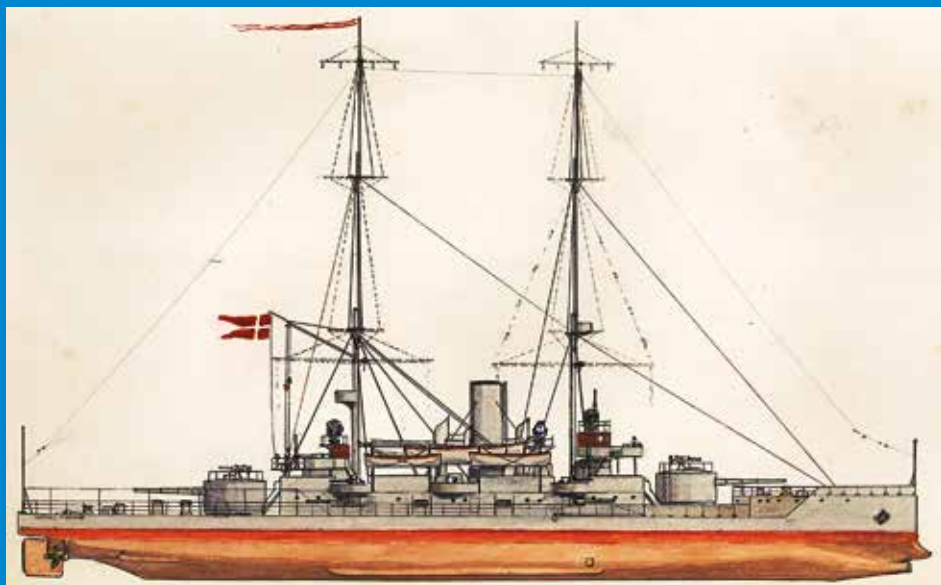


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



47. årgang

Nr. 3 - august 2014

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til kassereren Søren
Nørby - E-mail: noerby@gmail.com
eller tlf. 2068 6847

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

Redaktion: Tom Wismann (ansv.h.)
Degnelodden 5, Valby
3200 Helsinge
Tlf. 8287-2029
e-mail: twismann@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 måned-
erne januar, april, juli og oktober.

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

Tryk:
Toptryk Grafisk Aps
www.toptryk.dk
Tlf.: 7465 0101

INDHOLD

Artikler

Fra min orlogstid <i>H. Henriksen</i>	3
De Kanariske øer under 2. verdenskrig <i>Arvid Sørensen</i>	32
Meddelelser fra OMBL	43
Nyt fra Orlogsmuseet	46

www.marinehist.dk

*Forsidebillede: Kystforsvarsskibet
OLFERT FISCHER. (Ukendt kunstner)*

Fra min orlogstid

Af Henrik Henriksen.

Forord

I forbindelse med et besøg på søværnets nye fregat NIELS JUEL fik jeg overdraget en lille mappe med papirer, som fregattens chef havde overtaget fra den nu oplagte og ophuggede korvet NIELS JUEL. Blandt papirerne var en beretning fra en "Henrik Henriksen", der i 1985 under et adoptionsbesøg i Randers havde overrakt korvettens chef en lille beretning om sin tid i søværnet i 1926. Da beretningen giver et godt indblik i livet i søværnet i mellemkrigstiden, har jeg valgt at transskribere den. Jeg har undervejs kun rettet åbenlyse slåfejl, og kun fjernet dele af indledningen, der omhandler Henriksens familieforhold – ting som jeg vurderer ikke har interesse for læserne af dette blad.

Den oprindelige beretning er illustreret med en række fotos fra Henriksens egen fotoalbums, men desværre er mange af disse i min kopi af så dårlig kvalitet, at det ikke giver mening at bringe dem her. Jeg har derfor valgt at bruge en række billeder fra Forsvarets Digitale Fotoarkiv www.foto.fak.dk og fra Orlogsmuseets arkiv til at illustrere artiklen.

Søren Nørby. Center for Militærhistorie, Forsvarsakademiet.

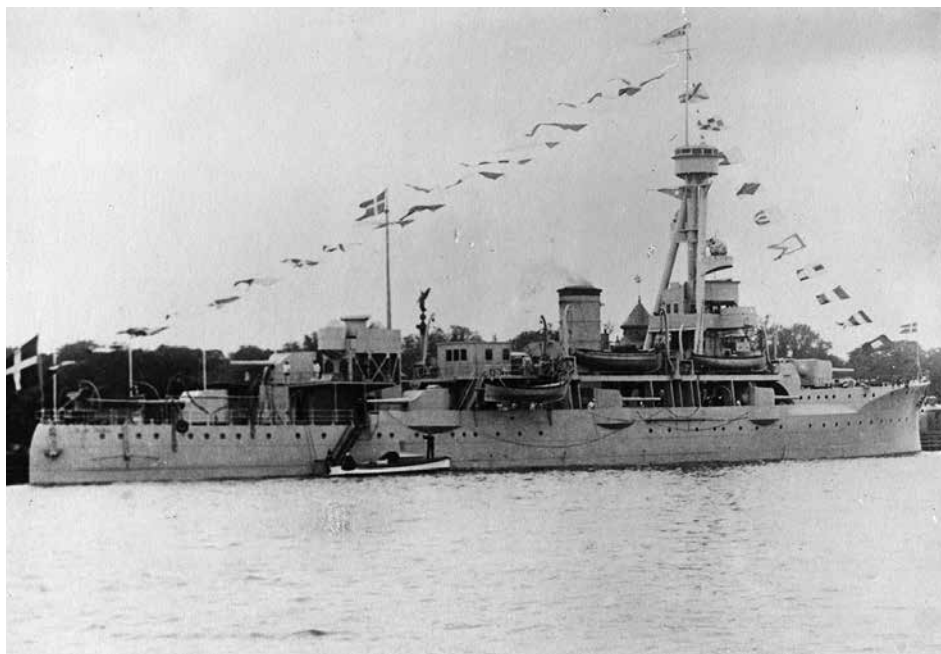


Henrik Henriksen.

Dedikation: Overrakt til Chefen for NIELS JUEL, orlogskaptajn J. Dinesen, den 26. august 1985 under et adoptionsbesøg i Randers. Henriksen deltog efterfølgende i sejlads fra Randers til Udbyhøj, hvor han gik i land med lods-båden.

Forord: I denne lille beretning vil jeg forsøge at give en skildring af, hvordan livet til orlogs foregik for over 50 år siden. Beretningen er skrevet dels efter hukommelse og dels efter dagbogsop-tegnelse og billedarkiv.

Dalbyover 1977-78. H. Henriksen.



Artilleriskibet NIELS IUEL med flag over toppene. Bemærk den kongelige rygesalon agten for skorstenen. (Privat arkiv)

Fra min orlogstid.

I året 1925 var jeg mejerist i Ør. Bjerregrav og den 20. april samme år var jeg på session i Randers. Her blev jeg udskrevet til søværnet med lodtrækningsnummer 32, så den var sikker på at give gevinst. På samme tid var der en mejerist på Tånum mejeri, der også var udskrevet til søværnet. Han hed Bernhard Eriksen. [...] Så gik den sommer, men en dag i december fik jeg mit pas med besked om at møde til tjeneste den 21. april 1926. Det var derfor med en vis spænding, at jeg så

foråret i møde.

På samme tid var Kresten Pedersen - en mejerist på Sønderbæk mejeri - lige blevet hjemsendt fra marinen. Han havde sejlet med torpedobåden HVALROSSEN og havde været med på et togt til Helsingfors. B. Eriksen og jeg besøgte jævnligt Pedersen på mejeriet i Sønderbæk, hvor vi fik oplysninger om, hvad vi kunne vente os samt nogle gode historier om livet til orlogs. Så vi gjorde os mange tanker om hvordan det nu ville spænde af.

Den 15. april sagde jeg så min plads



Værftsbrovagten og indgangen til Flådestationen ved Prinsessegade. (FBIB)

op på mejeriet i Ør. Bjerregrav. Jeg tog afsked med kammerater og venner og rejste hjem til Dalbyover for at nyde nogle dage her [...]. Så var vi efterhånden nået frem til den 20. april og jeg tog afsked med forældre og søskende og rejste til Aarhus for at mødes med B. Eriksen fra Tånum.

Vi gik ombord i rutebåden C. P. A. KOCH for at rejse til København. Det var et gammelt skib, og vi måtte jo rejse på dæksplads. Der var dog et lille rum forude, hvor vi kunne opholde os, men det var med faste træbænke, så der blev ikke meget hvile den nat. Vi var rundt og se lidt på skibet, inden vi

slog os ned på trapperne til 1. klasse for at sove der, men der blev vi jaget bort fra. Derefter var vi en tur i kedel- og maskinrummet. Det var flinke folk, der viste os rundt og vi fik et lille indblik i, hvorledes skibets ædlere dele virkede. Der var dejligt varmt.

Efterhånden gik natten og vi fik Kronborg i sigte og nærmede os København, godt trætte og stivbenede. Da vi gik til kaj var der mødt en udsending fra KFUMs Soldaterhjem i Gothersgade, som tog venligt imod os. Vi kom så op på soldaterhjemmet og blev vasket og fik et godt morgenmåltid. Der var på dette tidspunkt mødt flere unge

mennesker, der også skulle møde ved Værftsbroen til tjeneste. Vi skulle møde kl. 11.

Kl. 10 samledes vi om vor fører, og så gik turen ned gennem Gothersgade til Kongens Nytorv, hvor vi fra Nyhavn tog med færge til Christianshavn. Det sidste stykke vej ad Prinsessegade foregik til fods, dog efter et lille besøg i cafe "Høvlen" for at nyde den sidste bajer som civil.

Nu nærmede klokken sig 11 og vi stod foran gitteret ved Værftsbrovagten og ventede spændt på, hvad der nu skulle ske. Nu gik gitteret op og vi blev modtaget af en flok overkonstabler med gule vinkler på ærmerne samt en flok dækskonstabler. Den første velkomsthilsen vi fik, var et brøstigt råb om, at aflevere vores tændstikker. Derefter blev vi inddelt i kolonner og ført til et slags kontor, hvor vi afleverede pas og indtegningsbevis og blev tildelt et nummer, som skulle følge os under hele tjenesten. Jeg fik nr. 6238. Senere blev vi også tildelt skibsnummer efterhånden, som vi kom ombord.

