

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



43. årgang Nr. 4 - november 2010

ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Arrangementer 2010-2011

Fredag den 3. december 2010 kl. 1800.

Julearrangement (bemærk tidspunktet).

Arrangementet omfatter spisning/buffet samt det traditionelle andespil med store og små gevinster. Prisen er 125,00 kr. pr. deltager og dette inkluderer entré, julebuffet og en spilleplade. Husk at medbringe en lille gave til ca. 35 kr.. Husk tilmelding senest lørdag den 27. november til Niels Probst, tlf. 45866983 eller mobil 22132756 eller til Peter Maack, tlf. 39655483

Onsdag den 5. januar 2011 kl. 19.30: Gæsteforedrag ved Jørgen Skovsende, som vil tale om det danske Trankebar i Indien.

Onsdag den 2. februar 2011 kl. 19.30: Gæsteforedrag ved Jakob Seerup, der vil tale om flådens hjælpeskibe og mindre fartøjer i 1700-tallet.

Onsdag den 2. marts 2011 kl. 19.30: Om modelbyggerkonkurrence og modeludstilling.

Torsdag den 7. april 2011 kl. 19.30: Generalforsamling.

Tirsdagsmøderne startede tirsdag den 31. august 2010 kl. 19.00 i laugets lokaler i Arresthuset, Nyholm, hvor der, udover færdiggørelsen af modellen af DANNEBROGE, blev startet to nye projekter. Nye og gamle medlemmer er altid her velkomne til modelsnak og til at søge relevante ideer, råd og vejledning. På disse tirsdage kan man altid regne med, at der er medlemmer til stede i tidsrummet kl. 10-21. I det nærliggende cafeteria er der for laugets medlemmer mulighed for morgenmad, frokost og aftensmad til rimelige priser. Nærmere orientering v/ Poul Beck, tlf. 43903329.

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



43. årgang Nr.4 - november 2010

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til sekretæren Pia
Kvistgaarden: e-mail
kvistgaarden@familie.tele.dk eller
tlf. 4581-6689

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

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

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

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

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

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

INDHOLD

Artikler:

Sandheden om ubåden 3
DELFINENS deltagelse i
STANAVFORLANT 1972
Søren Nørby

Forsvarets Bibliotek 18

Om orlogsskibet SNARENSVEND 19
Flemming Moberg

Modellen af DANNEBROGE 26
Poul Beck

Fra glemmebogen ”Rolf Krage -28
er begravet på Slotø i går”
Søren Nørby

ØK-skibet m/s KINA 30
Jørgen H. Jensen

Boganmeldelser
Fregatten PEDER SKRAMS venne- 35
forenings jubilæumsskrift

Dansk Orlogshistorie 36
H. C. Bjerg

Danmarks største søhelte 42
*T. Lyngby, S. Mentz,
S. Nørby, J. Seerup*

Motortorpedobådene af 44
FLYVEFISKEN-klassen
Tom Wismann

Forside: Ubåd af DELFINEN-klassen

Sandheden om ubåden DELFINENS deltagelse i STANAVFORLANT 1972

af Søren Nørby

Indledning

Den 12. maj 2010 holdt pensioneret kommandørkaptajn Lars H. Skotte et foredrag i Dansk Ubådsforening. Emnet var ubåden DELFINENS deltagelse i NATOs stående atlantehavsstyrke (STANAVFORLANT) i 1972. Skotte var chef på det pågældende togt, og havde fundet undertegnedes beskrivelse af togtet i bogen ”Danske Ubåde 1909-2004” så mangelfuld, at han følte behov for at fortælle ”den rigtige historie”. Det blev til en meget velbesøgt og stærkt underholdende aften i Ubådsforeningen, og på baggrund af Skottes foredrag vil jeg her bringe den del af foredraget, der egner sig til at komme på tryk.

Daværende premierløjtnant Lars Skotte tiltrådte som chef for DELFINEN den 14. april 1972, med en besætning, hvor af hovedparten som han kom direkte fra ubåden SPRINGEREN, som Skotte også havde været chef for. DELFINEN havde netop overstået et hovedeftersyn på Orlogsværftet, og om bord herskede med Skottes ord ”kaos”. Dele af ubådens maskineri og våbensystemer var ude af drift, og først efter flere måneders hårdt arbejde var DELFINEN fuldt operativ.

Problemerne toppede under den så-



Lars Henrik Skotte som ung orlogskaptajn, ca. 1988.

kaldte ”dorne-sag”. Under en prøvedykning i Kattegatdykkelfelterne ud for Frederikshavn opdagede maskinregnskabsfører Tommy Byskov pludselig, at der kom vand ind i kommandorummet. Skotte husker, at Tommy, da ubåden var i ca. 60 meters dybde, pludselig sagde: ”Jeg bliver våd!”, og det fik naturligvis alles opmærksomhed. Byskov stod i agterste del af kommandorummet, og var i brusebad, idet to kabelsskroggennemføringer op til ESM-masten var læk. ESM-delen var ikke monteret, og de i alt seks kabel-

skroggennemføringer var derfor lukket med hver sin ca. 3 cm. brede og 15 cm lange dorn. To af dornene var ikke sikret korrekt, og da vandtrykket blev tilstrækkelig højt, blev de presset ind og skabte derved ”springvandet”. Ifølge Skotte var det, der reddede DELFINEN fra at forulykke, at de to løse dorne ramte et telemotorrør, og derfor ikke gled helt ud af hullerne. DELFINEN blev hurtigt blæst til overfladen, hvor depotskibet HENRIK GERNER ventede. Trods en omfattende undersøgelse blev

det aldrig klarlagt om der var tale om sabotage eller fejlagtig monteringsarbejde fra Orlogsværftets side, men sagen fik betydning for den måde, som værftet efterfølgende gennemførte kontrol af deres eftersyn.

Episoden medførte en del tid på Holmen, hvor søværnets myndigheder gennemførte en lang række undersøgelser, men da de var overstået, fortsatte DELFINEN sit intensive øvelsesprogram.

I forbindelse med de mange øvelser

Lars Skotte ved periskopet i 12 m. dybde i DELFINEN i 1972. Bag ham ses TKO Gert Kolding og ved dybderoret “Lille Otto” (Otto Nielson). Yderst til venstre ses Maskinregnskabsfører / oversergent og fungerende 3. mester Tommy Byskov. (Marinens Biblioteks arkiv)



løb DELFINEN igen og igen ind i problemer med at skaffe de nødvendige forsyninger og reservedele. Ifølge Skotte lykkedes det dog, takket være dygtige besætningsmedlemmers frie initiativ, at få fremskaffet de nødvendige forsyninger – men på en måde, der kostede megen tid, besvær og irritation.

”Konspirationsteorien”

I eftersommeren 1972 fik Lars Skotte af Chefen for Ubådseskadren besked om, at DELFINEN af søværnet var udset til at deltage i efterårets STANAVFORLANT.

NATO's multinationale flådesamarbejde Standing Naval Force Atlantic (STANAVFORLANT) var blevet oprettet i 1968. Styrken bestod oprindeligt af fregatter og destroyere fra de NATO-lande, der grænser ud til Atlanterhavet, og i 1970 havde fregatten PEDER SKRAM været første danske enhed i styrken.

Da Lars Skotte modtog beskeden om, at DELFINEN var udvalgt til at deltage i STANAVFORLANT, troede han først, at der var tale om en fejl. Der havde ikke tidligere været tilknyttet ubåde til STANAVFORLANT, og DELFINEN var ikke bare Danmarks men hele NATO's ældste operative ubåd. Der er derfor ingen åbenlys forklaring på, hvorfor søværnets ledelse havde udvalgt netop denne ubåd til det krævende togt, som alle vidste, at en deltagelse i STANAV-

FORLANT var.

Skotte har siden funderet meget over, hvorfor DELFINEN blev udvalgt, og mener i dag, at nogen i søværnets øverste ledelse må have ønsket at DELFINEN skulle fejle. Skotte peger selv på personer med en fortid i Torpedobådseskadren, da disse dengang sad på alle de centrale poster i søværnets top, og da der i alle årene har været et tæt kapløb mellem de to fartøjstyper. Ubådseskadren befandt sig i begyndelsen af 1970'erne midt i en markant kvalitativ forbedring, og det kan have fået nogen til at ønske at bringe DELFINEN, og derved ubådsvåbnet, i en situation, der ville ende i en fiasko, og derved måske undermineret ubådsvåbnets berettigelse.

Der er dog ingen beviser for denne teori, men omvendt står det stadig ikke klart, hvorfor netop DELFINEN blev udvalgt til at deltage i denne krævende øvelse.

Skotte forsøgte at overtale sin eskadrechef til, at DELFINEN ikke burde sendes af sted. Med Skottes ord var det ikke fair, at sende en lille ubåd af dens kaliber den lange vej hen over Nordsøen og videre ud i Atlanten for at deltage i en styrke, hvor den ikke kunne andet end virke som målskib. I stedet burde man sende en af flådens fregatter.

Ubådseskadrechefen fastholdt imidlertid, at DELFINEN skulle af sted, og det måtte Skotte og resten af ubådens

besætning derfor indstille sig på. Arbejdet med at gøre alle ubådens systemer fuldt operative blev øget, og med Skottes ord arbejdede man næsten dag og nat for at få alt op og køre. Det lykkedes, og omkring 1. oktober kunne DELFINENS chef melde eskadrechefen, at man var klar. Syv dage senere - den 8. oktober 1972 - afgik DELFINEN fra Holmen med kurs mod Rosyth.

Umiddelbart før afsejlingen blev ubådens meget erfarne regnskabsfører/dybdestyrer imidlertid pludseligt og uden forklaring erklæret uegnet til ubådstjeneste og overført til anden tjeneste. Det viste sig ikke muligt at få tildelt en anden dybdestyrer, og DELFINEN måtte i stedet acceptere en officer (af B-linien), der aldrig før havde gjort tjeneste i en ubåd!

For Skotte var dette endnu et tegn på den konspiration, som arbejdede for at DELFINEN skulle falde igennem.

Tre dage senere nåede DELFINEN frem til Rosyth. Umiddelbart efter ankomsten kom chefen for STANAVFORLANT, den britiske commodore John Fieldhouse (senere First Sea Lord), på besøg om bord i den danske ubåd. Fieldhouse var selv tidligere ubådsmand og under sit korte besøg om bord i DELFINEN udtrykte han sin glæde ved at den danske ubåd skulle deltage i STANAVFORLANTs kommende øvelser.

Første del af årets STANAVFORLANT-øvelse var en deltagelse i den britiske Joint Maritime Course (JMC). Under den første briefing den følgende dag opdagede Skotte ”til sin gru”, at man havde givet DELFINEN en række operationsområder, der strakte sig fra området ud for Rosyth og helt op til udfør midten af Norge. I disse felter skulle DELFINEN befinde sig på en række på forhånd fastsatte tidspunkter for at kunne angribe STANAVFORLANT, mens den passerede gennem områderne. Skotte gjorde opmærksom på, at de pålagte områder lå så langt fra hinanden, at DELFINEN var nød til at forlægge med størst mulig fart på overfladen for at have en chance for at være i områderne til tiden. Premierløjtnantens indvendinger fik dog ikke øvelsesledelsen i JMC’en til at ændre øvelsesplanerne, og DELFINENS besætning havde derfor fået noget af en udfordring.

Bogstaveligt talt

Aftenen før afsejlingen fra Rosyth holdt Royal Navy en meget fin reception for officerer og udvalgte besætningsmedlemmer fra de deltagende enheder. Receptionen, der fandt sted om bord i hangarskibet ARK ROYAL, var begunstiget med deltagelse af den britiske kronprins Charles, der dengang gjorde tjeneste som helikopterpilot om bord i et af de britiske orlogsskibe. Inden receptionen indskærpede Skotte, at de deltagende besætningsmedlem-

mer skulle opføre sig ordentligt. De skulle, fik de besked på, gå stille med dørene, et ordvalg, der skulle vise sig at være mindre heldigt.

