

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



47. årgang

Nr. 1 - februar 2014

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.

Herudover 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.

Lauget afholder desuden efter nærmere aftale særarrangementer, som vil være at finde på laugets hjemmeside (www.modelbyggerlaug.dk) og blive meddelt i laugets nyhedsbrev, der udsendes løbende til alle medlemmer med e-mail-adresse.

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).

fortsættes på inderside af omslag bagerst

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



47. årgang

Nr.1 - februar 2014

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. 4586-6983

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. 4586-6983
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:

Bornholms rolle i dansk
sikkerhedspolitik under den
Kolde Krig (del 2/2) 3
*Sune Christiani og
Daniel Dyrbjerg*

Indeks MHT
2008 - 2013 22

Maritimhistorisk konference
2014 36

Indkaldelse til generalfor-
samling Marinehistorisk
Selskab/Orlogsmuseets Venner 38

Indkaldelse til generalfor-
samling Orlogsmuseets
Modelbyggerlaug 40

Boganmeldelser:

Koldkrigerens Hemmelighed 42
Peter Bogason

Orlogskutterne af 44
Barsø-klassen
Lars Jordt

www.marinehist.dk

*Forsidebillede: Motortorpedobåden
GRIBBEN og en "gas"båd af SØLØVEN-
klassen. (Kai Ole Petersen)*

Bornholms rolle i dansk sikkerhedspolitik under den Kolde Krig

Del 2. Første del bragt i MHT nr. 4/2013

*Sune Christiani og Daniel Dyrbjerg.
Hovedopgave på journalisthøjskolen
forår 2009.*

Så truende som muligt

Fuldt armeret og med alle mand iført stålhelme på dækket nåede motortorpedobåden SVÆRDFISKEN i 1971 hurtigt frem til Bornholm.

Skibet var gjort klar til konfrontation for at true østtyske patruljebåde væk fra et civilt kabelskib.

”Kabelskibet PETER FABER bliver kraftigt chikaneret af østtyske patruljeskibe mellem Dueodde og Polen. Gå straks til assistance. Ved afgang skal skibet være så truende som muligt.”

Denne besked modtog daværende søløjtnant Axel Fiedler fra Søværnets Operative Kommando (SOK) en weekendmorgen i sommeren 1971. Som vagthavende torpedobådschef på Flådestation København skulle han hurtigst muligt sejle sin motortorpedobåd



SVÆRDFISKEN forrest og LAXEN en rolig dag langs torpedobådsbroerne på Holmen under Den Kolde Krig. Der var altid en MTBer på en times varsel således, at der hurtigt kunne gribes ind over krænkelser i/af dansk farvand.

SVÆRDFISKEN af FLYVEFISKEN-klassen til Bornholm. Ikke en almindelig opgave, men opgaven blev endnu mere ualmindelig ved beskeden om at være så truende som muligt.

Det civile kabelskib PETER FABER, der lagde kabler ud mellem Bornholm og Polen, blev generet af nogle østtyske patruljefartøjer. De prøvede at forhindre skibet i at udføre dets arbejde ved at sejle stærkt tæt på ham, så skibet gyngede, og det blev svært at arbejde. Resultatet var, at han rapporterede tilbage til Lyngby Radio, der havde radiokontakt til civile danske skibe, at han blev chikaneret af østtyske krigsskibe.

Meldingen blev givet videre til SOK, som reagerede ved at sætte SVÆRDFISKEN på opgaven.

Det hele struttede

”Jeg kaldte naturligvis min besætning sammen og gav den besked om vores mission. Derefter satte jeg folkene til at gøre skibet klar til afgang. Vi lå

nemlig på en times varsel,” fortæller Fiedler, i dag pensioneret kommandør. Det som i Søværnet svarer til en oberst i resten af forsvaret.

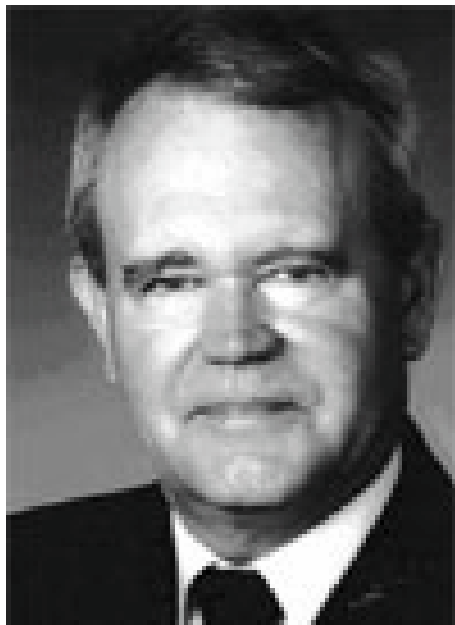
Netop ordren om at være så truende som overhovedet muligt var ganske speciel. Det var ikke noget, der skete hver dag, at skibet blev udrustet, som skulle det i krig.

”Det var ren signalpolitik. SOK håbede på, at nogle, der sympatiserede med østblokken, ville give dem dernede (de østtyske patruljeskibe, red.) besked på, at der altså kom en dansk motortorpedobåd bevæbnet til tænderne. Jeg tror, det er den eneste gang, at et dansk krigsskib er sendt ud på den måde for at møde skibe fra Warszawapagten,” siger Fiedler.

Synet, der mødte de observatører, som muligvis så SVÆRDFISKEN sejle ud af flådens område, var et skib, der var klar til krig. Ammunitionen stod klar på dækket, alle torpedorør var gjort klar, kanonerne havde fået fjernet deres dækkener, og samtlige 25 mand



Motortorpedobåden SVÆRDFISKEN under høj fart og med alle våben klar, nøjagtig som på missionen i artiklen. Billedet er fra en øvelse. (Søværnet)



Axel Fiedler var som ung søløjtnant chef for SVÆRDFISKEN under den omtalte episode. Senere i tjenesten blev Axel Fiedler som kommandør chef for torpedobådseskadren. (navalhistory.dk)

var iført stålhelme.

”Vi sejlede fra København i det skønneste sommervejr.

Fuldstændigt havblik og SVÆRDFISKEN i højeste krigsberedskab, hvor det hele struttede”, fortæller Fiedler og fortsætter:

”Jeg var hverken nervøs eller havde svedige håndflader. For nu var det business! Det er ligesom, når man går ind til eksamensbordet, så kan du godt være usikker lige inden, men når man står der og banker på døren, så bliver

du kold og rolig. Jeg kan faktisk ikke mindes nogen, der var nervøse.”

Østyskerne smuttede

Med 35 knob (knap 65 km/t) gik det sydover mod Bornholm, så de omtrent 150 kilometer blev overstået på lidt over to timer. På vejen modtog SVÆRDFISKEN dog nye ordrer, fortæller Fiedler:

”På vej mod Bornholm fik vi besked på, at vi ikke måtte gå ned mod Dueodde, hvor Peter Faber lå, men at vi skulle lægge til i Rønne.

Beredskabsgraden blev der ikke ændret på, så da vi sejlede ind i Rønne, var vi i fuldt beredskab. Alt bemanded. Kanoner og torpedorør klar. Efter vi lagde til, afspærrede vi kajen, og så røg jeg ellers op til Bornholms Marinedistrikt.”

Her fik Fiedler oplyst, at de østtyske fartøjer var sejlet bort. Taktikken havde virket, for samtidig med, at SVÆRDFISKEN nåede til Rønne, opgav østtyskerne deres chikane af kabelskibet.

Netop denne oplysning noterede Fiedler sig:

”Hvis de havde trukket sig, mens vi var undervejs, havde vi fået besked fra SOK om at vende om eller nedsætte beredskabet. Men de ventede, til vi faktisk var ved at løbe ind i Rønne, før de smuttede. Derfor fik jeg først besked om det, da jeg nåede marinedistriktet. De må altså have fået informationer af

nogle i København eller Rønne.”

Dem, som Fiedler hentyder til, var folk, som fra Danmark spionerede og hurtigt rapporterede til Østblokken. Det danske forsvar udnyttede dette med den skræmmetaktik, der var effektiv på et tidspunkt, hvor satellitter endnu ikke rapporterede så hurtigt. Efter denne besked vendte Fiedler tilbage til SVÆRDFISKEN, som sænkede kanonerne og gik ned i normalt beredskab. Skibet fik dog besked på at blive liggende i Rønne de næste 24 timer i tilfælde af, at østtyskerne skulle vende tilbage.

Danmark handlede

Ordren om ikke at sejle til Dueodde kom som en lille overraskelse for Fiedler:

”Jeg havde troet, vi skulle gå imellem. Det var jo noget, som vi havde øvet os på. Hvis nogen for eksempel chikanerer en minelægger, så kan du gå imellem. Altså lægge dig mellem dit eget og fjendens skib. Simpelthen skræmme dem væk.”

Østtyskerne skabte ifølge Fiedler ofte en spændt stemning på havet. Sovjetunionen var en stormagt, men hilste jævnligt pænt på os, mens polakkerne som oftest hilste på de danske skibe. Det var skibene fra DDR, som Fiedler husker mindre gode ting om:

”Østtyskerne var frække. De var nogle rigtige terriere, og de så på os som fjenden, ikke bare i krig, men også i

Spionnet i Danmark

- Den polske ambassade på Richelieus Allé i Hellerup lå således, at personalet havde mulighed for at holde øje med, hvem og hvad der sejlede ind og ud af Københavns havn. Disse oplysninger blev typisk givet videre til Warszawapagten. (Poul Gross, FE).

- Danmarks Kommunistiske Parti videregav de første år efter 2. verdenskrig fortrolige oplysninger fra Udenrigspolitisk Nævn til Sovjetunionen. Ligeledes under den kolde krig informerede ansatte i Forsvaret med kommunistiske sympatier Sovjetunionen om danske forhold.