Derefter kom vi til lægeundersøgelse og fik den berømte torpedering - en indsprøjtning mod meningitis. Det foregik således: Der sad en læge og et par sygemedhjælpere ved et langt bord. Vi blev stillet op i række med bar bagdel og kommanderet et skridt frem. Den første sad med en pensel med jod og satte sit mærke. Den næste jog en

kanyle i bagdelen og den næste satte så en kanyle på og gav indsprøjtningen. Det var nogenlunde smertefrit, men efterveerne var forfærdelige. Vi blev stive i kroppen dagen efter, så vi snart ikke kunne gå. Vi blev opfordret til at bevæge os så meget som muligt, og så tænke sig at vi skulle have 2 indsprøjtninger til. I løbet af de første 14 dage efter den anden indsprøjtning besvimed 20 mand.

Efter denne lægeundersøgelse gik turen så til Beklædningsmagasinet, hvor vi fik udleveret mundering. Den bestod af følgende: 2 blå uniformer, 3 hvide stortrøjer, 2 uldtrøjer, 2 skjorter, 3 par sokker, 2 håndklæder, 2 par lædersko, et par gymnastiksko, 2 huer og dertil hvide overtræk, 2 blå kraver samt ét slips. Til slut fik vi et flot huebånd med inskriptionen "Flådestationen".

Så fik vi udleveret en sejldugsransel til at snøre med en kæde med hængelås, men vi kunne hverken helt eller halvt have vores grej der i. Det var en hel kunst at pakke det, men det lærte vi efterhånden. Det eneste privat vi måtte medtage var en såkaldt "Matroskasse" - en lille blikæske til private skrivesager og barbergrej m.v.

Nu blev vi ført ind i et stort lokale med indrettede båse og så begyndte iklædningen, men sikken et syn. Tøjet passede mere eller mindre ad Pommern til. Vi blev så lovet, at vi senere kunne få det ombyttet. Busseronnen var i alle tilfælde alt for vid, men det fandt vi



Søværnets Kaserne med udsigt over B&W-værftet. (Orlogsmuseet)

snart på at sy den ind i siderne, så den sad som et åleskind.

Der var også en medhjælpende dækskonstabel, der for 50 øre solgte os en såkaldt nedhalter. Det var et gumibånd med en krog til at sætte i uldtrøje og livrem, så vi kunne se flot ud med bar bryst. Dem brugte vi kun når vi havde landlov, for de var strengt forbudt på Holmen. Så fik vi udleveret en lille lærredspose og der måtte vi så stoppe alt vort civile tøj i. Denne pose afleverede vi så på soldaterhjemmet til opbevaring.

Efter nu at være klædt nogenlunde på blev vi stillet op i kolonner og så kommanderet op i lastbiler, der kørte os videre ind på Holmen igennem kastanjealleen og forbi de gamle his-

toriske bygninger. Vi kom nu ind på selve Flådestationen og kørte forbi Mastekranen og Nyholms vagt og ind i kasernegården.

Søværnets Kaserne var helt ny. Det var en trefløjet bygning, nordfløjen var forbeholdt de nyindkaldte og sydfløjen for dem, der var ældre i tjenesten, mens midterfløjen var forbeholdt de tjenestegørende befalingsmænd.

Bag kasernen, der var omgivet af volde med gamle forladerkanoner, var der en fin udsigt over Københavns havn og B&W-skibsværft og dokker. For enden af volden lå batteriet Sixtus og Holmens store flagstang, hvor flaget blev hejst hver morgen. Vi blev nu læsset af med alt vores habengut og henvist til en sal i nordfløjen. Der måtte vi så tømme

hele vores ransler ud på døren, som gulvet hedder i marinesproget og under vejledning af nogle dækskonstabler måtte vi nu mærke alt vores udleverede genstande med vores hovednummer, samt øve os i at pakke ranslerne, så det hele nogenlunde kunne være deri. Der var forholdsvis roligt, ingen kommandoråb, så vi syntes det var ingen sag at være soldat, men ak og ve vi skulle nok senere blive gjort med tonen i marinen.

Det var nu efterhånden blevet hen på eftermiddagen, og vi var godt sultne. Vi blev så ført ind i spisesalen og sat i bakke. En bakke er det bord, hvor vi skulle spise. I søværnet hedder det ikke at spise, men at skaffe. Ved hver bakke sad der otte mand og der skiftedes hver dag til at gøre bækstørn - det vil sige man skal hente maden ved kabyssen og bagefter vaske op.

Nu blev der serveret den bekendte ”indkaldelsessuppe”, der bestod af en væske, hvori der svømmede nogle enkelte grønne blade, men sultne som vi var gled det ned. Vi kunne hertil få alt det skibsøl, vi ville have, idet der ude i baggården lå et helt anker til fri afbenyttelse.

Alt var stadig roligt, men så begyndte forestillingen, idet et kor af overkonstabler med tilhørende dækskonstabler lod den berømte bådsmandspibe lyde ledsaget af ordren; ”Alle mand til bæksmønstring”, og vi myldrede alle ud i kasernegården i wild

forvirring. Her blev vi inddelt i grupper og senere i kolonner. Jeg tilhørte en gruppe, der fik en overkonstabel ved navn Mortensen til leder. Det var en meget flink mand, når vi bare gjorde nogenlunde, hvad der blev kommanderet, men bevares sikken en tordenrøst han havde. Det var ikke til at misforstå.

Som tidligere nævnt havde jeg nr. 6238 og min ene sidekammerat nr. 6237 var en elektriker fra Grenå og den anden 6239 var en fisker fra Randers. Nu blev der kommanderet ret og rør i en uendelighed og nu var der også kommen nogle søofficerer til og vi fik en tordentale om hvad vi måtte og hvad vi ikke måtte. Hele styrken blev så afleveret, som det hed hedder, til orlogskaptajn Benson (også kaldet ”Trille”). Så kl. 20 lød bådsmandspiben igen ”Klar ved køjerne”, men først skulle vi gurgle hals i saltvand og det gentog sig hver morgen og aften så længe vi var på kasernen. Vi mødte nu på sovesalene og skulle for første gang rigge en køje op. Det var en festforestilling uden lige. Der var en bom igennem hele salen, hvor den ene ende blev fastgjort og ligeledes i skottet overfor, som væggen kaldes i marinesproget og så blev køjen strammet op i siderne, således den dannede en rede. Så var kunsten at kravle op i den, men resultatet blev, at man røg ud på den anden side, idet køjen svingede, men vi kom da til ro og sov godt oven

på den bevægede dag.

Næste morgen lød piben igen med råbet ”Rejs ud af køjerne overalt” og så var det om at komme ud i en fart. Det var ikke vanskeligt, for når man drejede sig lidt til siden, så tippede man ud på dørken. Derfra var det ud i vaskerummet, alle med bar overkrop. Der var god plads ved vaskekummerne og brusebad, og det hele var godt indrettet, men det var jo også en hel ny kaserne. Så tilbage igen til køjerne. Nu skulle de surres og bindes sammen, så de kunne hænges op på midterbommen til næste aften.

Nu skulle vi så i spisesalen til morgenmad, der bestod af the og vi smurte selv brødet, pålægget bestod af ost og ”Indianerrøv” – spegepølse. Efter denne omgang trængte vi til en rygepause, men vi måtte ikke ryge inde. Det skulle foregå udendørs i kasernegården. De havde konfiskeret vores tændstikker, og i stedet var der ophængt en glødende lunte i en blikbeholder. Den glødede svagt, så man kunne tænde både cigaretter og pibe. Ligeledes var der en bøtte med tran, som vores sko skulle have en omgang af hver morgen. Nu havde vi en halv time til rådighed og den nød vi på voldene omkring kasernen. Her var der en pragtfuld udsigt over Købehavns havn og lige overfor var B&W-skibsværft, så der var nok at se på i fritiden. Ligeledes var der rundt på volden opstillet de gamle forladerkanoner. For

enden af volden var batteriet Sixtus og den store flagmast, hvor flaget blev hejst hver morgen og nedhalet hver aften med fuld honnør.

Så begyndte arbejdsdagen med råbet ”Alle mand til mønstring” og vi stillede så op, som vi var bleven anvist dagen i forvejen. Det var ret og se til højre og rør og foruden vores overkonstabel Mortensen, der havde den trop jeg tilhørte, var der en artilleriassistent for hele kolonnen ved navn Høeg-Andersen. Han havde en særlig måde at udtrykke sig på. Vi fik mange baller, når han kommanderede ”se til højre” og ”se lige ud”, så skulle det ske med sådan en fart, at snottet fløj hen på sidemandens bryst. Så gik det med øvelser med marchkolonner omkring på området ved kasernen og vi lærte ligeledes at hilse.

Efter at have jokket rundt en times tid, fik vi en halv times frokost, der bestod af kaffe - også kaldet mosevand - samt det brød og pålæg vi havde levnet om morgenen. Vi fik ny forsyning hver dag, det skulle bakstørnen hente i kabyssen.

Opstilling igen og øvelserne fortsatte med gymnastik i Holmens store gymnastiksal ved sportspladsen. Her blev vi terpet ordentlig igennem, selv om vi stadig døjede med efterveerne af vaccinationen.

En del af tiden blev brugt til roning, der fik vi ca. 3 timer dagligt. Det foregik i de gamle travallere, det var

gamle både fra sejlskibstiden. Det var store både med 6 mand i hver side og det kneb til at begynde med med at holde takten. Det var øvelser, der gav en masse skældud. Engang blev jeg spurgt, hvad jeg var i det civile liv og da jeg svarede, at jeg var mejerist, så brølede Mortensen; ”så tror De måske, det er et fad mælkebrød, De sidder og roder rundt i?”

Men efterhånden blev vi så godt indøvet, at vi somme tider holdt kaperoning med de andre både. Øvelserne foregik inde på søværnets område omkring Hønsbroen.

Når vi var opstillet i geled og ens nummer blev råbt op, så måtte vi ikke sige javel, men et højt og tydeligt halløj. Det var også en tradition i marinen.

Så havde vi også en hel del teori. Det foregik ombord på den gamle fregat FYEN, der lå forankret ved Hønsbroen. Her lærte vi om flådens hovedopgave og særlige opgave, ligeledes officerernes grader og hvad guldsnorene betød og samtidig blev vi orienteret, at vi ikke måtte gå i Nyhavn under landlov.