Midt under receptionen stod Lars Skotte i en samtale med den britiske kronprins, da der pludselig blev stille i messen, snart afbrudt af udbredt fnisen. Ud af øjenkrogen så Skotte nu en af sine officerer komme listende gennem rummet, på strømpesokker og med en af dørene fra toilettet under armen. Da Skotte vredt fik ham hevet til side, og spurgte hvad han foretog sig, svarede vedkommende med et smil, at han jo blot udførte chefens ordre om at gå stille med dørene. Den ellers velartikulerede Skotte havde her svært ved at finde de rigtige ord, og han måtte resten af aftenen forsøge at overbevise de britiske værter om, at det skete bare var en særlig dansk tradition...

Dagen efter afgik DELFINEN fra Rosyth med kurs mod Kirkwall på Orkneyøerne. Efter afsejlingen bad Skotte sin navigationsofficer om at se kortet over Kirkwall, og fik her den overraskende besked, at et sådant kort lå DELFINEN ikke inde med. Ved afsejlingen fra Holmen havde navigationsofficeren kun fået udleveret præcis de kort, som skulle bruges til øvelserne, og da man ikke på forhånd havde vidst, at man skulle anløbe Kirkwall, havde man ikke fået kort over denne havn. Skotte havde derfor ikke andet valg end at informere commodore Fieldhouse om

DELFINENS mangler, og kort efter blev de manglende kort sænket ned til den danske ubåd fra en britisk helikopter.

Der deltog også en vesttysk ubåd af 205-klassen i JMC-72, og i Kirkwall kom de to ubåde til at ligge på siden af hinanden for enden af havnens lange mole. Den vesttyske ubåd lå inderst, og de to ubådschefer aftalte, at man næste dag skulle afgå samtidig og forlægge neddykket i koordineret sejlads den første del af turen mod øvelsesområderne mod nord.

Imidlertid kom vejret i vejen for den plan. De to ubåde skulle afsejle kl. 0400, men i løbet af natten var det blæst op til storm, og da vinden kom lige ind på molen og tværs på de to ubåde, var manøvremlighederne få.

Skotte forsøgte to gange at svaje DELFINEN, så man kunne bakke ud af havnen, men hver gang ubåden kom ud, hvor vinden rådede, blev den presset tilbage og ind mod den vesttyske ubåd. Efter tredje forgæves forsøg på at få DELFINEN ud, foreslog Skotte den vesttyske ubådschef, at man udskød afsejlingen nogle timer i håbet om, vejret så var blevet bedret. Det ville den vesttyske chef dog ikke høre tale om. Danskerne havde bare at få flytte deres ubåd, så den vesttyske ubåd kunne komme på havet.

Tyskerens grove optræden fik den danske ubådschef til at give ordre til, at DELFINENS dæksbesætning skulle gå om

læ, hvorefter alle trosser skulle lades gå. Ordren fuld kraft bak bragte *DELFINEN* fri af den tyske ubåd, men undervejs tvang vinden den danske ubåd ind over den tyske ubåds agterskrog, og til sidst lå *DELFINEN* så langt inde over den tyske ubåd, at de to ubådes tårne var på linje. Samtidig kunne alle høre lyden af metal mod metal, når de to ubåds-skrog gned mod hinanden.

DELFINEN kom fri, men dermed var problemerne ikke ovre, for nu tog vinden for alvor fat i den danske ubåd, der blev presset sidelæns ind mod stranden. Med mindre man gjorde noget drastisk, ville *DELFINEN* om få minutter drive op på stranden. Skotte beordrede derfor fuld kraft frem, og få øjeblikke senere bragede ubådens stævn ind i molen, hvor den maste sig ind i træværket. Derved stod *DELFINEN* fast, og langsomt fik man drejet ubåden rundt, så agterenden kom op i vinden. Det tog over en halv time, og trods at maskinbesætningen på et tidspunkt kunne høre, at *DELFINENS* ene skrue kørte i sandbunden, lykkedes det at komme rundt. Bakkende kom *DELFINEN* ud af Kirkwall og ud på det åbne hav.

Den vesttyske ubåd var imidlertid ikke så heldig. Efter *DELFINENS* afsked lod den vesttyske chef ubåden trække langs kajen, hvor dykkere dagen efter skulle inspicere skrog, ror og skrue for skader. Inden dette arbejde kom i gang kom den danske trawler *STEJLBJERG* af Hirtshals imidlertid ind i havnen, og

under dens havnemanøvre kolliderede den med den vesttyske ubåd og smadrede to af dens bovporte. Dermed var ubåden ude af stand til at dykke, og den måtte returnere til Wilhelmshaven for reparation.

I mellemtiden var *DELFINEN* nået vel frem til sit første operationsområde, hvor man dykkede og afventede ”fjendens” ankomst. På vejen mod område benyttede Skotte lejligheden til at få skik på sit mandskab. Om bord var enkelte besætningsmedlemmer, som ikke ønskede at bidrage til opgavens løsning, men det løste ubådschefen på en ganske særlig måde.

Vejret var med Skottes ord ”allerhelvedes dårligt” og i de 15 dage, som øvelsen varede, lå vindstyrken konstant mellem 15 og 25 sekundmeter.

En stor del af forlægningen foregik derfor neddykket, men i samarbejde med sine officerer besluttede Skotte, at man hver dag kl. 0730-0900 og igen kl. 1130-1300 skulle dykke ud. De tidspunkter var netop de tidspunkter, hvor besætningen skulle skaffe. Det betød, at besætningen reelt ikke fik noget at spise, da vejret gjorde, at al maden befandt sig på dørken. Officererne og sergenterne havde selvfølgelig sørget for at have smurt ”madpakker” til sig selv, så de led ingen nød, og efter to døgn, hvor besætningen næsten ikke fik noget at spise, blev de brodne kar samarbejdsvillige, og på resten af toget var



DELFINEN i hårdt vejr. (Marinens Biblioteks arkiv)

der ikke flere problemer med moralen om bord – bortset fra en enkel episode, som vil blive behandlet senere.

Med ovenstående problem løst kunne DELFINEN nu gå på med fuld kraft i de kommende dagens krævende øvelser. For en relativ nyuddannet ubådschef som Skotte var det en meget stor udfordring at være på dybt hav – en markant anderledes oplevelse end f.eks. de DANEX-øvelser og lignende, som han hidtil havde deltaget i. Det professionelle niveau i STANAVFORLANT var meget højt, men trods dette lykkedes det hver gang DELFINEN at bryde igennem screenen og ”sænke” det britiske forsyningskib HMS TIDESPRING, som udgjorde ” main body” i ”fjendens”

konvoj. Til at begynde med angreb DELFINEN på den klassiske måde: For at udgøre et så lille sonarmål som muligt satte man kurs direkte mod det nærmeste skib i eskorten. Når man kom tæt på det, dykkede ubåden dybt og gik stille under det uden at blive opdaget. Derefter gjaldt det om hurtigt at nå tilbage til periskopdybde, og herfra gennemføre angrebet på TIDESPRING. Markeringen af et torpedoangreb foregik ved, at man fra ubåden affyrede en grøn lysgranat, som markerede et torpedoskud. Halvvejs i den første øvelse, hvor DELFINEN i alt gennemførte 10-12 angreb, gik man over til at forblive i periskopdybde under hele angrebet, og trods dette lykkedes det stadigvæk ikke ”fjenden” at opdage DELFINEN. Det dårlige vejr viste



STANAVFORLANT bestod i 1972 af den norske fregat STAVANGER, den amerikanske destroyer BIGELOW, den britiske NORFOLK, den hollandske fregat AMSTERDAM, den vesttyske destroyer SCHLESWIG-HOLSTEIN samt og endnu en norsk fregat, hvis navn desværre ikke er kendt af denne artikels forfatter.

(Marinens Biblioteks arkiv)

sig her at være en stor fordel for den danske ubåd, for den gjorde overfladeskibenes sonar stort set ubrugelig mod så lille et sonarmål.

Det endte med, at DELFINENS besætning blev så dygtig, at Skotte valgte at benytte radioen til at fortælle overfladeskibene, at nu angreb DELFINEN – men trods dette (provokerende) varsel kunne STANAVFORLANTS skibe stadig ikke finde den danske ubåd, der nu lå på under 1000 meters afstand, når de grønne lysgranater, der markerede et

angreb, blev affyret.

Angrebene kørte stort set kontinuerligt. På grund af de store afstande, som var mellem øvelsesområderne, nåede DELFINEN kun frem til det næste område kort tid inden ”fjenden” ankom, og der var således kun lige akkurat tid til at komme på plads, inden slaget begyndte.

Skotte fik ikke megen søvn under JMC’en, der viste, at selv om DELFINEN var en gammel dame, så var den absolut i stand til at klare sig overfor STA-



Den amerikanske destroyer USS BIGELOW blev på mange måder DELFINENS hovedmodstander under STANAVFORLANT'en. Destroyeren var udstyret med en sonar, der var så kraftig, at den med Skottes ord "kunne få vand til at koge", men var alligevel ikke i stand til at få kontakt med DELFINEN. Ved mindst en lejlighed markerede DELFINEN et succesfuldt angreb ved ud over at affyre en grøn lysgranat også at afsyng en sang, transmitteret over ubådens undervandstelefon. Koret bestod af ubådens officerer, der på melodien fra "De Syv Små Dværge" sang "High Ho!, High Ho! We'll sink the Bigelow." Sangen blev ikke just vel modtaget om bord i den amerikanske destroyer.
 (<http://www.navsource.org/archives/05/0594239.jpg>)

NAVFORLANTs overfladeenheder. Efter JMC'en vendte styrken tilbage til Rosyth, hvor øvelsen skulle afsluttes med en større reception om bord i TIDESPRING. Med kursen sat mod Rosyth gik Skotte til køjs, men vågnede nogle timer se

nere ved at der var helt stille om bord i DELFINEN. Ubåden sejlede på overfladen, og Skotte skulle derfor have hørt lyden af dieselmotorerne, men der var helt stille. En kort undersøgelse viste, at stilheden skyldtes at DELFINEN var løbet tør for brændstof.

Ved opfindsomhed fandt maskinbesætningen på at give ubåden slagside, så den sidste olie i tankene kunne opsamlles, og det gav nok brændstof til yderligere én times sejlads, men det var ikke nok til at nå Rosyth. På batterierne kunne ubåden godt nå frem, men det ville tage to døgn, så Skotte besluttede sig for at gå til den nærliggende havneby Aberdeen – også selv om man ikke havde kort over havnen. DELFINEN havde dog en lille håndholdt radio (Storno) om bord, og via den fik man kontakt med en lokal lods, der hjalp DELFINEN til kaj. Med fyldte tanke kunne DELFINEN tilbagelægge den sidste vej til Rosyth, og man nåede frem lige tids nok til at den vagtfrie del af ubådens besætning kunne deltage den sidste del af receptionen. Der havde dog ikke været tid til, at folkene nåede i bad inden de tog til receptionen, og da baren lukkede, og lyset blev tændt, fik de tilbageværende gæster sig noget af en overraskelse ved synet af de danske ubådsgæster.

Efter en øvelsesgennemgang, hvor DELFINEN fik stor ros af commodore Fieldhouse for dens indsats under øvelsen, gik styrken til Antwerpen. Her besluttede en af ubådens værnepligtige sig for at stikke af.

DELFINENS officerer efterlyste straks manden via det belgiske politi, og det lykkedes at overbevise politiet om, at de skulle prioritere sagen højt. Få timer

senere blev den værnepligtige fundet på banegården i Liege og et massivt opbud af belgisk politi fik tilbageholdt manden.

Dagen efter blev han afleveret om bord i DELFINEN, og da ingen af de andre skibe i STANAVFORLANT ville tage manden om bord, måtte man i DELFINEN – der jo ikke var udstyret med en arrest – lænke manden fast med håndjern til ubådens styremaskine. To dage efter afsejlingen fra Antwerpen bad manden om nåde, og efter at have lovet ikke igen at ville stikke af, blev håndjernene låst op, og han fik igen lov til at indgå i besætningen. Den hårdhændede behandling af den absenterede fik senere et retsligt efterspil, men domstolen fandt ikke, at nogen af officererne om bord i DELFINEN havde overtrådt deres jurisdiktioner, og den pågældende værnepligtige blev af byretten idømt en fængselsstraf.

