

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



46. årgang

Nr. 3 - august 2013

”OBS OBS OBS !

Bemærk at der er ændringer til mødested vedrørende foredragene i Marinehistorisk Selskab, som fremgår af listen på bladets bagside. Den varslede renovering af ”Kanonkælderen” på Orlogsmuseet bliver på grund af pengemangel ikke til noget. Førstkommende foredrag er i Søofficersforeningen i Søkvæsthusets hovedbygning, Overgaden oven Vandet 62 B. Næste møde er flyttet tilbage til Orlogsmuseet. Det tredje møde afholdes på Tøjhusmuseet med indgang via Tøjhusgade 3. Herefter afholdes foredragene som normalt i ”Kanonkælderen” på Orlogsmuseet. Alle foredrag og generalforsamlingen er kl. 19.30”.

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug har til huse i den gamle arrest på Nyholm, hvor der hver tirsdag er travlhed med de forskellige modelprojekter, der er i gang. Det kan man læse mere om herunder.

Programmet for efterårssæsonen 2013

Som vanligt afholder laugets velbesøgte laugsaftener (”onsdagsaftenerne”) den første onsdag i månederne september, oktober, november og en julekomsammen i december samt januar, februar og marts med en generalforsamling i april.

Disse aftener foregår normalt på Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, 1415 K, medmindre andet annonceres. Der er gratis forfriskninger til de fremmødte.

Efterårsprogrammet for 2013 ser således ud:

Onsdag den 4. september 2013, kl. 19.30:

Massimiliano Ditta, der studerer marinearkæologi ved Syddansk Universitet i Esbjerg fortæller om rekonstruktion af historiske skibe, herunder computerskabte modeller, der bruges til at visualisere skrog og hele skibe i tre dimensioner. Det er en metode, der har fundet anvendelse i mange år inden for skibskonstruktion, men er relativt ny, når det drejer sig om historiske skibsmodeller, og den åbner helt nye, spændende og fremtidsrettede perspektiver for modelbyggere. Foredraget foregår på engelsk.

Onsdag den 2. oktober 2013, kl. 19.30:

John Andersen, mangeårigt medlem af laugets og bestyrelsesmedlem, fortæller om arbejdet med bygningen af dioramaet over det store forlis på Vestkysten julenat 1811.

fortsættes på inderside af omslag bagerst

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



46. årgang

Nr.3 - august 2013

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til kassereren Niels
Probst - E-mail: niels.probst@gmail.com
eller tlf. 2213-2756

ORLOGSMUSEETS
MODELBYGGERLAUG
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til formanden Poul
Henrik Westh, Havdrupvej 88, 2700
Brønshøj. E-mail:
formand.ombf@gmail.com eller
tlf. 2016-7692

Redaktion: Niels M. Probst (ansv.h.)
Vallerød Banevej 50
2960 Rungsted Kyst
Tlf. 2213-2756
e-mail: niels.probst@gmail.com

Layout: Tom Wismann
e-mail: twismann@gmail.com

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:

Min tid i søværnet 1. februar 3
til 29. august 1943
*Jens Gejl Kristensen/
Søren Nørby*

Flådeliste 1945 - 2013 15
Søren Nørby

Bog anmeldelser

Preparering for Blockade 1885-1914 34
Stephen Cobb

En visnet blomst i hæderskrandsen 36
Niels Bjørn Hansen

Det lille land før den store krig 38
af Michael H. Clemmesen

For Søværn og Søfarer – Danmarks 40
Marineforening i 100 år
Hans Christian Bjerg.

I paddehattens skygge – 42
Stevnsfort 1953 – 2013”
af Tom Wismann.

Fregatterne PEDER SKRAM og 44
HERLUF TROLLE 1965 - 1990
af Tom Wismann.

www.marinehist.dk

*Forside: På rotur i Holmens Kanal,
sommeren 1943. (Jens Gejl Kristensen)*

Min tid i søværnet 1. februar til 29. august 1943

Værnepligtig nummer 4427, Jens Gejl Kristensen

Marinehistorisk Selskab modtog for kort tid siden en gave fra fru Irene Kristensen, bosiddende i San Diego i Californien, USA. Gaven bestod af et fotoalbum fra fru Kristensens nu afdøde mand Jens Gejl Kristensen (1924-1989), der gjorde tjeneste i søværnet fra 1. februar 1943 og frem til Flådens Sænkning den 29. august samme år. Vedlagt fotoalbummet var en 7 sider lang og meget detaljeret beretning om Jens Gejl Kristensens oplevelser i de sidste augustdage 1943. Da beretningen, der er nedskrevet kort tid efter 29. august 1943, ikke tidligere er blevet offentliggjort, har jeg transskriberet den. Den er fastholdt i det sprog, som Jens Gejl Kristensen skrev den i, og kun åbenlyse slåfejl er således rettet.

De viste illustrationer stammer alle fra Jens Gejl Kristensens fotoalbum. Resten af albummet kan ses i Forsvarets Biblioteks digitale fotoarkiv på www.foto.fak.dk

Søren Nørby. Center for Militærhistorie, Forsvarsakademiet.

Phryyy... lød Baadsmandsfløjten. Naa, tænkte vi, det er den sædvanlige Luftalarm eller Forvarsling. Vi gned os søvntigt i øjnene, men pludselig sprang vi ud af Køjerne, som om vi alle var blevet stukket af en Knappenaal, for

umiddelbart efter Stødet i Fløjten lød nemlig en ganske ny Kommando for os ”hente Gevær og Ammunition”. Jeg saa paa mit Ur - nøjagtig halv elleve. For ca. en time Siden havde vi ligget i Køjen og talt om urolighederne inde i Byen, som i den senere Tid er taget stærkt til. Vi havde endogsaa talt om muligheden af, at komme ind i Byen for at hjælpe med at holde Urolighed-



Jens Gejl Kristensen (yderst til højre) og tre uidentificerede orlogsgaster fotograferet foran det oplagte artilleriskib Peder Skram, sommeren 1943.

erne nede. Naa... efter Springet ud af køjen greb vi vores Klunds og i Løbet af et øjeblik befandt vi os nede foran vaabenkammeret, maaske en Kende Nervøse. Vi greb vore Geværer og Rekylggeværer og fik hurtigt udleveret Ammunition. Derefter sprang vi ud af Yderdøren og klavrede saa op paa en ventende Lastvogn, der blev ført af 322. Bilen kørte med et Sæt, og i et Nu var vi ude af Kaserneporten, hvor Skildvagtten stod og maabede. Først nu fik vi tid til at tale sammen, men det blev ikke til ret meget. Vi sad og tænkte for os selv. Nu og da lød et skud inde fra Byen - accompagneret af en Maskinpistols Bjæffen, og op imod den skyfri himmel aftegnede staaelhjelmene og Geværpiberne sig som Silhuetter. Efter et øjeblik Kørsel naaede vi til Kongebrovagten, hvor nogle fra Vagtskompagniet allerede var gaaet i Stilling i den umiddelbare Nærhed af Porten. Vi kørte langsomt ud gennem gitterporten og spurgte i forbifarten de andres om de vidste noget men det gjorde de ikke. Efter den Retning, Bilen tog, kunde vi næsten gætte os til, hvor vi skulde hen, nemlig paa Redannerne, hvor Flaadens Krudt- og Ammunitions Depot findes. Ganske rigtigt, Bilen standsede lige før Gitterporten, og vi sprang hurtigt ned fra den ubehagelige stilling paa Ladet. Vi gik nu hen mod Porten sammen med en Del af vore Befalingsmænd og med løjtnant Dresing som Fører. Vi blev straks standset af Skildvagtens

Raab: ”Holdt, Kendeord!”, hvorefter Løjtnant Dresing svarede, ”Vera”, som var Kendeordet den Aften. Indenfor blev vi mødt af vore Kammerater, der ivrigt spurgte efter, hvad der var sket, og hvorfor vi kom? Men vi kunde jo heller ikke give dem noget Svar, da vi ikke anede det. Derefter blev vi kaldt sammen af Løjtnanten, som gav os vore Instrukser, bl.a. at vi skulde skyde paa enhver, der nærmede sig Indhegningen. Hellere skyde en Gang for meget end en Gang for lidt. Vi blev nu posteret rundt omkring paa Terrænet og begyndte straks at dække og sløre vore stillinger, saa godt som det lod sig gøre.

Min Kammerat der var Skytte ved Rekylggeværet, og jeg, der var hjælper, fik Støttebenene paa Geværet slaaet ned, hvorefter vi lagde os klar ved det. Jeg tog et Magasin frem, fra mit Bælte, smækkede det paa Patronførerhalsen, tog et ladegreb og sikrede og nu var Verdens bedste Rekylggevær klar til at spytte 400 spidse, nikkelblanke Projektiler ud i Minuttet. I Begyndelsen lyttede vi anspændt og hørte hver eneste Lyd, og vi fik det til alle mulige og umulige Resultater. Vi ænsede knapt nok, at vi laa paa den bare Jord; efterhaanden som Timerne sneglede sig af Sted, maatte vi forandre stilling; mange Gange for ikke at blive helt stive i Kroppen. Men Tiden gik jo vi kunde i hvert Fald høre at Raadhusuret lagde



”Bananskaller”. Hængekøjer på Søværnets Kaserne.

et Kvarter til Tiden, hver Gang det slog. Lidt over Kl. 2 kom Ordonansen med Besked om at Faren var ovre, og vi kunde nu pakke vores Habengut sammen og forlade den ubehagelige Stilling, hvorefter vi begav os paa Vej hjem til Kasernen. Her afleverede vi nu Geværer og Ammunition. Vi var ikke sene til at komme op i vore ”Bananskaller” og efter at have talt med Sidemanden et Øjeblik, faldt vi hurtigt i Søvn og det med en Oplevelse mere end for 5 Timer siden.

Næste Nat foregik næsten paa samme Maade, men da var jeg ikke saa heldig at komme ud. Da maatte jeg blive paa Kasernen sammen med nogle af mine

Kammerater som en Slags Reserve, der skulde være klar til at rykke ud paa et Øjeblikks Varsel. Men tro endelig ikke af den Grund, at vi havde det bedre: Vi skulde nemlig opholde os nede i Samlingsstuen med hele vores Udrustning paa og saa kunde vi for Resten selv om, om vi fandt det mindst ubehageligt at ligge ned, sidde eller staa op. Jeg tror det var lige meget, hvad man valgte, det var og blev en søvnløs Nat.

Jeg var saa heldig at faa kapret en hel Træbænk, ganske vist var den for kort, mere det var da altid lidt bedre end at ligge paa den bare Cementgulv, som nogle var nødt til. Jeg fik mig nu anbragt saa behageligt, som det lod sig

gøre, paa den haarde Bænk, men det varede ikke ret længe, før jeg maatte vende mig om paa den anden Side. Saa var det Bajonetten, der trykkede, saa var det Gasmasken, der strammede, saa var det Staalhjelmen der generede, og naar man saa endelig var faldet i Søvn, vaagnede man en times Tid efter og rystede af Kulde. Naa, men det blev jo efterhaanden Morgen, og saa var den Nat overstaaet!

Og saa kom den sidste Nat, som fri dansk Marinesoldat. Den begyndte akkurat som de andre Nætter, men da fik vi klar Besked om, hvorfor vi egentlig laa i Alarmberedskab. Det, som vi nu fik at vide, var dog det sidste, vi tænkte os, nemlig det at Tyskerne vilde komme og overtage den danske Flaade. Tyskerne havde jo højtidelig lovet.

Men nu blev alle Soldater da klar over, hvormeget Tyskernes Løfter og Traktater er værd. Endvidere fik vi forklaret hvordan vi skulde forholde os, naar Tyskerne kom. Vores eneste Opgave var, at opholde Tyskerne ca. 20 Minn., saa vilde Skibene faa Lejlighed til at stikke af til Sverige eller, hvis dette skulde blive umuligt, sænke Skibene. Ved 4-5 Tiden ventede vi, at Tyskerne skulde komme, da de altid begynder deres Kampe paa dette Tidspunkt. Men ogsaa denne Nat fik til Ende uden at der skete noget.

