløst, det har gjort det besværligt, men også spændende, at arbejde med kildematerialet. Jeg kan give et eksempel mere. I alle skriftlige kilder er Sivart blevet stavet på alle tænkelige måder, så mit problem blev, hvordan skrives det egentlig. På hans gravsted på Hyllested Assistenskirkegård er det stavet med g, men pastor Henning Nielsen ved Hyllested pastorat forsikrer mig om, at han er døbt Sivart uden g. Henning Nielsen er også orlogspræst, og har gjort tjeneste på korvetten OLFERT FISCHER i den persiske Golf og senest på NIELS JUEL i Adriaterhavet i efteråret 1995.

Sådan er der så meget, jeg bliver stadig overrasket med nye oplysninger, men tør alligevel godt love mine læsere, at denne beretning er sandfærdig så langt, som det har været muligt at finde materiale af rimelig troværdighed.

Anholt fyr og dets skæbne før 1710

Jørgen H. Barfod

De danske stræder har i århundreder været vanskelige at besejle. Det har ofte været til fordel for landet, men det har alligevel også været nødvendigt, at tage hensyn til den civile skibsfart og derfor søge at lette sejladsen. Efterhånden som skibene blev større og skibsfarten mere intens, blev det nødvendigt for kongen at sikre, at koffardiskibene passerede farvandene uden forlis.

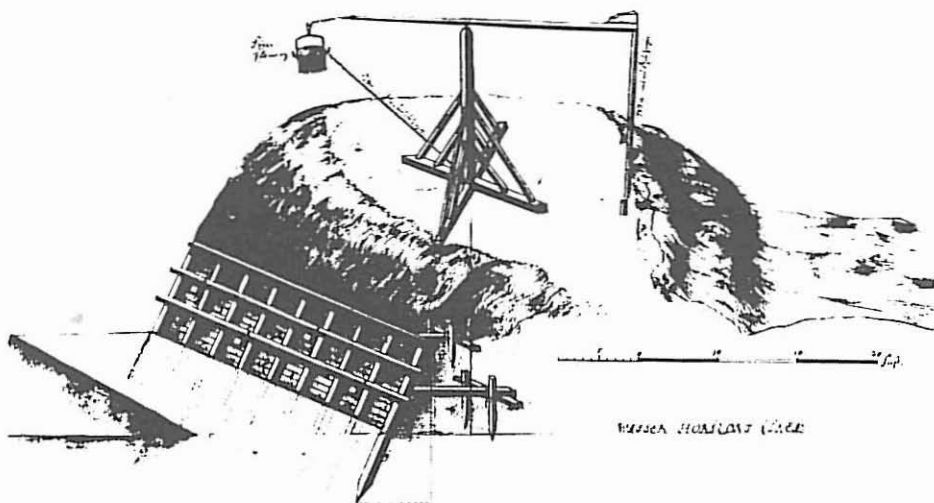
De første søtønder blev udlagt i begyndelsen af 1500-tallet, og efterhånden blev det ikke sjældent, at der udlagdes søtønder ved indsejling til havnene rundt i landet. I 1560 beordrede Frederik 2. tolderen i Helsingør, Jens Mogensens til at forhandle med de søfarende, som passerede Sundet, hvor der kunne udlægges søtønder til sikring af søfarten. Resultatet blev imidlertid, at man beskæftigede sig med andet end søtønder, idet kongen den 8. juni beordrer, at der foruden fyrlampen ved Skagen og Falsterbo skal opsættes en fyrpande på Kullen og Anholt (1).

Den 4. november 1560 skrev admiral Mogens Gyldenstjerne til Henrik Mogensens Rosenvinge, at denne skulle tale med broderen Jens, og sammen skulle de gå til kansleren, så *der kan komme en ende på sagen, så vil jeg også tale med Jens*, idet han bad om at få klarhed

over, hvor fyrpanderne vil stå bedst. Den 16. december får Otto Brahe af kongen ordre til, straks at lade *den fyr-lampe gøre, som han tidligere har fået befaling til at opsætte på Skagen*. Samtidig giver han en lignende ordre til Jacob Brockenhus om at opsætte en fyr-lampe på Kullen og til Jens Juel om, at denne skal opsætte en fyr-lampe på Anholt.