Fra Antwerpen gik turen til København, hvor man ankom den 10. november. Den 1. november var Skotte blevet udnævnt til kaptajnløjtnant, og da man kom til København besluttede man om bord i DELFINEN, at besøget i ubådens hjemby samt chefens udnævnelse burde fejres. Man inviterede derfor alle officererne fra STANAVFORLANTs enheder til reception om bord.

Dengang havde Ubådseskadren et meget udmærket forhold til mandebudet ”Ugens Rapport”. Journalister fra bla-

det havde ved flere lejligheder været med på togt med ubådene, og en af officererne om bord i DELFINEN fik nu den ide at ringe til bladet og høre, om de ikke kunne fikse noget kvindeligt selskab til receptionen. Det kunne man godt hjælpe med, og en af officererne regnede efterfølgende ud, at man under receptionen havde haft i alt 5,8 tons unge kønne letpåkledte kvinder om bord. Den slags er en ubåd ikke bygget til, og på et tidspunkt måtte man lukke torpedolugen forrest, da den lå så tæt på vandlinjen, at bølgeskulpene

var begyndt at løbe over lugekarmen og ned i båden. Det blev en mindeværdig reception for alle involverede.

Efter to dage i København gik det mod nord, hvor man afholdt øvelser i Nord-søen og besøgte Bergen. Det viser lidt om øvelsernes intensitet, at DELFINEN nu var løbet tør for grønne lysgranater. Skotte havde forgæves forsøgt at rekvirere flere granater gennem søværnets forsyningssystem, men fik beskeden, at DELFINEN havde opbrugt sin norm og derfor ikke kunne få udleveret flere granater. Skotte valgte derfor at bede

Radiorummet i en ubåd af DELFINEN-klassen. Allerede inden deltagelsen i STANAVFORLANT havde DELFINENS chef gentagne gange gjort Ubådseskadren, Søværnets Operative Kommando og Søværnets Materielkommando opmærksom på problemerne med HF-senderne, men uden at de pågældende myndigheder havde gjort noget ved problemet. (Marinens Biblioteks arkiv)



sin regnskabsfører om at rekvirere granaterne fra Royal Navy, der så efterfølgende sendte en regning for dem til det danske søværn. Det lykkedes på denne måde, at få fyldte lagrene om bord på DELFINEN - selv om de britiske granater med Skottes ord var ”afsindigt dyre”.

Under deltagelsen i STANAVFORLANT havde DELFINEN mange problemer med sit radioudstyr. Generelt kunne man ikke få forbindelse via HF-senderen, når ubåden befandt sig mere end ca. tyve sømil fra land, og da den britiske flåde sendte to erfarne radio-reparatører over i DELFINEN, måtte de efter flere timers arbejde melde, at de ikke var i stand til at reparere noget, som var så gammelt og forældet som den danske ubåds radioudstyr, idet de ikke rådede over reservedele. DELFINEN var derfor nødsaget til at bruge den hollandske fregat AMSTERDAM som relay-station for bl.a. de check-signaler, som man skulle sende hjem til Søværnet Operative Kommando (SOK) mindst én gang i døgnet. Et enkelt af disse signaler blev af uvisse årsager ikke videresendt fra AMSTERDAM, hvilket fik SOK til at udsende et ”submiss”-signal. Dette gik dog i kopi til chefen for STANAVFORLANT, commodore Fieldhouse, der hurtigt kunne berolige SOK med, at DELFINEN ikke var i problemer.

Anden del af JMC'en var mindst lige

så hård som den første del. Under den første del af øvelsen havde vejret været så dårligt, at overfladeskibene ikke havde kunnet benytte deres helikoptere. Nu var vejret imidlertid blevet bedre, og helikopterne var fuldt operative. Samtidig var STANAVFORLANT-styrken blevet forøget med den britiske atomubåd HMS COURAGEOUS. Denne lå ofte foran selve STANAVFORLANT-styrken og lyttede, men en atomubåd er ikke helt så stille, som en diesel-elektrisk ubåd kan være, og det lykkedes derfor hver gang DELFINEN at høre COURAGEOUS før, den hørte DELFINEN. Den danske ubåd kunne derfor nå enten at flytte sig eller slukke ned for alle systemer, så den britiske ubåd ikke kunne finde DELFINEN. Flere gange opnåede DELFINEN tilmed en angrebsløsning på COURAGEOUS, men denne befandt sig desværre i så stor en dybde, at den danske ubåds torpedoer ikke kunne nå den. At Skotte ved den efterfølgende øvelsesgennemgang kunne fremlægge løsninger på den britiske ubåd, var dog ikke noget, som blev velmodtaget hos chefen for COURAGEOUS.

Det var under anden del af øvelsen, at STANAVFORLANT for første – og eneste – gang fik kontakt med DELFINEN. En vesttysk destroyer og en norsk fregat havde lagt sig 20-30 sømil foran hovedstyrken (pickett), og fik her kontakt med DELFINEN, mens denne lå i periskopdybde. DELFINEN dykkede

straks til 100+ meters dybde, og gik i høj fart væk fra området. Efter nogle minutters sejlads gik DELFINEN over til stille sejlads, og det stod snart klart, at de to overfladeskibe havde mistet kontakten. Over undervandstelefonen kunne man nu om bord i DELFINEN høre det ene af de to overfladeskibe, der bad en "unknown submarine" om straks at dykke ud. DELFINENS operationsofficer, Hans Chr. D. Koch, bad nu om og fik chefens tilladelse til at bruge undervandstelefonen til at svare overfladeskibet, og det gjorde Koch på sin helt egen måde. På russisk råbte han *"skammer De Dem ikke, jeg kan jo se Deres underbukser!"*. Det morede man sig meget over om bord i DELFINEN, uvidende som man var om, at Kochs ord havde fået den vesttyske destroyer til at melde, at man havde kontakt med en sovjetisk ubåd. Det medførte en større NATO-jagt på denne ikke-eksisterende ubåd, hvor bl.a. STANAVFORLANTS øvelse blev indstillet i over 12 timer, mens skibene og Maritime Patrol Aircraft (MPA) af Nimrod-typen jagtede ubåden. Da DELFINEN returnerede til Rosyth fik Skotte en noget ublid velkomst af commodore Fieldhouse, der godt var klar over, hvem der havde skabt miseren. Episoden fik dog ingen konsekvenser for DELFINENS officerer, da Fieldhouse valgte ikke at sige til andre, at det var den danske ubåd, der havde stået bag balladen. Han fortalte senere, at han fandt episoden interes-

sant og en meget realistisk afprøvning af beredskabet. Besætningsmedlemmerne fra den tyske destroyer pralede efterfølgende en del med, at de havde haft kontakt med en sovjetisk ubåd i Atlanterhavet – noget som kun få NATO-skibe ellers havde haft succes med.

Som nævnt var vejrforholdene væsentligt bedre i anden halvdel af øvelsen, men trods de bedre forhold for overfladeskibenes sonar og helikoptere, lykkedes det igen DELFINEN at gennemføre mere end ti succesfulde angreb på "fjenden."

"Hvor end i verden du sejler, hviler Danmarks øjne på dig."

Under en pause i øvelsen mødte DELFINEN midt i Atlanterhavet vest for Skotland en mindre dansk coaster. Ubåden lå i periskopdybde, og herfra kunne man se at coasteren, der var hjemmehørende i Aalborg, komme sejlen, mens kaptajnen og hans kone sad og drak kaffe i styrehuset. For underholdningens skyld valgte chefen for DELFINEN at tage sin ubåd tæt på coasteren og her hurtigt at dykke ud. Straks ubåden var dykket ud, kravlede en af officererne op i tårnet, og viftede her med Dannebrog, mens en af de andre officerer kaldte coasteren op over radioen og sagde: "Hvor end i verden du sejler, hviler Danmarks øjne på dig!". Herefter blev tårnet ryddet og DELFINEN forsvandt igen ned i bølgerne. Hele episo-



Det blev ikke sidste gang at en dansk ubåd deltog i en JMC-øvelse eller indgik i STANAVFORLANT. DELFINEN deltog igen i STANAVFORLANT i 1974 (sammen med fregatten PEDER SKRAM) og i 1979 (med fregatten HERLUF TROLLE), mens SPÆKHUGGEREN deltog i 1981 (med PEDER SKRAM), TUMLEREN i 1976 (med PEDER SKRAM) og 1977 (med HERLUF TROLLE) og SPRINGEREN i 1975 og 1987. Her ses STANAVFORLANT 1974. DELFINEN anes agterst i formationen, mens PEDER SKRAM ses agterst yderst til styrbord. (Marinens Biblioteks arkiv)

den varede under et minut, og fra periskopet kunne DELFINENS officerer efterfølgende se coasterens kaptajn og frue stå og spejle målløse ud over vandet.

Ubådens deltagelse i STANAVFORLANT sluttede i Rosyth, hvor alle de deltagende enheder mødtes og på festligste vis afsluttede øvelsen. Derefter returnerede DELFINEN til Holmen, hvortil man ankom den 11. december 1972 efter at have tilbagelagt over 5750 sømil.

Var DELFINENS deltagelse en del af en

konspiration, der skulle sætte ubådsvåbnet i et dårligt lys, så mislykkedes det totalt. Den danske ubåd viste på bedste vis, at selv en ældre ubåd som DELFINEN kunne klare sig mod både overfladeskibe, helikoptere, atomubåde og fly, og for især det amerikanske orlogsskib var det en hel ny udfordring at være oppe imod en diesel-/elektrisk ubåd som den danske.

Efterskrift

Umiddelbart før denne artikel skulle gå i trykken, sad jeg tilfældigvis

og bladrede i kommandør A. C. Struckmanns levnedsskildring, som han sidste år overdrog til Marinens Bibliotek (nu Forsvarets Bibliotek). Her fandt jeg, at Struckmann nævnte både, at han var idemanden til STANAVFORLANT og også – nogle år senere - havde lanceret ideen om en dansk ubåds deltagelse. Jeg kontaktede straks kommandøren, og med hans tilladelse citerer jeg følgende fra hans e-mail til mig:

"Emnet er naturligvis af stor interesse for mig, idet jeg som nævnt ganske rigtig i 1966 i Pentagon var ophavsmand til ideen om styrkens etablering, om muligt også med dansk deltagelse deri, akkurat som refereret i "Mit levnedsløb" side 59/60 [...]. At der i mangel af "bedres havelse" nogle år senere, hvor dansk fregatdeltagelse ikke var mulig, i stedet blev inviteret en dansk u-båd [...] var også min ide, Formålet med styrken var jo demonstration af multinationalt NATO-sammenhold og kapabelt samvirke under flest mulige nationalflag. Dertil kom, som bonuseffekt, uddannelse i operativt samarbejde ved den hovedsageligt ubådsbekæmpende fregat-/destroyerstyrke med en vanskeligt detecterbar, lille, dansk ubåd samt et ønskeligt mo-

ralsk lift til det stagnerende danske ubådsvåben."

Struckmann stiller sig samtidig helt uforstående overfor Lars Skottes konspirationsteori, og skriver i stedet, at der bag udsendelsen af DELFINEN lå et ønske om både at vise Danmarks flag i NATO og en ide om, at den danske ubåd ville kunne udgøre en ny form for udfordring for STANAVFORLANTs enheder. Begge dele viste sig at holde stik.

Litteratur:

Nørby, S.: "Beretninger fra de danske ubåde 1909-1999" (Marinens Bibliotek 2008).

Nørby, S.: "Danske Ubåde 1909-2004." (Tøjhusmuseet 2005).

Struckmann, A, C.: "Mit levnedsløb." Findes på Forsvarets Bibliotek.