Nu var vi naaet til Lørdag d.28. Aug, og da vi kom hjem om Morgenen tænkte vi næsten, at Krisen var ovre for denne

Gang. Det viste sig imidlertid senere op paa Dagen ikke at være Tilfældet. Alle Skibe var blevet bemanded, og der var en ganske ukendt Travlhed ude paa Holmen. Der blev fyret op under alle Kedler, Lastbiler susede frem og tilbage med Ammunition og Fødevarer, og over det hele var der en trykket Stemning. Om Eftermiddagen fik vi Gratis Kaffe med Kaffebrød og ved Aftensbordet delte Befalingsmændene ud af deres beskedne Ration Cigaretter. Efter Aftensmaden samledes vi alle inde i Samlingsstuen, hvor vi sang National-sange. Ved 9 Tiden blev vi pludselig afbrudt, idet 2 Minefartøjer ”Lougen” og ”Laaland” gik ud af Flaadens Leje paa Vej mod Havneindløbet. Vi sprang med det samme ud af Vinduerne og løb op paa Volden, for at se hvordan det vilde spænde af. De skulde være en Slags Følere for at se, hvordan Tyskerne vilde reagere. Men de kom desværre ikke langt, for straks da Skibene begyndte at røre paa sig, sejlede et Par tyske Hjelpekrydsere hen i Havneindløbet, hvor de lagde sig paa tværs af Indsejlingen, saa alt Haab for Flaaden om at undslippe til Sverige brast.

Efterhaanden gik vi alle lidt kede af det ind, men der var jo ikke noget at gøre. Kl.9,30 kom en Ordonans fra Vagtskomp. ned for at hente en halv snes Mand fra vores Komp, og de skulde nu hæve en af Broerne over Kanalerne. Kl. 10,00 blev der som sædvanligt pe-

bet til Køjs. Vi beholdt dog Tøjet paa, for vi var klar over, at om et Øjeblik skulde vi ud at ligge et eller andet Sted med vore Karabiner og Rekylgeværer. Vi havde da ogsaa kun ligget to Min., da Baadsmandsfløjten igen lød, og inden den skingrende Tone endnu var døet hen, havde vi grebet Staalhjelmen og Gasmasken og var paa Vej ned af Trappen. Vi stillede os som sædvanlig foran Døren til Vaabenkammeret for at faa udleveret Ammunition, men nu fik vi den mest sørgelige Besked, vi nogen sinde kunde faa, nemlig den at vi ikke maatte faa udleveret vore Skydevaaben.

Jeg tror næsten, det var værst for de gamle Befalingsmænd. Nu havde de gaaet herude Aar ud og Aar ind, og naar det saa endelig kom til Stykket, maatte de strække Vaaben uden en ærlig Kamp.

Vi værnepligtige maatte give Luft for vore Følelser. Vi raabte og skreg om, at vi vilde have vore Geværer, og truede til sidst med at sprænge Døren ind til Vaabenkammeret. Imidlertid var der en Løjtnant, der havde hørt vore Raab, og han kom nu til og holdt en lille, beroligende Tale for os. Vi fik nu Ordre om at gaa i Beskyttelsesrum, da der laa en tysk Hjælpkrydser ovre i B.&W.s Flydedok ca. 25 m fra Kasernen, og den kunde jævne det hele med Jorden i løbet af et Øjeblik. Da vi gik fordi Skildvagten ude ved Porten skammede vi os ved at gaa ned i Beskyttelsesrum-

met, men det var jo en Ordre. For første Gang misundte jeg Skildvagten paa denne ellers saa kedelige Post.

Efter at have tilbragt et Stykke tid i Beskyttelsesrummet kølnede vore op-hidsede Sind noget af. Vi var som en Flok stækkede Fugle, der var blevet berøvet deres arbejdsevne. Vi faldt efterhaanden i Søvn dernede, sikkert fordi vi ikke havde sovet de sidste 3 Døgn. Nogle laa paa eller under Bænkene, nogle paa Gulvet, og resten maatte saa staa op eller lægge sig oven paa en Kammerat. Kl. 4,00 præcis blev vi vækket ved Raabet: ”Tyskerne er naet til Værftsbroen”. Paa et Øjeblik er vi lysvaagne. Vi springer op og haaber stadigvæk paa at faa yore Geværer udleveret, men faar det selvfølgelig ikke. I Kommandorummet ved Siden af faar de ogsaa pludselig travlt. Telefonerne Kimer, og Ordonanser løber frem og tilbage.

Nu lød et mægtigt dumpt Brag og Jorden rystede. Hvor de lettede. Nu var vi klar over, at Skibene var ved at blive sænket, saa skulle Tyskerne i hvert fald ikke have Fornøjelsen at faa dem godvilligt. Hyss - bliver der pludselig raabt. Vi lytter anspændt, og et Øjeblik efter bliver en af de svære Jerndøre smækket op og ind stormer 3 tyske Officerer med hvidt Flag i Haanden. De løber ind i Kommandorummet, hvor de et Øjeblik parlementerer med de danske Officerer, hvorefter de forsvinder



LOUGEN og LAALAND sænket i Søminegraven.

lige saa hurtigt, som de kom. Vi staar og aner hverken ud eller ind, man saa er der en der raaber: "Fyen brænder". Om det var en Befalingsmand eller en værnepligtig, der raabte det, kan næsten være lige meget, for ud stormede hele vores Kompagni (vi havde samtidig lært at bruge Brandmaterialet). Det Syn, der her mødte mig, skal jeg aldrig glemme. Det overgik langt de flotteste Illuminationsforestillinger inde i Tivoli. Nede ved Kajerne var det et eneste Ildhav, og nu og da rejste der sig en mægtig Ildsøjle op mod den halvmørke Himmel, efterfulgt af at mægtigt Brag, der gennemrystede Jorden. Et Øjeblik stod vi betagne af det flotte Syn, hvor-

efter vi begav os paa Vej ned mod Sprøjtehuset.

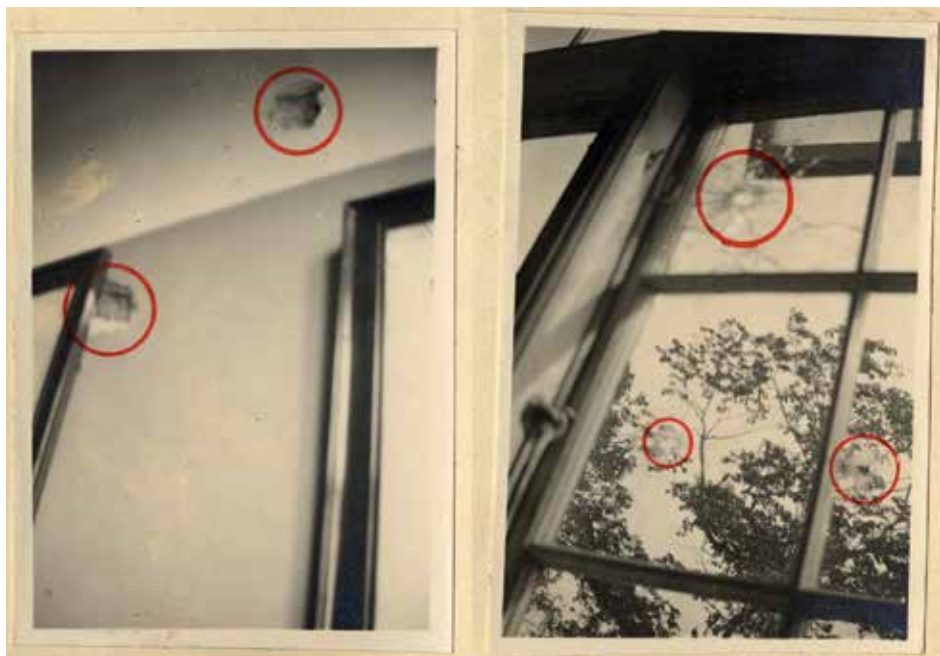
Nogle Minutter efter kørte vi ned mod Kaserneskipet "Fyen", men vi forhastede os ikke. For vores Skyld maatte det gerne brænde. Det viste sig imidlertid, at det var falsk Alarm, saa vi kunde roligt køre tilbage igen. Paa Hjemvejen kom vi fordi "Lougen" og "Laaland", der laa og brændte efter Eksplosionen i Minegraven, og da vi ikke gad køre Bilerne ind Garagerne, parkerede vi dem her.

Da vi ikke havde noget at give os til, begyndte vi at rigge Sprøjterne til, men vi var knapt nok blevet færdige, da en

Officer kom løbende med den Besked, at vi skulde fjerne os Øjeblikkelig, eftersom der laa 3 ueksploderede Miner i et af fartøjerne. Vi begav os nu paa Vej tilbage til sprøjtehuset, hvor vi havde bedre Oversigt over de brændende Skibe. Nu og da kom den ene Skibsbesætning efter den anden. Allerforrest løb Befalingsmændene og bageftede værnepligtige bærende paa deres faa Ejen dele, som de i Skyndingen havde kunnet naa at faa med. Til sidst kom der ikke flere, og nu stod vi helt alene tilbage paa "skuepladsen" og saa paa det fine resultat, trods alt. Kl. godt 6 hørte vi igen Fodslag i det fjerne, Vi troede straks, at det var en forsinket Skibsbesætning, der kom løbende, men vi blev hurtigt klar over noget andet, for foran de løbende kom en let pansret Bil, og vi var nu klar over, at det var Tyskerne. Vi havde næsten helt glemt dem, for det var hele 2 Timer siden, de var naaet til Værftsbroen, der ligger 600-700 m. herfra. Vi blev ganske roligt staaende, og da Bilen var ud for os, stoppede den op og en Tysk Officer steg ud. Han henvendte sig til vores Fører, der fortalte, at vi var "Feuerleute", og efter at have overbevist sig om, at vi ikke havde Vaaben paa os, steg han igen ind i Bilen, hvorefter de gik videre. Da de var forsvunden, undrede vi os over, hvor fredelige tyskerne egentlig var; men vi skulde snart erfare noget andet. En 10 Min. efter kunde vi høre det næste Hold Tyskere komme travende,

og derfor bestemte vi, at vi vilde vise dem vor Protest ved, at vende Ryggen til dem. Som sagt, saa gjort, vi vendte den mindre pæne side tii, men aldrig saa snart havde Tyskerne opdaget os, for de alle udstødte vilde Hyl, som en flok vilde, sulte Ulve, der pludselig havde faaet Øje paa et lækkert Bytte. De omringede os nu helt pegende paa os med deres Geværer, Maskinpistoler og Revolvere, og lige meget hvor man vendte sig kiggede man ind i et Løb. Vor Fører afgav samme Forklaring som før om, at vi hørte til Brandkolonnen, og at vi ikke havde Vaaben paa os. Men Tyskeren var ikke tilfreds med denne Forklaring. "Warum Slukken sie nicht die Feur dort?"

Vor Underkvartermester forklarede saa, at eftersom der laa 3 ueksploderede Miner i et af de brændende skibe, kunde vi ikke slukke Ilden. Ved denne Forklaring blev Tyskeren endnu mere ophidset, og det endte da ogsaa med, at vi blev nødt til at gaa ned til Skibene. Han var aabenbart lige glad med, hvor mange Miner der laa i Skibene, bare han blev fri for at staa i Nærheden. Motorerne blev nu startede, og før Sprøjtingen kunde begynde, blev der sendt 3 Mand over paa Skibet for at se, om Trosserne var i Orden. Der var jeg bl.a. med. Vi begyndte nu Sprøjtingen og forsøgte saa godt, som det var os muligt, at rette Straalerne uden om Ilden, men den Fidus fik Tyskerne snart sat en Stopper for. Derimod var der een,



Skudhuller i væg og vinduer på Søværnets Kaserne.

der var saa heldig at faa sprøjtet saltvand i Motoren, og det syntes at gøre sin Virkning, for et Øjeblik efter kunde Straalerne knap naa over til Skibet, der kun laa ca. 5-6 m. fra os. Pludselig hører vi en 20mm Maskinkanon, og samtidig ser vi de lysende Sporprojektiler komme flyvende lige over Hovedet paa os. I samme Sekund smider vi os fladt ned paa Stenbroen, og maver os hen til det nærmeste sted, hvor vi kan være i Dækning for Projektilerne. De bliver imidlertid ved, og til sidst gaar det Tyskerne til Hovedet. Anførende kommanderer nu hele Brandkolonnen frem paa Række mellem to Bygnin-

ger, hvor Kuglerne flyver allermest. Det var det rene Selvmord, hvis vi var gaaet frem, og vi blev derfor liggende, som om vi ikke havde forstaaet, hvad Tyskeren sagde.