Fyrlampen skal være af jern, 1 ½ alen dyb og så vid som en tønde. Tømmerværket, som lampen skal hænge i, skal være afegetømmer og være bygget som en papegøje, så lampen kan nedtages og tændes og igen opsættes, således som kyndige folk videre kan vise ham. Den skal hænge 20 alen højt, så søfolkene kan se den langt ude i søen. Han skal bygge en bod, hvis der intet hus er i nærheden, hvor den karl, der skal passe lampen og forsyne den med ved, kan være om natten. Han skal lade hugge ved i forråd, som kan ligge og blive tørt, så lampen kan tændes den første nat i marts, hvor skibene kan sejle for is, og være tændt hver nat til St. Mortensdag.

Den skal tændes en time efter solbjerg og slukkes, når dagen går op. Han skal antage en pålidelig karl til lampen. (2)



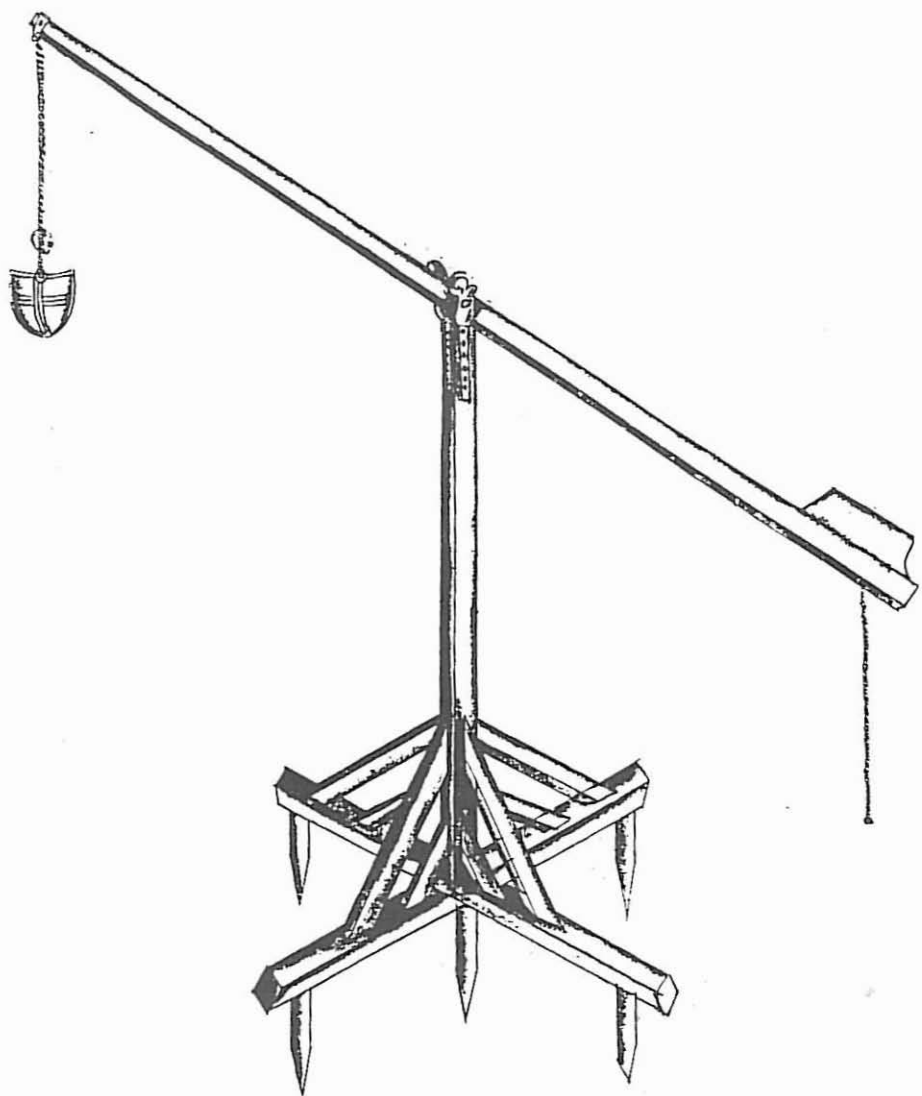
Fyrbakken på Anholt med vippefyret som beskrevet i 1560. Tegning fra 13/7 1697 (Kgl. Resol.)