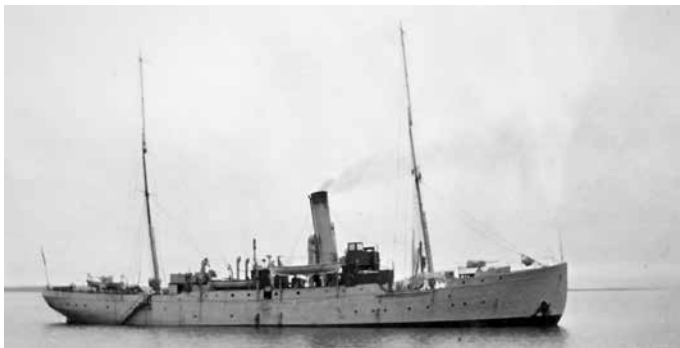
Således gik de første dage. Det var en tirsdag vi mødte, og nu var vi kommet til lørdag og skulle således have landlov for første gang. Vi skulle have vores civile tøj med i land, hvor det blev opbevaret på soldaterhjemmet til tjenesten var forbi. Vi blev ført kolonnevis fra kasernen til brovagt

og en masse formaninger om ikke at møde fulde, når vi kom tilbage. Så var vi ude i Prinsessegade og tog linje 19 ind til byen.

Således gik der en 3 ugers tid. Vi kunne nu danne os et billede om sømiliteret, når vi marcherede rundt på Holmen kunne vi jo rigtig betragte de gamle bygninger, der for de flestes vedkommende var fredede, ligeledes alle de mange orlogsskibe, der lå rundt ved kajerne.

Så en dag vi var opstillet til baksmonstring blev alle mejerister udtaget og skulle overflyttes til sydfløjen på kasernen, men der var ingen forandring ved det, bortset fra at vi nu havde en vagttørn om natten engang imellem. Det havde de gamle værnepligtige ellers forestået. Det var nu ikke så slemt, det var kun en time om natten en gang imellem. Vagten foregik på sovesalene, og de fleste nætter holdt vi ”bondenat” - det vil sige at vi kunne sove hele natten.

Næste baksmonstring skete der igen noget. Vi blev sat på arbejds hold. Når kammeraterne stadig holdt øvelse blev vi, det var en lille kolonne på en halv snes mand, under kommando af en overkonstabel ført ned til dokken, hvor vi skulle hjælpe til med klargøring af ISLANDS FALK, der om kort tid skulle afsejle til Island og Færøerne på fiskeriinspektion. Det var noget helt nyt. Vi kørte i lastbiler rundt omkring på Holmen til magasiner og depoter,



og når vi så kom med fuldt læs, så skulle det stuves af vejen. Der lærte vi et skib lidt at kende. Det var utroligt, hvad der skulle medbringes af proviant og andet grej. Vi arbejdede i lasten med at stuve alting af vejen og undervejs lærte vi meget om, hvordan et skib er indrettet.

Efter nogle dage var "FALKEN" klar og besætning kom ombord. De kunne ikke vente at komme hjem igen før til jul. Vi var glade for at det ikke var os, der fik den tjans, men et var sikkert de var søstærke, når de engang kom hjem igen. ISLANDS FALK var et lille skib med en besætning på ca. 60 mand.

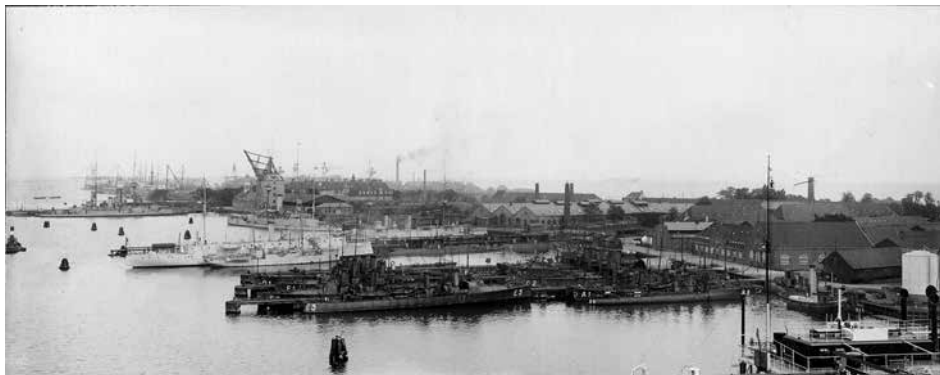
Vi var nu efterhånden ved at blive godt kendt på Holmen, fra Mastekranen og ned til Dokøen. Her lå de store orlogsskibe og længere nede ved Torpedobådsbroerne var der altid livlig aktivitet. De tog mange småture ud på Sundet; her lå også det gamle orlogsskib HEKLA, der var stamskib for torpedofolkene. De store skibe havde en pæn lysegrå farve, medens torpedo-

både og ubåde havde en mørkegrå farve.

Flådens mandskab bestod af tre kategorier: Først var der søofficererne, det var højeste rang. Det begyndte med løjtnant, så kaptajnløjtnant, så orlogskaptajn og videre til kommandørkaptajn og så kommandør. Så kom kontreadmiral og viceadmiral og så toppen på kransekagen admiralen og det var H. M. Kongen. I året 1926 var viceadmiralen Henri Konow og kontreadmiralen hed Amdrup.

Så var der dæksofficererne, der igen var delt i grupper: Artillerikorpsset, søminekorpsset, matroskorpsset, telegraf-, læge-, intendantur-korpsene og til sidst maskinkorpsset, hvortil vi mejerister tilhørte.

Den tredje gruppe var den såkaldte Holmens faste stok. Det var overkonstabler og dækskonstabler, og det var dem, der stod for vores opdragelse, selv om det gik med eder og forbandelser dagen lang. Det var nu



Udsigt over Holmen, ca. 1922. Ved Torpedobådsbroerne ses bl.a. HAJEN, MAKRELEN, SVÆRDFISKEN, VINDHUNDEN og SØRIDDEREN. Bag disse HEKLA og GEJSER. Bagerst to kystforsvarsskibe af HERLUF TROLLE-klassen. (FBIB)

også nogle hårde rødder. For manges vedkommende var de opdraget i de gamle sejlskibe, godt tatoveret på armene og med en røst, som det blev påstået kunne høres helt ind til Rådhuspladsen. En havde kælenavnet "Postkassen", en anden "Påskeægget", men det var nu nogle festlige fyre, og man måtte trække på smilebåndet, når de rigtig var i hopla. Sikken en salut de kunne give en med på vejen.

Nu var vi kommet frem til den 15. maj og om morgenen til baksmonstring skulle alle stille med hvide huer og det betød, at det nu var sommer.

Vi var nu i hele styrken ca. 1000 mand. I mit hold, der mødte den 21. april var ca. 500 mand, medens der 14 dage i forvejen var indkaldt 500.

Så en dag med det sædvanlige "bagom opmarch til højre", blev hele styrken samlet i kasernegården. Midt i gården

var rejst en slags tribune, og her stod "Trille", orlogskaptajn Benson, men en dokumentmappe i hænderne. Nu var vi klar over, at nu skulle der ske noget, og det skulle der også. Der skulle udtages besætninger til de skibe, der skulle ud at sejle denne sommer. Først blev der taget besætning til kongeskibet DANNEBROG, så mandskab til HEJMDAL, der skulle til Italien og til GEJSER, der skulle til Island og England og så til NIELS IUEL, der skulle på kongerejse til Island og Færøerne med GEJSER som ledsageskib. Jeg var heldig at komme til at tilhøre NIELS IUELS besætning. Resten af mandskabet blev fordelt til torpedobåde og mindre enheder, ligesom der blev udtaget det faste mandskab til kasernen, en meget kedelig, men nem tjans. Så var vor skæbne beseglet, og der var mulighed for at kunne bytte med hinanden, men

de fleste foretrak at blive ved det skib, de var udstukket til.

Efter denne bevægede dag havde vi så landlov. Det skulle jo fejres, først på soldaterhjemmet og få en ordentlig gang biksemad og læse aviser hjemmefra, og så ud at male byen rød (ikke Nyhavn). Vi var jo stolte af vores blå kraver og hvide huer. Det var en god dag for fotograferne på Rådhuspladsen. Nu begyndte vi også at få løn. Det kaldes i marinesproget "forstrækning". Det bestod af 1,10 om dagen, hertil kom så søtillæg, når vi sejlede, så kom vi op på 1,55 om dagen, men vi kunne også købe 10 cigaretter for 15 øre.

Så blev en del af min gruppe overflyttet til stamskibet PEDER SKRAM. Vi marcherede så med hele vort grej til Dokøen, men først efter at vi havde skiftet huebåndet med "Flaadestationen" ud med et, hvor der stod PEDER SKRAM. Vi var stolte som paver af vores nye huebånd.

Så blev vi installeret i PEDER SKRAM, og var spændte på hvad der nu skulle ske. Chef for stamskibet var kaptajnløjtnant Robech, som jeg mindes som en stram herre, der var umulig at gøre tilfreds og som var meget ondskabsfuld overfor de værnepligtige.

Så blev der udtaget 4 mand, hvor jeg var iblandt. Vi skulle melde os hos overfyrbøderen på forreste fyrplads på OLFERT FISCHER, der lå fortøjet lidt nede af kajen. Vi fandt også ombord og fandt nedgangen til fyrpladsen og steg

nede af lejderen to etager under dækket. Her blev vi modtaget af omtalte fyrbøder, en stor rødmosset kæmpegorilla med tatoveringer på kryds og tværs. Vi slog jo hælene sammen og stod ret og blev modtaget med et "Hva fan vil I her? Men nu da I er kommet, så kan I sætte jer på jeres røv, så skal jeg forklare jer nogle gode råd, men hvis der skulle vise sig en officer på vej herved, så farer I op som lyn og torden og foretager jer noget nyttigt". Så fulgte alle tiders søforklaring, med mange "gode" råd såsom først skal kulskovlene pudses blanke, så de lettere slipper kullene og skal vi sejle hurtig så skal skorstenen smøres indvendig med grøn sæbe og ligeledes skal skibssiden smøres, og skulle mester forlange nogle kørneprikker til maskinen, så tag hellere et par stykker for meget end for lidt.