Vor Løjtnant fik imidlertid Tyskeren til at forandre beslutning, og vi troede derfor, at vi var reddet i denne Omgang, men aldrig saa snart havde han sluppet sin første Ide, før han fik den næste. Han forlangte nu 4 Mand til at løbe foran sig ned til Kajen, hvor det danske Skib laa og Skød, og naar saa Skytten opdagede sine Landsmænd, vilde han sikkert holde op med Skydningen. Det blev saa de 4 nærmeste, der

blev taget og der var jeg saa uheldig at være iblandt. Vi sprang saa op paa Benene og styrtede fremover, med Tyskeren i Hælene paa os, idet vi samtidig krummede os sammen, for at blive saa smaa som mulige. Hele Tiden kunde vi se "Tracerne" komme susende over vore Hoveder, saa vi løb alt hvad vi kunde for at faa det overstaaet. Idet vi løb over et Vejkryds, blev vi opdaget af nogle Tyskere til venstre, og da de sikkert troede, at vi endnu ikke var afvæbnet, begyndte de at skyde paa os. Vi hørte Projektilerne fløjte lige forbi os, saa vi matte igen en tur paa Maven, og nu mavede vi os hen i Dækning af Søofficersskolen. Tyskeren, der skulde føre os ned til Kajen, maatte være blevet noget forvirret, da vi kom under dobbelt Ild, for han var løbet fra os, og dette er sikkert Aarsagen til, at jeg nu kan sidde her og nedskrive mine Oplevelser. Vi aandede da ogsaa lettet op, da vi ikke kunde opdage ham nogen steder.

Vi stod nu og overvejede, hvad der vel kunde være det bedste – enten at blive hvor vi var, eller løbe tilbage til vore kammerater, da pludselig 4 Tyskere dukkede op lige omkring Hjørnet et Par Meter fra os. Vi blev fuldstændig lammede ved Synet af Tyskerne og Hjernen slog fuldstændig klik; men Armmusklerne maa have reageret selv for Hænderne kom op og det temmelig pludselig.

Blev vi overraskede, blev Tyskerne det

endnu mere. I samme Nu de fik øje paa os udstødte de hæse Raab og Skrig, og vi blev da ogsaa klare over at her gjaldt det om at staa musestille, hvis ikke vi ønskede at blive ofre for de nervøse Tyskeres Projektiler. Efter at være undersøgt for eventuelle Vaaben, forklarede vi dem, saa godt vi kunde, hvad Tyskerens Hensigt havde været med os, men vi kunde lige saa godt have forklaret det paa Vestjysk, for de troede ikke et ord paa os.

Vi fik nu Besked paa at løbe ned til Kongelundsporten, gennem hvilken Tyskerne var kommet om Morgenen, men stadigvæk med et tysk Gevær i Ryggen og stadigvæk med Hænderne løftede. Vi løb nu fremad - noget foroverbøjet -, da de lysende Sporprojektiler af og til strøg hen over Hovederne paa os. Det kunde endda gaa; værre var det, naar vi skulde over et Gadekryds. Hvert øjeblik det skulde være, kunde en Tysker faa øje paa os og ved en Fejltagelse skyde lige som for et par Minutter siden. Tyskeren bag os raabte nu og da: "Schneller! Schneller!" Han var aabenbart blevet klar over, at nu [skulle] de skynde sig med at faa Holmen besat inden det hele gik op i Luer eller blev sprængt i Luften, men nu havde de ogsaa været mellem 2 - 3 Timer om at rykke knap en Kilometer frem uden Modstand med Undtagelse af nogle faa Vagtposter. Vi naaede snart hen til Kongebrovgaten, hvor der i Forvejen stod andre tilfangetagne, bl.a. en Del

højerestaaende Officerer. Vi havde stadig væk Hænderne løftet, og vi gjorde os heller ikke Noget Haab om at faa dem ned foreløbig, da ogsaa de andre var i samme Situation.

Først nu fik vi tid til at tænke os lidt om, og vi blev klare over hvor farlig vores Stilling havde været. Endvidere fik vi Øje paa ikke saa faa tyske Flyvemaskiner over os, bl.a. Stukas med een Bombe under hver Vinge. Derudover saa vi ikke, hvad der foregik omkring os. Vi havde facet Besked paa, at den første der vendte sig om blev skudt øjeblikkelig. Pludselig lød et mægtigt Brag nogle Hundrede Meter fra os og af Ildskæret kunde vi regne ud, at det matte være "Lougen" - det Skib jeg for ca. 20 Minutter siden havde været om Bord paa. Af mine Kammerater fik jeg senere at vide, at det var et Par Magasiner til 20 mm Maskinkanonen der var futtet af.

Vi stod nu her i samme Stilling i 3 Kvarter og forsøgte saa godt vi kunde at holde Hænderne løftede; men ikke uden Anstrengelse og efterhaanden som Minutterne sneglede af Sted, gled vore trætte Hænder da ogsaa længere og længere ned. Kl.? saa vi de første afvæbnede Marinesoldater gaa over Nyholms Broen og nu fulgte de efterhaanden alle sammen. Den ene Hundrede efter den anden med Tyskere paa hver Side. Det var et sørgeligt Syn, men man havde gjort, hvad der var mest fornuftigt mod den store Overmagt; nemlig at sænke Skibene. I Tilfælde

af Modstand vilde Tyskerne have trukket sig tilbage, hvorefter Flyvemaskinernes Bomber og Forternes Granater vilde have jævnet Holmen med Jorden. Da den kilometerlange Kolonne var vandret forbi, sluttede vi os til den sidste Ende, og nu gik det mod Værftsbrovagten. Lige før Porten skulde vi aflevere Gasmasker og Staal hjelme, ja selv vore Lommeknive maatte vi skille os af med. Ja, hvad kan en Lommekniv ikke gøre overfor en Maskinpistol? Nu blev Tyskerne pludselig interesserede. De underkastede hver Kniv en grundig Undersøgelse, og faldt den ikke i deres Smag, kastede de den nok saa nonchelang væk, for derefter at finde en, der var bedre.

Vi kom nu ud i Prinsessegade, hvor de store 5 antages Huse ligger og hver eneste Vindue stod her aabne, og ud af hver hang Folk for at se os vandre forbi. Nu og da smed de Frugt og Tobaksvarer ud til os, men det var ikke alle Tyskere der taalte det, hvorefter de pludselig kunde rette deres Geværer op mod Vinduerne, og i samme Nu var Hovederne som blæst væk, men for dog at komme til Syne lidt efter.

Ikke mange Ruder havde kunnet staa for det voldsomme Tryk fra eksplosionerne fra Skibene og overalt paa Gaderne laa Glasstumperne tæt. VI drejede nu ned af Baadsmadsstræde og fortsatte op over Kristianshavns Vold ned tilgade. Det har sikkert været en broget Flok at se paa, Nogle gik i Landgangstøjet, andre i Arbejdstøjet



Efter flådens sænkning blev de over 2000 danske orlogsgaster og officerer, som blev taget til fange af tyskerne på bl.a. Holmen, interneret. Det foregik bl.a. på Søværnets Kaserne på Nyholm, hvor de internerede her nyder septembersolen, mens to tyske soldater i fuld udrustning holder vagt.

Kokkegasterne i hvidt Drejelstøjet. Nogle havde i Skyndingen taget en Kaptainkappe paa, nogle gik i de store Vagtkapper, andre i Stortrøjer. Vi fortsatte ud mod Luftmarinestationen, hvortil vi kunde have gaaet paa et Par Minutter. Vi havde nu foretaget en Rundtur igennem de nærmeste Gader, sikkert for at vise at nu var Modstanden brudt. Paa Vejen ud til Luftmarinestationen lød stadig store Detonationer fra de brændende Skibe. Først hen paa eftermiddagen blev alt stille.

En af mine Befalingsmænd var saa heldig at stikke af fra Tyskerne. Under Marchen havde han givet sin Uniformsjakke til en af de Menige sammen med Kasketten og paa et heldigt Tidspunkt sprang han ud fra Geledet over paa Fortovet, hvor han stillede sig

op ved Siden af nogle Civile, der stod og betragtede os.

Beretningen slutter her, så hvad der efterfølgende skete med Værnepligtig nummer 4427, Jens Gejl Kristensen kan vi ikke sige med sikkerhed. Vi kan dog ud fra billederne og papirerne i det medfølgende fotoalbum se, at han efter flådens sænkning blev interneret på Nyholm, sandsynligvis i Søværnets Kaserne. Han blev sluppet løs den 6. oktober 1943 og tog herefter - igen baseret på fotoalbummet - til Herning, hvor han blev aktiv i Modstandsbevægelsen. Fotoalbummets sidste billede er således et fotografi, der viser britiske tropper blive modtaget af glade danskere, sandsynligvis i netop Herning by.

Fra ministrygningskutter til “global” fregat.



Bygget i dølgsmål som ministrygningskutter (MSK) under besættelsen og tilgået søværnet i 1945. Her med skrognummer Y 372 og navnet FYRHOLM efter 1951. (FBIB)



To af flådens tre nye store fregatter bygget til global indsats. Forrest IVER HUITFELDT der har givet navn til klassen, og th. halvdelen af PETER WILLEMOES. Prisen for at kunne deltage på de store have er bl.a., at forsvaret af det danske nærområde er overladt til de seks enheder af DIANA-klassen, hvor af en skimtes i baggrunden. DIANA klassens bevæbning er to 12,7 mm maskingeværer der kunne have siddet på ministrygningskutteren ovenfor.(FBIB)

Flådeliste 1945 - 2013

*Udarbejdet af
Søren Nørby*

Omstående lister viser hvilke enheder der er udgået af søværnet og hvilke der er tilgået søværnet i perioden 1945 - 2013.

Skibe sænket den 29. august 1943 og ikke igen indgået i flådens tal er ikke medtaget. Fartøjer mindre end 20 ton samt K-L-P og mindre Y-kuttere, bygget til civilt brug men købt/lejet af SVN i forbindelse med Anden Verdenskrig og tiden derefter, er ikke medtaget.

Redaktionens bemærkninger

Som det ses af kurven side 22-23 skete der en kraftig tilvækst i antallet af enheder fra midten af 1950erne til midten af 1960erne. Dette skyldtes i væsentlig grad en stor tilgang af enheder modtaget som våbenhjælp fra USA, og helt eller delvist finansieret af USA.

Op til den Kolde Krigs afslutning bestod flåden hovedsageligt af mindre enheder til indsættelse i kystnære områder/Østersøen, suppleret af enkelte større enheder herunder, inspektionsskibe til indsættelse i Nordatlanten.

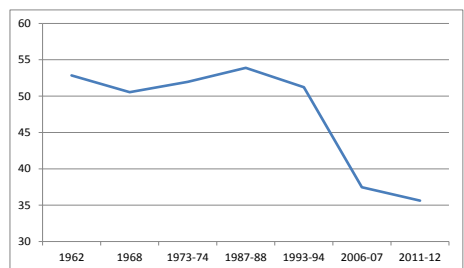
Efter den Kolde Krigs afslutning består flåden i dag (2013) af ganske få store kampenheder (fem) til global indsats, samt et antal inspektionsskibe og et antal mindre (så godt som ubevæbnede)

enheder til indsats i det danske nærområde.