Den 3. februar 1561 får toldereren i Helsingør ordre til, at bekendtgøre for nogle af de nederlandske søstæder og andre, at der *opsættes fyrlamper og udlægges tønder for Skagen, Kullen, Anholt og andre steder om foråret*. Det lød jo vældigt godt, men et er teori og et andet er praksis. Allerede i august 1561 har fremmede skippere klaget til toldereren i Helsingør over, at fyrlampen på Anholt *bliver ilde blusset, og kun brænder til midnat*. Jens Juel får ordre til at sørge for, at mangleme omgående bliver afhjulpet. (3)

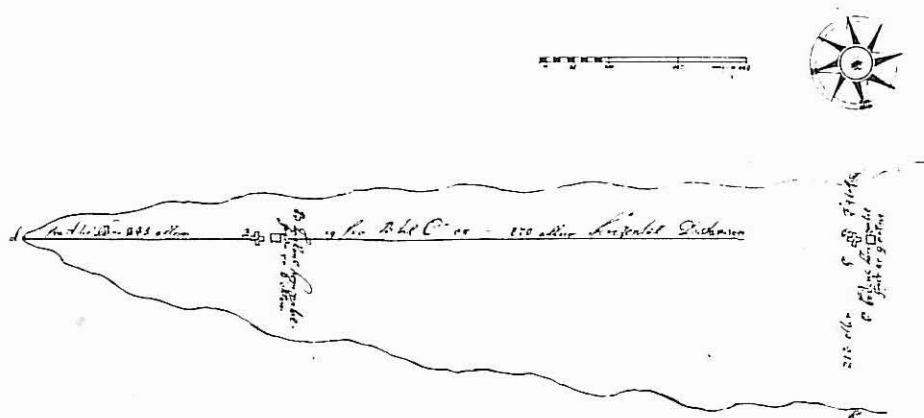
Medens det hidtil havde været lensmændene, der skulle sørge for pasningen af fyrene, blev det under Christian 4 een person, som skulle tage sig af alle fyringerne. I 1631 blev således Jens Pe-

dersen antaget hertil, og han efterfulgtes af sin søn Peder Jensen. Derefter antoges Christian Cornelisen i 1673 til fyrforvalter for Skagen og Anholt fyr. Det gik nu lidt hurtigere på skift, idet Niels Eskilsen blev antaget 1684, Lars Eskilsen 1687, afløst af sin hustru og i året 1700 blev *Anholt og Skagens fyringer forundt Søren Jørgensen, indbygger i Helsingør, for ialt 1200 rdl.*

Under den Skånske Krig var fyret udsat for fjendtlige handlinger og ødelæggelser, og den 17. maj 1679 meddelte fyrmanden på Anholt, *at fjenden 26 gange i denne fejdetid helt har borttaget fyrhuset med alt til fyringen*, og han bad om, at fremmede ministre skulle klage til Sverige, da det også gik ud over deres skibe. Det har sikkert hjulpet, da



Michel Billes tegning af et nyt vippefyv (Adm. Indk. Sk. 579 d. 20/8 1707).



Teksten på kortet:

Langs linien står der: fra A til B er 345 alen og fra B til C er 870 alen horizontal Distancen.

Ved B står: backens horizontal højde er 6 alen.