Det var alle tiders formiddag, og sikke historier vi fik serveret. Det var det mest hårrejsende hvad den mand havde oplevet.

Efter dette interessante foredrag var det bleven middag og vi gik til skafning. Om eftermiddagen skulle vi så til at foretage os noget nyttigt. Vi maledede og pudsede i fyrplads og maskinrum for OLFERT FISCHER skulle ud at sejle længere hen på sommeren. Der gik en uges tid med dette arbejde, og vi blev jo lidt betænkelig, som dagene gik for NIELS IUEL skulle jo snart sejle, og vi skulle jo helst med. Så en morgen un-



NIELS IUELS besætning fotograferet umiddelbart inden afsejlingen til Island i 1926. I midten forrest ses chefen orlogskaptajn Godfred Hansen. (Orlogsmuseet)

der baksmonstring brød det løs. Vi skulle på magasinet og have nye uniformer, da vi jo skulle med Kongen og nye bånd til huen. Nu stod der så NIELS IUEL på den hvide hue.

Vi stod så på kajen med ransler og køje. Nu skulle der hejses kommando, og chefens stander gik til tops under fuld honnør. Chefen for dette togt var orlogskaptajn Godfred Hansen, næstkommanderende hed Evers, førstestemester hed Amosen, maskinchefen hed Bistrup. Ligeledes var Prins Knud tjenestegørende løjtnant.

NIELS IUEL var flådens største skib.

Normalt var den bemanded med 300 mand, men på dette togt var besætningen halveret af hensyn til de kongelige, der havde hele agterskibet til rådighed. Ligeledes var der rigget en ryge- og udsigtssalon op på øverste baddæk.

Skibet havde 4 kedler, hvoraf de 2 var oliefyrede. Kulkedlerne blev ikke benyttet på dette togt, for at undgå svineri af kulrøg. Farten var ca. 16 knob og maskinerne havde 5500 hk. Nu lå skibet nymalet og pudset og proviant

og ammunition var taget ombord, så alt var klart til at foretage prøvesejlads, hvor vi skulle lære at indrette os til forskellige jobs. Vi blev inddelt i to hold Kongens og Dronningens kvarter. Nu blev vi så herset igennem med øvelser og nye poster efter den afdeling, som vi hørte til. Jeg hørte jo til maskinbesætningen og fik skibsnummer 111. Det var nemt at huske. Hovednummeret blev kun brugt ved andre lejligheder.

Mit arbejde var ved forreste fyrplads ved oliefyrene og ligeledes fyrbøder i dampbarkassen, når denne skulle ud. Det var en fin tjans, idet jeg skulle sammen med en maskinist op på båddækket, hvor dampbarkassen lå i klamperne. Vi skulle møde der en time før den skulle sættes i vandet, for kedlen skulle jo op på fuldt tryk og maskinen afprøves. Det var alle tiders tjans med en pragtfuld udsigt her oppe fra. På båddækket overfor var jo Kongens salon, så man fik lejlighed til at se de kongelige der.

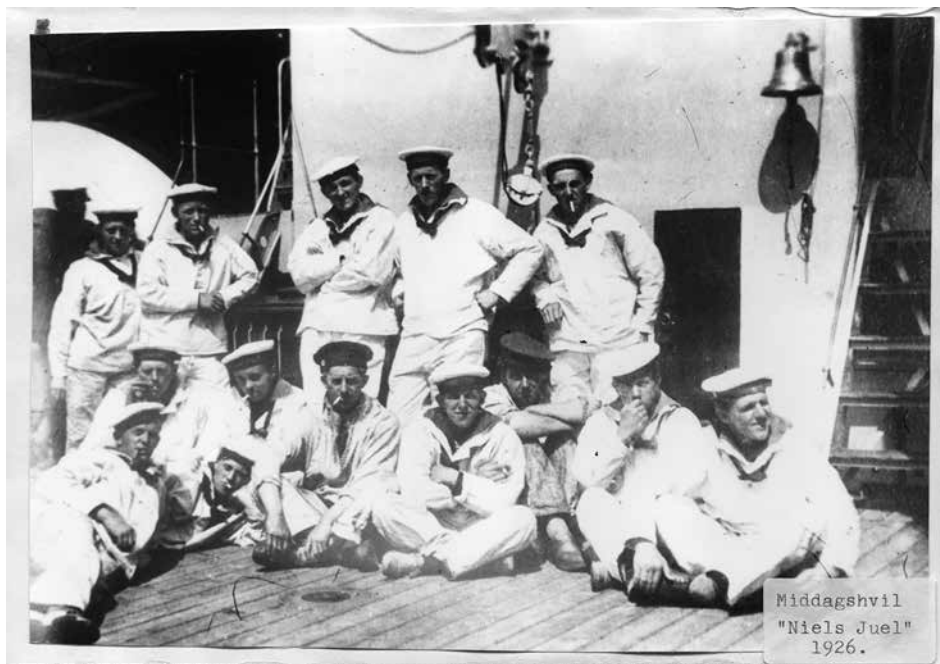
Så havde vi en øvelse, der hed "Skytrulle" og ligeledes "Klart skib". Der havde hver mand sin post, og det var noget, der skulle gå hurtigt, det bestod bl.a. med at alle gelændere til søsiden blev lagt ned og alle dækslerne blev taget af kanonerne, brandslanger rigget til og alle vandtætte døre blev lukket. Jeg tilhørte brandpatruljen. Når alt var inspiceret lød bådsmandspiben: "ophøre klart skib", og vi vendte til

bage til daglig orden overalt.

Således udrustet stod vi nu Øresund ud, hvor vi sejlede rundt for at rette kompasser. Det var en herlig fornemmelse at sejle rundt i det dejlige solskin. Vi sejlede så nordpå omkring Sjælland og ned i Storebælt til en lille by, der hed Mullerup. Her havde jeg min første tjans i dampbarkassen, idet vi skulle ind med og efter post. Vi havde også et lille ophold ved Reersø, derefter dampede vi over til Fynsiden og kastede anker og her fik vi vores første landlov i Kerteminde. Det var en søndag og det øsregnede.

Mandag morgen dampede vi igen til København og gik til Kaj ved Nordre Toldbod, klar til at modtage de kongelig tirsdag morgen den 3. juni.

Krydseren GEJSER havde ligeledes været ude på en tur til Århus. Under denne tur havde den uheld og fik den ene skrue beskadiget og måtte hjem og i dok, men lå nu klar i bøjterne over for. Så oprandt tirsdag morgen og alt blev gennemgået og pudset. Baksmønstring i paradeuniform - kun vagterne var på deres poster. Der blev fyret op under kedlerne og kl. 10 var alt klart og den røde løber rullet ud. Der var livlig aktivitet på kajen, hvor havnens folk havde rejst flagstænger og folk strømmede til for at overvære afrejsen. Jeg havde frivagt den formiddag, idet jeg kom fra vagt kl. 9, og havde så 6 timer fri. Vi gik nu i treskiftet vagt, det vil sige 3 timers vagt og 6 timer fri



Middagshvil om bord i NIELS JUEL, 1926. (H. Henriksen)

både nat og dag.

Kl. 10 præcis ankom Kong Christian og hele det kongelige følge - foruden Kongen dronning Alexandrine og prinsesse Thyra, hofdame frk. Sehested baron Blixen Finecke og et par officerer fra hæren. Kongen var i admiralsuniform. Vi blev nu mønstret, derefter daglig orden. Sammen med følget var også kronprins Frederik, der skulle sejle med op til Helsingør, hvor han skulle åbne byens 500 års jubilæum samt varetage regeringen, medens Kongen var væk.

Det var det mest modbydelige vejr den dag - det øsregnede og det blæste en

hård storm, så vi gjorde vores tanker om hvordan det nu ville spænde af. Så begyndte de kongelige ledsagere at gå fra borde og bådsmandspiben lød "På post til at gå af havn."

Forinden var kongeflaget gået til tops på stormasten og alle signalflag hejst. Nu gik fortøjningerne for og agter. Ligeledes havde GEJSER lettet og vi gled nu i kølvandsorden ud af havnen, med kanonsalut fra batteriet Sixtus og fra forterne. Vi gled nu op gennem sundet til Helsingør, hvor kronprins Frederik gik i land.

Da vi kom ud i Kattegat, fik vi en ny følgesvend, idet Amerikadampren

FREDERIK DEN OTTENDE var sejlet fra København kl. 12, og således havde indhentet os. Det var et flot skib, det fulgtes med os hele vejen op gennem Kattegat, men i løbet af natten tabte vi den af syne, da den ændrede kurs.

Nu skulle vi så bestå vores sødygtighed, og der var en stiv kuling, så vi blev godt gynget igennem. Det gjorde det ikke bedre, at middagen bestod af gule ærter og fedt flæsk, så havmågerne levede højt den dag. Da vi passerede Fornæs, lå det meste af frivagten ude under bakken og halsede og på "Galionen" (W.C.) var alt optaget. Der var en dæksofficer, der udtrykte sig med de ord; "Hvor er alle I stolte sømænd, som plejer at svanse med pigerne i Tivoli?" Det kneb at se humoren deri.