Redaktionen har også prøvet at se på antallet af personel i søværnet, ud fra angivelser i årbogen Janes Fighting Ships, relateret til det antal personel der skal/skulle til for at bemane alle de enheder der indgår i søværnet.

Redaktionen er opmærksom på at alle enheder ikke er bemandede samtidigt, men sammenligningen er gjort for at få en fornemmelse af, om andelen af personel ”I land” eller ”Sejlende” kan have ændret sig.

Af nedenstående kurve og underliggende data ser det ud til, at der i perioden ca. 1960 til 1995 var behov for ca. 50-55 % af søværnets samlede personel for at bemane alle skibe. I de sidste 5-10 år ser det ud til, at dette er faldet til ca. 35 - 40 % af det samlede personel.



Personel, angivet i %, nødvendigt for at bemane samtlige af søværnets enheder - i forhold til søværnets samlede personel i perioden 1962 til 2012.

Udgået af søværnet

| | |
|------|--|
| 1945 | _____ |
| 1946 | Bevogtningsfartøjet SPRINGEREN. Ministrygeren ME 1016 af ME-klassen. |
| 1947 | Bevogtningsfartøjet HAIEN. Ministrygerne MR 18, MR 32, MR 153, MR 225, MR 226, MR 259 og MR 263 af MR-klassen. |
| 1948 | Bevogtningsfartøjet HAVKATTEN. Ministrygerne ME 36, ME 83, ME 84, ME 86, ME 263, ME 307 af ME-klassen. Ministrygerne MR 26, MR 160 og MR 233 af MR-klassen. |
| 1949 | Bevogtningsfartøjet NARHVALEN. Ministrygeren MR 226 af MR-klassen. Transportfartøjet MIDDELGRUNDEN. |

Tilgået søværnet

| | |
|------|---|
| 1945 | <p><i>I 1945 kom 30 enheder (større end kuttere) tilbage til søværnet efter tjeneste i Tysklands Kriegsmarine. De angives ikke som "Tilgået" da de tidligere, før 29. august 1943, var "Tilgået".</i></p> <p>Fregatterne HOLGER DANSKE og NIELS EBBESEN Inspektionsskibet Thetis Minestrygerne ME 36, ME 83, ME 84, ME 86, ME 263, ME 307, ME 1016, ME 1038, ME 1042 og ME 1044 af ME-klassen. Minestrygerne MR 18, MR 26, MR 32, MR 152, MR 153, MR 154, MR 155, MR 156, MR 157, MR 160, MR 173, MR 214, MR 225, MR 226, MR 229, MR 230, MR 233, MR 236, MR 242, MR 259 og MR 263 af MR-klassen Minestrygerne MSK1, MSK2, MSK3, MSK4 og MSK5 af Holm-klassen. Transportfartøjerne DEN LILLE HAVFRUE og KIRSTEN PIIL. Torpedotransportskibet Sleipner</p> |
| 1946 | <p>Minestrygerne GRAADYB og KLØRDYB af DYB-klassen. Minestrygerne ME 84 og ME 86 af ME-klassen. Minestrygeren MSK6 af HOLM-klassen. Depotskibet TYR.</p> |
| 1947 | <p>Kystjagerne HUITFELDT og WILLEMOES af HUITFELDT-klassen. Motortorpedobåden GLENTEN af GLENTEN-klassen. Ubådene U1, U2 og U3 af U-klassen. Minestrygeren VEJDYB af DYB-klassen. Minestrygerne MR 170, MR 174, MR 175 og MR 176 af MR-klassen. Torpedoindbjærningsfartøjet TO 1.</p> |
| 1948 | <p>Inspektionsskibet Vitus Bering. Torpedobådene BILLE, KRABBE og KRIEGER af KRIEGER-klassen. Motortorpedobåde GRIBBEN og HAVØRNNEN af GLENTEN-klassen. Opmålingsfartøjerne SKA 1 og SKA 2.</p> |
| 1949 | <p>Havundersøgelsesskibet GALATHEA Torpedobådene HOLM og BUHL af KRIEGER-klassen. Motortorpedobådene HÆRFUGLEN, HØGEN, ISFUGLEN, JAGTFALKEN og RAAGEN af GLENTEN-klassen. Minestrygerne MR 167 og MR 168 af MR-klassen.</p> |

Udgået af søværnet

| | |
|------|---|
| 1950 | <p>Inspektionsskibet VITUS BERING. Ministrygerne ME 1038, ME 1042 og ME 1044 af ME-klassen. Depotskibet BESKYTTEREN.</p> |
| 1951 | <p>Ministrygerne MR 152, MR 173, MR 214 og MR 229 af MR-klassen. Depotskibet TYR.</p> |
| 1952 | — |
| 1953 | — |
| 1954 | <p>Havundersøgelsesskibet GALATHEA. Motortorpedobådene HÆRFUGLEN, ISFUGLEN og MUSVAAGEN af GLENTEN-klassen. Stationsskibet HEKLA.</p> |
| 1955 | <p>Ministrygeren RINKENÆS af MR-klassen.</p> |
| 1956 | <p>Ministrygerne MS 1 og MS 10 af MS-klassen. Ministrygeren GRAADYB af DYB-klassen.</p> |
| 1957 | <p>Ubåden Springerer af U-klassen. Motortorpedobådene HAVØRNEN, HØGEN, RAAGEN og TAARNFALKEN af GLENTEN-klassen. Ministrygerne MR 156 og MR 157 af MR-klassen. Orlogskutteren MAAGEN. Opmålingskutteren TERNEN. Øvelseskutterne SVANEN og THYRA.</p> |

Tilgået søværnet

| | |
|------|---|
| 1950 | Torpedobåden HAMMER af KRIEGER-klassen Motortorpedobåde MUSVAAGEN og SKADEN af GLENTEN-klassen. |
| 1951 | Minelæggeren LANGELAND. Depotskibet ÆGIR. |
| 1952 | Motortorpedobåden TAARNFALKEN af GLENTEN-klassen. Orlogskutterne SKARVEN og TEISTEN. |
| 1953 | Motortorpedobådene RAVNEN, STORMFUGLEN, FALKEN og LOMMEN af GLENTEN-klassen. Depotskibet HJÆLPEREN. |
| 1954 | Fregatterne ESBERN SNARE, ROLF KRAKE og VALDEMAR SEJR af ESBERN SNARE-klassen. Motortorpedobåden FLYVEFISKEN af FLYVEFISKEN-klassen. Minelæggerne BESKYTTEREN og VINDHUNDEN af BESKYTTEREN-klassen. |
| 1955 | Korvetterne DIANA og TRITON af TRITON-klassen. Motortorpedobådene TRANEN og VIBEN af GLENTEN-klassen Motortorpedobådene HAJEN, HAVKATTEN, LAXEN, MAKRELEN og SVÆRDFISKEN af FLYVEFISKEN-klassen. Ministrygerne AARØSUND, ALSSUND og EGERNSUND af SUND-klassen. |
| 1956 | Korvetten FLORA af TRITON-klassen. Motortorpedobåden HEJREN af GLENTEN-klassen Ministrygerne GRØNSUND, GULDBØRGESUND, OMØSUND, ULVSUND og VILSUND af SUND-klassen. |
| 1957 | Korvetten BELLONA af TRITON-klassen. |

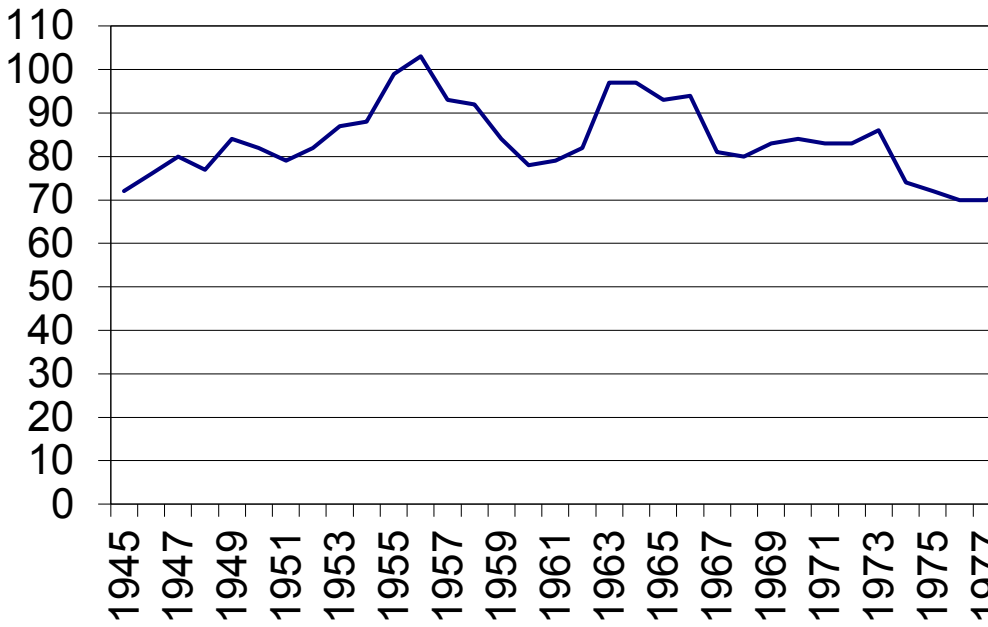
Udgået af søværnet

| | |
|------|--|
| 1958 | Ubåden SÆLEN af U-klassen. |
| 1959 | Fregatten HOLGER DANSKE. Torpedobådene BILLE, BUHL, HAMMER, HOLM, KRABBE og KRIEGER af KRIEGER-klassen. Ubåden STØREN af U-klassen. Ministrygerne SØLØVEN og SØHESTEN af SØLØVEN-klassen. |
| 1960 | Motortorpedobådene GRIBBEN og SKADEN af GLENTEN-klassen. Opmålingsskibet HEJMDAL. Ministrygeren MS 6 af MS-klassen. Ministrygerne MR 167, MR 174, MR 175, MR 176 og MR 242 af MR-klassen. |
| 1961 | Motortorpedobådene GLENTEN, FALKEN og LOMMEN af GLENTEN-klassen. Ministrygerne MR 154, MR 157, MR 168 og MR 230 af MR-klassen. Torpedoindbjærtningsfartøjet TO 1. |
| 1962 | Fregatterne ROLF KRAKE og VALDEMAR SEJR af ESBERN SNARE-klassen. Motortorpedobådene JAGTFALKEN, RAVNEN og STORMFUGLEN af GLENTEN-klassen. Ministrygerne SØHUNDEN og SØRIDDEREN af SØLØVEN-klassen. Ministrygeren MR 236 af MR-klassen. Kaserneskipet FYEN. |
| 1963 | Fregatten NIELS EBBESEN. Inspektionsskibet THETIS. Motortorpedobåden TRANEN af GLENTEN-klassen. |