Ved C står: 212 alen G C F 44 alen

C backens horizontal højde er 9 alen

Målestokken viser 300 alen

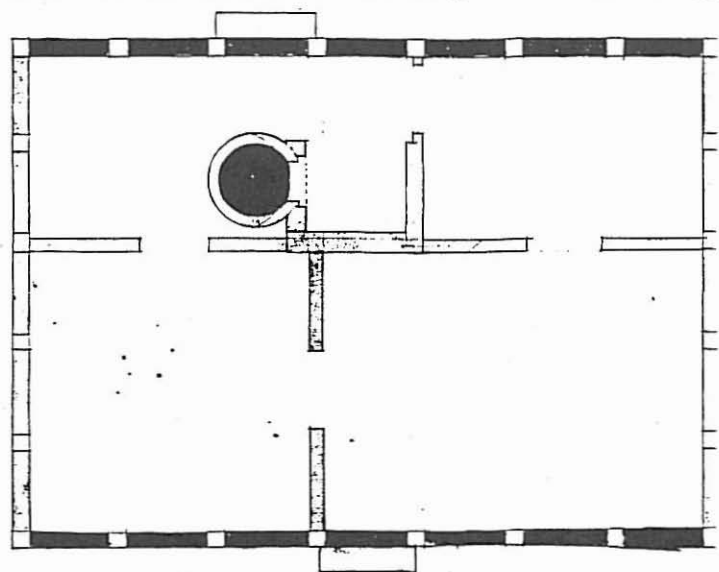
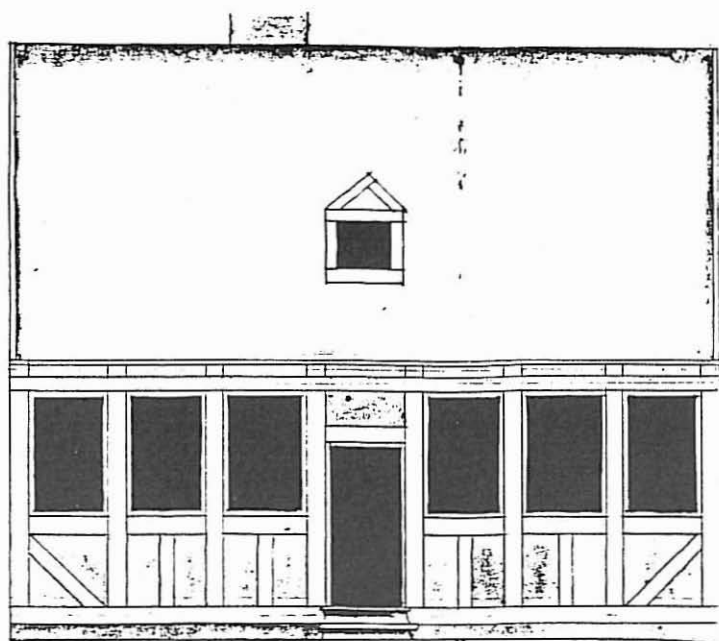
På begge sider af kystlinien står E og D.

freden kom, men storme og uvejr var også hårde ved fyret. Den 19. december 1691 gør fyrmanden således skaden op efter uvejr, idet han skriver om, at fyrbakken ved sidste højvande den 8.-9. oktober er således borttaget, at der er ikke mere end $1\frac{1}{2}$ alen jord til fyrstolpen, så man kan risikere at resten borttages ved et nyt højvande. Højvandet havde taget $\frac{1}{3}$ af fyrbakken med plankeværket, som stod på den nordre side, og en del af materialerne og stenkullene var faldet ned af bakken. (4)

I 1697, da Lars Eskildsens hustru havde overtaget fyringen efter mandens død, skriver hun den 2. juli 1697 til kongen, at den usædvanlige Nordvest

storm og højvande første gang den 20.-21. januar og anden gang den 16.-17. marts var så stor og stærk, at ingen af invånerne på Anholt mindes at den således før været. Den ikke alene ruinede det bolværk, som kongen for få år siden lod sætte for fyrbakken, men desuden borttaget en del af fyrbakken til foden af stubben og en favn nær huset, hvor fyrmanden bor og alle fyringskul og materialer. (5)

Det til fyrvippen benyttede hus for fyrmanden.
(Adm. Indk. Sk. 579 d. 20/8 1707).



Klimaet var imidlertid stadig hård ved fyret på Anholt, og i 1707 klagede fyrringsforvalteren Søren Jørgensen Wisning igen over forholdene, og over at *storm og højvande tid efter anden har således bortskyllet af fyrbakken på Anholt, hvor fyrpanden er bestående, at han frygter ved første igen indfaldende højvande både fyr og fyrhus med al der nu udi forråd værende materialer skal ganske blive borttaget*, og han bad derfor om, at fyret måtte blive flyttet længere ind i landet. Denne gang reagerede admiralitetet ved at beordre kaptajnløjtnant Michel Bille til at besøge Anholt, og den 30. august kunne admiralitetet meddele kongen, at Michel Bille netop var hjemkommet fra sin ekspedition.