Kl. 3 var det min tur til at komme på vagt på forreste fyrplads. Jeg klarede mig nogenlunde, men nu kom jeg jo ned i varmen - vi havde ca. 55 grader på fyrpladsen og lugten af den brændende olie var slem. Jeg skulle passe olietilførselen og hele tiden se på manometeret om vi holdt trykket oppe. Det var en fin tjans, men 3 timer er nu længe. Vores overfyrbøder hed Hansen, han gav gerne en bajer på hver vagt, ellers kunne vi i kabyssen få udleveret kold the samt en citronskive. Ved midnatstid stod vi Skagen ud. Næste morgen i fint vejr og sol sejlede vi op langs Norges kyster. Det var en pragtfuld udsigt at se fjeldene. Vi fortsatte stadig nordpå indtil højde med

Bergen. Her blev kursen sat vest på og senere så vi et glimt af Shetlandsøerne i det fjerne. Den 5. juni så vi ikke andet end vand, men den 6. om morgenen, da os der havde frivagt tørnede ud om morgenen, kunne vi ikke forstå, at der var stilhed overalt - maskinerne var stoppet. Vi styrtede op på dækket og her mødte os et vidunderligt syn. Vi var ankeret op ved en lille færøsk by, der hed Våg. Den lå i bunden af en fjord med høje fjelde med sne på toppen. Op på formiddagen lød piben "alle mand op til parade, musik og skansevagt til mønstring". Nu skulle Kong Christian i land. Det foregik med fuld musik og alle signalflag sat og under kanonsalut sejlede Majestæten ind i motorbåden. I byen skulle Kongen afsløre en mindesten over druknede fiskere. Ved middagstid sejlede vi så ud igen, og lidt efter så vi røgskyer og skumsprøjt i det fjerne og i fuld fart kom inspektionsskibet FYLLA i et flot drej under kanonsalut og sluttede sig til eskadren. Den skulle ledsage os på hele turen, så nu var vi 3 skibe. Kort efter ankrede vi op på reden i Trangisvåg og her havde vi landlov for første gang på turen. Her fejrede jeg min 21 års fødselsdag. Det var en lille by, men ingen seværdigheder, men det var godt at komme i land og prøve at gå på jorden igen. Vi slingrede jo lidt efter den lange sejltur. Næste anløbssted var Torshavn. Her havde vi et lidt længere ophold, hvor alt var fest og farver i

anledningen af kongebesøget. Her havde vi også landlov, men vejret var noget diset og tåget.

Det var meget interessant at følge de ceremonier, når vi kom til en havn. Så snart ankeret faldt, gik alle signalflag til tops, motorbåden blev klargjort og bådsmandspiben lød "Musik og skansevagt til mønstring" og under kanonsalut fra alle tre skibe og musikken spillede og frivagten måtte stå ret ved lønningen, gik de kongelige i land. Jo der var stil over det hele. Det samme gentog sig hver gang vi anløb et nyt sted, men det var jo også et propagandatogt.

Skibene var ikke ved kaj på hele turen. Vi ankrede altid op ude på reden og landlovsfolkene blev sejlet ind. Her kom jeg rigtig på arbejde, idet dampbarkassen var under damp hele tiden. De store redningsbåde blev sat i vandet og dem havde vi så på slæb ud og ind hver time. Nu gik vi ankervagt, det vil sige den halve tid vagt, den anden fri. I Torshavn besøgte vi et mejeri, der samtidig fremstillede margarine. Det var nu noget en blandet foretagende, og vi mejerister rystede på hovedet, når man tænkte på hvordan de foregik derhjemme. Vi var også inviteret ind hos private familier, men vi kunne jo ikke rigtig klare sproget. Vi var også til en stor fest, hvor vi deltog i de berømte færøske kædedanse. Gaderne var meget stejle, somme tider var der pludseligt nogle trin opad - der

var næsten ingen biler, men en pæn og idyllisk by.

Derefter gik turen til Klaksvig. Også her blev modtagelsen fejret på samme måde som i Torshavn, og her havde vi også landlov og vi var til alle tiders bal, hvor vi svang færøpigerne, skibssorkesteret leverede musikken og vi fik også halsen skyllet.

Så var besøget på Færøerne slut. Nu stod vi så ud i Nordatlanten og der fik vi, at se hvad søgang er. Vi var ude i rum sø i løbet af en times tid og sikke bølger. Når NIELS IUEL lå på en bølgetop kunne vi se ledsagerskibene langt nede i bølgedalen. De var ikke som i Kattegat, det var her lange dønninger, der løftede os op og ned i lange sug. På denne vagt her havde jeg for første gang vanskeligheder med søsyge - måske skyldes det for livlig aften i forvejen i Klaksvig. For en sikkerheds skyld anbragte jeg en pøs indenfor rækkevidde. Overfyrbøder Hansen rystede på hovedet og sagde "Hva fan, er det nu 11, nu har du klaret dig godt på hele turen og så skal du så til at optræde på slap line."

Nå, vagten fik ende og det var den eneste gang, jeg blev generet af søsyge. Det gik nu rask nordover og pludseligt fik vi en times ekstra vagt. Det skyldtes, at klokken blev sat en time tilbage, fordi vi sejlede vestover. Det samme havde gentaget sig ved Færøerne, så vi var nu 2 timer bagefter tiden derhjemme.



NIELS IUEL. Togt 1926. Vestmannaøerne, Island. Den udriggede bom, som ses på siden er loggen, der måler skibets fart og den udsejlede distance. Om natten var den belyst. (H. Henriksen)

Så en dag blev musik og skansevagt pebet til mønstring og frivagten opstillet til parade. Vi var spændt på hvad der nu skulle ske, og under fuld honnør blev Kongeflaget nedhalet og det islandske Kongeflag med den gyldne falk på blå bund gik til tops under kanonsalut.

Det betød, at vi nu nærmede os Island, og kort tid efter kunne vi ude i horisonten om bagbord se konturerne af land. Det var Vestmannaøerne, der var i sigte. Efterhånden som vi nærmede os, blev farten nedsat, for at de kongelige kunne nyde synet af de fantastiske klipper og det rige fugleliv.

Der blev løsnet et skud fra salutkanonerne og en sværm af fugle lettede. Det var et fantastisk syn.

På styrebords side kunne vi se konturerne af Island og herfra skulle man i klar vejr kunne skimte toppen af vulkanen Hekla.

Vi sejlede nu om til Reykjanæs ved Keflavik og kastede anker en kort tid, for vi skulle jo ankomme til Reykjavik præcis på det bestemte klokkeslæt. Kong Christian var jo meget bestemt, og når et program var lagt, så skulle det holdes. Vi gled nu ind på reden i Reykjavik, under hele det sædvanlige ritual. Her skulle vi være en lille uges

tid.

De kongelige boede i land, og skibene skulle have en overhaling. GEJSER og FYLLA skulle indtage kul og vand og NIELS IUEL ligeledes indtage olie og vand. Der blev brugt en masse ferskvand, idet der ikke kunne bruges saltvand til kedlerne. Den anvendte damp blev, efter at have passeret cylinderne, ført til kondensatorerne og blev afkølet, så det blev til vand igen, derfor kan man, når et dampskib passerer, se vandet fosse ud af siden - det er kølevand fra kondensatorerne.

Nu kom der en travl tid for os i dampbarkassen. Vi sejlede ud og ind med post, proviant og landlovsfolk. Det var bemærkelsesværdig, som tidevandet var deroppe, ved flod kunne et ret stort skib ligge flot, medens det ved ebbe stod næsten på tør bund. Det var næsten umuligt at følge med tiden, det var næsten lige lyst, enten det var dag eller nat, og man kunne mageligt fotografere midt om natten.

Musikkorpset var i land hver dag og gav koncert på Torvet. Reykjavik var dengang en by med 25.000 indbyggere. En meget pæn by og renlig, og med store biler på gaden, men danske marinere var ikke særlig velsete.

Vi havde megen frihed og den blev udnyttet i fuld grad. Vi startede en dag med proviant på fjeldtur og nåede efter mange omveje og besværligheder helt op til den evige sne. Her udkæmpede vi en mægtig kamp med snebolde. Når

vi så nedad, kunne vi se skibene nede på reden som små legetøjsskibe. Vi så ligeledes mange af de små islandske heste og får var der også mange af. Engang på vore ture så vi nogle mærkelige stakke og ved nærmere eftersyn, viste det sig at være klipfisk. Det berømte "islandske hønsekød" (klipfisk), vi fik ombord, smagte nu ellers også godt.

Når torsken var fanget og rensat og saltet, blev den lagt til tørring på fjeldet og senere stakket omtrent ligesom når man dyrkede hø derhjemme. Der var meget lidt vegetation - det var mest fint græs og så store mængder af det grå islandske mos. Træer så vi ingen steder. Der var meget at se i byen, f.eks. Altingshuset på torvet med en masse statuer.

Islænderne var et flot folkefærd - høje og lyshårede, mange bar nationaldragter under besøget ligesom hele byen var flagsmykket og store æresporte var rejst, der hvor de kongelige passerede. Der var også en fodboldkamp mellem islændere og marinerne. Den blev overværet af Kongen, men den dag havde jeg vagt.

Vi besøgte ligeledes de varme kilder udenfor Reykjavik og springgeysere. Det var et fantastisk syn, men vi nåede ikke at komme ud på Tingvallasletten, idet der var ca. 25 km derud. Vi måtte nøjes med det, der var i nærheden. Vi nød de herlige dage og det stille vejr med masser af sol. Besøget var nu

snart slut og en skønne dag stod vi til søs igen.

Vi var under hele turen heldige med vejret, bortset fra en del tåge og støvregn på Færøerne.

Nu dampede vi nordpå op i det nordlige Ishav. Det var et meget uroligt farvand. Havet så meget roligt ud, men der var en kraftig dønning, så skibene rullede, men det anfægtede ikke Kongen, der spadserede sin sædvanlige tur på dækket, medens Dronningen med følge opholdt sig meget i salonen på øverste dæk. Kongen henvendte sig tit til den menige besætning med små bemærkninger om tjenesten og deslige. Vi passerede nu den nordlige polar-cirkel, men på dette tidspunkt var jeg på vagt, så jeg så ikke noget til ceremonien. Nu sejlede vi ind i en smal fjord og det var det mest fantastiske syn på hele turen. Fjorden bugtede sig ud og ind, med høje bjerge med sne på toppen. Her var også en del tåge og sirenerne måtte i gang. Inde i bunden af fjorden ligger der en lille by ved navn Aukureiry og her kastede vi anker og havde landlov. Det var en pæn lille by. På den anden side af fjorden var også en by det var Odeyry. Vi havde kun landlov en gang og vi besøgte Frelsens Hærs sømandshjem og her fik vi en så hjertelig modtagelse af danske, som vi sent vil glemme.

Da vi så sejlede ud af fjorden igen, var det blæst op til en hård storm. Det var det værste vejr vi havde på hele

turen. Ved morgenskafningen mødte ingen - selv befalingsmændene var helt forkerte i ansigterne, ikke engang skaffegrejerne kunne ligge på bordet uden at trille ned og kokkens gryder kunne kun være halvfulde, og var lænket til komfuret. De kongelige så vi ikke noget til den dag.