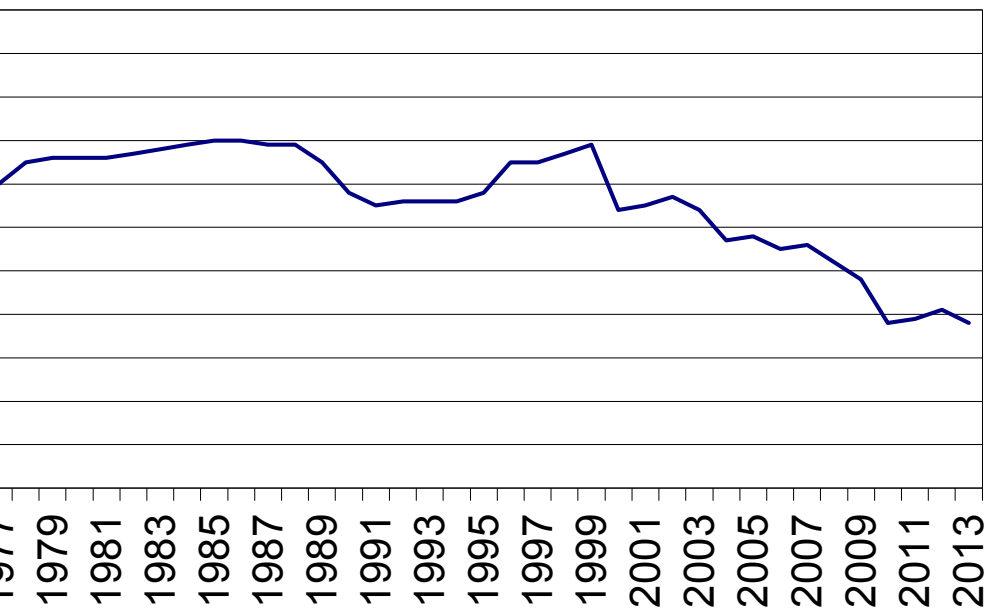
Tilgået søværnet

| | |
|------|---|
| 1958 | — |
| 1959 | Opmålingsfartøjerne SKA 3 og SKA 4. |
| 1960 | Inspektionskutterne MAAGEN og MALLEMUKKEN af MAAGEN-klassen. Øvelseskutteren SVANEN. |
| 1961 | Ubådene DELFINEN, SPÆKHUGGEREN og TUMLEREN af DELFINEN-klassen. Ministrygerene ASVIG og MOSVIG af VIG-klassen. Bevogtningsfartøjet DAPHNE af DAPHNE-klassen. Øvelseskutteren THYRA. Opmålingsfartøjerne SKA 5 og SKA 6. |
| 1962 | Inspektionsskibet HVIDBJØRNEN af HVIDBJØRNEN-klassen. Motortorpedobådene FALKEN og GLENTEN af FALKEN-klassen. Bevogtningsfartøjerne DRYADEN, HAVMANDEN og HAVFRUEN af DAPHNE-klassen. Ministrygerene SANDVIG og SÆLVIG af VIG-klassen. Landgangsfartøjerne ODIN og THOR af ODIN-klassen. Kysttankbådene RIMFAXE og SKINFAXE af FAXE-klassen. |
| 1963 | Inspektionsskibene FYLLA, INGOLF og VÆDDEREN af HVIDBJØRNEN-klassen. Motortorpedobådene GRIBBEN og HØGEN af FALKEN-klassen. Minelæggerne FALSTER og FYEN af FALSTER-klassen. Bevogtningsfartøjerne NAJADEN, NYMFEN og NEPTUN af DAPHNE-klassen. Otte landgangsfartøjer af ODIN-klassen. |

Antallet af orlogsskibe i



i søværet 1945 – 2013



Udgået af søværnet

| | |
|------|---|
| 1964 | Kystjageren HUITFELDT af HUITFELDT-klassen. Motortorpedobåden HEJREN af GLENTEN-klassen. Minelæggerne BESKYTTEREN og VINDHUNDEN af BESKYTTEREN-klassen. Bugserbåden FREMAD II. |
| 1965 | Fregatten ESBERN SNARE af ESBERN SNARE-klassen. Motortorpedobåden VIBEN af GLENTEN-klassen. Ministrygerne MS 2, MS 3, MS 5, MS 7, MS 8 og MS 9 af MS-klassen. |
| 1966 | Kystjageren WILLEMOES af HUITFELDT-klassen. Orlogskutteren SKARVEN. |
| 1967 | Depot- og skoleskibet ÆGIR. Opmålingsskibet FREJA. Ministrygerne KLØRDYB og VEJDYB af DYB-klassen. Ti landsgangsfartøjer af ODIN-klassen. Ministrygeren GRÆSHOLM af HOLM-klassen. |
| 1968 | Ministrygeren BIRKHOLM af HOLM-klassen. Opmålingsfartøjerne SKA 1 og SKA 2. |
| 1969 | Ministrygeren FYRHOLM af HOLM-klassen. Transportfartøjerne HOLLÆNDERDYBET (ex. DEN LILLE HAVFRUE) og KONGEDYBET (ex. KIRSTEN PIIL). |
| 1970 | Minelæggeren LINDORMEN. |
| 1971 | Ministrygeren ALHOLM af HOLM-klassen. |
| 1972 | — |
| 1973 | — |

Tilgået søværnet

| | |
|------|---|
| 1964 | Minelæggerne MØEN og SJÆLLAND af FALSTER-klassen. Ubåden SPRINGEREN af DELFINEN-klassen. Bevogtningsfartøjet RAN af DAPHNE-klassen. Depotskibet HENRIK GERNER. |
| 1965 | Motortorpedobådene SØLØVEN, SØRIDDEREN og SØBJØRNEN af SØLØVEN-klassen. Bevogtningsfartøjet ROTA af DAPHNE-klassen. |
| 1966 | Fregatten PEDER SKRAM af PEDER SKRAM-klassen. Motortorpedobådene SØHESTEN og SØHUNDEN af SØLØVEN-klassen. |
| 1967 | Fregatten HERLUF TROLLE af PEDER SKRAM-klassen. Motortorpedobåden SØULVEN af SØLØVEN-klassen. |
| 1968 | Opmålingsfartøjerne SKA 7 og SKA 8. |
| 1969 | Orlogskutterne BARSØ, DREJØ, ROMSØ, SAMSØ, THURØ og VEJRØ af BARSØ-klassen. |
| 1970 | Ubådene NARHVALEN og NORDKAPEREN af NARHVALEN-klassen. |
| 1971 | — |
| 1972 | — |
| 1973 | Orlogskutterne FARØ, LÆSØ og RØMØ af BARSØ-klassen. |

Udgået af søværnet

| | |
|------|--|
| 1974 | <p>Korvetten DIANA af TRITON-klassen. Motortorpedobådene FLYVEFISKEN, HAJEN, HAVKATTEN, LAXEN, MAKRELEN og SVÆRDFISKEN af FLYVEFISKEN-klassen. Minestrygerene ASVIG, MOSVIG, SANDVIG og SÆLVIG af VIG-klassen. Depotskibet HJÆLPEREN. Minelæggerne LAALAND og LOUGEN af LAALAND-klassen.</p> |
| 1975 | <p>Depotskibet HENRIK GERNER. Minestrygeren LINDHOLM af HOLM-klassen.</p> |
| 1976 | <p>Minestrygeren ERTHOLM af HOLM-klassen. Torpedoindbjærtningsfartøjerne HUGIN og MUNIN af HUGIN-klassen.</p> |
| 1977 | <p>Korvetten FLORA af TRITON-klassen. Motortorpedobådene GLENTEN og HØGEN af FALKEN-klassen.</p> |
| 1978 | <p>Motortorpedobådene FALKEN og GRIBBEN af FALKEN-klassen. Bevogtningsfartøjet HAVMANDEN af DAPHNE-klassen. Opmålingsfartøjerne SKA 3 og SKA 4.</p> |
| 1979 | — |
| 1980 | <p>Orlogskutteren TEISTEN.</p> |
| 1981 | <p>Korvetterne BELLONA og TRITON af TRITON-klassen. Ubåden TUMLEREN af DELFINEN-klassen.</p> |
| 1982 | <p>Minestrygerene AARØSUND og OMØSUND af SUND-klassen.</p> |

Tilgået søværnet

| | |
|------|--|
| 1974 | Inspektionskutterne AGDLEQ, AGPA af AGDLEQ-klassen. |
| 1975 | — |
| 1976 | Inspektionsskibet BESKYTTEREN. |
| 1977 | Motortorpedobådene WILLEMOES, BILLE og BREDAL af WILLEMOES-klassen. |
| 1978 | Motortorpedobådene HAMMER, HUITFELDT, KRIEGER, NORBY, RODSTEEN, SEHESTED og SUENSON af WILLEMOES-klassen. Minelæggerne LINDORMEN og LOSSEN af LINDORMEN-klassen. Torpedoindbjærningsfartøjet MIMER af HUGIN-klassen. |
| 1979 | Inspektionskutteren TULUGAQ af AGDLEQ-klassen. |
| 1980 | Korvetten NIELS JUEL af NIELS JUEL-klassen. |
| 1981 | Korvetten OLFERT FISCHER af NIELS JUEL-klassen. Opmålingsfartøjerne SKA 11 og SKA 12. |
| 1982 | Korvetten PEDER TORDENSKIOLD af NIELS JUEL-klassen. Opmålingsfartøjerne SKA 13 og SKA 14. |

Udgået af søværnet

| | |
|------|--|
| 1983 | Ubåden DELFINEN af DELFINEN-klassen. |
| 1984 | — |
| 1985 | — |
| 1986 | Torpedotransportskibet SLEIPNER. |
| 1987 | Minelæggeren LANGELAND. |
| 1988 | — |
| 1989 | Bevogtningsfartøjerne NEPTUN og ROTA af DAPHNE-klassen. Ubåden TUMLEREN af DELFINEN-klassen. Ministrygerene ALSSUND, EGERNSUND og ULVSUND af SUND-klassen. |
| 1990 | Fregatterne PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE af PEDER SKRAM-klassen. Motortorpedobådene SØLØVEN, SØRIDDEREN, SØBJØRNEN, SØHESTEN, SØHUNDEN og SØULVEN af SØLØVEN-klassen. Bevogtningsfartøjet DAPHNE af DAPHNE-klassen. Ubåden SPRINGEREN af DELFINEN-klassen. |
| 1991 | Inspektionsskibene FYLLA og INGOLF af HVIDBJØRNEN-klassen. Bevogtningsfartøjerne DRYADEN, HAVFRUEN, NAJADEN, NYMFEN og RAN af DAPHNE-klassen. Inspektionsskutterne MAAGEN og MALLEMUKKEN af MAAGEN-klassen. Opmålingsfartøjet SKA 7. |
| 1992 | Inspektionsskibene VÆDDEREN og HVIDBJØRNEN af HVIDBJØRNEN-klassen. |
| 1993 | — |

Tilgået søværnet

| | |
|------|--|
| 1983 | Bugserbådene BALDER og HERMOD. |
| 1984 | Opmålingsfartøjet SKA 15. |
| 1985 | Opmålingsfartøjet SKA 16. |
| 1986 | Torpedotransportskibet SLEIPNER. |
| 1987 | — |
| 1988 | — |
| 1989 | Patruljefartøjet FLYVEFISKEN af FLYVEFISKEN-klassen. Ubåden TUMLEREN af TUMLEREN-klassen. |
| 1990 | Patruljefartøjerne HAJEN og HAVKATTEN af FLYVEFISKEN-klassen. Ubåden SÆLEN af TUMLEREN-klassen. |
| 1991 | Inspektionsskibene THETIS og TRITON af THETIS-klassen. Patruljefartøjerne LAXEN og MAKRELEN af FLYVEFISKEN-klassen. Ubåden SPRINGEREN af TUMLEREN-klassen. Minerydningsdronerne MRD1 og MRD2. |
| 1992 | Inspektionsskibene VÆDDEREN og HVIDBJØRNEN af THETIS-klassen. Patruljefartøjet STØREN af FLYVEFISKEN-klassen. |
| 1993 | — |

Udgået af søværnet

| | |
|------|---|
| 1994 | — |
| 1995 | — |
| 1996 | Opmålingsfartøjerne SKA 5, SKA 6 og SKA 7. |
| 1997 | — |
| 1998 | — |
| 1999 | — |
| 2000 | Inspektionsskibet BESKYTTEREN. Torpedomissilbådene BILLE, BREDAL, HAMMER, HUITFELDT, KRIEGER, NORBY, RODSTEEN, SEHESTED, SUENSON og WILLEMOES af WILLEMOES-klassen. Minelæggerne FALSTER og SJÆLLAND af FALSTER-klassen. Tankfartøjerne RIMFAXE og SKINFAXE af FAXE-klassen. |
| 2001 | — |
| 2002 | — |
| 2003 | Ubåden NARHVALEN af NARHVALEN-klassen. Minelæggeren FYEN af FALSTER-klassen. Isbryderen ELBJØRN. |