Michel Bille skriver i sin rapport: *Jeg lod fogden sammesteds komme til mig, som er født på landet, og udi hans såvelsom fuldmægtigens overværelse tog alting i allernøjeste øjesyn og granskning.*

Fra den østre pynt af landet til midt på bakken, hvor fyret står er horizontal distancen 345 alen, bakkens højde er 6 alen, vippen 20 alen lang. Midt på bakken, som fyret står på, og til det sted, som jeg finder allerbetryggeligst og efter formodning må være den samme som forvalteren har i sigte at fyringen bekvemmeligst kunne forflyttes hen til, er 870 alen, samme bakkes højde er 9 alen og er altså 3 alen højere end den bakke, som fyret står på, og på den nordre kant, hvorfra den meste farlig-

hed kan befrygtes, er den temmelig beskyttet, at vandet ikke så hastig skal kunne tilføje nogen skade.

Han meddelte desuden, at fyrbakken *har ingen beskyttelse mod havet, tid efter anden er allerede bortskyllet 30 alen af bakken på den nordre side og forleden vinter haft omtrent 100 alen oven for så man næppe kunne vade derover.* Samtidig ønsker han fyret opført af nyt tømmer og han beregner, hvad udgifterne vil blive. I løbet af efteråret vedtages flytningen, og den 5. december blev kontrakten med fyrforvalteren underskrevet. I kontrakten fastslås: *Fyret skal være færdigt til udgangen af næstkommende 1708 års maj-måned og skal bestå af:*

En fyrstub eller stander til fyringen godt kærnefuldt ungt fyrretræ, lang i det ringeste efter sjællandsk mål at regne 22 fod.

Den samme i firkant 18 tommer.

Vippen til samme opstander ligeledes af sundt fyrretømmer lang 44 fod.

Deraf den nederste og tykkeste i firkant tyk 18 tommer.

Den øverste og smalleste ende derimod tyk 12 tommer.

Den samme at fastgøre og fæstes til opstanderen med jernbolt fra storenden af den på længden af 14 fod.

Fodstykkerne som gør krydset hvori opstanderen fastgøres af god sund eg lange hver 24 fod.

De samme i firkant tykke 12 tommer.

De lægges horisontalvis på en grund

af kampesten, så de ikke for hastig skal tage forrådnelse, og støttes såvel indeni ved hver huck, som uden omkring ved hver ende med dygtige pæle, at de ikke fra deres rette plads kan forrykkes.

Støtterne til den første og yderste opstanders forbindelse i fodstykkernes kryds at sættes på $\frac{2}{3}$ dele af opstanderens længde eller 15 fod.

De andre støtter på halvdelen af samme proportion $7\frac{1}{2}$ fod.

Sådanne støtters tykkelse i firkant 1 fod.

Den 28. marts 1708 kan fyrforvalteren meddele, at *det nye fyr på Anholt er nu rede*, og han beder om at få ordre til fra hvilken dato han skal tænde det nye fyr i stedet for det gamle (6).

Den 5. december 1708 kunne Søren Jørgensen Wissing indberette, at *med den store storm og højvande af VNV bortskylledes det gamle fyr på Anholt og tog fyret med hosværende materialer ganske bort undtagen fyrpanden, mig til stor skade, og var det med største livsfare fyrmanden bjærgede livet, som dog samme tid blev helt ilde forslagen. Samme nat mistede jeg også min jagt, som blev borte. Tilmed behøves også højlig en mand endnu til hjælp ved den ny fyr, thi det er ikke en mands værk i storm og blæst at regere den store vippe og få den så hastig ned, når den er udbrændt. Desuden beder han om højere løn til at klare problemerne.*