Vi sejlede nu østover. Det var meget koldt, og vi havde efterhånden fundet stortrøjer og halstørklæder frem, når vi færdedes på dækket og vi måtte rense dækket for sne og slud. Vi kom nu til en lille bebyggelse på Østlandet - det var Seydisfjord. Der var så koldt og trist, men nu var det ved at være slut med besøget på Island. Det var en tirsdag aften, og skibene blev klargjorte og alt på dækket surret. Nu skulle vi sejle hjem i et træk, i alt 5 døgn. Her tog vi afsked med GEJSER. Den skulle blive deroppe på fiskeriinspektion en kort tid, inden den skulle afgå til England. FYLLA skulle ledsage os hjem.

Så lød bådsmandspiben "Klar ved anker og kæder, på post til at gå af havn " og under kanonsalut stod vi til søs og snart var Island forsvundet i det fjerne. Nu gik dagene med vagt og frivagt og når vi stirrede ud over havet kunne vi ikke se, at vi var kommet længere end dagen i forvejen. Vi havde da en oplevelse, idet vi så flere store hvaler, der dykkede op med en mægtig vandstråle højt til vejrs.

Man måtte beundre vores chef Godfred Hansen. Han veg ikke fra broen, når

vi sejlede. Hans mad blev bragt op på broen af hans oppasser - han følte sit ansvar. Efterhånden som vi nu sejlede sydpå, blev det lunere i vejret og vi mærkede nu igen, at der var sommer i luften. En skønne dag passerede vi så Skagen, her var et kort ophold, hvor de kongelige besøgte Klitgarden.

Da vi havde haft fint vejr ned fra Island, havde vi lidt tid i overskud, og vi sejlede langsomt ned gennem Kattegat og passerede Fornæs sidst på aftenen.

Nu var det jo den sidste aften ombord sammen med Kongefamilien og i den anledning gav Kongen aftensmad. Det var da ikke sådan, at vi var til taffel, men aftensmaden var ens i alle saloner og banjer på hele skibet og om aftenen havde vi en særlig oplevelse, som ikke sker ret tit i marinen. Der blev pebet til punch, det bestod af en rigtig gammel vestindisk rom, så det vil sige at stemningen steg, og da skibsorkesteret satte i med fult drøn kunne gasterne ikke dy sig, de dansede med hinanden til stor morskab for de kongelige, der havde taget plads på dækket mellem os. Det var en rigtig lun sommeraften. Om morgenen ankrede vi op på reden i Helsingør for en kort tid. Vi var stadig for tidlig på den. Her blev vi modtaget med fuld salut fra Kronborg - det skal lige bemærkes, at FYLLA i nattens løb havde været i København. En af skibets befalingsmænd var pludselig død og vi kunne jo ikke så godt komme

hjem med flaget på halv stang.

Nu sluttede FYLLA sig igen til os og nu gled vi så ned gennem sundet, efterfulgt af en skare sejl- og motorbåde. Så lød piben ”Musik og Skansevagt til mønstring” og frivagten stille op om styrbord. Jeg var heldig at have frivagt og kunne nyde det storslåede skuespil. Nu passerede vi forterne og nu bragede kanonerne fra alle forterne og musikken satte ind og præcis kl. 12 den 27. juni gik vi til kaj ved Nordre Toldbod. Her gik den hjemmeværende del af kongefamilien ombord for at byde velkommen.

Efter en kort parade, hvor Kong Christian holdt en kort tale og takkede mandskabet for den vellykkede tur, blev Kongeflaget under kanonsalut og fuld musik nedhalet og ordren lød ”daglig orden overalt”.

En pragtfuld tur var hermed til ende.

Så var det hverdag igen og vi skulle nu på en kort tur ned til Køge bugt, på fuldkraftprøve og skydeøvelse. Vi sejlede nu hjem igen og gled ind i Flådestationen og så blev kommandoen strøget på NIELS IUEL og hele mandskabet overflyttet til kasernen.

Her skulle vi bo midlertidig, idet hele mandskabet skulle overføres til OLFERT FISCHER, der var ved at blive klargjort. Det var en brat overgang. Nu havde vi det så godt og frit på NIELS IUEL, men nu måtte vi indordne os under de strenge kaserneforhold. Men vi nød landlovene i fulde drag. Nu var

OLFERT FISCHER 1926.
(R. S. Steensen)



Tivolijo åben og på soldaterhjemmet blev der holdt fest i Danmarkssalen for de hjemvendte Islandsfarer - en dejlig fest.

Nu gik der en halv snes dage, hvor vi gik på arbejdsvagt. En del af mandskabet var beskæftiget med afrigning af NIELS IUEL, der ikke skulle sejle mere dette år, men skulle ligge som stamskib. Resten af besætningen var beskæftiget med at indtage proviant og ammunition osv. i OLFERT FISCHER og en skøn sommermorgen blev kommandoen hejst og mandskabet gik ombord og blev indordnet på de forskellige poster.

Chefen var kommandør Nørregård, 1. maskinmester hed Heldt - da han havde mørkt skæg og hår, var mørk i huden og altid gik med forklæde på vagt blev hans kælenavn Skomageren eller førstesmeden. 2. mester hed Aggerholt - en lille tyk og bred mand, som så blev kaldt den lille overskårne. Pumpemesteren hed Flyenring. Han havde alle småmaskinerne, såsom ankerspil, fartøjsspil og alle pumper ombord og hans gruppe kom jeg til at høre til. Jeg fik nu skibsnummer 106.

Vi blev ledet i arbejdet af en overfyrbøder der hed Møller, en meget flink mand.

OLFERT FISCHER var et ældre skib fra 1903 med en besætning på ca. 250 mand. Den havde 2 stk. 24 cm og 4 stk. 15cm kanoner samt en del mindre skyts. Det var jo et artilleriskib. Maskinerne havde 4500 hk, og der var 6 kedler - alle kulfyrede.

Vi skulle afgå til Isefjorden på skydeøvelse og nu kunne vi rigtignok mærke, at vi var mariner. Vi blev herset med alle mulige øvelser og kanoneksercits både nat og dag - kun lørdag og søndag kunne vi regne med en bondenat. Jeg var også her afløser i dampbarkassen og meget af tiden slæbte vi skydeskiver. Så var vi iført redningsveste, hvilket var meget ubehageligt i sommervarmen. Det var dette år en meget varm sommer, således blev dækket flere gange overspulet med søvand, idet det var så varmt, at vi næsten ikke kunne gå på det med bare fødder. Besætningen skiftedes til at have landlov hver lørdag og søndag. Vi kastede som

regel anker fredag aften eller lørdag morgen, og efter parade, der bestod af eftersyn af om huebetrækkene var hvide og ligeledes striberne på kraven. Vi havde en løjtnant Hoppe, der var særlig striks, og vi havde opdaget, at striberne på kraven kunne trækkes op med kridt, men hvis så han klappede os på skulderen og så, at der stod en støvsky op, så røg den landlov. Derimod havde vi alle tiders løjtnant, elsket af hele besætningen ombord nemlig: Kronprins Frederik.

De steder vi anløb mest var Hundested og Rørvig og ligeledes Nykøbing og her var vi til nogle gode skovballer i Annebjerg skov, men det var mest Rørvig, hvor vi slog vores folder. Vi gik lange ture ud på landet, og på en sådan tur besøgte vi altid byens mejeri. En dag på sådan en tur - det var en søndag og rigtig varmt – kom vi forbi en have, hvor der sad et lystigt selskab og spiste frokost. ”Kom indenfor,” lød det og så blev vi beværtet med mad, øl og snaps og da vi gik, fik vi både penge og cigaretter. Det var en rigtig landlov. Om mandagen sejlede vi så ud igen. Om morgenen efter baksmonstringen gik den første time med rengøring overalt med spuling og pudsning. Dækket skulle være hvid-skuret og ligeledes årene i redningsbådene. Da vi var så mange, kunne det jo ikke undgås, at en del pjækkede den - man søgte tilflugt på toilettet eller ”Galionen”, som det kaldtes. Det lå under bakken,

og der var sæder til 8 personer i samme rum foruden ståpladser. Så en dag overkonstablen opdagede, at der var svundet ind i mandskabet for han hen og åbnede døren og råbte; ”Alle dem der tørskider - herrut!” Dem der ”sad” slap for videre tiltale. De mange småsynder, der blev begået, blev honoreret med straffe - en var, at man i middagspausen måtte stille hos kokken og så skulle man pudse hans beskidte gryder underneden til de var blanke og da kabyssen var kulfyret kan man jo nok tænke sig hvad det betød.

Det mest ubehageligt ombord var skydeøvelserne med de store kanoner, særligt 24 cm - det var et frygtelig drøn, når de gik af, så måtte vi have vat i ørerne - ligeledes sprang mange elpærer og vandstandsglassene på kedlerne kunne heller ikke holde til trykket.

I særligt varmt vejr fik vi efter ud-skejning vandlov - det vil sige dem, der kunne svømme fik lov til at hoppe i baljen, medens resten måtte benytte bruserne i baderummene.

En gang i sommerens løb, hvor vi var på vej op gennem sundet, mødte vi femmasteren KØBENHAVN der kom for fulde sejl. Det var et stolt syn. Senere da vi kom hjem, var vi ombord på den. At stå på dækket og se op var ligesom at stå i en skov og se opad.

Så en dag var uheldet ude efter os. På vej til Holbæk løb vi på grund ved Orø. Vi prøvede med fuld kraft bak og vores



Skoleskibet KØBENHAVN i Københavns Havn. (G. Lennild/FBIB)

egen slæbebåd FENRIS, men uden held - vi stod stadig fast på den lerede grund. Så blev der tilkaldt 2 slæbebåde fra Switzer, men uden held. Så blev alle bådene sat i vandet med hele besætningen ombord, dernæst blev de store granater losset over på lægtene og vandtankene tømt og ved højvande lykkedes det at komme fri.

Nu var tiden ved at være udløbet med skydeskolen, hvor vi havde elever fra dæksofficerskolen ombord og nu blev kursen sat til København. Det viste sig ved dykkerundersøgelse, at den ene skrue havde taget skade ved grundstødningen og ved hjemkomsten blev vi bugseret ind i den store tørdok. Jeg havde lejlighed til at gå ned i dokken. Det var fantastisk at se hvor stor et skib er, set fra neden.

Vi var nu klar igen og skulle ud på et mindre togt med Søofficersskolen.