Tilgået søværnet

| | |
|------|---|
| 1994 | — |
| 1995 | Minerydningsdronerne MRD3 og MRD4. |
| 1996 | Miljøskibene GUNNAR THORSON, GUNNAR SEIDENFADEN, METTE MILJØ og MARIE MILJØ. Isbryderne DANBJØRN, THORBJØRN, ELBJØRN og ISBJØRN. Minerydningsdronerne MRD5 og MRD6. |
| 1997 | — |
| 1998 | Minerydningsfartøjerne MSF 1 og MSF 2. |
| 1999 | Minerydningsfartøjerne MSF 3 og MSF 4. |
| 2000 | — |
| 2001 | Ubåden KRONBORG. |
| 2002 | Stationsfartøjerne ARVAK og ALSIN af ARVAK-klassen. |
| 2003 | — |

Udgået af søværnet

| | |
|------|--|
| 2004 | <p>Ubåden NORDKAPEREN af NARHVALEN-klassen. Ubådene TUMLEREN, SÆLEN og SPRINGEREN af TUMLEREN-klassen. Minelæggerne LINDORMEN og LOSSEN af LINDORMEN-klassen. Ubåden KRONBORG. Minelæggeren MØEN af FALSTER-klassen.</p> |
| 2005 | — |
| 2006 | <p>Orlogskutteren VEJRØ af BARSØ-klassen. Patruljefartøjet SVÆRDFISKEN af FLYVEFISKEN-klassen. Torpedoindbjærgningsfartøjerne HUGIN, MUNIN og MIMER af HUGIN-klassen. Opmålingsfartøjet SKA 11.</p> |
| 2007 | <p>Orlogskutteren ROMSØ af BARSØ-klassen. Opmålingsfartøjet SKA 15.</p> |
| 2008 | <p>Orlogskutteren AGDLEK af AGDLEK-klassen. Orlogskutterne BARSØ, FARØ og DREJØ af BARSØ-klassen. Patruljefartøjet FLYVEFISKEN af FLYVEFISKEN-klassen. Minerydningsdronerne MRD1, MRD2, MRD5 og MRD6.</p> |
| 2009 | <p>Korvetterne NIELS JUEL, OLFERT FISCHER og PETER TORDENSKIOLD. Orlogskutteren AGPA af AGDLEK-klassen. Orlogskutterne LÆSØ og RØMØ af BARSØ-klassen. Patruljefartøjet HAJEN af FLYVEFISKEN-klassen.</p> |
| 2010 | <p>Patruljefartøjerne HAVKATTEN, LAXEN, MAKRELEN, STØREN, GLENTEN, GRIBBEN, LOMMEN, RAVNEN, SKADEN, VIBEN af FLYVEFISKEN-klassen.</p> |
| 2011 | — |
| 2012 | — |
| 2013 | <p>Isbryderne DANBJØRN, THORBJØRN og ISBJØRN.</p> |

Tilgået søværnet

| | |
|------|---|
| 2004 | Støtteskibet ABSALON af ABSALON-klassen. |
| 2005 | Støtteskibet ESBERN SNARE af ABSALON-klassen. |
| 2006 | Opmålingsfartøjerne BIRKHOLM, FYRHOLM og ERTHOLM af HOLM-klassen. |
| 2007 | Uddannelsesfartøjet ALHOLM af HOLM-klassen. Patuljefartøjet DIANA af DIANA-klassen. Minerydningsdronen HIRSHOLM af HOLM-klassen. |
| 2008 | Patuljefartøjerne FREJA, HAVFRUEN og NAJADEN af DIANA-klassen. Inspektionsfartøjet KNUD RASMUSSEN af KNUD RASMUSSEN-klassen. Minerydningsdronen SALTHOLM af HOLM-klassen. |
| 2009 | Patuljefartøjerne NYMFEN og ROTA af DIANA-klassen. Inspektionsfartøjet EJNAR MIKKELSEN af KNUD RASMUSSEN-klassen. |
| 2010 | — |
| 2011 | Fregatten IVER HUITFELDT af IVER HUITFELDT-klassen. |
| 2012 | Fregatterne PETER WILLEMOES og NIELS JUEL af IVER HUITFELDT-klassen. |
| 2013 | — |

Boganmeldelser

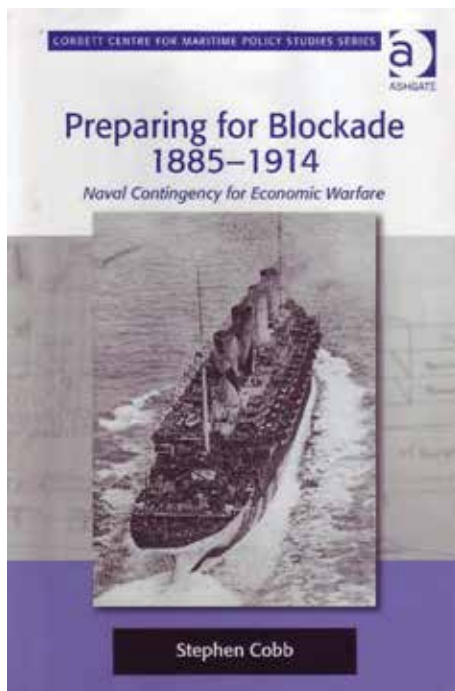
”Preparing for Blockade 1885-1914. Naval Contingency for Economic Warfare”

af Stephen Cobb. Udgivet i Corbett Centre for Maritime Policy Studies Series af Ashgate, Farnham (Surrey) 2013. 373 sider. Pris på nettet fra godt £ 56.

Før han blev pensioneret, var Cobb lærer i statskundskab og sociologi ved et af de sydengelske elitegymnasier. Derefter gennemførte han det ph.d.-studium ved King’s College, London, hvis afhandling dannede første grundlag for denne bogs tekst.

Bogen indgår i den udvidelse af fokus i britisk marinehistorisk skrivning om perioden op til og under 1. Verdenskrig, der indledtes for godt tyve år siden. Ikke længere kun søslagene, der aldrig blev afgørende. Nu også forbedelserne og gennemførelsen af den nedslidningsindsats og økonomiske krigsførelse, som udgjorde flåderens helt dominerende bidrag til krigen.

Den første centrale behandling af drivkraften bag den britiske blokade var økonomen Avner Offers ”*First World War: An Agrarian Interpretation*” fra 1991. Bogen forblev referenceværket indtil 2012, hvor Nicholas A. Lambert søgte en nytolkning med ”*Planning Armageddon: British Economic*



Warfare and the First World War”. Lamberts forsøg på at adskille general økonomisk krigsførelse fra blokadeindsatsen var dog ikke specielt overbevisende. Også i 2012 udkom Matthew S. Seligmanns ”*The Royal Navy and the German Threat 1901-1917. Admiralty Plans to Protect British Trade in a War Against Germany*”. Seligmann beskriver, hvorledes Royal Navy tidligere end blandt andet Nicholas Lambert har beskrevet, så tysk krydserkrig som en alvorlig trussel mod britisk handel. Han påviser blandt andet, at INVINCIBLE-

klassen indledningsvis primært blev bygget som et våben mod hurtige tyske oceanlinere, der blev indsat som hjælpekrydsere.

Også Cobbs bog behandler som Seligmanns truslen fra krydserkrig mod den britiske handel i årtierne før Verdenskrigen, herunder også fra bevæbnede tyske oceanlinere. Således blev Cunard-linjens LUSITANIA og MAURITANIA bygget statssponsoreret efter flådens specifikationer. De var tænkt som modmidlet mod de tyske linere, indtil Admiralitetet – allerede før skibene var færdigbygget – fandt at opgaven skulle løses af regulære enheder, der også kunne indhente og nedkæmpe alle tyske krigsskibe, der blev anvendt i krydserkrig.

Cobbs bog følger, hvorledes flådens og dens politiske kontakters idéer om anvendelsen af britiske hjælpekrydsere udviklede sig over tredive år. Konverterede damphandelsskibe har i forhold til regulære krigsskibe den klare fordel, at deres brændstofbeholdning (af kul) tillod, at de var på havet meget længere tid end normale krigsskibe. Men hvordan skulle man prioritere hastighed i forhold til udholdenheden på patrulje. Skulle man sponsorere, så flere skibe blev bygget mindre sårbare, herunder bl.a. med dobbeltskrue og maskinen under vandlinjen? Skulle hjælpekrydserne bevæbnes til at kunne kæmpe mod lette krydsere? Hvad var

deres primære rolle: I beskyttelsen af britiske handelsruter eller i patruljer under håndhævelsen af blokaden over for tyske eller neutrale handelsskibe? Bogen viser, at Admiralitetet først i det sidste par år op mod krigsudbruddet nåede frem til en klar beslutning om, hvilke typer af britiske hjælpekrydsere, man havde behov for.

Beskrivelsen af udviklingen fylder hovedparten af bogen, men det er efter anmelderens opfattelse ikke dens mest værdifulde del. Det er derimod Cobbs dybdeborende og sofistikerede beskrivelse af karakteren af det tætte netværk af officerer og andre nøglepersoner, der dannede den beslutningstagende elite i Royal Navy. Hvordan udvikledes denne reelt relative lille elite gennem officersgrunduddannelsen, senere specialkurser, tjenesten på skibene og i den nye videregående uddannelse? Hvordan skete meningsdannelsen mellem unge og ældre officerer og andre interesserede i fora som bl.a. *"Royal United Services Institute"* og dettes selskabs *"Journal"*? Hvordan var det overhovedet muligt at sikre en hurtig og balanceret meningsdannelse og konceptudvikling i en periode, hvor den teknologiske udviklings dynamik var ekstrem, og hvor den strategiske situation ændredes fra år til år? Cobb løser fuldt overbevisende denne opgave ved en analyse af tjeneste- og uddannelsesforløbet samt fælles

kontaktflader mellem alle de officerer, der i den beskrevne periode fik tilknytning til Admiralitetets Efterretningsafdeling. Afdelingen blev i de tredive år op til 1912 den britiske flådes de facto og stadig mere effektive krigsplanlægningsstab. Den blev fra 1906 også støttet af den analyse- og krigsspilsaktivitet, der gennemførtes ved det nye Naval War College.

Det var i et samspil med de helt centrale personer fra netværket - som mellemkarriere-søofficererne Charles Ottley, Edmond Slade og Alexander Ballard samt den civile Julian Corbett - at flådechefen admiral John Fisher drev sine omfattede reformer fra 1904 til 1909 igennem. Men Cobb beskriver også, hvorledes diskursen og meningsdannelsen langt fra var begrænset til Fishers initiativer eller hans første tid som flådechef.

Den tidligere sociolog, nu flådehistoriker Stephen Cobb har med bogen givet et godt og tankevækkende eksempel på, hvorledes en organisation kan udvikles sundt gennem professionel eliteudvikling, netværkssamspil og inddragelse af den interesserede offentlighed og politikerne.

*Michael H Clemmesen,
brigadegeneral (pensioneret),
Forsvarsakademiet.*

”En visnet blomst i hæderskrandsen”
af Niels Bjørn Hansen. Udgivet af Forlaget Den Blå Ugle (<mailto:mail@denblaaugle.dk>) den 1. februar 2013. 172 sider illustreret. Pris kr. 249,95.



Bogens undertitel er ”Historien om desertører og mytterister fra Slaget på Reden 1801”. Den er skrevet af journalisten Niels Bjørn Hansen, som er kendt fra blandt andet Radioavisen, Politiken og TV (DR). Han har udgivet en flot illustreret bog om den mere ukendte side af Slaget på Reden, hvor to officerer forlod kamphandlingerne, førend de var til ende. De befandt sig begge om bord i linieskibet *SJÆLLAND*. De havde begge kæmpet tappert, men ca. en halv time inden kamphandlingerne blev afbrudt, slog

det formentlig klik for dem. Sammen med nogle menige forlod de skibet uden skibschefens tilladelse. Den ene var skibets næstkommanderende, kaptajnløjtnant Philip Schultz, og den anden chefen for Soldatesquen (marineinfanteriet), stabskaptajn Niels Westerholt fra Norske Livregiment.