Den 8. december 1708 kan admiralitetet foreløbig afslutte sagen om Anholt fyr, idet man skriver til kongen: *Efter hans kgl. Majestæts udi 1707 allernådigst givne resolution og befaling er en ny fyrbakke på landet Anholt oprettet, hvorfor de sejlene om fyrets forflyttelse og den deraf entstående forandring, følgende underretning bør gives. Landet Anholt er rundt omkring blevet befaret, og et nyt kort derover optaget, hvorved er observeret, at den nye oprettede fyrbakke, som står 310 favne længere end den forrige ind på den øster huk af landet og det østre revs ende, som kaldes Knubben, lige efter rigtig afpæling med et retvisende kompas udi en lige linie fra hinanden Øster og Vester, ligesom den forrige fyrbakke har ligget. Den nye fyrbakke står så meget højere end den forrige, at dens lysning udi sigtbart vejr kunne ses en stiv mil både af dækket og toppen længere end af den gamle fyrbakke. (7)*

Henvisninger.

- 1) Kanc.Brevb. d. 22/4 og 8/6 1560.
- 2) Mogens Gyldenstjernes breve II, d. 4/11 1560, Kanc.Brevb. d. 16/12 1560.
- 3) Kanc.Brevb. d. 3/2 og 15/8 1561.
- 4) Adm. Prot. d. 17/5 1679.
- 5) Rentek., Kammerkanc. VI, 4 nr. 2 Diverse rentek.sager: Adm.Prot. d. 17/5 1679, Kgl. Resol. d. 19/12 1691 og 23/7 1697, Kanc. Indk. d. 2/7 1697.
- 6) Adm.C.Gen. d. 18/6 og 30/6 1707, Krigskanc. kgl. eksp. Sk. 68 d. 17/7, 24/11, 5/12 og 9/12 1707, Adm. Indk., Sk. 580 d. 28/3.
- 7) Adm. Indk., Sk. 580 d. 5/12, 8/12 1708.

Naja Salto på Orlogsmuseet

17. februar - 9. juni 1996

Per Wessel-Tolvig

Orlogsmuseet og Naja Salto har havet som inspirationskilde. Museet til at anskueliggøre livet på havet i Marinens skibe gennem århundreder. Billedkunstneren Naja Salto fordi hun blev fascineret af lyset og havets mange motiver - fisk, vandplanter, snegle og konkylier. De ses tit i stiliseret form i hendes billedværker.

Enhver sømand husker vel de strålende farver ved solopgangen på dagvagten som noget af det mest betagende, han har oplevet. De inspirerede også Carl Nielsen, der sad ved stranden, nær Athen og komponerede Helios-ouverturen, og Naja Salto, der brugte hans nodeblad til den som baggrund i et vægtæppe med solopgangens farver "Hommage til Carl Nielsen." Det hænger på hans museum.

Havet og lyset blev også hendes tema i billedvævningen "Facetter af Guds lys", der danner altertavlen i Klostermarkkirken i Ringsted.

Tidligt i sit liv blev hun optaget af "havets hemmeligheder", som nærede hendes forestilling "om havenes og flodernes mystiske og urgamle univers, hvoraf alt liv er opstået." Havets blidhed, skønhed og vildskab har gennem århundreder tilskyndet mennesker til



Naja Salto.

dannelse af religiøse forestillinger, myter og folkeeventyr, der hjalp os til "forståelse af handlingsmønstre og arketypiske sammenhænge i livet." Det vidste sømanden, når han i den gamle fredagsmorgenbøn sagde: At ville frygte Gud "være mit fornyede fortsæt, når stormvejret, som du udsender, raser med ubetvingelig væld, og jeg og de planker, der bære mig, ere givne i dets vold."

Men hvordan beskriver hun havet med alt hvad det indebærer? Et forsøg er gjort med billedet på forsiden. Det er

havet, så langt som vi kan se - til "Horizonen". Vi ser kaptajnen med paryk, der med jacobstaven måler solhøjden for at finde ud af, hvor han er. Han er omgivet af vandplanter, og konkyljer, hvorved man fornemmer havets susen. Der er snegle formede som spiraler - den flade kurve der drejer om et fast punkt og minder os om, at livet bevæger sig i cirkler. Forneden søhestens hale, som sidder på en grum mandsperson. Er det mon havmanden? Men delmotiverne er symboler, der har været anvendt gennem århundreder fra det østlige Middelhav til Norden efterhånden som den klassiske kultur bredte sig - som ringe i havet.