Søulykkesstatikken 1972. Findes på Søfartens Biblioteks hjemmeside på www.sbib.dk

Ønsker nogen på baggrund af dette at vide mere om Dansk Ubådsforening henvises til webadressen www.ubaade.dk

Forsvarets Bibliotek

En af erfaringerne fra ”kulturnatten” i oktober var, at nattens gæster i Kastellet ikke anede, at der lå et bibliotek der, og heller ikke vidste, at alle kunne låne bøger og få hjælp her. Derfor denne lille orientering:

Husk at de tre værns biblioteker nu er blevet slået sammen til Forsvarets Bibliotek. Størsteparten af de tidligere medarbejdere fra **Marinens Bibliotek** er overført til det nye bibliotek, som har adresse:

**Forsvarets Bibliotek,
Kastellet 46,
2100 København Ø.**

Biblioteket ligger i Søndre Magasin, og det har åbent mandag – fredag fra 10.00 til 17.00.

Telefon: 3347 9525
E-mail: forsvaretsbibliotek@fak.dk
Hjemmeside: www.forsvaretsbibliotek.dk

Biblioteket er tillige på Facebook.

Forsvarets Bibliotek er åbent for alle, og man kan få hjælp og vejledning af de ansatte. Biblioteket råder over bøger, trykte og elektroniske tidsskrifter, databaser, kort og fotos. Størsteparten af samlingen er registreret, så den er tilgængelig via hjemmesiden.

Via biblioteket har brugeren adgang til mere end 5.000 elektroniske tidsskrifter samt 10 forskellige databaser med fagmilitært og krigshistorisk indhold.

Forsvarets Bibliotek indgår som et forskningsbibliotek samt støtter elever og medarbejdere på Forsvarsakademiet.

Med venlig hilsen fra formanden

Om orlogsskibet SNARENSVEND igen igen.....

Flemming Moberg

I den nordlige del af Øresund, på højde med Espergærde og Snekkersten, ca. 1,5 sømil fra kysten, på 18 – 20 m. vand, ligger resterne af Christian 4's lille fregat SNARENSVEND.

Denne blev sænket af Kronborgs kanoner den 28 august 1658, som det eneste skib Kronborgs kanoner nogensinde har sænket.

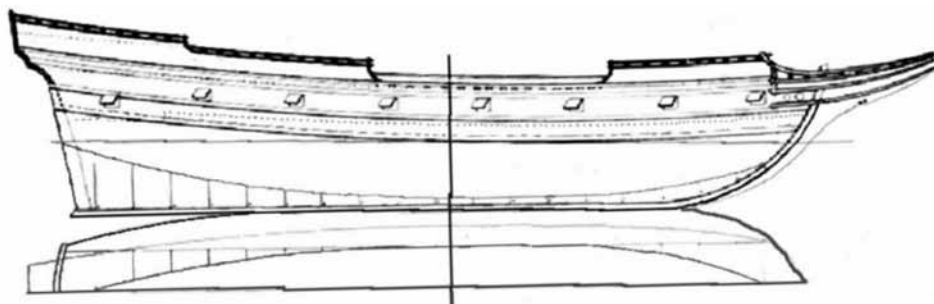
For ganske kortfattet at starte helt forfra, om orlogsskibet SNARENSVENDS færden fra 1637 til 1658, så kan det, som det første nævnes at man faktisk ikke ved hvor den er bygget, den "dukker simpelthen frem af disen",

men noget af det første man ved om den, er at den ligger til udrustning i den af Chr. 4 nyanlagte tøjskuffe i maj 1637.

Den er formodentlig færdigbygget den første del af 1637, og kan derfor være kølstrakt i slutningen af 1635 eller begyndelsen af 1636, hvis man regner med en byggetid på omkring godt et år for et skib af denne størrelse.

Ifølge proviantskriverens regnskaber for Bremerholm får SNARENSVEND proviant ombord den 25 maj "at bruge på rejsen".

Ligeledes ved man at Christian 4. gik om bord den 29 maj 1637, for at sejle til Glückstadt, og at han skriver et brev



SNARENSVEND kan have set ud som ovenstående.

Besætningen var på 80 mand heraf 52 officerer og matroser, 20 bøsseknytt og 8 soldater.

Bestykning

Artilleridæk: 16 stk. 10-pundige

På bakkerne: 10 stk. 6-pundige

I kahytterne: 4 stk. 4-pundige

Dimensioner

Længde: 52 1/2 alen (31,9 m)

Bredde: 10 1/2 alen (7,6 m)

Dybgang: 4 3/4 alen (2,9 m)

Da man ikke ved hvor SNARENSVEND er bygget, har undertegnede og andre gennempløjet Rigsarkivet for at finde noget om fregatten, noget af det ovenstående er herfra, men der eksisterer faktisk ingen tegninger af fartøjet, og det kan have set ud som angivet på s. 19.

Tegningen på omstående side er fra en artikel af Niels Probst, hvor han har kopieret højre halvdel efter et tegningsfragment fra Christian 4's tid, venstre halvdel har han rekonstrueret efter principper, som er udledt af andre bevarede tegninger fra perioden.

Men da man ikke kendte den oprindelige udformning er dette formentlig det tætteste man kan komme på SNARENSVENDS udseende.

Tegningsfragmentet indeholder ingen målestok, men en antaget "rund" skala på 1:36 som giver en dækhøjde i borde på 5'8", hvilket skul-le modsvare ca. 6 fod midtskibs.

til rentemestrene den 1 juni, medens skibet ligger til ankers under Fleckerø syd for Norge, hvori han nævner at Palle Rosenkrands, som er lensmand på Fleckerø, skal lade disse vide, hvilke ting flåden lettere kan provianteres med fra Norge end fra Danmark. Skipper ombord var på dette tidspunkt

Rasmus Tygesen.

Den 7 juni var kongen i Glückstadt.

1 november 1637 blev SNARENSVEND sendt på togt til Danzig sammen med 3 andre orlogsskibe, grunden var den at kongen af Polen var begyndt at opkræve told.

Man ankom til Danzig den 22 november og erobrede dagen efter 2 polske orlogsmænd som blev bragt med tilbage til København.

Den 8 oktober 1639 er der besked om at SNARENSVEND skal afgå til Kielerfjord med Markus Hvidt som skipper for "nøje at visiterer alle skibe & skuder der passerer, har de salpeter eller krudt inde, skal der tages told, 14 Rdl. af hver centner".

Den 17 juli 1640 får kaptajn Nickel Helmer Koch besked om at sejle til Fleckerø, for "at give agt på skibe, der uden forlov udfører allehånde varer". I de følgende år var SNARENSVEND benyttet til visitationstjeneste ved Sydnorges kyst med Nickel Helmer Koch som chef.

I 1643 – 1645 indgik skibet i en eskadre som skulle forhindre fjendtlig overgang til Fyn.

1656 overførte den en russisk gesandt til Riga, men var hurtigt tilbage til et chefskifte hvor Børge Pallesen Rosen-

krants blev afløst af Jørgen Plovmand.

Men for at komme frem til de tildragelser der gjorde at den endte på bunden af Øresund, må vi frem til februar 1658.

Frederik 3 havde begået den store fejl at erklære Sverige krig i 1657 i håb om at kunne føre krigen over på svensk grund, og en stor del af hæren og de soldater som ellers arbejdede på Københavns befæstning blev nu overført til de skånske provinser.

Carl X Gustaf, som stod med sin hær i Polen, svarede igen ved at marchere gennem Nordtyskland, og op gennem Sønderjylland og gå over de tilfrosne bæltter, uden at finde modstand af betydning, og rykkede i løbet af januar, februar 1658 frem imod det nu næsten forsvarsløse København.

Dette medførte stor bestyrtelse og panik, og for at sikre byen, indledte Frederik 3 forhandlinger, der medførte at man i Roskilde den 26 februar 1658 underskrev en fredstraktat, som for Danmark vel nok er en af de mest smertefulde der nogensinde er fremkommet.

Det kostede nemlig riget total afståelse af provinserne Skåne, Halland og Blekinge samt Bohus- og Trondhjem len samt Bornholm.

Dette må vel siges at være et af de

største nederlag Danmark nogensinde i historien har været ude for.

Man åndede lettet op, København var nu reddet, og man må vel på det tidspunkt have tænkt at ”*nu var der vel fred i vor tid*”.

Men nej – den 8 august 1658 gik Karl X Gustaf i land ved Korsør og brød dermed fredsftalten.

Han landede med 4400 fodfolk og 1200 ryttere og marcherede straks mod København.

Hans beslutning var, at nu skulle Danmark fjernes fra landkortet.

Han kom til København den 11 august og belejrede byen og den 16 august blev også Kronborg belejret, idet man ville sikre sig slottets kanoner som kunne anvendes som belejringsskyts foran København.

I mellemtiden var SNARENSVEND sat på den opgave, at være med til at rømme Bohusfæstningen, som jo lå som grænsefæstning i det afgivne Bohuslen, for det vigtige fæstningsudstyr, som man jo ikke ville overlade til sven-skerne.

Sammen med SNARENSVEND sejlede en mindre såkaldt bohusgaliot, som man ikke kender så meget til, da den blev anset for så ubetydelig, at den ikke engang bliver navngivet i kilderne.

SNARENSVEND og galioten sejlede, efter at have lastet så meget af det vigtige fæstningsudstyr samt kanoner og krudt og kugler som muligt ombord, først til Marstrand og derefter videre til Akershus i Christania, før skibene atter stod sydover for at aflevere resten af det bjergede fæstningsudstyr til tøjhuset i København.

De 2 skibe nåede dog aldrig deres bestemmelsessted, på grund af den opståede komplicerede militære situation.

En svensk flådestyrke under admiral Gerdtzen var nemlig ankret op mellem Ven og Helsingborg den 11 august, for at standse al trafik gennem Øresund.

Det var i denne forvirring at de 2 orlogsskibe stod sydpå, intetanende om situationen, man kan muligvis ved indsejlingen til Øresund have observeret at ”der var ugler i mosen” og derfor lagt ind ved Kronborg.

Den 17 august skrev General Karl Gustav Wrangel, som var chef for belejringsstyrken ved Kronborg, i et brev til den svenske konge, *”at et kongen af Danmark tilhørligt skib Snarensvend benævnt, er for nogle dage siden kommet hertil fra Bohus med ammunition.”*

Ligeledes skriver han at den svenske flåde har lettet anker og er sejlet mod København, så han derfor ikke har

noget skib til at holde forbindelse med Skåne.

6 dage efter skriver Wrangel igen til kongen, at situationen havde udviklet sig på den måde, at han den 22 august om morgenen har ladet bohusgalioten bortføre fra Kronborg slot.

Folkene på galioten fortalte svenskerne at SNARENSVEND var lastet med kanoner, krudt og kugler fra Bohusfæstningen.

Der har ikke været muligt at opspore hvor galioten er blevet af, sandsynligheden taler jo nok mest for at den er blevet sejlet med sin last til et eller andet sted i Sverige.

Dette fik Wrangel til også at gå i aktion mod SNARENSVEND. Tidligt før daggry den 28 august fik Wrangel nogle ”englændere” (lejesoldater?) til at udføre en ”commandoraid” på skibet.

Men det lykkedes ikke helt som man havde ønsket, idet man fra Kronborg opdagede at man var ved at stikke af med fregatten, og skød efter det.

For en gangs skyld havde Kronborgs kanoner held med at ramme noget. SNARENSVEND fik nogle grundskud (træffere under vandlinien) hvilket gjorde at den begyndte at synke.

Wrangel skriver til Carl X Gustaf at *”da sank skibet under fødderne på vore folk”*

Og man havde forladt det og lod det

drive synkende sydover i Øresund. Endvidere skrev han ” *jeg har sendt kaptajn Tärning ud for, at om muligt forsøge at bringe skibet ind på stranden og lette det ved hjælp af pramme, således at man kunne bjerger ”stücker” (kanoner) og øvrige våben derfra.*”

Det lykkedes dog ikke og SNARENSVEND gik ned under fødderne på svenskerne og lagde sig på den plads hvor det har tilbragt de sidste 352 år.

Det skal her anføres at Kronborgs øverstkommanderende Oberst Poul Benfeldt kapitulerede den 6 september og overgav slottet til svenskerne.

Vraget blev fundet i 1909 af vragfisker Hansen med fartøjet NAJADEN fra Espergærde som hårdhændet vragfiskede i det. Vi ved ikke hvor meget han har ødelade af vraget.