(Bent Jensen – Bjørnen og haren)

fredstid.”

Han mener, at denne episode i Østersøen viser, at det danske forsvar ikke var bange for at vise muskler. Det var Danmark, der eskalerede situationen op.

”Selvfølgelig kunne vi være gået derned, men jeg tvivler på, at det var kommet til skudveksling. Det viser, at vi følte hinanden på tænderne, og at vi ikke havde tænkt os at sidde og sige ”bæææh” men sagde ”Vil I business, eller ej?” fortæller han.

Hvad østtyskerne skulle i området

omkring kabelskibet, er Fiedler ikke helt sikker på. Enten troede de, det civile skib spionerede mod dem, eller også havde de mistet noget på havbunden i nærheden, som de så troede, at PETER FABER ledte efter.

For Fiedler at se var grunden klar: ”Østtyskerne var bare altid mistænksomme.”

Under alle omstændigheder gjorde manøvre indtryk. De følgende år var der ikke brug for ordrer om ”så truende som overhovedet muligt”.

Sværdfisken havde sat sig i respekt. En lille sejr i den store kolde krig var vundet.

Motorpedobåden **SVÆRDFISKEN** er her udrustet med alle våben klar nøjagtig som på missionen i artiklen. Billedet er fra en øvelse.

Foto: Navalhistory.dk

Axel Fiedler var chef for en enkel torpedobåd og senere chef for torpedobådseskadren i Frederikshavn.

Tryghed i 300 meters højde

Mens Sovjetunionens kampvogne i august 1968 satte kurs mod demonstrationerne på Prags gader, cirkulerede danske Starfighter-jagere i luftrummet over de bornholmske byer. Det danske afvisningsberedskab var kommet på en ny opgave: At skabe tryghed på Bornholm.

Når danske jagerfly går på vingerne

for at afvise fremmede fly, der nærmer sig dansk luftrum, er det som en del af det danske afvisningsberedskab. Et beredskab som skal sikre suveræniteten i hele kongerigets luftrum. Såvel under Den kolde Krig som i dag er der døgnbemanning på alle poster, så man ikke bliver taget på sengen. I visse perioder af Den kolde Krig var de danske jagerfly på vingerne flere gange om ugen for at markere dansk territorium. Det var en del af styrkeprøven imellem de to militære alliancer NATO og Warszawapagten under Den kolde Krig.

Politisk signal

Afvisningsberedskabet er i sin natur et sikkerhedspolitisk redskab. Men danske jagerfly i afvisningsberedskabet er også blevet brugt til at sende et politisk signal til bornholmerne i forbindelse med mindst én krise under Den kolde Krig.

Det skete under krisen i Tjekkoslaviet i august 1968, hvor landet blev invaderet af de øvrige medlemmer af Warszawapagten, heriblandt Sovjetunionen, Polen og Østtyskland. Det skete på grund af, at landets nye leder, Alexander Dubcek, forsøgte at gennemføre demokratiske reformer. Det var radarstationen på Bornholm, der gav nogle af de første indikationer på, at Warszawapagten ville invadere Tjekkoslaviet. Forsvaret kunne følge russiske transportfly og polske



Danmark modtog fra 1964/65 29 F-104 Starfigter som våbenhjælp fra US. I 1971 måtte vi selv have pungen op af lommen og købte yderligere 22 stk. Starfightereren udgjorde indtil 1986 det danske afvisningsberedskab.

troppeforskydninger ned mod grænsen til jekkoslovakiet, og i august 1968 valgte man at indføre forhøjet beredskab i det danske forsvar på grund af denne krise.

Kaptajn Jørgen Nielsen, jagerpilot på Flyvestation Aalborg, var på vagt den dag i august, hvor Flyvertaktisk Kommando beordrede jagerfly på vingerne, uden at der var fremmede fly, som skulle afvises. Jørgen Nielsen havde på det tidspunkt fløjet Starfighter-jagerfly for det danske luftvåben i to år.

”Vi blev beordret på vingerne og lettede med to fly mod Bornholm,” siger Jørgen Nielsen.

Flyene lettede fra Flyvestation Aalborg, og Jørgen Nielsen førte formationen ned over Kattegat og igennem Storebælt. Da de kom ned i nærheden af øen i Østersøen, gik de ned i 300 meters højde.

Jørgen Nielsen er ikke i tvivl om, hvad formålet med missionen var: ”Det var vel på grund af krisesituationen, hvor civilbefolkningen var meget spændt og opmærksomme på, hvad der skete. Vi viste bornholmerne, at hvis der skete noget, så var vi specielt optagede af øen. Det var svært at vise solidaritet, men vi fløj, så bornholmerne kunne se, at det var danske Starfightere,” siger Jørgen Nielsen.

Max fem minutter

Når de danske jagere skulle i luften, skulle det først og fremmest gå hurtigt. I Kontrol- og Varslingstjenesten, hvor man overvågede dansk luftrum, kiggede man på radaren og bemærkede muligvis et uidentificeret fly. Dette fly skulle identificeres, og en ansvarlig traf beslutningen om, at to jagerfly skulle i luften. Så tog han en telebriefer, trykkede to gange, så sagde det bip bip

Det var fly som dette MIG-21, der mødte de danske piloter over Østersøen. Flyet blev brugt af det sovjetiske, østtyske og som her af det polske luftvåben.



i piloternes vagtstue.

”Så var vi klar over, at nu skete der noget. Så sagde chefen: ”Moonbeam purple, you are ordered two minutes”,” fortæller oberst Karsten Schultz, tidligere F-16- og Starfighter-pilot.

Den kryptiske besked betød, at de skulle starte motorerne op og melde klar, og det skulle de nå inden for to minutter.

”Vi havde knapper inde i bygningen, som vi kunne trykke på, så startmotoren begyndte at starte op.

Så løb vi alt, hvad remmer og tøj kunne holde, ud til flyvemaskinen, og mens vi spændte os fast i cockpittet, startede motoren op.

Ligeså snart vi havde hjelmen på, var der også en hot wire, og vi var på samme linje og meldte, at vi var klar på to minutter,” forklarer Karsten Schultz.

Alt i alt havde piloterne fem minutter, fra de hørte det første bip, til de skulle

være på vingerne.

Når piloterne var i luften, var der typisk to måder at komme til Bornholm for at få kontakt med eventuelle fremmede fly. Den ene baserede sig på høj fart og synlighed, den anden på knap så høj fart og flyvning under radarens dækning.

Den første indebar, at man fløj ved supersonisk hastighed, det vil sige op til to gange lydens hastighed.

Dette foregik i 12 kilometers højde, fuldt synligt på Warszawapagtens radarer. Ud af Limfjorden, ned over Kattgat, gennem Storebælt, og når de fløj ud over Møn, var der cirka 140 kilometer til Bornholm. Der fik de fremmede fly som regel færten af danskerne på deres radar.

”Så vendte de rundt, og vi ville løbe tør for brændstof, før vi kunne fange dem,” fortæller Karsten Schultz.

Derfor vendte de danske jagere tilbage til Aalborg.

Jagerfly på listefødder

Den anden metode krævede lidt mere snilde. Samtidig krævede den, at Kontrol- og Varslingstjenesten satsede, idet de skulle gætte på, om et fly med kurs mod dansk luftrum var et militærfly fra Warszawapagten. Men når de satsede og sendte to danske jagere på vingerne, gjorde de det på en snedigere vis end til daglig.

Som det første gav Kontrol- og Varslingstjenesten besked til piloterne om at gå på vingerne via den civile telefon i stedet for de officielle radiokanaler. Telefonen blev brugt, for at Warszawapagtlandene ikke kunne lytte med på kommunikationen.

”Så hed ordren, ”Nu skal I flyve til Bornholm *low level*”. Vi ringede selv til tårnet på Aalborg Flyvestation og sagde, at nu kørte vi ud og fik grønt lys til at gå i luften,” forklarer Karsten Schultz. Når jagerne var i luften, fløj de over Limfjorden i kun 100 meters højde og ud til Kattegat, hvor de dykkede endnu tættere på vandoverfladen. De fløj lavt for at undgå fjendens radarer, indtil de nåede Bornholm. Men når de danske jagere nåede Bornholm og de fremmede fly, steg de op til samme højde som de fremmede fly. Denne type mission krævede godt vejr ved både Aalborg og Bornholm, så piloterne kunne stige op og ned uden at komme igennem skyer, så de kunne se, hvad de foretog sig.

Derfor var det ikke en mission som

Karsten Schultz og hans kolleger fløj særlig ofte.

”Når vi nåede de fremmede fly, fløj vi op på siden af dem. Så de kunne se, at vi var der. Der skete jo aldrig noget. Det måtte der jo heller ikke.

Men vi skulle lige op at vise Dannebrog på halen af flyet,” fortæller Karsten Schultz.

Afhængig af hvilken nationalitet Karsten Schultz mødte i luften, var reaktionerne ganske forskellige.

”Russerne vinkede os ikke engang væk, de var stormagten og virkede derfor ret kolde. Polakkerne var venlige, de vinkede typisk. Men østtyskerne var meget aggressive og breakede væk fra os. De virkede mistroiske, som om de var bange for os,” siger han.