Men fantasi er ikke nok. Med stor flid lærte hun sig flere håndværk: At væve,

tegne, male - også i stort format - og at arbejde med farvet glas. Selv snoning af tovværk lærte hun for at kunne afbilde det korrekt. Hertil kommer en indre sans for farvernes psykologi, både når de klæder hinanden, fordi de ligger tæt i spektret, eller de er komplementærfarver og dermed skaber liv og dramatik.

Selv beskriver hun sin udvikling sådan: "Man kunne måske - i jungiansk betydning - kalde det en billedmæssig individuationsproces. Det foranderlige (kvindelige) hav går i symbiose med den statiske (mandlige) geometri. Tanken tiltaler mig."

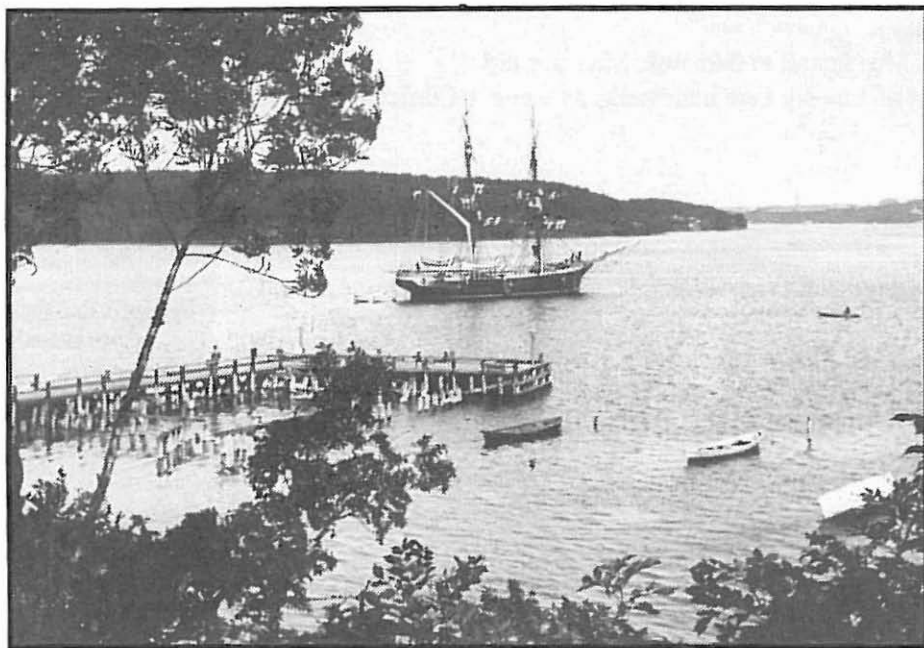
En kunstner i vækst.

Curriculum vitae: Kraks blå bog 1986 -



FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV...

Skibet, vi efterlyste navnet på i sidste nummer af tidsskriftet, var ØK's S/S BIRMA, der fungerede som kongeskib under kong Frederik VIII's rejse til Færøerne og Island 1907. Eftersom et større følge og en delegation fra Rigsdagen skulle ledsage kongen, besluttede man sig til at leje to civile skibe, og brød herved for første gang den gamle tradition, at et kongeskib skulle være et orlogsskib. Udover BIRMA, der som kongeskib havde delvis orlogsbesætning, lejede man ligeledes fra ØK S/S ATLANTA, som medførte delegationen fra Rigsdagen m. fl. BIRMA blev bygget i 1894 som ARUNDEL CASTLE og erhvervet af ØK i 1905 fra The Union-Castle Line. Skibet blev o. 1909 overdraget til Det Russisk-Østasiatiske Kompagni og omdøbt til MITAU. Den heldige vinder blev, **Leif Møller-Sørensen, Bjørnsonsvej 56, 2500 Valby**, som har fået sin præmie tilsendt. Redaktionen modtog 6 besvarelser, som alle var rigtige. Et lille antal i forhold til gennemsnittet på 15-20 besvarelser.



Vi befinder os et idyllisk sted i Danmark. Hvor mon? - og hvad er skibets navn?

Svar til Orlogsmuseet senest 1. april 1996.