I 1952 blev vraget ligeledes meget hårdhændet ødelagt af vragrøver (undskyld !!) vragfisker Valdemar Jensen (også kaldet ”kanonvalde”), fra Lynæs, med stenfiskerfartøjet STÆRKODDER.

Undertegnede har talt med Valdemar Jensen i 1983, og han fortalte at han havde grappet en stor del af trækonstruktionerne væk fra den øverste del af vraget, og transporteret det ”nogle meter væk” for at det ikke skulle være i vejen for arbejdet. (Han

indrømmede dog at det godt kunne være op til 100 – 300 m væk)

Han fortalte mig ligeledes at der var blevet spulet i vraget til man var nede ved ballaststenene i den agterste del af vraget.

Under arbejdet havde man fundet 11 skeletter, tilsyneladende i god stand, og han nævnte at nogle havde resterne af kravestøvler på. (Den danske besætning spærret inde nede om læ?)

Da han havde forespurgt myndighederne hvad man skulle gøre med disse menneskelige rester, havde han ikke fået et tilfredsstillende svar, så derefter blev disse smidt ud et stykke fra vraget.

Valdemar Jensen har til undertegnede fortalt, at da det ikke mere kunne bære sig økonomisk at fortsætte med vraget, holdt man op, så man nåede ikke hen til forskibet, som formodentligt ligger mod vest.

Det var jo således, at når han taler økonomi, så mener han at der f.eks. ikke kan findes flere bronzekanoner som kan sælges og støbes om.

”Kanonvaldes” hårdhændede metode var, at den svære stenfiskergrabbe blev styrtet hårdt ned i vraget, for derefter at blive halet op med det indhold som grabberne har grebet om.

Altså en blanding af knust tømmer,

tilfældige vragdele og mudder.

Når man derefter havde konstateret at grabben indeholder kanoner eller større genstande af formodet salgsværdi, er den blevet udtømt i stenfiskerfartøjets lastrum, i modsat fald er den udtømt over vandet og atter sendt til bunds.

Det siger sig selv at kun robuste genstande kan stå for en sådan behandling, og at det beror på en tilfældighed, hvilke mindre sager der bjerges sammen med de større, medens til gengæld genstande af historisk værdi bliver spredt på havbunden.

Men da jeg spurgte ham om positionen, mumlede han noget om, *"at det kunne han da ikke huske"*. Populært sagt, han ville ikke ud med vragefs position.

Men det lykkedes for SØLLERØD SPORTSDYKKER KLUB, hvor undertegnede på det tidspunkt var formand.

Vi havde målbevidst igennem 3½ år sejlet området igennem før at vi fandt vragefs lørdag den 16 juni 1983.

Vragefs erkendes på ekkoloddet som en "bule" på bunden, i 16 til ca. 20 meters dybde.

Da vi dykkede kunne vi svagt erkende vragefs omrids idet "bulen" strakte sig ca. 25 meter i længderetningen med en bredde på ca. 7 meter, man kunne ane spanterester som stak op i hver side, dog mest i det som formodes at

være bagbord side, desuden kunne der konstateres større og mindre vragester spredt over et ret stort område .

Det næste der nu var at gøre var at skrive anmeldelse om fundet til Skov- og Naturstyrelsen, en dykker herfra kom nu med ud for at besigtige vragefs.

Vragefs ligger med dimentralplanet ca. Ø/V mest sandsynligt med forskibet mod vest, ligeledes fandt vi frem til at der i vragefs mellem spanterne var et sand og mudderlag og i en vis udstrækning formodes der at være en blanding af forskellige slags vragester under de sammensunkne dæk, disse befinder sig ca. 5 – 20 cm. under sand- og mudderlaget.

Da de næste dykninger begyndte var vi blevet mere "familiære" med vragefs, nogle småting blev taget op og afleveret til Ole Lisberg Jensen på Orlogsmuseet.

Ved den tredje dykning på vragefs lokaliserede vi en bronzemortel, som lå under mudderlaget ca. midtskibs i den agterste del af vragefs, den blev hævet i 15 august 1984, af miljøskibet METTE MILJØ.

Da morteren kom op viste det sig at den ene af bæringerne ikke var på, ja så var det jo bare på hovedet i vandet igen, og den blev heldigvis fundet. Forøvrigt var bæringerne udformet



Tre billeder af morteren som blev henet op af SØLLERØD SPORTSDYKKER KLUB og METTE MILJØ i august 1984.

som støbte delfiner.

Efter den omfattende rensning og konservering på tøjhusemuseet, viste det sig at være en rigtig flot mortar, støbt af kongelig kanonstøber Claus van Dam i 1647 på Gjethuset som lå på Kongens Nytorv.

Den bar rismarsk Anders Billes våben, hvilket viste at det var en privatstøbt mortar, som kun eksisterede i ret begrænset omfang.

Det viste sig derfor at denne mortar var et meget betydningsfuldt og unikt kulturhistorisk fund

Der var tale om at der i 1987 skulle foretages en undersøgelse der skulle klarlægge vrageets tilstand og udbredelse. Dette er aldrig blevet foretaget, det skyldes rimeligvis at der ikke har været økonomiske midler til dette.

Vraget af SNARENSVEND ligger stadig på sin position og venter på at der eventuelt kan blive råd til at der bliver foretaget undersøgelser der kan fortælle lidt mere om skibet og hvad det yderligere kan have medført af spændende ting.

Dette var bare et lille hjertesuk fra en, som har muligheden for at se de sidste rester af et af de skibe som sejlede under splitflaget, for Christian 4.

Modellen af DANNEBROGE overdraget til SOK

Poul H. Beck

Overlevering af modellen af linjeskibet DANNEBROGE til Søværnets Operative Kommando i Århus.

Den 28. oktober 2010 blev modellen af linjeskibet DANNEBROGE 1692 – 1710 overleveret til Søværnets Operative Kommando i Århus ved en festlig reception, der blev afholdt i kommandoens administrationsbygning i Brabrand. Som bekendt er modellen udført 2008 – 2010 i skala 1 : 40 af et byggehold fra Orlogsmuseets Modelbyggerlaug under ledelse af Poul H. Beck i anledning af 500-året for flådens fødsel og 300 året for Iver Huitfeldts og DANNEBROGE's heltmodige kamp i Køge Bugt den 4. oktober 1710.

Laugets byggehold deltog sammen med Chef/SOK, Søværnets ledelse, direktøren for Statens Forsvarshistoriske Museum, Jubilæumsudvalget og personalet ved SOK i overleveringen og receptionen, hvorunder Søværnets Tambourkorps spillede og sang. Efter stabschefens velkomst og indledning, lykønskede museumsdirektør Ole L. Frantzen lauget med resultatet, som han vurderede som en helt enestående detaljeret rekonstruktion af det originale skib, som han med glæde overleverede til opstilling i en særlig montre i SOK's store møde- og kantinerum sammen med en detalj-

model af DANNEBROGES midter-sektion, udført af Niels Buhl fra byggeholdet. På vegne af lauget og byggeholdet rettede Poul H. Beck en tak til Søværnet, Jubilæumsudvalget og Museet for tillid og tiltro til laugets vilje og evne til at løfte opgaven, der i denne særlige anledning var udført som et holdarbejde. Han fortalte om nogle af de mere specielle og kreative udfordringer der var blevet løst i løbet af de omkring 6000 timer der var blevet anvendt, heraf omkring 1000 timer til research, studier af original-materiale og tegningsarbejde, - samt lidt om det originale skibs tilblivelseshistorie, som det formentligt første danske orlogsskib konstrueret på et matematisk grundlag. Med udrulning af en kopi i fuld størrelse af DANNEBROGE's 28 meter lange kommandovimpel overrakte Poul Beck en særlig indbunden doku-



mentation om DANNEBROGE's rekonstruktion, model og historie til Chef/SOK kontreadmiral Finn Hansen.

I sin tale rettede Chef/SOK bl.a. en varm og direkte tak til lauget og byg-

geholdet for de mange timers kreative og engagerede indsats og flotte resultat som SOK's personale og gæster nu fremover ville kunne glæde sig over.



Poul H. Beck og det stolte byggehold med museumsdirektør Ole L. Frantzen.

Når man bladrer i gamle udklip om flådens historie falder man en gang imellem om sjove historier, som næppe er kendt af mange. Her kommer en fra dagbladet "Ny Dag", fredag den 27. maj 1960.

Søren Nørby

"Rolf Krage" begravet på Slotø i går!

11 søofficerer i fuld galla med sabler manede ved symbolsk ceremoniel i går en irriterende og »kronisk« stavefejl i jorden.

Et par timer efter at Nakskov bys adoptionsskib, fregatten „Rolf Krage“, i går var ankommet til Nakskov, sattes skibets motorbåd i vandet, og 11 søofficerer i fuld galla-uniformer med sabler etc, steg ombord, medbringende

ROLF KRAKE var en af tre engelske "escort destroyers" af den såkaldte HUNT II-klasse som Danmark lånte af England i 1952. De tre enheder indgik i Flåden fra 1954 til 1962-65.



en udstoppet krage. Det var starten til en udflugt, som har været planlagt i flere måneder.

Når man i gamle dage plagedes af et spøgelse, bad man præsten komme og med biblen i hånd „mane” spøgelset i jorden, hvorefter en solid pæl rammes ned, hvor den fæle gejst var forsvundet. På lignende håndgribelige måde manede de 11 søofficerer i går et spøgelse i Jorden, som i årevis har plaget skibet. Motorbåden med de 11 søofficerer satte kursen mod Slotø i Nakskov fjord, hvor selskabet steg i land og i værdig procession begav sig til en fredfyldt plet nordvest for ruinerne af kong Hans' gamle orlogsværft.

Her begravdes den udstoppede krage, som siden 1954, hvor den blev købt i Stockholm, har været skibets mascot. Den var efterhånden mere blevet et symbol på et tilbagevendende irritationsmoment, det, at fregatten „Rolf Krake” gang på gang, i aviser, på breve, ja sågar på tjenstlige telegrammer fra andre marine-myndigheder, med mellemrum blev tituleret „Rolf Krage”, og slig skændsel er uudholdelig for et ordentligt skib med pæne traditioner.

„Rolf Krage” blev stoppet i jorden med fuld honnør, man sang „Højt på en gren en krage.....”, der blev givet salut med signalpistoler og holdt en mindetale over „Rolf Krage”, der jo måtte lide den tort at blive begravet på landjor-



den, ikke i havet, en værdig skæbne for en plage af den art.

Naturligvis var det først og fremmest det historiske skibsværfts ruiner på Slotø turen gjaldt, men i marinen har man altid haft lune og sans for humor med et stænk alvor bag, så man benyttede lejligheden til at markere, at man ønskede at slippe af med „Rolf Krage” på den nævnte vis.

Ceremoniellet sluttede med „gravøl” på skibet, hvor man allerede har fremstillet en ny mascot, forestillende hin gæve konge, hvis navn skibet bærer, springende over ilden på sit skjold.

Fregatten ROLF KRAKE er nok eet af de danske marineskibe, som oftest omtales i dagspressen og det er derfor meget betegnende, at den nye, og i øvrigt elegant udførte mascot, er fremstillet af — gamle aviser,.....!