Kommunikerer med magt

Afvisningsberedskabet var ofte på vingerne under Den kolde Krig. Ifølge Karsten Schultz to-tre gange om ugen i den periode, hvor han fløj Starfighter i perioden fra 1972 til 1982. Altså over hundrede gange om året. Men i takt med, at Den kolde Krig fandt sin afslutning, har antallet af flyvninger været faldende. Flyene, som skulle afvises, lettede ofte fra Sovjetunionens republikker i Baltikum, Polen eller Østtyskland. I takt med disse landes indtræden i forsvarsalliancen NATO har de ikke haft interesse i at aktivere afvisningsberedskabet hos deres allierede i Danmark. Men i løbet af de

senere år er piloterne, der er på vagt i afvisningsberedskabet, blevet vækket lidt oftere, da russiske jagere fra Kaliningrad er begyndt at flyve mod Bornholm igen. 12 gange i 2007, 20 gange i 2008 og 14 gange i løbet af blot de første fem måneder i 2009. Det er ikke alene russiske fly, der er skyld i afvisningerne, men Poul Grooss, pensioneret kommandør, har et bud på, hvorfor russerne stadig foretager dem. Han har haft flere stillinger i Forsvarets Efterretningstjeneste, hvor han blandt andet har overvåget fly- og skibstrafik i Østersøen.

”Det er, fordi russerne er magtmenne-

Afvisningsberedskab

- kan også kaldes luftens politi, som sikrer, at fremmede fly ikke kommer ind på dansk territorium. Jagerflyene flyver altid i par, når de eskorterede fremmede fly langs det danske luftrums grænser.
- F-16: Amerikansk produceret jagerfly. Anvendt af det danske flyvevåben siden 1980.
- F-104 Starfighter: Amerikansk produceret jagerfly. Anvendt af det danske flyvevåben fra 1964 til 1986.



*Karsten Schultz med kaldenavnet "TUL" har fløjet både F-104 Starfighter og F-16. Her ses han foran det førstnævnte.
(N.H.J. Kristensen)*

sker. De holder bombastiske taler og bruger deres magt. De demonstrerer for eksempel med en kampvogn, at de har viljen og muligheden for at smadre. Det er deres måde at snakke på. De var

en militær supermagt, men ellers var de ikke en supermagt på noget som helst. De kunne ikke trumfe med noget som helst andet, men så brugte de deres væbnede styrker som kommu-

nikationsredskab,” siger Poul Grooss. Ifølge Grooss er det den samme linje, som føres videre i dag.

”Når Putin og hans efterfølgere laver sådan noget der, så er det for at sige, *vi er her, og vi er ligeglade med jer*. Der er noget arrogance indbygget,” siger Poul Grooss.

Danmarks sidste søslag

Østtyske søfolk prøvede i 1976 at stjæle en dansk øvelsestorpedo i åben sø. Med adrenalinet pumpende i kroppen tænkte Freddy Andreasen, at det skulle blive løgn. Fronterne var trukket op: Det sidste søslag i dansk farvand kunne begynde.

Den årlige torpedoskydningskonkurrence ud for Bornholm bliver som sædvanligt fulgt tæt af østtyske og russiske krigsskibe. Konkurrencen den 9. juni 1976 får dog snart et anderledes forløb end den sædvanlige øvelse.

Der er små krusninger på vandet, og solen får vinduerne i det fjerne Rønne til at glimte. Det er en perfekt dag at være til søs.

Fire danske ubåde deltager, mens minelæggeren SJÆLLAND fungerer dels som forsyningskib for ubådene, dels som målet for øvelsesskydningerne.

Ombord på Sjælland gør overkonstabel Freddy Andreasen sig klar til at hente de to torpedoer, som ubåden Spækhuggeren lige har affyret. Når torpedoen har løbet sin distance, fylder den sig selv med luft og flyder derfor

op til overfladen, hvor Freddy og hans mandskab i en lille motorbåd så bjærger den.

Sådan foregår det i det mindste normalt.

Denne gang er der en anden spiller på banen - et østtysk patruljeskib af HAI-klassen.

Den torpedo er min!

Mens Freddy er i gang med at bjærge den første torpedo, kan han se, at østtyskeren sejler over mod den anden torpedo, som ligger et godt stykke væk.

”Det skal den ondelyneme være løgn,” tænker Freddy, mens hans hold får krogen i det lille øje i spidsen af torpedoen og skynder sig tilbage til Sjælland. Den otte en halv meter lange torpedo bliver hevet ombord på minelæggeren, og Freddy siger: ”Vi skal over og have fat i den anden torpedo.”

De andre i motorbåden er ikke ligefrem begejstrede ved tanken. Den ene udbryder: ”Jamen hvad fanden gør vi, hvis de nu kommer ned i båden?”

”Så knald dem for helvede nogle på låget. Det er jo ikke andet end soldater ligesom os. Det er bare et spørgsmål om, hvem der slår først og hårdest,” siger Freddy.

Han vender motorbåden om og begynder at sejle mod det østtyske fartøj, som er kommet op på siden af den danske torpedo. På vej derover skratter radioen ombord: ”Kom tilbage. Kom



Her er østtyskerne ude med snøren for at prøve at få et godt trofæ med hjem - en dansk torpedo. Det volder dem lidt problemer at få fanget den genstridige torpedo, da HA1-klassen ikke medfører nogen for motorbåd eller jolle. (FBIB)

tilbage. De sejler dig ned..." Freddy slukker for radioen og siger for sig selv: "Fandeme nej om jeg kommer tilbage. Jeg skal have fat i den torpedo."

På Sjællands agterdæk er en større forsamling søfolk stimlet sammen.

En af dem er overkonstabel Erich Poser, som kigger over på østtyskeren, der er ved at gribe fat i torpedoen.

"Hvad fanden sker der? Hvad har de gang i?" udbryder han og flere i flokken.

Efter få minutters sejlads er motorbåden med Freddy og de andre tæt nok

på det stilleliggende østtyske fartøj til at kunne råbe til mandskabet. En af de østtyske sømænd har fået fat i torpedoen med en bådshage, en lang stav med krog på.

Tre gange ind i skibssiden

"Kan jeg få min torpedo igen?" råber Freddy. Der kommer intet svar, men der udbryder panik ombord på det østtyske patruljefartøj. Syv mand står på agterdækket og bakser med bådshager for at få fat i torpedoen, og længere oppe prøver fem mand at finde



Her råber Freddy, at han vil have torpedoen igen, mens østtyskerne prøver at stjæle den tonstunge genstand. (FBIB)

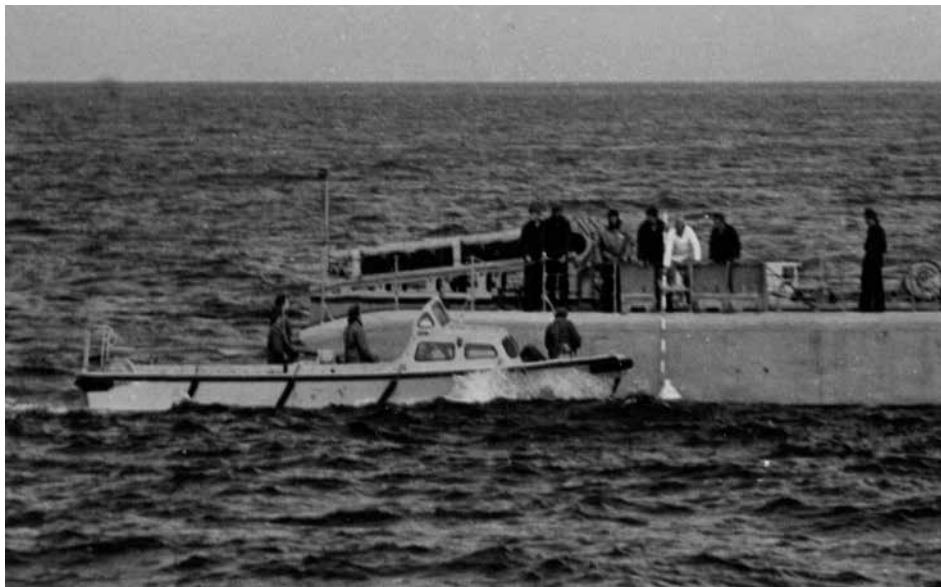
noget tov frem, så de bedre kan trække afsted med torpedoen.

Alt imens står den østtyske kaptajn og råber af sine mænd, mens han fægter med armene. ”Jeg vil have min torpedo igen,” råber Freddy igen, mens de andre i motorbåden prøver at hive fat i torpedoen med deres bådshager.

”Nej fanden fløjtemig! De skal ikke tage røven på mig de gedehyrder,” tænker Freddy og bakker resolut motorbåden nogle meter tilbage, før han sætter fart på og prøver at kile båden ind mellem torpedoen og skibssiden. Det lykkes ikke, så Freddy bakker igen. Prøver igen, men stadig bumper motorbåden bare af mod skibssiden. Først tredje

gang får Freddy presset motorbåden ind mellem patruljefartøjet og den 1600-kilos tunge torpedo. Den østtyske sømand mister grebet om bådshagen, og hurtigt får mændene i den lille motorbåd krogen i torpedoens øje. Et par hundrede meter væk ombord på Sjælland følger Erich Poser og resten af besætningen begivenheden. De jubler, da de ser den østtyske bådshage forsvinde i bølgerne, og personen, der holdt den, jamre sig og tage sig til sine hænder.

”Det er fandeme i orden. Sådan skal de have det, de prøjsere,” råber besætningen på den danske minelægger.



Nærbillede af den brave motorbådsbesætning der bød østtyskerne trods, og fik sikret sig torpedoen. (FBIB)

Stille og roligt vender Freddy båden og sejler mod minelæggeren SJÆLLAND med torpedoen på slæb, mens østtyskerne kigger på. De foretager sig intet. Står bare stille og kigger.