Kamphandlingerne var i sig selv kaotiske, og noget overblik var der næppe mange der havde. Begge officerer havde været særdeles aktive i kamphandlingerne. Næstkommanderende kæmpede fra øverste dæk af lineskibet, og her var der kun to kanoner tilbage, som kunne skyde, og der var kun dueligt betjeningsmandskab til en enkelt kanon. Næstkommanderende havde svært ved på dette tidspunkt af kampen at skaffe ammunition. Stabskaptajnen fik under nogle af de sidste kamphandlinger bortskudt sit ene frakkeskøde af en kanonkugle, så der var tale om to officerer, som virkelig havde været med i kampen.

I dag ville man nok være mere overbærende og efterfølgende have sendt de pågældende i behandling for de traumer, som de havde været udsat for. Forfatteren beskriver selve tidsånden, der jo ikke tog hensyn til undersøgelser om folks psykiske tilstand, som først blev kendt 150–200 år efter slaget. Her drejede det sig ifølge befolkningen og folkestemningen om fædrelandskærlighed og mod. I samtidens aviser kunne man læse, *”at der ikke findes skønnere død, end den*

for fædrelandet”.

Selv om begge officerer nåede tilbage inden kampens ophør, blev deres fravær opdaget, og efter kamphandlingernes afslutning blev de under en militærdomstol nedsat af Admiralitets og Commissariats Collegiet (Admiralitetet) anklaget af den daværende søkrigsprocurør (nutidens auditor). De var ikke de eneste to, der havde været problemer med under kampene. Der var andre sager om desertering, mytteri og tyveri under slaget. Landets lovgivning havde ikke helt fulgt med tiden, og det var stadig Frederik Vs søkrigsartikler fra 1752, som var i kraft, og de rummede nogle drakoniske straffe for mytteri, fejhed og desertering. De to officerer blev, som de to eneste mytterister, dømt til døden og ført ud på Fælleden i august 1801. Forseelserne krævede ”arkebusering i ryggen”, hvilket vil sige skydning, mens de stod med ryggen til eksekutionspelotonen. At modtage en sådan straf var stort set så langt ned, som man kunne synke. Officerernes skæbne kunne man løbende følge i datidens BT og Ekstrabladet, som udgjordes af ”skillingsviserne”. De står omtalt i bogen.

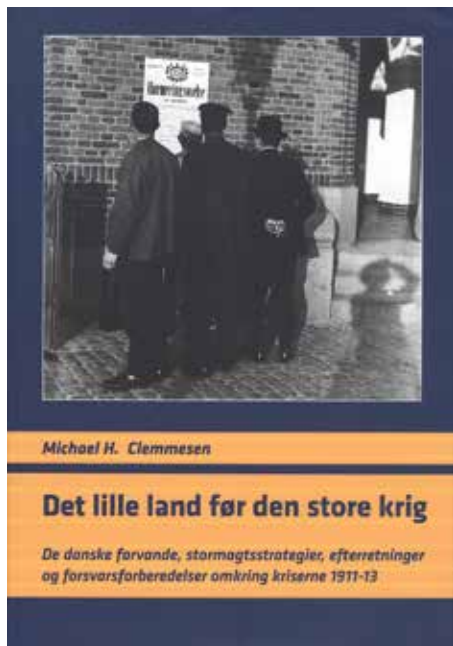
Bogen giver alt i alt en glimrende gennemgang af slaget og dets forudsætninger. Den tegner også et fint billede af samtiden og dens opfattelse af selve slaget og de mange andre begivenheder, som fulgte i dets kølvand. Den er forsynet med kildeangivelser

og stikordsregister. Fire fonde har gjort det muligt at udgive bogen.

*Poul Grooss, kommandør,
(pensioneret),
formand for Marinehistorisk Selskab/
Orlogsmuseets Venner.*

”Det lille land før den store krig”

*af Michael H. Clemmesen. Udgivet af
Syddansk Universitetsforlag den 14. maj
2012. 557 sider illustreret. Pris kr. 378.*



Bogens undertitel er *”De danske farvande, stormagtsstrategier, efterretninger og forsvarsforberedelser omkring kriserne 1911-13”*. Den grundige gennemgang af arkivmateriale i ind- og udland, som førte til forfatterens

forrige bog *”Den lange vej mod 9. april”*, medførte mange interessante oplysninger om, hvad vore nabolande og navnlig stormagterne tænkte i den mere eller mindre permanente krise, som rådede i årene inden Den første Verdenskrig brød ud i 1914. Det resulterede så i denne bog, som giver læseren et indblik i, hvad der især rørte sig i Tyskland, Storbritannien, Rusland, Sverige og Norge. Den dækker den politiske side af sagen, de økonomiske aspekter af stormagternes flådeoprustning, strategiske tanker og behovet for efterretninger.

Kapitel for kapitel bygger forfatteren situationen op, og læseren præsenteres blandt andet for en aggressiv tysk kejser og en ny og ligeledes aggressiv britisk flådeminister, Winston Churchill. Danmark balancerede i denne situation mellem en tysk nabo, som knap 50 år tidligere havde taget Sønderjylland, og som nu var i gang med en voldsom flådeoprustning for at hævde sin ligeret på verdenshavene over for Storbritannien. Den tyske hær var godt nok stor, men hærledelsen ønskede ikke at afsætte styrker til sikring af Nordtyskland mod en britisk landgang i Esbjerg eller andre steder. Churchill ønskede at være offensiv og trænge ned gennem de danske stræder og erobre eller ødelægge den tyske flådes hovedbase i Kiel, hvilket admiralerne ikke var udeelt begejstrede for. Danmarks problem lå i at have slagkraft nok til at afvise

en neutralitetskrænkelse, og samtidig undgå at blive krigsdeltager på hverken tysk eller britisk side.

Danmark fik derfor et behov for efterretninger. Hvad havde briterne og tyskerne af aktuelle planer rettet mod dansk område, og hvor lang tid ville regeringen og værnene få til at reagere i? Forfatteren har fundet spor af en tidlig dansk efterretningstjeneste. Tilsvarende har han sporet såvel britiske som tyske agenter i Danmark og har ligeledes fulgt de herværende marineattachés og hærattachés rapportering hjem. Det var dog ikke uden problemer at etablere en dansk efterretningstjeneste. Den strategiske efterretningstjeneste var et anliggende for Udenrigsministeriet, og den følte ikke behov for agenter. Den taktiske efterretningstjeneste var et militært anliggende, men der var næsten ingen økonomiske midler til at etablere den for. En kontraefterretningstjeneste blev anset for at være en politimæssig opgave, og her blev der ansat en embedsmand med politimæssig baggrund som leder.

Hensynet til Rusland spillede en stor rolle. Storbritannien regnede med Rusland som en mulig allieret, og Rusland skulle i så tilfælde have hjælp. Den russiske Østersøflåde havde endnu ikke modtaget tilstrækkeligt med erstatningsbyggeri efter udslettelsen ved slaget i Tsushima i Stillehavet i 1905. Sverige anså stadig Rusland som hovedfjenden, og dermed kunne

Sverige måske satse på at følge Tyskland i en krig mod Rusland. Sverige var således ikke nødvendigvis at betragte som neutral, hvis en krig skulle bryde ud. Selv om den russiske Østersøflåde ikke var genopbygget, så havde dens chef offensive planer klar mod Stockholm og Karlskrona. Norge kunne også med bekymring se på Sveriges valg under en opkommende krise eller krig.

Hele baggrunden omkring det tekniske gennembrud med *HMS DREADNOUGHT* og den britiske flådes problemer omkring centraliseringsbehov, radio-kommunikation, delegering af operative opgaver, opbygning af marine-staben, flådens globale opgaver set i relation til opgaverne i Nordsøen og meget mere er vældig godt beskrevet. Samtidig måtte man forbedre uddannelsen af nøglepersonerne i Royal Navy. Den britiske flåde udbyggede i denne periode sit Staff College i Greenwich, hvor Sir Julian Corbett virkede som underviser og skrev strategikompendier, men flåden havde forskellige ”skoler”, som rivaliserede indbyrdes.

Herfra springer forfatteren så til den tilsvarende udvikling i Tyskland, hvor der også var flere ”skoler”, der kæmpede om ”Schlagfertigkeit”, ”Flådens fornemste mål” og ”Flådens ånd”. Dermed kæmpede de også om kejserens gunst. Man var klar over, at Royal Navy ikke uden videre kunne sættes ud af spillet.

I lille Danmark beskriver forfatteren forholdet mellem kongen og kronprinsen på den ene side og politikerne på den anden side. Med regeringsskiftet inden krigen skete der store ændringer, hvor statsministeren hidtil også havde været forsvarsminister, hvilket skabte nogen ro omkring forsvaret, men der var ikke mange penge at gøre godt med. Indenrigspolitisk kæmpede byernes borgmestre om kaserne. Et af tidens problemer var om kun København – og dermed regeringsmagtens centrum – skulle forsvares, eller om Jylland også skulle have nogle styrker til at imødegå en britisk landgang. Kriserne på Balkan og i Nordafrika sætter lejlighedsvis hele det politiske og militære apparat i Nordeuropa på nogle spændende prøver. Bogen er forsynet med en kronologi over de væsentligste begivenheder fra 1904 til 1914, omfattende noter og personregister samt et resumé på engelsk. Den rummer en lang række illustrationer med gode kort og fotos af nøglepersonerne. Bogen er udgivet med støtte fra en række fonde. Denne bog er, sammen med forfatterens forrige bog om *"Den lange vej til 9. april"*, nødvendig læsning, hvis man skal følge med i markeringen af hundredeåret for Den første Verdenskrigs udbrud. Den er særdeles velskrevet og grundig.

*Poul Grooss, kommandør, (pensioneret),
formand for Marinehistorisk Selskab/
Orlogsmuseets Venner.*

"For Søværn og Søfart" – Danmarks Marineforening i 100 år af Hans Christian Bjerg. Udgivet af Danmarks Marineforening den 30. april 2013. Bogen kan rekvireres via mail til landskontoret@marineforeningen.dk mod indbetaling af kr. 250 på konto 1551 – 0002001608 mærket "jubilmæumsbog". 358 sider illustreret. Pris kr. 250.



Orlogshistorikeren Hans Christian Bjerg har gennemgået aktiviteterne i Danmarks Marineforening i 100 år, og det er der kommet en spændende beretning ud af, som dels dækker nogle interessante nationale aspekter, og som dels beskriver lokale forhold. Bogen er forsynet med lykønskninger omkring

jubilæet fra æresformanden, Hans Kongelige Højhed Kronprinsen, chefen for Søværnets Operative Kommando, chefen for Marinehjemmeværnet, direktøren for Danmarks Rederiforening og Marineforeningens landsformand.

Forfatteren tager sit udgangspunkt i de mange tekniske gennembrud, som kom i slutningen af 1800-tallet og begyndelsen af 1900-tallet, hvor betjening af det nye, avancerede udstyr krævede uddannelse af orlogsskibenes besætninger. Såvel i udlandet som Danmark krævede det en ny type besætninger, og deres begejstring for mødet med en hel ny verden medførte en del år senere – for eksempel ved 25-års jubilæer - oprettelse af forskellige støtteforeninger, venskabsforeninger etc.

Bogen henvender sig jo mest til medlemsskaren, men hele udviklingen i foreningen afspejler også udviklingen i samfundet og ikke mindst i Søværnet. Forfatteren er snublet over pudsige detaljer i mødereferater, diskussioner om medlemskriterier, optagelse af kvindelige medlemmer og meget andet, blandt andet sætningen ”husk at medbringe sangbog og rationeringsmærker”. Forfatteren nævner også foreningens vanskelige balance mellem på den ene side at være en fornuftig støtteforening, som kunne

gavne det danske søværn og dansk søfart og fiskeri, og på den anden side at være en selskabelig forening, som kunne gøre gavn i lokalsamfundet. Samarbejdet mellem foreningen og Marinehjemmeværnet har været betydeligt. Desuden har foreningen arbejdet hårdt for at udbrede kendskabet til og mulighederne for ”Det blå Danmark”.