ØK-skibet m/s KINA

Jørgen H. Jensen

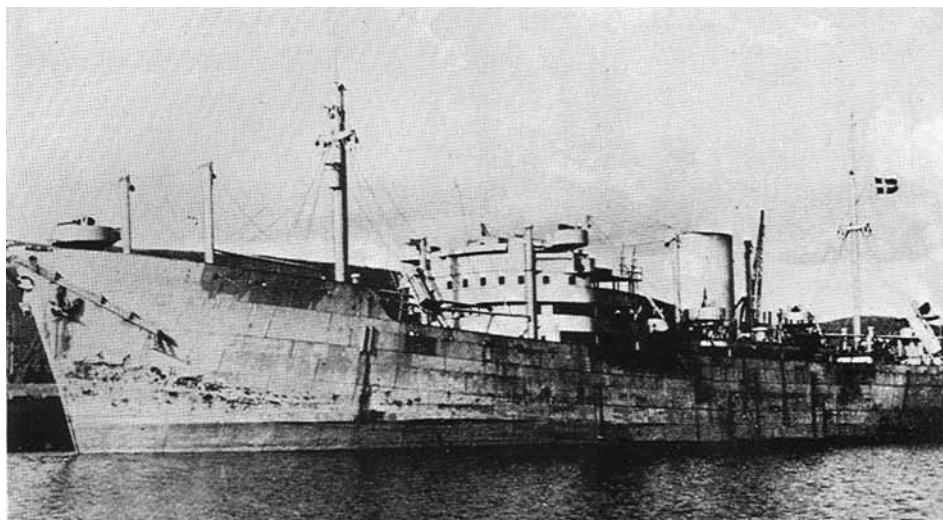
På Vordingborg Bibliotek i Kultur-Arkaden kan ses en fin model af Østasiatisk Kompagni's skib m/s KINA, der forliste den 25. december 1947, hvor 36 mennesker mistede livet under yderst dramatiske forhold. Det er modelbygger Caspar Andersen som har bygget modellen af skibet.

I det følgende vil vi prøve, at fortælle det elegante skibs historie fra det blev bygget i 1938 til forliset i 1947. En skæbne som faktisk er lidt af et paradoks, idet skibet under Anden Verdenskrig havde flere yderst farlige laster, bl.a. transporteredes sprængstoffer og ammunition, under de vanskeligste forhold man kan tænke sig, med mine-og u-bådsfare, uden at skibet led skade. Og så sker der det ejendommelige, at KINA to år efter krigen forliser i Stillehavet, nu hvor der var fred og ingen fare.

Motorskibet KINA blev bygget ved værftet i Nakskov og leveret til ØK i 1938. Med sin 11.000 hk ottecylindrede totakts dobbeltvirkende dieselmotor kunne det elegante fartøj præstere en fart på 16 knob. Besætningen var på 49 mand. Skibet var på knap 10.000 brt. og var primært bygget til kompagniets fart på Østen med stykgods.

KINA forlod Danmark den 8. april 1940, dagen før den tyske besættelse, i ballast med kurs mod USA. På vej op gennem Kattegat observeredes fra KINA en del tyske krigsskibe, på vej nord over. Disse skibe var på vej for at besætte Norge, men det anede besætningen på KINA intet om, på daværende tidspunkt. Morgenens efter var man i Skagerrak, og først da erfarede man, over radioen, at tyskerne nu stod i Danmark. Efter en kort rådslagning på broen besluttede man, at fortsætte nord om Færøerne og Island for hurtigst muligt at nå New York. Hen på eftermiddagen dukkede der imidlertid en større britisk flådestyrke op. En destroyer skilte sig ud og afgav ordren: "Følg mig", og ved mørkets frembrud fik KINA ordre om at ankre op ved Kirkwall på Orkneyøerne.

Midt i maj blev KINA frigivet af pri-seretten, og med den britiske flådes flag – the White Ensign – på fortoppen afsejlede man til Glasgow, hvor ommønstringen foregik den 31. maj 1940. Alle mand underskrev den britiske overenskomst og en ekstra radiotelegrafist, en englænder, blev forhyret. Samme dag afgik man med kurs mod Belfast for at blive bevæbnet med en 4,7 tommer antiubådskanon samt to maskingeværreder endvidere forsynet med beskyttelsesplader og



m/s KINA i fuld om end noget slidt krigsmaling i Swaansea i 1944, hvor man ser antiubådskanonen på bakken og antiluftsskysrederne i brovingerne.

antimine-kabel. Samtidig blev skibet grå malet.

Den 1. juli 1940 var KINA igen på vej i ballast til USA. I New York skulle man hente godt 10.000 tons sprængstoffer og ammunition. Rejsen mod Europa foregik via Halifax i konvoj med ikke mindre end 60 skibe, med ankomst til Liverpool den 30 juli 1940.

I alt foretog KINA ti rejser i allieret krigstjeneste med krigsmateriel, såsom ammunition, tanks, fly og pansrede køretøjer, på lange togter til Indien, Sydafrika, Australien og Mellemamerika, frem til afslutning af krigen i 1945.

Det stillede store krav til navigatørerne at sejle i konvoj. I formationerne var

der mange forskellige typer af skibe med højst forskellig manøvreevne, og først lidt efter lidt opbyggede styrmændene en fond af erfaring. Under konvojsejlad skulle man holde afstanden til formanden og være klar til at efterkomme ordrer fra commodoren (lederen af konvojen) om ændring i fart og kurs. I tåge anvendte skibene bøjer, som de trak i en line bag sig, og som frembragte en vandstråle, efterfølgeren kunne styre efter.

Styrmænd Arne Nielsen beretter om en episode under KINAS tredje rejse:

”En eskorte-krydser mistede styringen, da den en søndag eftermiddag gik op og ned gennem konvojrækkerne. Vagthavende styrmænd slog omgående ”stop” og fuld kraft bak på maskinen,

og krydseren passerede lige tværs foran boven af os i 20 meters afstand. Hårene rejste sig på hovedet af os og udkiggen på bakken trak sig tilbage. En times tid efter kom krydseren, efter reparation af styremaskine, slukøret tilbage og signalerede en tak til os for godt sømandsskab”.

Men det var ikke på alle rejser, at man kunne blive beskyttet ved at sejle i konvoj. Styrmand Arne Nielsen fortsætter beretningen, denne gang om solosejls langs Vestafrika:

”Som sædvanlig siksakkede vi om dagen og – hvis det var månelyst – også om natten. Efter nogle dages forløb indløb et telegram om også at siksakke om natten, uanset måne eller ej. Netop som telegrafisten afleverede beskeden til broen ca. kl. 18.00, meldtes fra maskinen stop på grund af en beskadiget cylinder. Der lå vi som vrug på voven. Officererne holdt skibsråd. Førstemester mente, at vi kunne være klar til midnat. Kanonstillingen blev besat samt de to maskingeværreder på broen, og der var vist ingen der gik til køjs den aften. Kl. 24 afløstes på broen, og en times tid senere meldtes klar fra maskinen, hvorefter vi humpede for 7 cylindre af sted med 12 knob og ordre til at gå til Gibraltar for reparation. Nogle dage senere – ikke så langt fra Gibraltar – observeredes en tysk u-båd forude helt uddykket ca. 3 sømil borte. Der blev afsendt S.S.S.-signal (varsel for u-båd) og i løbet af kort tid var der

en Catalina (amfibiefly) i luften over stedet og u-båden forsvandt i dybet”.

Den sidste krigslast foregik med stykgods fra engelsk havn til Østafrika via Kap det Gode Håb. Ved ankomsten til Cape Town kunne man fejre fredsslutningen. Rejsen fortsattes mod Suez i Ægypten, her afmonteredes kanonen, og på den videre færd over Atlanten blev al ammunition dumpet på dybt vand på vej til Baltimore, USA, hvor der lastedes kul og koks til Danmark, hvortil skibet ankom den 22. november 1945. KINA havde nu i alt sejlet 269.000 sømil – svarende til knap 500.000 kilometer – med en samlet lastmængde på 200.000 tons gennem de fem krigsår.

I sommeren og efteråret vendte skib efter skib tilbage til København eller en af provinsens mange søfarts byer. Som en hjemvendt maskinmester skrev: ”På kajen stod min kone og datter. Der var gået fem år og syv måneder, siden vi skiltes. Vi var blevet lige så mange år ældre med de spor adskillelsen satte – jeg var f.eks. blevet 30 kg tungere. Bente som var fyldt 5 år en måned før, var nok den, der klarede det bedst. Nu skulle vi tre begynde forfra”.

Men det var ikke alle danske skibe, der nåede hjem. Mange forsvandt i havet, og endnu flere sømænd måtte betale med deres liv.

Efter værftseftersyn blev KINA indsat

på ØK's fjernøsten ruter, som den oprindelig var bygget til, med kaptajn Aage Valdemar Hjernum, som fører. Den 25. december 1947 afsejlede skibet fra Tabaco, Philippinerne, for at søge sikker havn, fordi der var varslet uvejr. Men i en taifun løb skibet på et undervandsskær og sank kort efter. Ved forliset omkom 32 danske sømænd inklusive kaptajnen, andenstyrmand og alle maskinmestrene. Af den 49 mand store besætning blev kun 17 danske sømænd reddet. Ombord var der 16 passagerer hvoraf 1 schweizer og 3 philippinere omkom. Den 20. januar 1948 blev der i København holdt søforhør, hvoraf fremgik, at kaptajnen og mandskabet ved ulykken havde vist mod, offervilje og dygtig-

hed, hvilket også var grunden til, at så få af passagererne omkom.

Den 28. februar 1948 afholdtes mindegudstjeneste i Holmens kirke for de omkomne.

Motorskibet KINA klarede alle "skær" under fem års krig, for så i fredstid at møde sin skæbne på et skær i Stillehavet.

Litteratur:

Dansk Skibsfarts Renæssance. H.C. Røder.

Søfolk og skibe 1939-1945. Christian Tørtzen.

Dansk søfarts historie. Forlaget Gyldendal.



En orlogskutter af AGDLEK-klassen under bygning på Svendborg værft 1972-78.

Gasturbinebåden SØLØVEN



SØLØVEN-lassen bestod af seks enheder bygget i perioden 1962-66. De to første var bygget i England og var kontrueret af Vosper, som en videreudvikling af BRAVE-lassen. De resterende fire blev bygget på Orlogsværftet. Bådene var de første af søværnets skibe med gasturbiner til fremdrivning. Tre Rolls Royce Marine Proteus turbiner udviklede 12.750 hk, der på en god dag med fladt vand gav bådene en fart på ca. 54 knob.

Boganmeldelser

For interesserede i Flådens historie har "Fregatten PEDER SKRAMS venneforening" udgivet et jubilæumsnummer af sit tidsskrift, som sælges i fregattens billetsalg på kajen på Holmen og ved henvendelse til foreningen. Her er en lang række indlæg om Flådens historie, herunder to særdeles interessante artikler om Flå-

dens forhold under den tyske besættelse, om Marinens Flyvevæsen, ubåde, perioden efter 1945, grønlandssejlere, radiokommunikation, Søværnets Helikoptertjeneste og meget mere. Hftet er på 124 sider og koster kr. 60 og er udgivet med støtte fra Velux Fonden.



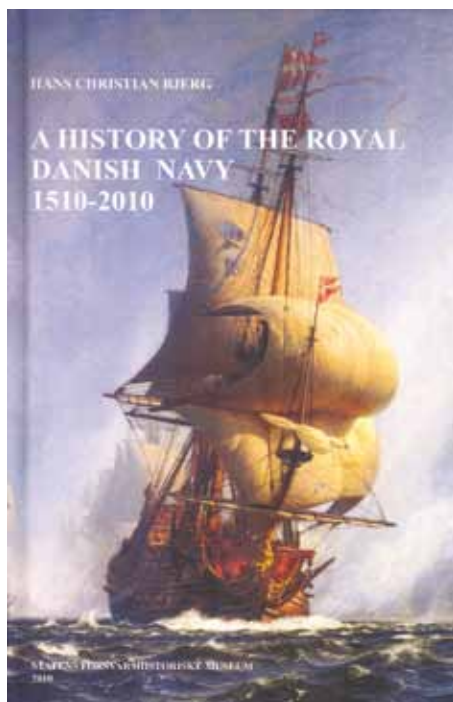
Flyvebåden MAAGEN på Orlogsværftets Flyvemaskineværksted. Hvad de færreste måske ved er, at der i perioden fra Første til Anden Verdenskrig blev bygget omkring 80 fly på Holmen. Heraf en del til civile selskaber som f.eks. Det danske Luftfartsselskab

”Dansk orlogshistorie 1510 – 2010” af orlogshistoriker Hans Christian Bjerg. Udgivet af Statens Forsvarshistoriske Museum. 192 sider illustreret. Pris kr. 100. Bogen blev præsenteret i Asia House på Indiakaj i København den 1. juni 2010. Den engelske udgave, *”A History of the Royal Danish Navy 1510–2010”*, blev præsenteret den 6. august 2010. Begge udgaver er udgivet med støtte fra ØK’s Almennyttige Fond.