Skideballe af chefen

På vej tilbage tænker Freddy over, hvad østtyskerne ville med den torpedo. Det var jo en tysk torpedo fra krigens tid, som de selv har tonsvis liggende af. Det kunne ikke være det. Det måtte være det nye trådsystem, som Danmark havde udviklet. Et 18 kilometer langt kabel, der gjorde, at ubåden kunne styre torpedoen sideværts. Det måtte være det.

Freddy styrer motorbåden mod hækporten af SJÆLLAND, og den danske torpedo er nu endelig i sikkerhed.

Freddy kravler ombord, men inden han kan sætte sig og slappe af, kommer chefen for øvelsen, kommandør J.B. Pranov løbende og råber:

”Hvorfor fanden kom De ikke tilbage?”
”Jeg hørte dig ikke,” siger Freddy.

Pranov har ikke tid til at høre mere på Freddy. Han vil hurtigst muligt over for at protestere til den østtyske kaptajn, så Freddy kravler sammen med kommandøren ned i motorbåden igen. Da de ligger på siden af det østtyske krigsskib, stiller Pranov sig op på motorkassen og råber:



Her sejler Freddy den lille motorbåde væk fra det østtyske patruljeskib. Billedet blev taget fra et af flyvevåbnets Draken reccefly, som overvågede episoden.

Torpedoen anes i vandet efter motorbåden.

(Flyvevåbnet)

”Ich protestiere, Ich protestiere!” Han får dog intet svar. Og må heller ikke komme ombord. Østtyskerne kigger bare ligeglad på ham. De sætter farten op og forsvinder. Den danske presse slog historien stort op i 1976. Den første danske træfning til søs siden Helgoland i 1864, og nyheden om den østtyske chikane var i både radio og tv. Ingen talte med Freddy Andreasen, episodens hovedperson, som dog fik tildelt en pris af øofficersforeningen for sin dåd. Den østtyske ambassadør blev efterfølgende indkaldt til Udenrigsministeriet, hvor han modtog en officiel klage. Han afviste dog klagen og roste i stedet de østtyske søfølk, der ifølge ambassadøren intet ondt havde

i sinde, men tværtimod på forbilledlig sømandsmæssig vis havde forsøgt at bjærge en genstand, der var til åbenlys fare for sejladsikkerheden.

Artiklen er baseret på interviews med Freddy M. Andreasen og Erich Poser, aviserne BT og Ekstra Bladet fra den 11. juni 1976, bladet Søværnsorientering nr. 19, 20. maj 1977 og bogen Danske Ubåde 1909-2004 af Søren Nørby.

Fakta

Trådstyring på torpedo: Det var muligt at styre de danske torpedoer mod højre og venstre, efter at de havde forladt ubåden. Det skyldtes et system, som byggede på et instrument,

Torpedoen bliver hevet ombord i mine-læggeren på en sliske. En kran klarer det hårde arbejde med at slæbe den otte en halv meter lange og 1600 kg tunge torpedo. det var disse redskaber, som østtyskerne manglede for at lykkes med tyveriet. (SMK)



der lignede en drejeskivetelefon som man kunne dreje til højre og venstre. Dette instrument var forbundet til torpedoen med 18 kilometer ledning, som lå rullet op inde i torpedoen, og som kunne give elektriske signaler til styringsmekanismen.

Torpedoen bliver hevet ombord i mine-læggeren på en sliske. En kran klarer det hårde arbejde med at slæbe den otte en halv meter lange og 1600 kg tunge torpedo. Det var disse redskaber, som østtyskerne manglede for at lykkes med tyveriet.

Foto: Privatfoto.



(En øvelsestorpedo er omkring en million værd, men det var ikke derfor Freddy Andreasen gjorde, som han gjorde. Han syntes ikke, de skulle slippe af sted med tyveriet. (Privat foto)

En øvelsestorpedo er omkring var million kroner værd, men det var ikke derfor Freddy Andreasen gjorde, som han gjorde. Han syntes ikke, de skulle slippe af sted med tyveriet.

Faldt fjenden om halsen

Samme år, som Warszawapagten blev opløst, stod major Benny Holritzer efter en god middag på en polsk restaurant pludselig ansigt til ansigt med en snakkesalig kaptajn. En tidligere fjende.

November. Året var 1991. Berlinmuren var faldet, Warszawapagten var netop blevet opløst, og dermed var Den kolde Krig tæt på sin slutning. I lyset af de begivenheder tog Benny Holritzer på forretningsrejse til Warszawa, hvor hans firma skulle give et tilbud på nye butiksfacader. Turen mod øst krævede dog visse overvejelser af den da tjenestegørende major ved Bornholms Værn. Fjendebillederne mellem øst og vest levede stadig, så efter aftale med Forsvarets Efterretningstjeneste (FE) efterlod han sit militære identitetskort derhjemme og gav sin nære medarbejder i firmaet, Alf Larsen, strenge ordrer på ikke at nævne ordene: Major, Bornholm eller soldat. Det lovede Alf højt og helligt, og turen til Polen gik også fint. Bennys firma skulle give et tilbud på at lave nye butiksfacader til dansk firma, der byggede en fabrik om.

Kaviar og champagne

Desværre var projektet ikke noget for Benny og Alf. Skuffelsen var dog til at overse, og Benny sagde: ”Så Alf. Nu skal vi ud og hygge os!” De fik fat på

en taxachauffør, og Benny forklarede på tysk, at de ville et lokalt sted hen. Et sted, hvor der kun var polakker - og så de to danskere.

I den grå polske aften kørte chaufføren dem til et mindre sted i Warszawas forstæder, hvor man både kunne spise, danse og ikke mindst få en lille en. Og de blev ikke skuffede.

”Vi var meget forbavsede. Det var et rigtig fint sted med hvide duge på træbordene og tjenere i hvide skjorter. Slet ikke snusket,” fortæller Benny.

Der var en forhøjning i midten af restauranten, hvor man kunne spise, og rundt om den var det muligt at danse til et orkester, der spillede lokale sange.

Med udsøgt betjening, russisk kaviar, røde bøffer og champagne til den utrolige pris af 350 danske kroner fik Benny og Alf stillet sulten. De sad ved et bord på forhøjningen med Benny kiggende ind mod midten og Alf, der kunne se ud på de lokale. Blandt andet på to par, der sad ved et bord et stykke væk.

Pludselig sagde Alf: ”Du Benny? Der sidder en gut derovre, som de bliver ved at skåle med og kalde Herr Kapitän.”

”Ja og hvad så?” sagde Benny.

Han kiggede derover og så en ung mand i midten af 30'erne. Omkring 180 centimeter høj, mørkblondt hår, skægløs og umiddelbart adræt af udseende. Typisk en kompagnichef i infanteriet, tænkte Benny og troede

dermed, at emnet var uddebatteret.

Han rejste sig for at gå på toilettet.

Mens han var væk, gik Alf over til bordet med de to par. På engelsk spurgte han manden, som selskabet netop havde skålet med igen, om han virkelig var kaptajn. "Yes, yes," svarede manden. "My friend is a major," sagde Alf så og pegede over mod Bennys tomme stol. Præcis det, han ikke måtte sige.

Gamle fjender

Uvidende om hvad der var sket, kom Benny tilbage til bordet, hvor Alf havde sat sig igen. Pludselig kom manden over, prikkede Benny på skulderen og spurgte: "Are you really a major?" "Yes," svarede Benny. "I'm a captain," sagde manden og satte sig ned ved siden af ham. De to faldt hurtigt i snak om militæret i al almindelighed. Om NATO og om Warszawapagten, som var blevet opløst i Prag tidligere på året. Men da emnerne nærmede sig de gamle fjendebilleder, bad kaptajnen Benny om at gå med ham. De stillede sig et par meter væk fra de andre i nærheden af toiletterne. Nu fik Benny endelig lejlighed til at spørge om det, han havde tænkt på et stykke tid: "Where were you to attack in case of a war?" "Denmark," svarede kaptajnen. "Where in Denmark?" spurgte Benny. Han vidste, at Bornholm og Lolland-Falster i tilfælde af krig skulle invaderes af polske tropper, så for at lede den polske kaptajn ind på det, som Bennys

tanker kredsede om, sagde han:

"Because I'm an officer at Bornholm." Den polske kaptajn stivnede helt, før han svarede: "Yes. Bornholm!" "Was that really your goal? Where at Bornholm?" spurgte Benny. "Balk, Balk, Balk", svarede kaptajnen. "Bal-ka beach?" spurgte Benny. "Yes," sagde polakken. "Oh then you're my enemy!" udrød Benny, og den polske kaptajn svarede: "And you're mine!" Herefter faldt de to gamle fjender og nye venner hinanden om halsen. Og græd.

Fantastisk at møde sin fjende

Det var følelsen af en spændt situation, der var løst op, der fik de to koldkrigere til at græde. Fornemmelsen af at stå ansigt til ansigt med den fjende, som skulle være kommet stormende op ad en bornholmsk strand. Og som måske ville have mistet livet ved samme lejlighed. Et møde med fjenden fra næsten 50 års kold krig personificeret i et venligt ansigt. Den kontrast trak i følelsesregistrene.

"Det var fantastisk at møde sin fjende. Jeg har tænkt på ham mange gange siden - også når vi havde øvelser på Bornholm. Det var ham, jeg forestillede mig, der ville komme løbende op ad stranden i første ngrebsbølge," fortæller

Benny Holritzer, som tror den polske kaptajn tænker tilbage på oplevelsen på samme måde: "Han var nok lettet

over at finde en fjende, som ikke var så fjendtlig endda. Som kunne smile og ikke mindst drikke vodka. Men han er nok også løbet hjem til sit regiment og sagt: De ved, vi kommer på Balka.”

Benny tænker i dag tilbage på oplevelsen med et smil. På mødet med en tidligere fjende, som han gerne selv ville have haft som kompagnichef: ”Ham ville jeg gerne være gået i krig med!”.