Ca. halvdelen af bogen beskriver Danmarks Marineforenings baggrund, tilblivelse og historie. Den anden halvdel er tilegnet de mange lokalafdelinger, som hver har fået en detaljeret omtale. Der er 109 lokalafdelinger, som er vidt forskellige, og de beskrives i ”Træk af lokalafdelingernes historie siden 1945”.

I en række appendiks kan man læse om æresmedlemmer og bestyrelsesmedlemmer. Her er også en opgørelse over, hvor de årlige sendemandsmøder har fundet sted. Endelig er der fortegnelser over foreningens tegn og emblemer. Bogen er udgivet med støtte fra en række fonde.

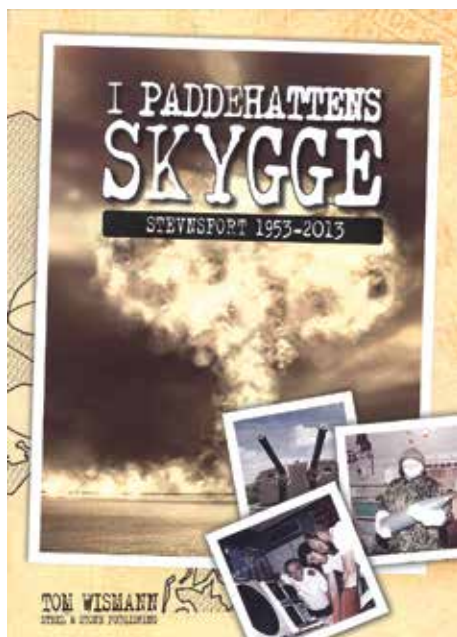
*Poul Grooss, kommandør; (pensioneret),
formand for Marinehistorisk Selskab/
Orlogsmuseets Venner.*

”I paddehattens skygge – Stevnfort 1953 – 2013”

af Tom Wismann. Udgivet af Steel & Stone Publishing den 2. juni 2013. 90 sider i stort format og rigt illustreret. Bestilles på www.danskeforter.dk eller tlf. 2287 2029. 88 sider med 142 illustrationer - de fleste i farver. Pris kr. 169 + forsendelse.

På 60-årsdagen for kommandohejsningen på Stevnfortet blev denne bog udgivet med et økonomisk tilskud fra Støtteforeningen til Koldkrigsmuseum Stevnfort. Baggrunden for den noget alvorlige titel er de mange tiltag på Stevnfortet, som var med til at minimere risikoen for Stevnfortet og dets besætning, hvis der blev brugt atomvåben under en krig i området. Forfatteren giver en gennemgribende beskrivelse af fortet fra tegningerne stod færdige og helt frem til i dag, hvor fortet er et museum for Den kolde Krig. Mange af de tekniske installationer, som den interesserede læser bliver introduceret til, har netop baggrund i risikoen for ABC-krigsførelse (fra engelsk: Atomic, Biological and Chemical weapons), og hermed bliver læseren informeret om radioaktivt nedfald, giftgas, biologiske våben, gastætte døre, rensningssluser og meget andet.

Det er dog ikke brugen af A-våben, som bogen primært drejer sig om. Det



er selve fortet, som på relativ kort tid blev etableret i kridtklinterne ved Stevn for ca. 60 år siden. Det oprindelige forslag til et fort var fra 1951. Fortet indgik i Søværnet fra 1953 til 2000, og dets primære bevæbning var to dobbelte 150 mm kanoner, som frem til 1942 udgjorde en del af den sekundære armering på det tyske slagskib GNEISENAU. Herefter kom kanonerne til Fanø, hvor de fra øens nordspids dækkede farvandet Grådyb ved indsejlingen til Esbjerg. Siden fik fortet en ”lyspjece”, det vil sige en kanon, som udelukkende skulle skyde lysgranater bag målet, så det lå i silhuet. Fortets eget luftværn kom til at

bestå af et antal 40 mm kanoner, og i en periode lå her tillige et HAWK-batteri (raketluftværn), HAWK eskadrille 541 fra Flyvevåbnet.

Forfatteren giver en udmærket gennemgang af bygningen og problemerne hermed. Fortet blev simpelthen placeret 15 – 20 meter nede i klinten på Stevns. Her lå det godt beskyttet, men kanoner, projektører og en række antenner måtte nødvendigvis befinde sig over jorden. Herefter kommer en forklaring på besætningens størrelse, og hvilken uddannelse, de enkelte besætningsmedlemmer skulle gennemgå. Bogen viser en lang række tegninger, og de enkelte installationer bliver gennemgået. Ud over beskydning af Warszawapagts skibe, så har man på fortet også haft et operationsrum, som varetog overvågning og redningsaktioner i området, samarbejde med Søværnets og Marinehjemmeværnets skibe og meget

mere. Her lå også en ”Flåderadio”.

Nede i undergrunden lå et helt lille samfund, som kunne overleve temmelig længe. Her var store ammunitionsmagasiner, brændstoflagre, reservedele, et mindre elektricitetsværk og sågar et ligkapel.

Forfatteren gør meget ud af at forklare, hvorfor de enkelte komponenter er nødvendige og hvad deres funktion har været. Han har forsynet bogen med en lang række særdeles udmærkede fotos og tegninger, både historiske og aktuelle, som er med til at tegne et godt billede af Stevnsfortet under Den kolde Krig, og han slutter meget passende med at fortælle om købet af fortet, støtteforeningen og derpå selve åbningen af koldkrigsmuseet.

*Poul Grooss, kommandør; (pensioneret),
formand for Marinehistorisk Selskab/
Orlogsmuseets Venner.*

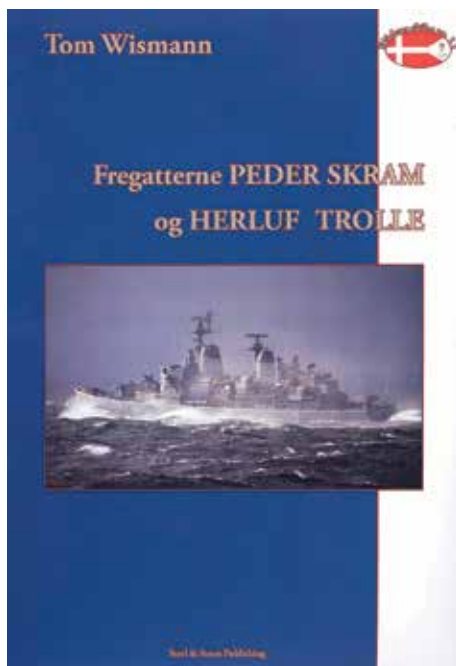
”Fregatterne PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE 1965 - 1990”

af Tom Wismann. Udgivet af Steele & Stone Publishing i maj 2013. Bestilles på www.flaadensskibe.dk eller tlf. 2287 2029. 46 sider i A4 format, illustreret. Pris kr. 120 + forsendelse.

Her beskrives konstruktion og bygning af Søværnets to store fregatter, som løb af stabelen på Helsingør Skibsværft i 1965 med tre og en halv måneds mellemrum. Forfatteren giver en udmærket beskrivelse af baggrunden for bygningen af skibene. Den ene blev bygget for danske midler, den anden var en gave under våbenhjælpen fra USA.

Maskineriet var usædvanligt, idet skibene var de første større skibe med gasturbiner, og det blev studeret af andre flådemyndigheder. Forfatteren gennemgår de komplicerede gearsystemer og skruebladene, som kunne vendes. Herefter beskrives fregatternes våbensystemer, som midt i skibenes levetid blev ændret til også at omfatte sømålsmissiler og luftmålsmissiler. Fra operationsrummet – eller O-rummet – skulle alle disse komplicerede systemer kunne betjenes, og herfra skulle man kunne give skibschefen eller styrkechefen et overblik over den operative situation.

Der er også blevet plads til at beskrive



hændelsen omkring ”hovsa-missilet” fra 1982, dagliglivet om bord i fregatterne, de særligt minderige togter, tjenesten i Standing Naval Force Atlantic og meget andet. Bogen indeholder en kort beskrivelse af de to fregatters ”levnedsløb”, og der er lister over skibscheferne. Endelig er der kopi af Orlogsværftets datablad med de tekniske oplysninger. Bogen er nr. 11 i serien ”Flådens skibe”, og den er forsynet med en lang række gode fotos og skibstegninger.

*Poul Grooss, kommandør; (pensioneret),
formand for Marinehistorisk Selskab/
Orlogsmuseets Venner.*

(fortsat fra inderside af omslag forrest)

ST. GEORGE og DEFENSE gik på grund i en voldsom storm ud for Thorsminde, og kun 18 overlevede. En gruppe modelbyggere fra Orlogsmuseets Modelbyggerlaug fremstillede for en del år siden en fornem model af ST. GEORGE midt under forliset, og den er at finde på en fremtrædende plads på Strandingsmuseet.

Onsdag den 6. november 2013, kl. 19.30:

Flemming Petersen, mangeårigt medlem af laug et og suppleant til bestyrelsen, fortæller om sine flere år som medhjælp på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, der nu bliver til Museet for Søfart. Her har han bl.a. haft sin daglige gang i udstillingerne og hos museets tilknyttede modelbyggere.

Onsdag den 4. december 2013 kl. 18.00:

Som altid afholder laug et den traditionsrige julekomsammen i december. For at flest mulig medlemmer kan deltage, har vi i år valgt at lægge begivenheden om **onsdagen** på Orlogsmuseet. med andespil, kanonsalut og hyggeligt samvær. 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 mandag den 25. november til Poul Henrik Westh (mail: formand.ombl@gmail.com, tlf.: 20 16 76 92)

Året rundt er der med få undtagelser åbent om tirsdagen i Arresten på Nyholm (A.H. Vedels Plads 6, 1439 K) fra kl. 10.00 til ud på aftenen. Her kan man ofte møde op mod tyve aktive laugsmedlemmer, der er optaget af de løbende projekter, som alle er velkomne til at engagere sig i. Følgende modeller er undervejs: Nyholms Mastekran i 1:16, kongebåden SVANEN fra 1763 (1:36), fregatten ROLF KRAKE fra 1955 (1:48), korvetten TRITON fra 1955 (1:50), en torpedo-missilbåd af WILLEMOES-klassen fra 1975 (1:50), fregatten PEDER SKRAM fra 1966 (1:65) og torpedobåden GLENTEN fra 1933 (1:50).

Moderne medier

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug forsøger at følge med tiden og er derfor repræsenteret på internettet via en hjemmeside (www.modelbyggerlaug.dk), en interessegruppe på Facebook (Orlogsmuseets Modelbyggerlaug) samt en profil på Twitter (@Modelbyggerlaug). Alle interesserede er velkomne til at besøge hjemmesiden, melde sig til Facebook-gruppen og følge os på Twitter.

**MEDDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB**

Arrangementer sæsonen 2013 / 14

Onsdag den 23. oktober 2013 kl. 1930
Christianshavn og København som flådebase - Kommandør Poul Grooss.
Mødested: Søofficersforeningen i Søkvæsthusets hovedbygning
med indgang i gården: Overgaden oven Vandet 62B

Onsdag den 27. november 2013 kl. 1930
Flåden i krig efter murens fald - Kommandørkaptajn Gustav Lang.
Mødested: "Kanonkælderen" i Orlogsmuseet".

Onsdag den 29. januar 2014 kl. 1930
Danmark i krig - Kommandør Poul Grooss.
Mødested: "Tøjhusmuseet ad hovedindgang Tøjhusgade 3".

Onsdag den 19. februar 2014 kl. 1930
Washingtontraktaten fra 1922 og dens konsekvenser
Lars Wismann. Mødested Orlogsmuseet

Onsdag den 5. marts 2014 kl. 1930
Stevnsfort og Kystbefæstningen efter Den Anden Verdenskrig
Tom Wismann. Mødested Orlogsmuseet

Onsdag den 2. april 2014 kl. 1930
Generalforsamling med historiske foto
Mødested Orlogsmuseet

Efter onsdagsforedragene og generalforsamlingen er der mulighed for at få 2 stk.
smørrebrød med øl og kaffe for i alt 100 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.