Bogen er skrevet af Flådens officielle historiker Hans Christian Bjerg. Det er en kronologisk gennemgang skrevet i anledning af Flådens 500-års jubilæum den 10. august 2010. Indledningsvis behandles landets forsvar til søs før etableringen af den officielle flåde i 1510. Forfatteren forklarer derefter, hvorfor der i Danmark, ligesom i det øvrige Europa, på grund af den tekniske udvikling etableres statslige eller kongelige flåder. Herefter følges udviklingen, hvor fjenden langsomt skifter fra at være Lübeck til at være Sverige, og det går der nogle år med.

Christian IV beskrives som ”flådekongen”, der fra barnsben var opfostret med rigskansler Arild Huitfeldts ord, om *”at Flåden vil jeg ikke tale om, da hver mand ved, den er fornøden.....”*

Kongen beskæftigede sig personligt med krigsskibsbygning, kanonstøb-



ning og bygning af den nye flådebase eller ”Tøjhus” på Slotsholmen. Han deltog ivrigt i sejlads med Flåden og var ofte i Norge. Han deltog endvidere i en sejlads med syv orlogsskibe til England og sørgede for, at Flåden blev sendt ud for at skaffe kolonier til Danmark. Flåden oplevede en storhedstid frem til 1644, men efter en indledende flådesejr ved Kolberger Heide – hvor der alene på dansk side deltog 11 admiraler – blev Flåden i et følgende slag kort tid efter nærmest udslettet, og hermed begyndte Danmarks lange nedtur fra stormagtstatus.

Hannibal Sehesteds testamente fra

1666 er værd at lægge mærke til: Han anbefalede kongen at forøge Danmarks maritime potentiale, fordi

- Flåden var nødvendig for at vedligeholde forbindelsen mellem landsdelene,
- orlogsskibene selv kunne indvinde en del af deres anskaffelsesudgifter ved
- at eskortere handelsskibe og medbringe fragt,
- hæren kun tærede på landets midler uden at gøre en lignende nytte,
- det kun var til søs, at Danmark kunne slå Sverige og
- Flåden var det eneste attråværdige for en alliancepartner”.

Herefter følger en beskrivelse af Den skånske Krig og opbygningen af den nye base Nyholm under ledelse af Niels Juel. Herefter skildres Den store Nordiske Krig og den efterfølgende periode, som vel var den dansk – norske flådes storhedstid. Holmen var Danmarks største og højst udviklede arbejdsplads. En af nøglepersonerne i 1700-tallet var general-admiral-løjtnant Frederik greve Danneskiold-Samsøe, der var flådens store administrator og reformator.

Englandskrigene med Slaget på Reden, Københavns bombardement, ”Flådens ran” og kanonbådskrigen sætter en stopper for landets indtjening. Her er en god beskrivelse af såvel de store linier i krigen som detaljer omkring brugen af

kanonchalupper og kanonjoller.

Efter napoleonskrigene står et forarmet Danmark tilbage uden Norge, uden flåde og uden penge, så genopbygningen med en ny flådeplan 1815 tager tid. En passant oplyses, at i 1840 – 1841 sendes korvetten *BELLONA* blandt andet til Buenos Aires, hvor et besøg af diktatorens datter giver balletmester Bournonville inspiration til balletten ”Fjernt fra Danmark”. Kom ikke og sig, at flåde og kultur ikke går hånd i hånd. I de to følgende krige blokerede Flåden de tyske havne, men efter 1864 gik det rigtig galt, selv om Flåden havde skaffet det eneste lyspunkt i krigen med Suenssons sejr over en østrigsk flådestyrke ved Helgoland.

Herefter kommer en udvikling, som er præget af en voldsom teknisk udvikling, hvor det lykkes for Danmark, takket været indsigtfulde chefer og ingeniører, at kunne følge med.

Udviklingen beskriver kort Flådens forhold under Den første Verdenskrig, de to katastrofale nedskæringer i 1922 og 1932 samt oplægget til besættelsen. Der gøres en del ud af forholdene i forbindelse med besættelsen, de første år under besættelsen, sænkningen af Flåden i 1943 og modstandskampen og personellet i allieret tjeneste. Det historiske er ført videre med Den kolde Krig og perioden helt frem til i dag.

Det er en flot, let læst og overskuelig bog, som er forsynet med mange illustrationer, der på udmærket vis beskriver hele Flådens historie. Der er mange nyttige detaljer så som sproget i Flåden gennem tiden, Flådens forskellige betegnelser, rekrutteringen, skibsbygningen, våbenudviklingen, søofficersuddannelsen m. v. Den er tillige forsynet med gode citater, og på grund af den kronologiske opbygning er den nem at anvende som opslagsværk. Den finansielle støtte har muliggjort en udsalgspris på kr. 100, som må siges at være noget af et kup for så smuk en bog, som burde pryde ethvert dansk hjem.

Med den engelske version har Flåden fået en særdeles god gaveide til udlændinge. Oversættelsen er i sig selv lidt af en præstation, og den har været en udfordring for såvel forfatteren som oversætteren, Vivian Hovmand. Når man for eksempel skal oversætte en 1700-tals kommission, som ikke har sin lige i England, til engelsk, så kan der hurtigt opstå forståelsesproblemer. Også den engelske udgave fortjener stor ros.

*Poul Grooss, kommandør,
Center for Militærhistorie,
Forsvarsakademiet.*

Redaktørens Kommentar

Det er jo smukke ord men undertegnede kan ikke nære sig for at blande lidt malurt i bægeret. Bogen afslører nemlig et forbavsende ukendskab til dels de senere års skibsikonografiske forskning dels et manglende kendskab til basal skibstypografi.

Et eksempel på det sidste ses på side 43, hvor en gengivelse af en konstruktionstegning ledsages af følgende tekst: ”Tegning af et orlogsskib fra omkring 1630. Formentlig udført af en af de skotske skibsbygmestre som Christian 4. indkaldte for at bygge tidens fornemmeste magtsymboler, det bevæbnede, fuldriggede sejlkrigsskib. (Rigsarkivet)”. Det lyder jo vældig pompøst men det tegningen viser er ikke et orlogsskib, men derimod et koffardiskib med et fyldigt nærmest kasseformet underskrog, fløjtehæk og ret små kanonporte. I 1631 beordrede Christian 4. sin skotske skibsbygmester David Balfour til Trondheim for at ”accordere om det orlogsskib de skulle stille”. Den kongelige interesse skyldtes at der var tale om et defensionsskib, d.v.s et skib der i fredstid kunne tjene sine redere som handelsskib men som under krigsforhold skulle kunne indkaldes til at forstærke flåden. Mon ikke den viste tegning er udfærdiget til netop dette formål? Den samling denne tegning

indgår i, indeholder nemlig yderligere mindst tre konstruktionstegninger som kan tilskrives David Balfour, og tegnestilen er her den samme.

Hvad der fik Bjerg til at bruge netop denne tegning må nok stå hen, for af rigsarkivets øvrige Balfour tegninger lever to til fulde op til hans flotte billedtekst, nemlig konstruktionstegningen til hovedskibet ARGO 1601 og den delvist bevarede tegning til tredækkeren TRE KRONER 1604, der velsagtens var datidens største orlogsskib.

Går vi frem til Skånske Krig har Bjerg valgt at bruge et fiktivt Christian Mølsted maleri fra 1920 af Niels Juels flagskib CHRISTIANUS QUINTUS som forsideillustration. Maleriet er absolut imponerende og giver et magtfuldt indtryk af Dansk flådestyrke, men det er misvisende, da det viser skibet som en tredækker, hvad det ikke var. Ifølge samtlige samtidige illustrationer og skriftlige kilder var CHRISTIANUS QUINTUS 1665 en stor todækker af hollandsk type, ikke meget forskellig fra det samtidige nederlandske flådeflagskib ZEVEN PROVINCIE. Mølstedes skib er meget forskelligt fra det disse kilder viser.

Hvilket bringer mig frem til illustrationen på side 79, der gengiver et maleri i Søofficersforeningen af danske orlogsskibe i Store Nordiske

Krig 1709-20. Ikke blot er maleriet gengivet spejlvendt, og i en ikke særlig god gengivelse, Bjerg fremhæver endvidere sin egen identifikation af af orlogsskibet DANNEBROGE i midten uden at nævne undertegnede identifikation af flagskibet CHRISTIANUS QUINTUS 1683, og fremturer endvidere med sin gamle teori om at maleriet forestiller en virkelig situation, uanset det usandsynlige i at en kunstner skulle kunne frembringe et så detaljeret øjebliksbillede uden fotografiets hjælp, og at det ikke kan påvises at en eskadre hvori CHRISTIANUS QUINTUS og DANNEBROGE deltog, nogensinde har været udrustet i det viste kommandoforhold.

Maleriet er sandsynligvis et resultat af kunstnerens, rimeligvis søofficeren Bernhard Grodtshillings, studier af tegninger i flådens arkiver, og hans hensigt har rimeligvis været at vise en allegori over diverse søhelte: Christian 4., Niels Juel, Iver Huitfeldt og Tordenskiold, symboliseret ved skibe med en enten navnemæssig eller aktuel tilknytning til disse.

Sammenfattende må det dog siges at trods den miserable billedbehandling, måske endnu et eksempel på en forhåbentlig hendøende historiker aversion imod billedligt kildemateriale, er bogen, som nævnt i Poul Grooss anmeldelse, absolut læseværdig.

Niels M. Probst

”Danmarks største søhelte” af Thomas Lyngby, Søren Mentz, Søren Nørby og Jakob Seerup. Udgivet den 3. maj 2010 af Gads Forlag. 280 sider illustreret. Pris kr. 299 (vejledende).

De fire yngre historikere har kastet sig over Danmarks gloriøse fortid på havet og herunder søgt at belyse heltebegrebet og stillet sig selv spørgsmålet: ”Hvad er det, der skaber heltens ry og eftermæle?” Nogle af søheltene er nationale symboler, medens andre måske er ukendte. Vores viden om 1500-tallets søhelte er måske beskedent, men herefter ved man noget mere om de pågældende, og om nogle af dem er der kommet hidtil ukendte sider frem.

Om 1500-tallets admiral Søren Norby kan siges, at grænsen mellem betegnelsen søhelt og sørøver nok er lidt uklar, men han var under alle omstændigheder med, hvor der skete noget.

Christian IV får en pæn omtale som søhelt. Specielt hans optræden under slaget ved Kolberger Heide fortjener omtale, hvor han såres alvorligt, men ikke desto mindre udviser godt lederskab. Der pyntes også lidt på hans eftermæle, som i perioder har været udsat for megen kritik.

Historien om Peder Bredal er



spændende og farverig. Han avancerede fra menig matros til viceadmiral udelukkende på grund af sine fortjenester, og han faldt i kamp som viceadmiral under entringen af et svensk skib i Sønderborg. Hans forsvar af de indefrosne skibe i Nyborg Fjord og den følgende evakuering ud på åbent hav gjorde ham til nationalhelt.

Cort Adeler og Niels Juel i den følgende periode har begge deltaget i utallige krige, men de har også sat sig store spor i den hjemlige organisation af Flåden.

Ivar Huitfeldts levnedsløb ved man en masse om, men hvad der egentlig skete

om bord i lineskibet DANNEBROGE den 4. oktober 1710 i Køge Bugt ved man til gengæld ikke ret meget om, men nationalhelt i såvel Norge som Danmark, det er han.

Tordenskiold får selvfølgelig omtale, tillige med en af hans mere ukendte norske våbenfæller, den jævndrende søofficer Michael Tønder, som senere bliver viceadmiral. Det var ham, der først fik det ene ben skudt af og nogle år senere fik skudt træbenet af. Den sidste hændelse pinte ham!

Fra den samme krig omtales en af de mindre kendte søhelte, som til gengæld fortjener noget mere omtale. Forfatteren nævner om viceadmiral Just Juel, at den eneste grund til at han ikke har fået et skib i Flåden opkaldt efter sig er, at der normalt er opkaldt et efter hans slægtning Niels Juel. Just Juel var kommandørkaptajn og marineattaché i Sankt Petersborg fra 1709 – 1711. Han faldt som viceadmiral i slaget ved Rügen i 1715.