Ikke en efterretningsrejse

Benny og kaptajnen talte sammen hele natten. Alf og resten af det polske selskab fik ikke megen opmærksomhed fra de to udover de obligatoriske vodkaskåle: ”Na zdrowie”. De talte om alt andet end krig. Om hvordan de levede, hvad de fik i løn og andre almindelige ting. Aftenen endte på et kedeligt cafeteria, hvor de to nye venner sagde farvel. Og siden da har Benny aldrig set den polske kaptajn.

Da Benny kom hjem, rapporterede han til FE, hvad der var sket. Han kunne dog ikke fortælle efterretningstjenesten meget. Ikke engang kaptajnens navn eller hans regiment: ”Så jeg ville jo aldrig have kunnet finde ham, hvis jeg tog tilbage til Warszawa. Han kom ikke engang fra byen, men var der kun for at fejre sin fødselsdag, så det var helt tilfældigt, vi mødte hinanden.”

Benny mener selv, at han var for fintfølelse til at spørge ham mere ud om militæret. Det var jo ikke et forhør

eller en efterretningsrejse, han var ude på.

”Det var ikke min opgave at samle efterretninger ind. FE bebrejdede mig heller ikke noget. Men min chef på Bornholm, oberst Schmidt, skældte mig ud for ikke engang at have fået hans navn. Så ville historien jo have været endnu bedre. Jeg ved dog, at Schmidt selv fortalte historien nede i NATO hovedkvarteret, så helt ringe kunne den jo ikke være,” fortæller Benny.

Warszawapagten

Warszawapagten: militæralliance med østeuropæiske lande som medlemmer, der havde det formål at ”opretholde det tættere militære samarbejde”. Reelt var alliancen en cementering og formalisering af den sovjetiske magt over det kommunistiske Øst- og Centraleuropa, idet Sovjet fuldstændigt dominerede Warszawapagten.

Organisationen blev stiftet 14. maj 1955 som reaktion på Vesttysklands indtræden i NATO og blev officielt opløst på et møde i Prag 1. juli 1991.



Konfrontationer hørte til dagens orden under den Kolde Krig. Her følges et polsk landgangsskib venligt, men bestemt ud af dansk territorial farvand. (FBIB)

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Index til 41. 46. årgang 2008 - 2013

Redaktion: Niels M. Probst (ansv.h. redaktør), Tom Wismann (Layout)

Indhold

Artikler og anmeldelser (forfattere alfabetisk, titler kronologisk)

Emner:

Søværnet og dets tjenestegrene.....	22
Historiske behandlinger, længere eller kortere tidsrum.....	23
Søkrigshistorie.....	24
Skibstyper, deres historie og grupper af fartøjer.....	25
Enkelte skibe.....	26
Skibsmodeller og portrætter.....	27
Enkeltperosner.....	27
Artikler og anmeldelser (ordnet efter forfattere).....	28-32

Artikler og anmeldelser

(forfattere alfabetisk, titler kronologisk)

* Indlæg af forskellig art, som ikke kan henføres under artikler

Søværnet og dets tjenestegrene

Grooss, Poul anmelder

Bjerg, Hans Christian

”Dansk orlogsheraldik – Søværnets og Marinehjemmeværnets Våben-skjolde 1959 – 2010”.....4/2010 s. 42-43

For Søværn og Søfarts - Danmarks

Marineforening i 100 år.....3/2013 s. 40-41

Hansen, Niels Bjørn

En visnet blomst i hæderskransen.....3/2013 s. 36

Jensen, Per Herholdt

Støt kurs.....1/2012 s. 41-43

<i>Jensen, Ole Lisberg</i>	
Marinen i Ringsted.....	3/2011 s. 3-21
<i>Lønholt, Poul</i>	
En beretning fra MAS Odden.....	3/2011 s. 33-39
<i>Nielsen, Sune Wadskjær</i>	
Holmen katastrofen.....	2/2008 s. 37-39
<i>Nørby, Søren</i>	
Flådeliste 1945 - 2013.....	3/2013 s. 15-33

Historiske behandlinger, længere eller kortere tidsrum

<i>Christiani, Sune / Dyrbjerg, Daniel</i>	
Bornholms rolle i dansk sikkerhedspolitik under den Kolde Krig.....	4/2013 s.3-29
<i>Clemmensen, Michael H. anmelder</i>	
<i>Cobb, Stephen:</i> Preparing for Blockade 1885 - 1914.....	3/2013 s. 34-36
<i>Lambert, Andrew B.:</i> Admirals.....	3/2009 s. 35-37
<i>Ejstrup, Bo</i>	
Risikoflåden.....	1/2010 s. 3-20
<i>Grooss, Poul anmelder</i>	
<i>Nielsen, Bjørn A.:</i> Den danske hærs rekylgeværer.....	3/2008 s. 40
<i>Kieler, Jørgen:</i> Hvorfor gjorde I det?.....	3/2008 s. 40-43
<i>Clemmensen, Frantzen, Jensen, Jespersen, Lind:</i>	
Danmarks Krigshistorie.....	1/2009 s. 40-46
<i>Bjern, Hans Christian:</i> Fra sømilitærkapacitet til museumsgenstand.....	2/2010 s. 38-39
<i>Clemmensen, Michael H.:</i> Det lille land før den store krig.....	3/2013 s. 38-40
<i>Wismann, Tom:</i> I paddehattens skygge - Stevnstort 1953 - 2013, ..	3/2013 s.42-43
<i>Kristensen, Jens Gejl / Nørby, Søren:</i>	
Min tid i søværnet 1. februar til 29. august 1943.....	3/2013 s. 3-14
<i>Hansen, Chr. Schmidt</i>	
Indkaldt til Søværnet 1942-43.....	3/2009 s. 23-29

- Jacobsen, Per*
 Virkelighedens Master and Commander.....2/2009 s. 3-22
- Jensen, Ole Lisberg*
 Deutschland, das Meer und Dänemark.....4/2008 s. 41-52
- Jordt, Lars*
 stralsund en (dansk) marinehistorisk oplevelse.....3/2012 s. 3-16
- Monrad, Anders* anmelder:
Rasmussen, Sophus Waldemar: Sophus Waldemar Rasmussen
 Holmens matros og reserveløjtnant i marinen samt meget andet..3/2009 s. 38-42
- Møller, Per*
 Fra florissant handel til Slaget på Reden.....1/2012 s. 24-33
- Nørby, Søren*:
 Til Middelhavet efter krigsfanger.....3/2011 s. 22-32
 Søværnets øvelseseskadre 1926.....2/2012 s. 3-27
- Nørby, Søren / Serup, Jakob*: Den Danske Flåde 1850 - 1943 -
 som fotograferne så den.....1/2008 s. 42-43
- Nørby, Søren / Thiede, Sven*: Gorshkov på billedet - En
 sovjetisk admiral på togt med SØHUNDEN.....2/2009 s. 23-25
- Seerup, Jakob*: Søetatens flagføring i 1700-tallet.....4/2009 s. 3-19
- Ørnbjerg, Jacob*: Slaget om Aalborg 1644.....1/2010 s. 24-33

Søkrigshistorie

- Grooss, Poul* anmelder
Bjerg, H. C.: Dansk Orlogshistorie 1510 - 2010.....4/2010 s. 36-39
Moberg, Flemming: Kanonbådskrigen 1807 - 1814 til
 lands og til vands.....3/2011 s. 43-44
Tortzen, Christian: Kampen på havet.....3/2011 s. 40-42

Jacobsen, Per

Kap St. Vincent - 1797.....	3/2008 s. 3-25
ABOUKIR - en fransk katastrofe.....	4/2008 s. 3-40
Operation CERBERUS.....	1/2009 s. 3-38
Operation Pedestal.....	4/2009 s. 20-40
The Glorious First of June.....	1/2010 s. 3-23
Armada - en spansk katastrofe.....	1/2011 s. 3-36
Sø-Krigen i Nordamerika 1812 - 1814.....	4/2011 s. 3-35
John Paul Jones amerikansk sø- og frihedshelt og russisk admiral (del 1 af 2).....	3/2012 s. 22-44
John Paul Jones amerikansk sø- og frihedshelt og russisk admiral (del 2 af 2).....	4/2012 s. 20-42

Larsen, Peder Ellegaard

Der var to.....	3/2012 s. 12-21
-----------------	-----------------

Quintanilha e Mendonça

Malacca 1606.....	3/2010 s. 3-36
-------------------	----------------

Schøn, Steen

Slaget ved Eckernförde som en konstabel så det.....	4/2012 s. 14-19
---	-----------------

Sebag-Montefiore

Dunkirk.....	2/2009 s. 41-43
--------------	-----------------

Skibstyper, deres historie og grupper af fartøjer

Grooss, Poul anmelder:

<i>Wismann, Tom</i> : Korvetterne af Triton-klassen.....	1/2008 s. 44
<i>Nørby, Søren</i> : At sejle under vandet.....	1/2009 s. 47
<i>Wismann, Tom</i> : HOLGER DANSKE og NIELS EBBESEN.....	1/2009 s. 48
<i>Jordt, Lars</i> : Ministrygerne af VIG-klassen.....	2/2009 s. 44
<i>Hansen, Jørn / Knudsen, Johan</i> : Ubådene af DELFINEN-klassen.....	4/2009 s. 44
<i>Wismann, Tom</i> : Motortorpedobådene af FLYVEFISKEN-klassen.....	4/2010 s. 44
<i>Jordt, Lars</i> : Ministrygerne af NÆS-klassen.....	1/2011 s. 45
<i>Wismann, Tom</i> : Minelæggerne af FALSTER-klassen.....	4/2011 s. 44
<i>Wismann, Tom</i> : Fregatterne PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE.....	3/2013 s. 44