Vi fik også en ny chef – kommandør Dornonville de la Cour. Togtet skulle gå op til Helsingør, hvor øvelsen skulle foregå mellem Gilleleje og Kullen. Da vi sejlede, var dampbarkassen på værft for reparation og ikke færdig, og jeg og tre kammerater og en overkonstabel blev efterladt på kajen. Vi skulle så sejle bagefter, når båden var klar - det tog godt et par timer, og så stod vi havnen ud. En foreslog at vi skulle anskaffe en kanon og så begynde for os selv. Vi gled nu langsomt op gennem Øresund så tæt ved land som muligt - der var jo mange badegæster at se på. Vi passerede Tårnbæk-Vedbæk-Rungsted og Espergærde og nu fik vi OLFERT FISCHER i sigte. Den lå for anker ud for Kronborg. Det var en herlig oplevelse at nyde den sejltur gennem Øresund i dampbarkassen.

Nu gik øvelserne igen, denne gang var



*Dampbarkasse ind-
bjærer torpedo fra
panserskibet HERLUF
TROLLE, 1915.
(Orlogsmuseet)*

det torpedoerne det gjaldt. Når en torpedo blev afskudt og kraften var løbet af, steg en lille bøjle op, og så var det vores arbejde i dampbarkassen at fiske dem op igen. Det var øvelsestorpedoer uden ladning, og det var et krævende job. Vi var mest drivvåde, da der gik en temmelig kraftig søgang i området. Vi havde også landlov i Helsingør. Dette år var byens 500 års jubilæum, så der var nok at se på. Vi besøgte også Kronborg, og så Søfartsmuseet, riddersalen og kasematterne med Holger Danske. Helsingør Marineforening indbød os til fest med bal på hotel Øresund. Vi fik fin aftensmad og så dansede vi - der var sørget for masser af piger, vores skibssorkester leverede musikken, men vi havde ikke landlov længere end til kl. 12. Da klokken nærmede sig 12 gik Kronprins Frederik op på tribunen og takkede marineforeningen for festen

og foreslog, at nu gik det så godt, fik vi en time ekstra og så derudover en halv time til at tage afsked med pigerne. Bragende klapsalve fulgte denne ordre. Det var helt sært at bevæge sig side om side på et dansegulv sammen med landets Kronprins.

Nu var vi færdige med dette togt og nu skulle vi tilbage til Flådestationen og udrustes til dette års store øvelse nemlig: Eskadren.

OLFERT FISCHER var admiralskib, og her højste kontreadmiral Amdrup sin stander. Der deltog HEJMDAL, GEJSER, 4 minestrygere, 9 torpedobåde, 6 undervandsbåde og 3 flyvemaskiner, der var forsynet med pontoner og kunne land på vandet. Nu var hele det indkaldte mandskab så samlet i en flådeenhed.

Den 2. september stod så hele eskadren til søs i kølvandsorden. Nu var det



Musikkorps på dækket af OLFERT Fischer, 1926. (Orlogsmuseet)

krigsmæssige øvelser, som det drejede sig om. Straks vi havde passeret Hven, gik torpedobådene til angreb og ubådene dykkede ned. Herunder var der nær sket en ulykke, idet ubåden "Rota" dykkede ud lige for stævnen af HEJMDAL og blev således vædret og trimlede rundt, med et hul i siden. Alle skibe slog fuld kraft bak og redningsbåde sat i vandet, men bortset fra en våd trøje kom inden til skade. Straks løb torpedobåde på hver side af ROTA og fik den sat på grund, og senere fik den bugseret hjem. Vi så den senere, da vi kom hjem. Da stod den i tørdok med et stort hul i siden.

Efter dette uheld sejlede vi direkte til

Ålborg. Det var en rigtig marinevenlig by. Vi tilbragte landloven i Kilden og Mentons Palmehave og morede os dejligt. Mandag morgen sejlede vi ud igen, og ved Hals Barre begyndte øvelserne igen. Flåden var opdelt i to afdelinger og nu jagtede vi hinanden dag og nat, om natten var alt mørklagt. Efterhånden som vi blev "torpederet" afgik vi til vor ankerplads omkring ved Samsø.

Så gik ugen og lørdag morgen gik vi ind i Århus havn og her havde jeg for første gang orlov. Jeg rejste hjem til Dalbyover og besøgte familie og venner, men måtte ret tidligt af sted, da jeg skulle være i Århus søndag kl. 12. Mandag morgen var min søster Edith,

der havde plads i Århus, nede på kajen for at tage afsked med mig. Det vakte altid opsigt, når så mange skibe gik fra kaj. Kommandoer smældede og røgen væltede op af skorstenene og langsomt gled skibene ud et for et.

Så gik det løs igen og en nat var vi heldige, at blive torpederet af en torpedobåd og vi gik til ankerpladsen og glædede os til en bondenat, men så skete der noget. Hen på natten lød alle alarmklokker og råbet lød ”Alle mand i redningsbådene”. Så blev der travlhed, men takket være fartøjsøvelserne, vidste hver mand nøjagtig hvor de skulle være. Jeg havde plads i båd Engelhard nr. 1. I løbet af ganske kort tid var alle mand i bådene, undtaget Chefen og nogle befalingsmænd. Vi roede nu en lille tur rundt om skibet, og så blev øvelsen afblæst. Hele episoden varede knap en halv time, og der var ingen panik nogen steder.

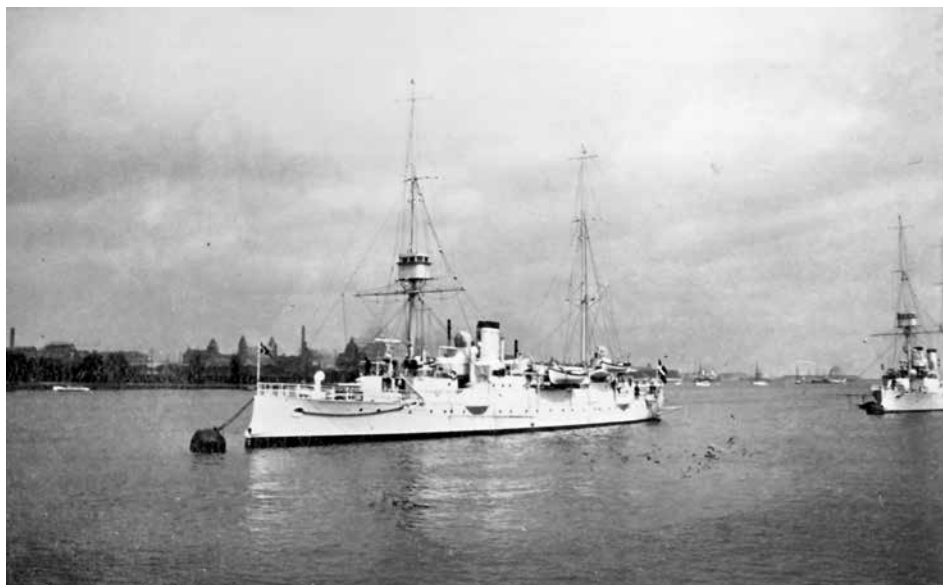
Næste havn vi anløb var Korsør, hvor vi så hvad der var at se bl.a. færgelejerne og Korsør fæstning. Så gik turen ned gennem Storebælt og nu oplevede vi den skønneste tur på togtet. Vi sejlede med stærk nedsat fart gennem Svendborgsund, og det var vel nok det skønneste man kan opleve i Danmark med de skovklædte skråninger ned til den smalle sejlrende. Her var der ingen øvelser, så vi kunne rigtig nyde turen i det klare solskin. Så skulle vi anløbe Åbenrå og her skulle vi påfylde kul og vand. Det var det værste svineri. Der

var dæksler i dækket, hvor kullene raslede ned i kulkasserne. Imens dannede hele mandskabet undtaget maskinbesætningen og fyrbøderne, et landgangskompagni og marcherede med fuld musik og splitflaget i spidsen en lang tur ud på landet. Det samme havde foregået i Kalø Vig, da vi var i Århus. Det vakte betydelig opsigt, når sådan et kompagni passerede de små landsbyer med fuld musik.

Da kulfyldningen var tilendebragt, blev der spulet overalt. Brandslanger blev rigget til, så blev der en vandpantomime fra masterne og nedefter. Der var nu daglig orden, da landgangskompagniet vendte hjem, godt trætte efter den uvante spadseretur. Om aftenen var vi til fest på Folkehjem.

Nu skulle vi ”Neden om og hjem”. Vi sejlede forbi Als-Ærø-Langeland-Møn-Stevns Klint og Køge bugt hjem. Nu var efteråret sat ind, med regn og blæst og korte dage, så det var ingen nydelsestur, da OLFERT FISCHER lå meget lavt på vandet, så fik vi den ene skylle efter den anden over os. Vi kunne kun opholde os på overbygningen, men en stormdag på havet kan jo også have sin charme, nu var vi jo trænede. Vi ankrede nu op på reden i København og skulle have den sidste flådeparade dette år.

Den 3. oktober ankom kongeskibet DANNEBROG efter at have sejlet fronten af, gik Kongen ombord på OLFERT FISCHER - der jo var flagskib og atter en



Krydserne HEJMDAL og GEJSER i Københavns havn, 1926. (R. S. Steensen)

gang gik Kongeflaget til tops. Vi sejlede op i Øresund og her udlagde torpedobådene på kort tid et minefelt, der senere blev bjerget af minefartøjerne. Efter andre fartøjsøvelser sluttedes der af med en kort parade og i samlet trop med DANNEBROG i spidsen, stod vi havnen ind med salut fra batterier og forter.

Nu gled skibene ind i flådens leje og dagen efter blev dæksbesætningerne hjemsendt, medens maskinbesætningen blev overført til stamskibet "Niels Iuel" til fortsat tjeneste. Nu skulle maskiner og kedler have et tiltrængt eftersyn. Vi var nu på arbejdsbold med at rense kedler, maskiner og værktøj skulle ligeledes have en overhaling.