Fra Englandskrigene er der især omtale af Olfert Fischer, Steen Bille og den unge Peter Willemoes. Fra Danmarks to følgende krige er det Edouard Suenson, der beskrives som en beslutsom, dygtig og respekteret leder, både som sømand og søkriger.

Hele Flådens aktion den 29. august

1943 beskrives som en kollektiv heltegerning, hvori viceadmiral A. H. Vedel har fået sin ganske særlige plads. Han havde fået det vanskelige hverv af regeringen at samarbejde med tyskerne. Over for de allierede skulle han bevise, at Danmark ikke stod på tysk side. Det var en særdeles vanskelig balanceakt, som hans tyske modpart, admiral Wurmbach, respekterede. Som forfatteren rigtigt konstaterer: ”At Vedel overlevede dette samarbejde er vel i grunden årsagen til, at intet skib i Flåden i dag bærer hans navn!”

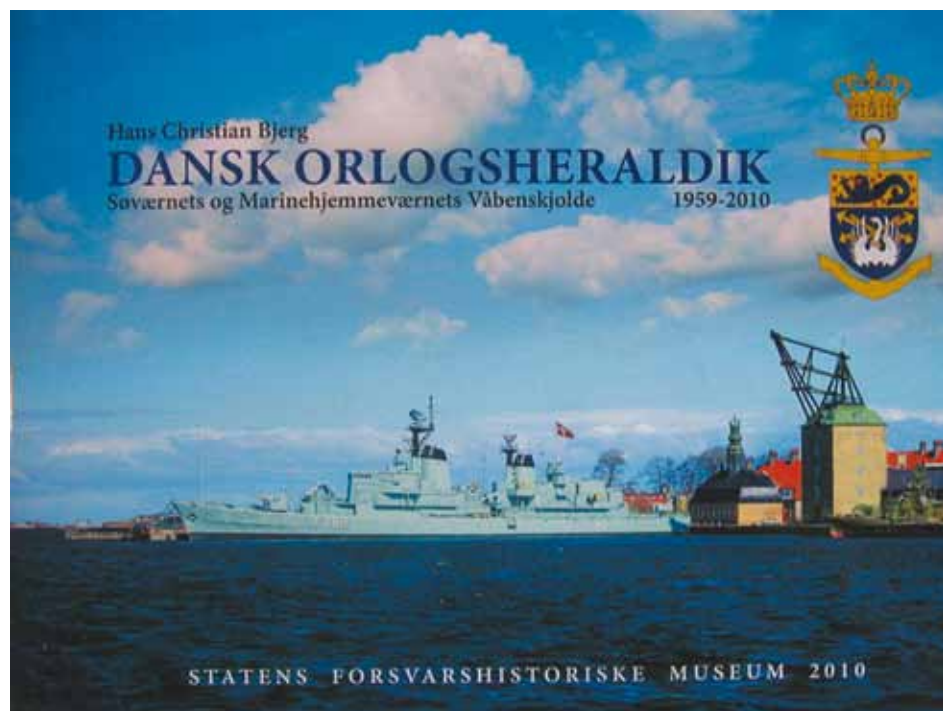
Bogen er forsynet med register, literaturliste og billedhenvisninger. Den kan læses kronologisk, eller man kan udvælge sig en søhelt og læse om ham. Udgivelsen er blevet til i et samarbejde mellem Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg, Statens Forsvarshistoriske Museum og Marinens Bibliotek. Komiteen bag ”Flåden 500 år” samt en række fonde har sikret udgivelsen.

*Poul Grooss, kommandør,
Center for Militærhistorie,
Forsvarsakademiet.*

”Dansk orlogsheraldik – Søværnets og Marinehjemmeværnets Våbenskjolde 1959 – 2010” af orlogshistoriker Hans Christian Bjerg. Udgivet af Statens Forsvarshistoriske Museum i juli 2010. 297 sider illustreret. Bogen forhandles af Nyboders Boghandel og sælges også via Statens Forsvarshistoriske Museum på thm@thm.dk. Pris kr. 300.

Som det fremgår af bogens titel er våbenskjolde for søværnets skibe blevet indført i 1959, hvor de første heraldiske våbenskjolde blev godkendt af kong Frederik IX. Herefter er der

langsomt opstået en tradition, og siden 1989 har Marinehjemmeværnets mange enheder også fået våbenskjolde. Den danske tradition for våbenskjolde kan føres tilbage til udsmykningen af nogle af lineskibene fra 1700-tallet, blandt andet skibe opkaldt efter Elefantordenen og Dannebrogssordenen. I det følgende århundrede indgår der også udsmykning på orlogsskibenes agterspejl, som minder om våbenskjolde. Omkring afslutningen af Den første Verdenskrig indførte Royal Navy våbenskjolde for hvert af de større skibe, og det var kronet med den britiske ”flådekrone”, ”Corona Navalis”.



Omkring 1950 ønskede man fra dansk side også at indføre heraldisk udformede våben til skibe og myndigheder. I forvejen havde man siden 1800-tallet benyttet ”anker og krone”-symbolet, og et segl fra det kombinerede Admiralitets- og Commissariats-Collegium blev benyttet af Chefen for Søværnet. Dermed havde man nogle heraldiske udgangspunkter.

I de indledende kapitler kan man læse om principperne for udarbejdelsen af våbenskjolde, og hvorledes man vælger farver, form og udsmykning. De heraldiske regler for farvevalg har bestået i 800 år, så dem er der ingen grund til at gå uden om: Man må bruge fire farver: Rød, blå, sort og grøn. Hertil kommer brugen af guld og sølv. Man kan også studere selve processen med udarbejdelsen af et våbenskjold for et nyt skib. Søværnets Heraldiske Arbejdsgruppe har siden 1991 arbejdet under den siddende jagtkaptajn, og alle våbenskjolde skal inden brug approberes af majestæten.

For feinschmeckere er der et helt kapitel kaldet ”Heraldisk ordliste”, hvor man kan læse i detaljer om sjældne begreber og gloser så som blasonering, bjælker, dekster, oddet, orle, sinister, skjoldfod

samt de anerkendte farver med RAL numre og CMYK værdi.

Våbenskjoldene indgår i udsmykningen af skibene, og et af formålene er at støtte samhørigheden mellem flåden i fortid og nutid. I mindre format kan de bruges til udsmykning i messer, bruges som gaver og medvirke til at udbrede kendskabet til Flåden og dens traditioner. Alle disse principper er grundigt beskrevet i bogens indledende kapitler.

Herefter følger så en gengivelse af hvert enkelt våbenskjold, som har fået tildelt en side hver. Først bringes kongeskibet og herefter kommandoer og eskadrer, skibe, skoler, kurser, forter etc.

Bogen er udgivet i samarbejde med Søværnets operative Kommando og Marinehjemmeværnet. Den er blevet til på et grundlag skabt af daværende adjutant for Chefen for Søværnet i 1981, kaptajnløjtnant Henrik Muusfeldt. Udgivelsen har fået støtte fra en række fonde. Det er en ganske flot og lærerig bog.

*Poul Grooss, kommandør,
Center for Militærhistorie,
Forsvarsakademiet.*

”Motortorpedobådene af FLYVEFISKEN-klassen” af Tom Wismann. Udgivet af forlaget *Steel & Stone Publishing* den 10. august 2010. Kan bestilles på www.flaadensskibe.dk eller tlf. 4879 7028 (aften). 48 sider illustreret. Pris kr.120.

Hftet om FLYVEFISKEN-klassen er nr. 6 i serien om Flådens Skibe, og det er som de fleste i serien skrevet af maskinmester Tom Wismann. Som professionel har han en særdeles stor indsigt i skibsbygning og maskineri, og det er en fornøjelse at læse hans små bøger. Indledningsvis fortæller han om baggrunden for bygningen af de første motortorpedobåde under Den første Verdenskrig, og derpå om deres introduktion i den danske flåde efter 1945.

FLYVEFISKEN-klassen blev bygget på de gode erfaringer man havde med de tyske Schnellboote eller E-Boats, hvorefter man overtog 20 i årene efter krigen. De er stort set kopier af de tyske både, men der blev indført enkelte forbedringer. Der blev bygget seks i alt under et amerikansk våbenhjælpeprogram. Tre skrog blev bygget i Frederikssund og tre på Orlogsværftet, men alle bådene blev færdigudrustet på Orlogsværftet i perioden 1954–1955. Bogen beskriver meget nøje, hvorledes en sådan båd blev bygget.

Senere følger beskrivelse af bådenes



operative indsættelse, våbensystemer, dagliglivet om bord, kollisioner etc. Alt i alt et godt bidrag til væsentligt indblik i efterkrigstidens flåde.

Forfatteren har forsynet bogen med et velvalgt og righoldigt billedmateriale, hvorefter enkelte er i farver. Der er desuden kopi af tegninger samt ”Orlogsværftets datablad” for skibstypen. Endelig er der en kort beskrivelse af hver af bådenes levnedsløb. Hvis anmelderen virker overstrømmende i sin begejstring for bogen, kunne det muligvis skyldes en fortid som skibschef i en af bådene.

*Poul Grooss, kommandør,
Center for Militærhistorie,
Forsvarsakademiet.*

En bøn fra sætternissen - igen!

Hvis du vil skrive en artikel til Marinehistorisk tidsskrift så læs venligst nedenstående - grundigt - så sparer både du og "nissen" tid!

Her er en lille bøn fra sætternissen. Jeg bruger ind imellem megen tid på artikler, hvor forfatteren i en god mening, utvivlsomt har brugt en del tid på at layoute artiklen i f.eks. A4 format eller andet. En del af disse artikler er også fyldt med mere eller mindre eksotiske formatteringer, forskellige linieafstande, flittig brug af tabulator tast mm. Nogle artikler indsendes i word med billeder og billedtekster nydeligt indsat andre i pdf format. Spar dig selv og undertegnede for en masse arbejde ved at følge nedenstående simple forskrifter:

1) Når du indsender artikler til tidsskriftet i elektronisk format skal jeg bede om at **teksten** indsendes som en word fil med font Times New Roman, størrelse 11, og enkelt linieafstand.

2) Illustrationer indsendes gerne men ikke nødvendigvis i elektronisk format. Brug JPEG eller TIF format. Når du scanner så scan i opløsning 300 dpi/lpi. Illustrationers størrelse må gerne være 12,4 cm i bredden.

Illustrationer benævnes: billede 1, 2, ... eller fig. 1, fig. 2, osv.

Angiv tydeligt i teksten hvor du øn-



sker illustrationer indsat. F.eks. "Her indsættes billede 1", eller blot **B1** osv.

4) Billedtekster indsendes som en word fil som angivet under "1" med teksterne benævnt: BT1 (billedtekst 1), BT2 osv. Det er ikke nok blot at indsende en illustration, hvor der er en billedtekst på engelsk, fransk eller andet. Så kan redaktionen sidde og afskrive og oversætte teksten.

5) Skibs- og klasse navne skrives med KAPITÆLER. Hvis du er usikker på hvad det er - *og det er ikke store bogstaver* - så skriv dem blot med stort forbogstav og det hele med fed - så kan jeg nemt finde navnene og lave dem til kapitæler.

Hvis du har spørgsmål til den "elektroniske jungle" så kontakt endelig "nissen", gerne inden du begynder at skrive.

Sætternissen: Tom Wismann, tlf. (aft).: 4879-7028, Email: twismann@mail.dk

**MEDDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB
Arrangementer sæsonen 2010 – 2011**

Onsdag den 24. november 2010 kl. 1930

Foredrag: Slipshavn
Peder Ellegaard Larsen

Onsdag den 26. januar 2011 kl. 1930

Foredrag: Tre unge søofficerers rejse på Island
Ole Lisberg

Onsdag den 23. februar 2011 kl. 1930

Foredrag: Anholt 1811, søløjtnanternes angreb
Sten Krarup

Onsdag den 6. april 2011 kl. 1930

Generalforsamling efterfulgt af forevisning af historiske film og billeder.

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

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