Enkelte skibe

Baldursson, Halldór

Linjeskibet GÖTEBORGS forlis ved Island 1718..... 2/2008 s. 3-23

Beck, Poul H.: Panserskibet ROLF KRAKE 1864.....2/2011 s. 3-36

Christansen, Torben Budtz: RAN som toldkrydser.....2/2012 s. 28-31

Düwel, Søren: Skruelinjeskibet SKJOLD..... 1/2012 s. 3-21

Grooss, Poul anmelder:

Handberg/Arne / Wismann, Tom: Korvetten / fregatten THETIS.....1/2012 s. 44

Wismann, Tom: Kongeskib i 80 år - DANNEBROG 1932 20122/2012 s. 43-44

Jensen, Jørgen H.: ØK-skibet m/s KINA.....4/2010 s. 30-34

Kristensen, Jens Riise

Kanonbåde fire kilometer over havoverfladen.....2/2013 s.16-28

Moberg, Flemming: Om orlogsskibet SNARENSVEND.....4/2010 s. 26-27

Muusfeldt, Henrik

Orlogsskibet Niels Iuels Middelhavstogt 1931..... 1/2013 s. 3-39

Nielsen, Theis

Med THETIS til Færøerne og Grønland 1960.....4/2013 s.39-44

Nørby, Søren

Engelsk rapport om ødelæggelsen af linieskibet

PRINDS CHRISTIAN FREDERIK i 1808. (indsendt af Nørby, Søren)...3/2008 s. 35-37

E 13 forlis.....3/2010 s. 37-43

Sandheden om ubåden delfinens deltagelse i

STANAVFORLANT 1972..... 4/2010 s. 3-17

ROLF KRAGE er begravet på Slotø i går?.....4/2010 s. 28-29

Depotskibet HENRIK GERNER.....2/2013 s. 3-15

HVIDBJØRNENS Grønlands rejse 1930.....1/2012 s. 34-39

- Probst, Niels* anmelder
Thilo, Palle: Orlogsbriggen LOUGEN.....1/2010 s. 34-37
- Rasmussen, Rasmus Hansen*
 Dagbogsoptegnelser fra orlogsgast Rasmus Hansen Rasmussen,
 no. 182, fra krydserfragatten Fyen på toget til
 Middelhavet 29. oktober 1885 - 26. narts 1886.....1/2008 s. 3-16
- Skipper, A. H.*: Med "PETO" i Golfen.....4/2012 s. 3-13
- Stuckmann, A. C.*: MTB TRANENS forlis.....3/2009 s. 30
- Wismann, Tom*
 Katapultskibene BUSSARD og FALKE.....3/2008 s. 26-31

Skibsmodeller og portrætter

- Beck, Poul*: Modellen af Dannebrog.....4/2010 s. 26-27

Enkeltpersoner

- Grooss, Poul* anmelder
Lyngby, T / Mentz, S / Nørby, S / Seerup, J:
 Danmarks største søhelte.....4/2010 s. 40-41
- Mortensen, Ole*: Sømanden som blev krigshelt.....4/2011 s. 37-41
- Nørby, Søren*: Den danske Flådes første søhelt - Søren Norby.....3/2009 s. 3-22
- Speerschneider, Jan*
 Victor Hansens pistoler.....4/2013 s. 30-38
-

Artikler og anmeldelser

(Ordnet efter forfattere)

Baldursson, Halldór

Linjeskibet GÖTEBORGS forlis ved Island 1718..... 2/2008 s. 3-23

Beck, Poul H.

Modellen af Dannebrog.....4/2010 s. 26-27

Panserskibet ROLF KRAKE 1864.....2/2011 s. 3-36

Christansen, Torben Budtz: RAN som toldkrydser.....2/2012 s. 28-31

Christiani, Sune / Dyrbjerg, Daniel

Bornholms rolle i dansk sikkerhedspolitik under den Kolde Krig....4/2013 s.3-29

Clemmensen, Michael H. anmelder

Lambert, Andrew B.: Admirals.....3/2009 s. 35-37

Cobb, Stephen: Preparing for Blockade 1885 - 1914.....3/2013 s. 34-36

Düwel, Søren: Skruelinjeskibet SKJOLD..... 1/2012 s. 3-21

Ejstrup, Bo: Risikoflåden.....1/2010 s. 3-20

Grooss, Poul anmelder

Wismann, Tom: Korvetterne af TRITON-klassen.....1/2008 s. 44

Nielsen, Sune Wadskjær: Holmen katastrofen.....2/2008 s. 37-39

Kieler, Jørgen: Hvorfor gjorde I det?.....3/2008 s. 40-43

Clemmensen, Frantzen, Jensen, Jespersen, Lind:

Danmarks Krigshistorie.....1/2009 s. 40-46

Nørby, Søren: At sejle under vandet.....1/2009 s. 47

Wismann, Tom: HOLGER DANSKE og NIELS EBBESEN.....1/2009 s. 48

Jordt, Lars: Ministrygerne af VIG-klassen.....2/2009 s. 44

Hansen, Jørn / Knudsen, Johan: Ubådene af DELFINEN-klassen.....4/2009 s. 44

Bjærn, Hans Christian: Fra sømilitærkapacitet til

museumsgenstand.....2/2010 s. 38-39

Bjerg, H. C.: Dansk Orlogshistorie 1510 - 2010.....4/2010 s. 36-39

Lyngby, T / Mentz, S / Nørby, S / Seerup, J:

Danmarks største søhelte.....4/2010 s. 40-41

<i>Bjerg, H. C:</i> Dansk orlogsheraldik – Søværnets og Marinehjemmeværnets Våbenskjolde 1959 – 2010.....	4/2010 s. 42-43
<i>Wismann, Tom:</i> Motortorpedobådene af FLYVEFISKEN-klassen.....	4/2010 s. 44
<i>Jordt, Lars:</i> Minestrygerne af NÆS-klassen.....	1/2011 s. 45
<i>Tortzen, Christian:</i> Kampen på havet.....	3/2011 s. 40-42
<i>Moberg, Flemming:</i> Kanonbådskrigen 1807 - 1814 til lands og til vands.....	3/2011 s. 43-44
<i>Wismann, Tom:</i> Minelæggerne af FALSTER-klassen.....	4/2011 s. 44
<i>Handberg/Arne / Wismann, Tom:</i> Korvetten / fregatten THETIS.....	1/2012 s. 44
<i>Wismann, Tom:</i> Kongeskib i 80 år - DANNEBROG 1932 2012	2/2012 s. 43-44
<i>Hansen, Niels Bjørn:</i> En visnet blomst i hæderskransen.....	3/2013 s. 36
<i>Clemmensen, Michael H.:</i> Det lille land før den store krig.....	3/2013 s. 38-40
<i>Bjerg, Hans Christian:</i> For Søværn og Søfarts - Danmarks Marineforening i 100 år.....	3/2013 s. 40-41
<i>Wismann, Tom</i>	
I paddehattens skygge - Stevnstort 1953 - 2013.....	3/2013 s.42-43
Fregatterne PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE.....	3/2013 s. 44
 <i>Hansen, Chr. Schmidt</i>	
Indkaldt til Søværnet 1942-43.....	3/2009 s. 23-29
 <i>Jacobsen, Per</i>	
Kap St. Vincent - 1797.....	3/2008 s. 3-25
ABOUKIR - en fransk katastrofe.....	4/2008 s. 3-40
Operation CERBERUS.....	1/2009 s. 3-38
Virkelighedens Master and Commander.....	2/2009 s. 3-22
Operation Pedestal.....	4/2009 s. 20-40
The Glorious First of June.....	1/2010 s. 3-23
Armada - en spansk katastrofe.....	1/2011 s. 3-36
Sø-Krigen i Nordamerika 1812 - 1814.....	4/2011 s. 3-35
John Paul Jones amerikansk sø- og frihedshelt og russisk admiral (del 1 af 2).....	3/2012 s. 22-44
John Paul Jones amerikansk sø- og frihedshelt og russisk admiral (del 2 af 2).....	4/2012 s. 20-42
 <i>Jensen, Jørgen H.:</i> ØK-skibet m/s KINA.....	4/2010 s. 30-34

<i>Jensen, Ole Lisberg</i>	
Deutschland, das Meer und Dänemark.....	4/2008 s. 41-52
Marinen i Ringsted.....	3/2011 s. 3-21
<hr/>	
<i>Jensen, Per Herholdt</i>	
Støt kurs.....	1/2012 s. 41-43
<i>Jordt, Lars</i>	
Stralsund en (dansk) marinehistorisk oplevelse.....	3/2012 s. 3-16
<i>Kristensen, Jens Gejl / Nørby, Søren</i>	
Min tid i søværnet 1. februar til 29. august 1943.....	3/2013 s. 3-14
<i>Kristensen, Jens Riise</i>	
Kanonbåde fire kilometer over havoverfladen.....	2/2013 s.16-28
<i>Larsen, Peder Ellegaard</i>	
Der var to.....	3/2012 s. 12-21
<i>Lønholt, Poul</i>	
En beretning fra MAS Odden.....	3/2011 s. 33-39
<i>Moberg, Flemming</i>	
Om orlogsskibet SNARENSVEND.....	4/2010 s. 26-27
<i>Monrad, Anders anmelder:</i>	
<i>Rasmussen, Sophus Waldemar: Sophus Waldemar Rasmussen</i>	
Holmens matros og reserveløjtnant i marinen samt meget andet..	3/2009 s. 38-42
<i>Mortensen, Ole: Sømanden som blev krigshelt.....</i>	
	4/2011 s. 37-41
<i>Muusfeldt, Henrik</i>	
Orlogsskibet Niels Iuels Middelhavstogt 1931.....	1/2013 s. 3-39
<i>Møller, Per: Fra florissant handel til Slaget på Reden.....</i>	
	1/2012 s. 24-33
<i>Nielsen, Bjørn A.: Den danske hærs rekylgeværer.....</i>	
	3/2008 s. 40

Nielsen, Theis

Med THETIS til Færøerne og Grønland 1960.....4/2013 s.39-44

Nørby, Søren

Prinds Christian Frederik i 1808 (indsendt af Nørby, Søren).....3/2008 s. 35-37

Den danske Flådes første søhelt - Søren Norby.....3/2009 s. 3-22

E 13 forlis.....3/2010 s. 37-43

Sandheden om ubåden delfinens deltagelse i

STANAVFORLANT 1972..... 4/2010 s. 3-17

“ROLF KRAGE er begravet på Slotø i går”.....4/2010 s. 28-29

Flådeliste 1945 - 2013.....3/2013 s. 15-33

Til Middelhavet efter krigsfanger.....3/2011 s. 22-32

Søværnets øvelseseskadre 1926.....2/2012 s. 3-27

HVIDBJØRNENS Grønlands rejse 1930.....1/2012 s. 34-39

Depotskibet HENRIK GERNER.....2/2013 s. 3-15

Engelsk rapport om ødelæggelsen af lineskibet

PRINDS CHRISTIAN FREDERIK i 1808.....3/2008 s. 35-37

Nørby, Søren / Serup, Jakob

Den Danske Flåde 1850 - 1943 - som fotograferne så den.....1/2008 s. 42-43

Nørby, Søren / Thiede, Sven: Gorshkov på billedet - En

sovjetisk admiral på togt med SØHUNDEN.....2/2009 s. 23-25

Probst, Niels anmeldelse

Thilo, Palle: Orlogsbriggen LOUGEN.....1/2010 s. 34-37

Quintanilha e Mendonça: Malacca 1606.....3/2010 s. 3-36

Rasmussen, Rasmus Hansen

Dagbogsoptegnelser fra orlogsgast Rasmus Hansen Rasmussen,

no. 182, fra krydserfragatten Fyen på togtet til

Middelhavet 29. oktober 1885 - 26. narts 1886.....1/2008 s. 3-16

Schøn, Steen

Slaget ved Eckernførde som en konstabel så det... 4/2012 s. 14-19

<i>Sebag-Montefiore</i>	
Dunkirk.....	2/2009 s. 41-43
<i>Seerup, Jakob</i>	
Søetatens flagføring i 1700-tallet.....	4/2009 s. 3-19
<i>Skipper, A. H.</i>	
Med "PETO" i Golfen.....	4/2012 s. 3-13
<i>Speerschneider, Jan</i>	
Victor Hansens pistoler.....	4/2013 s. 30-38
<i>Stuckmann, A. C.</i>	
MTB TRANENS forlis.....	3/2009 s. 30
<i>Wismann, Tom</i>	
Katapultskibene BUSSARD og FALKE.....	3/2008 s. 26-31
<i>Ørnbjerg, Jacob</i>	
Slaget om Aalborg 1644.....	1/2010 s. 24-33



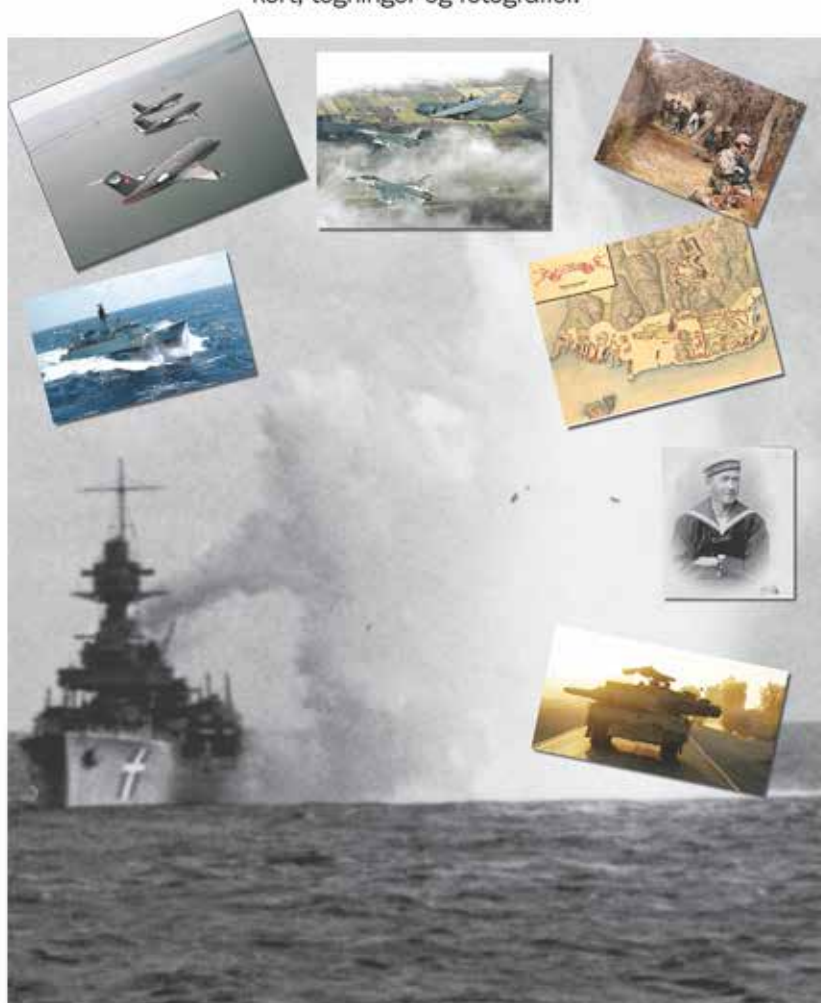
Inspektionskutteren SKARVEN var bygget af træ på Orlogsværftet og ses her på Grønland med flag oer toppene i en eller anden festlig anledning. (FBIB



Panserbatteriet SKJOLD set agten. Bygget på Orlogsværftet 1894-96. (FBIB)

Forsvarets Fotoarkiv

Danmarks største online samling af militærhistoriske
kort, tegninger og fotografier.



WWW.FOTO.FAK.DK



Maritimhistorisk konference 2014

Aabenraa

25.-27. april 2014

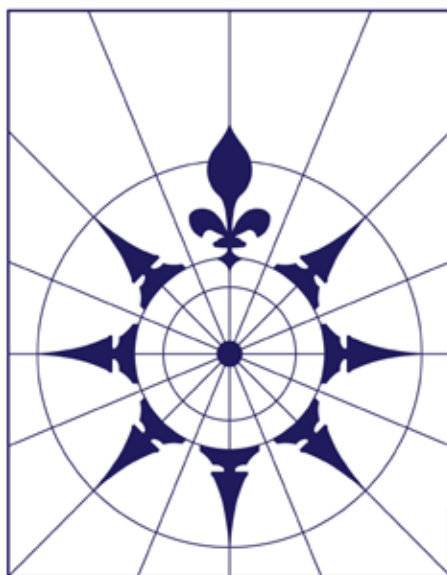
Maritim Kontakt indbyder til den 21. danske maritimhistorisk konference, som i år holdes i Aabenraa.

Konferencen er åben for alle maritimt interesserede, såvel amatører som professionelle forskere, der her får lejlighed til at fremlægge deres projekter og resultater, stifte kontakter, udveksle erfaringer og mon ikke der også bliver tid til lidt god mad, hygge og den traditionelle bogauktion?

Konferencen finder sted på Højskolen Østersøen i Aabenraa, hvorfra man kigger ud over Aabenraa Fjord.

Desuden vil der blive arrangeret et besøg på Museum Sønderjylland – Kulturhistorie Aabenraa og på Kalvø, hvor vi bl.a. ser på bygningerne fra Jørgen Bruhns træskibsværft fra midten af 1800-tallet og hører fortællingen om skibenes rejser til hele verden.

Læs mere om priser og program på www.maritimkontakt.dk





Ubåden U1 Springeren i Rønne havn. Den var en af tre tidligere engelske ubåde som søværnet købte, umiddelbart efter Anden Verdenskrig for ikke at miste "hånddelaget" omkring det, at operere ubåde indtil Danmark selv kunne få bygget moderne ubåde. (FBIB)

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

Der indkaldes herved til ordinær generalforsamling i selskabet Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab

onsdag den 2. april 2014 kl. 19.30

i Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58.

I overensstemmelse med selskabets vedtægter § 5 er dagsordenen følgende:

1. Valg af dirigent.
2. Aflæggelse af selskabets beretning.
3. Forelæggelse af selskabets regnskab, herunder også fondsregnskaber.
4. Fremsatte forslag, herunder behandling af forslag til vedtægtsændringer.
5. Fastsættelse af kontingent for det kommende år.
6. Valg af formand.
7. Valg til bestyrelsen.
8. Valg af redaktør til Marinehistorisk Tidsskrift
9. Valg af revisorer.
10. Eventuelt.

Efter generalforsamlingen vil der blive vist historiske billeder og klip fra en række historiske film.

Der vil som sædvanligt blive serveret smørrebrød efter generalforsamlingen. Husk tilmelding til sekretæren, Trine Kjems på telefon 33 15 14 10 eller via e-mail: Trine@Kjems.com, senest mandagen inden mødet.



Fregatten IVER HUITFELDT i isfyldt farvand den 10. februar 2012.

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Indkaldelse til ordinær generalforsamling torsdag den 3. april 2014 kl. 19.30

I henhold til vedtægterne indkaldes der hermed til ordinær generalforsamling i Orlogsmuseets Modelbyggerlaug torsdag den 3. april 2014 kl. 19.30 på Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, 1415 København K.

Dagsorden ifølge vedtægterne

- 1. Valg af dirigent og referent*
- 2. Bestyrelsens beretning til godkendelse*
- 3. Forelæggelse af revideret regnskab til godkendelse*
- 4. Fastsættelse af kontingent for den kommende sæson*
- 5. Behandling af indkomne forslag*

Forslag til behandling under generalforsamlingens punkt 5 skal være bestyrelsen skriftligt eller pr. e-mail i hænde senest 14 dage før dato for generalforsamlingen.

- 6. Valg af bestyrelsesmedlemmer, suppleant til bestyrelsen samt revisorer*

Frank Ebbe afgik desværre ved døden søndag 19. januar. Ære være hans minde. Bestyrelsens suppleant, Flemming Petersen, er indtrådt i hans sted. Niels Probst har valgt at udtræde af bestyrelsen med virkning fra generalforsamlingen.

Følgende bestyrelsesmedlemmer er på valg for en toårig periode og modtager (gen)valg:

John Andersen

Flemming Petersen

Herudover indstiller bestyrelsen Niels Mejdal til valg til bestyrelsen for en toårig periode.

Suppleant: Bestyrelsen opstiller Steffen Pedersen for en etårig periode.

Revisorer: Jørgen Lykke er på valg for en toårig periode og modtager genvalg.

Revisorsuppleant: Leif Beyer er på valg for en etårig periode og modtager genvalg.

- 7. Eventuelt*

(Emner, der behandles under punktet ”Eventuelt” kan ikke fremlægges til vedtagelse.)



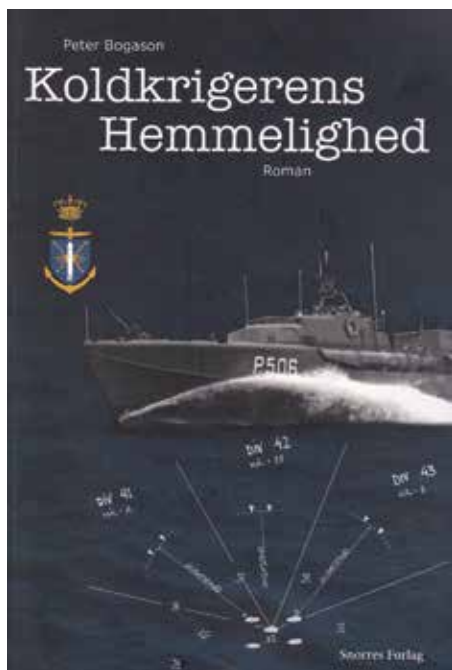
Det 54 kanoners linieskib JYLLAND 1739. (Orlogsmuseet)

”Koldkrigerens hemmelighed”.

Roman af *Peter Bogason*. Udgivet i 2012 på Snorres Forlag. ISBN 978-87-995113-0-3. 293 sider. Pris kr. 150 incl. moms.

Den kolde Krig er efterhånden blevet et varmt emne, og her i år bliver 25-året for murens fald markeret. Bogens forfatter har været tjenstgørende i Torpedobådseskadren og er efter et langt og flot karriereforløb blevet professor i offentlig forvaltning. Han har på tæt hold oplevet såvel Den kolde Krig set fra de danske torpedobåde i Østersøen som studenteroprøret, og det er der kommet en god, spændende og læseværdig roman ud af. Noget er fiktion med opdigtede skibsnavne og personer, men bag historien ligger et særdeles grundigt research omkring hele perioden fra 1968 og frem til 2008.

Handlingen tager sit udgangspunkt i en torpedobåd i 1968, og her præsenteres læseren for en række nøglepersoner. Sideløbende beskriver forfatteren perioden under Vietnamkrigen, ”verdensbankurolighederne” i København og mange andre aspekter af Den kolde Krig. NATOs



situation i Østersøen, hvor en kraftig oprustning blandt Warszawapagt-flåderne fandt sted, medførte nye projekter, og læseren følger her tilblivelsen af den nye torpedobåd, som blev til Willemoes-klassen omkring 1975. En historie om spionage til fordel for Østtyskland er gennemgående, og hermed får læseren også præsenteret de vestlige efterretningstjenesters muligheder for – efter murens fald – at kigge lidt i de østtyske arkiver for at lede efter interessante medarbejdere fra NATO-landene. Der har dog været begrænset interesse blandt

politikere for at skaffe dig denne viden.

Interesserer man sig for tjenesten i torpedobådene, hvad enten det er Willemoes-klassen, Søløven-klassen, Falken-klassen eller Flyvefisken-klassen, så er der herlig megen information at øse af, og den skal forfatteren have en varm tak for at bringe. Han har mange gode observationer og iagttagelser. Jeg blev selv torpedobådschef netop i 1968, og som anmelder er det jo

en særlig glæde at kunne anmelde en bog om en tid, man selv har gennemlevet, specielt når beskrivelsen af forhold og omstændigheder er baseret på så grundig en research. Der skal lyde et "Bravo Zulu" (signal for "Well done") fra Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner.

Poul Grooss
kommandør (pensioneret).

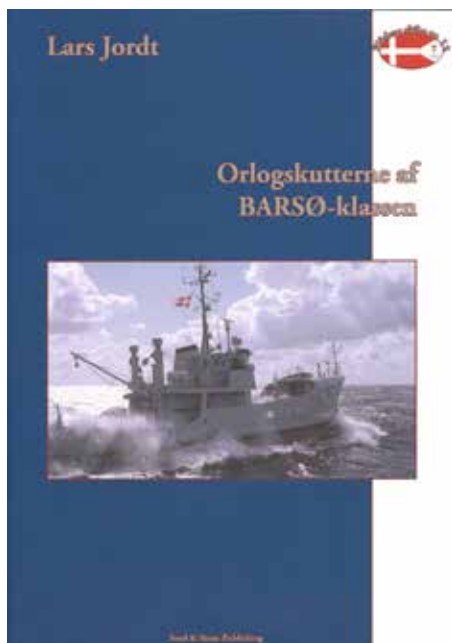


Motortorpedobåden Falken under høj fart. (FBIB)

”Orlogskutterne af Barsø-klassen”

af *Lars Jordt*. Udgivet af Steel & Stone Publishing. Hæftet kan bestilles på www.flaadensskibe.dk eller tlf.22 87 20 29. 48 sider illustreret. Pris kr. 120 + forsendelse.

Dette hæfte er nr. 12 i serien ”Flådens skibe”. Nu er forlaget kommet til de mindre prangende enheder, men til gengæld til de skibe, som varetog en lang række dagligdags opgaver for søværnet i mere end 40 år. Forfatteren er skibingeniør og har selv aftjent sin værnepligt om bord på en af kutterne. Inden Barsø-klassen blev skabt, havde søværnet tidligere haft erfaring med kuttere, blandt andet til minestrykning, og det redegøres der for i indledningen. Herefter gennemgår forfatteren kravene til nybygningerne. Skibene skulle være relativt simple, billige at anskaffe, lette at vedligeholde og have en minimal besætning. Søværnet byggede først seks og siden yderligere tre enheder af denne klasse. Der blev introduceret en række variationer, og blandt andet blev ”Læsø” udrustet permanent som dykkerskib. Markante oplevelser er beskrevet,



blandt andet en kollision, men der er også en udmærket beskrivelse af dagligdagen om bord, kokkens forhold, bugsering af slæbemål, farvandsovervågningen og meget andet. Hæftet er forsynet med et righoldigt billedmateriale med skibstegninger, beskrivelse af fremdrivningen, fotos af apering, fotos af skibene efter salg til civile ejere, kutternes våbenskjolde etc. Blandt billederne er der en række særdeles gode ”søbilleder”, som viser Barsø-klassen i hårdt vejr.

Poul Grooss
kommandør (pensioneret).

PROGRAMMET FOR FORÅRET 2014 SER SÅLEDES UD:

Onsdag den 5. februar kl. 19.10 fortæller Poul Beck, som er daglig leder af aktiviteterne i Arresten, om optakten til krigen i 1864, de komplicerede politiske og historiske forhold og den efterfølgende krig. Flere historikere giver udtryk for, at begivenhederne kan være vanskelige at få rede på, så det er en strålende anledning til at få sat tingene i perspektiv.

Onsdag den 5. marts kl. 19.30 fortæller kontreadmiral Niels Mejdal, der blandt meget andet er formand for Fonden Peder Skram og for Ubådsforeningen, om sin lange karriere i Søværnet, bl.a. som ubådschef og korvetchef, og om sin tilknytning til fregatten. Han fortæller om op- og nedture i mere end en menneskealder i Søværnet og tiden efter hjemsendelsen.

Torsdag den 3. april 2014 kl. 19.30 afholdes laugets generalforsamling på Orlogsmuseet. Indkaldelsen og dagsordenen findes på disse sider og udsendes desuden via laugets elektroniske nyhedsbrev. Generalforsamlingen efterfølges som vanligt af et af Poul H. Becks underholdende og interessante foredrag om et krigshistorisk emne.

OBS !!!!

Foredrag i Marinehistorisk Selskab der tidligere har været annonceret til den 5. marts er flyttet til den 12. marts.

**MEDDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB**

Resterende arrangementer sæsonen 2013 / 14

Onsdag den 29. januar 2014 kl. 1930

Danmark i krig - Museumsinspektør Jakob Seerup.

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 12. marts 2014 kl. 1930. BEMÆRK NY DATO !

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 **mandag kl. 1200**, før det pågældende foredrag/generalforsamlingen.