Vi havde nu megen frihed, idet vi nu var de gamle. Vi havde fri hver aften fra kl. 5.- til kl. 7 - om morgen, men da det nu var koldt, blev vi tit ombord. Det var mest på soldaterhjemmet vi holdt til, gik en tur på Strøget, og morede os i "Kæden" eller "Trommesalen" - også Nyhavn besøgte vi, trods advarslerne fra rekruttiden. Da der jo mest var søfolk, der holdt til i Nyhavn og vores uniform gjorde sit til, at man altid kunne redde sig en genstand. Lidt små skærmysler var der jo somme tider - der blev engang klaget fra land over at marinerne undlod at hilse på befalingsmændene fra landhæren. Nu har marinerne jo ikke været særligt interesseret i at hilse på de såkaldte

landkrabber - engang mødte et par befarnе søfolk en korporal fra Livgarden. Han brølede; "ret, har De ikke lært at hilse?" Svaret blev; "Hold kæft, din bonderøv" og så gled de til stor morskab for de tilskuere, der så optrinnet.

Men der blev klaget til søværnet, og vi blev kaldt til mønstring hos banjemesteren, som spurgte om vi ikke kendte graderne i hæren. En svarede nej, en anden svarede, at det jo kunne være en fra Frelsens Hær, og en tredje mente, at det kunne være en kontrollør fra en biograf, så det var jo ikke nemt at vide, hvornår vi havde hilsepligt. Efter denne forklaring rystede banjemesteren på hovedet og hans eneste kommentar var "Træd af".

Dengang brugte byens bagere at sælge det gamle brød fra dagen i forvejen til halv pris. Men så var der en bager, der pludselig satte prisen op, da han mødte ombord om morgenen. Gasterne surmulede over prisen, men så var der et lyst hoved, der udbrød; "du bager - har du set, at der er ild i et skib derovre om bagbord?" Bageren kunne ikke styre sin nysgerrighed og skulle over til rælingen for at se og vips - på et øjeblik var hans kurv tom. Manden blev fuldstændig tosset. Han råbte og skabte sig og kaldte os sørøvere og pirater. Han fór ind til banjemesteren uden at hilse og stå ret, som det hør sig og bør sig, og kommentaren fra chefen var; "Herrut, der er ingen, der har haft

bud efter Dem." Næste morgen kunne vi købe brød til normalpris.

Nu nærmede vi os jo jul og den 17. december fik vi at vide, at vi skulle hjemsendes dagen efter. Nu skulle vi så om aftenen hente vores civile tøj på Soldaterhjemmet og tage afsked med de flinke mennesker på hjemmet.

Den sidste morgen efter baksmonstringen gik jeg en tur op på bakken og stod et øjeblik ude i forstavnen ved gøsen, og her tog jeg afsked med NIELS IUEL. Lidet anede den skæbne der skulle overgå den 17 år senere.

Nu tog begivenhederne fart. Vi blev læsset op i lastbiler og kørt til magasinerne til aflevering og omklædning og udbetaling af restforstrækning. Derpå den sidste mønstring med kommandoen "Som civil, træd af!"

En herlig sommer var gået. Mange gange var det drøjt, men de lyse sider glemmer man aldrig - og så det gode kammeratskab.

Flaadestationen, den

18 DEC 1926

Hjemsendelsespas

for værnepligtig

Hoved-Nr.

6238

Kreds

Lægd, Bogstav

Nr.

33

Henrik Henningsen

Mødt til Tjeneste den

21 APR 1926

Tilkommer	Kr.	Øre	Udbetalt	Kr.	Øre
Lønning.....	169	40	Forstrækning...	156	00
Tillæg for særlig Tjeneste.	39	60	Arrestforplejn.,		
Andre Godtgørelser			Eftersøgning..	53	00
	209	00	Afregning		
				209	00
Fragaar for manglende Beklædningsgenst...				1	31
Udbetalt ved Hjemsendelsen				51	69

Marineminiisteriets Kommissariatskontor, d. 18/12 1926

Er hjemsendt i Dag Kl. 1130

Döpke

De skal straks efter Hjemsendelsen
melde Dem ved samme Folkeregister,
hvor De meldte, at De var indkaldt.

[Signature]

Chef for Flaadestationen.

Vend om! *[Signature]*

Indklæbes bag i Orlogsbogen.

I forbindelse med artiklen på de næste sider blev der kort før, i forbindelse med og kort efter krigsudbruddet udsendt følgende kodede meddelelser til tyske handelskibe.

QWA-meddelelser til tyske handelsskibe

Afsendt pr. telegrafi fra Norddeich og Rügen i forbindelse med krigsudbrud d. 1. september 1939.

QWA 7	25. aug. 1939	Nächste Woche wie verabredet Beobachtungen nehmen für Deutsche Seewarte. Essberger. [Forseglede kuverter kunne åbnes]
QWA 8	25. aug. 1939	1. Warten Sie auf Anweisungen. 2. Inhaber des Steuermannspatentes Große Fahrt namhaft machen. Essberger [Sejl til hjemhavn – skibet sløres – benyt ikke den engelske kanal – anvend kode "Schlüssel H"]
QWA 9	26. aug. 1939	Alle Möglichkeiten ausnutzen, um innerhalb der nächsten vier Tage Heimathafen zu erreichen. Falls nicht möglich, Spanien, Italien, Japan, Rußland, Niederlande, andernfalls neutrale Häfen gehen. Auf keinen Fall Vereinigte Staaten. Marineleitung
QWA 10	28. aug. 1939	Auch über die W-Nachricht nr. 9 gegebene Frist hinaus gemäß Sonderanweisung Abschnitt B, Wortlaut V og VI möglichst Heimat zurückkommen. Vorher gegebenenfalls Brennstoff auffüllen. Marineleitung.
QWA 11	3. sep. 1939 A.M.	Feindseligkeiten haben begonnen mit England. Kriegsmarine. Mit Feindseligkeiten auch von französischen Kriegsschiffen ist zu rechnen. Kriegsmarine.
QWA 12	3. sep. 1939 P.M.	Schiffe, welche durchbrechen, Zone Shetland-Norwegen bei Nacht abgeblendet passieren. Wenn möglich, dunstiges Wetter abwarten. Bei Tage möglichst norwegische Gewässer benutzen. Fahren durch Kleinen Belt in Ostsee.
QWA 13	6. sep. 1939	Für Schiffe im offenen Seeraum Durchbrechen nach Murmansk aussichtsreich. Kriegsmarine.
QWA 18	24. okt. 1939	Britische Kriegsschiffe haben gedroht Besatzung von mehreren deutschen Dampfern mit Erschießen im Fall von Versenken Schiff. Durch Drohung nicht abhalten lassen, seine Dienstobliegenheiten zu erfüllen. Jeder britische Befehlshaber wird zurückschrecken vor Ausführung Völkerrecht widersprechendem Verbrechen. Marineleitung.
QWA 20	28. okt. 1939	Bei Anhalten durch feindliche Kriegsschiffe auf Meer mit höchster Energie offen, nicht verschlossen Mitteilung durch Funkspruch ohne Adresse angeben mit Standort, Art, Nummern feindlicher Streitkräfte. Besondere Anweisung Seite 13, Ziffer 6 beachten. Marineleitung.

Kilde:

Hans Jürgen Witthöft: Die deutsche Handelsflotte 1939 – 1945, Bd I & II, Göttingen, Musterschmidt, 1971.

De Kanariske Øer under 2. verdenskrig.

Kontreadmiral (pens.) Arvid Sørensen

Beretningen om De Kanariske Øers historie under 2. verdenskrig kan ikke anskues isoleret, idet begivenhederne i Europa og stormagternes indbyrdes forhold og prioriteringer havde stor indflydelse på den betydning, man til-

lagde øerne. Denne fremstilling belyser ikke det spanske forsvar af øerne.

På det strategiske niveau spillede de atlantiske øer en ikke uvæsentlig rolle i stormagternes overvejelser om magtspillet i Atlanten. Således kom Island



De Kanariske øer ligger udfor afrikas vestkyst, nogenlunde på højde med det sydlige Marokko.

til at spille en central rolle under 2. verdenskrig. Island, der siden 1918 havde været i personalunion med Danmark, opretholdt en streng neutralitet. Da det tyske rige i 1939 ønskede landingsrettigheder for Luft-hansas transatlantiske flyruter, blev anmodningen pure afvist. Et britisk ønske om oprettelse af baser på øen som støttepunkt for de allierede forsyningslinier tværs over Atlan-ten og for at afskrække et tysk land-sætningsforsøg blev ligeledes afvist. På trods heraf landsatte briterne i maj 1940 en styrke på Island, der officielt protesterede men modtog de engelske styrker som gæster. Efter aftale mellem Island, England og USA afløste amerikanske styrker (Operation INDIGO) de engelske tropper i juli 1941. Behovet for støttepunkter i Atlanten (f. ex. Færøerne, Azorerne og De kapverdiske Øer samt utvivlsomt også Madeira og De Kanariske Øer) var længe et fast element i den tyske marines strategiske overvejelser. Man finder således i admiral Wolfgang Wegeners (1875 – 1956) *Die Seestrategie des Weltkrieges* fra 1929 udsagn om behovet for oversøiske baser for den tyske marine som en vigtig forudsætning for at kunne dominere handelsruterne, herunder specielt til Sydamerika. Under 2. verdenskrig udarbejdedes en tysk plan for erobring og besættelse af De Kanariske Øer, nemlig Plan ISABELLA. Planen blev

opgivet i foråret 1941 på grund af det tyske engagement på Østfronten.

Efter invasionen af Frankrig i maj 1940 havde tyskerne adgang til kysten ved Biscayabugten, og der byggedes ubådsbaser i Bordeaux, Brest, La Rochelle (La Pallice), Lorient og Saint- Nazaire som basis for ubådsaktiviteterne i Atlanten. Fra juli 1940 indledte tyske ubåde operationerne i Atlanten fra de franske baser. Den reducerede afstand til patruljeområderne betød længere tid i operationsområderne. Det britiske admiralitet antog, at tyskerne også ville udnytte muligheden for at udstationere større kampskibe her for at angribe de allierede konvojer i Atlanten. Man forventede også, at tyskerne ville udføre amfibieoperationer og raids mod Azorerne og De Kanariske Øer. Admiralitetet var ganske klar over faren for, at disse øer kunne falde i tyskernes hænder og var fast besluttet på at afskrække ethvert forsøg herpå. Ikke alene ville en tysk erobring af øerne true de allieredes konvojruter i Atlanten men efter en tysk erobring af Spanien og dermed Gibraltar ville øerne være det eneste alternativ, hvorfra britisk kontrol med adgangen til Middelhavet og ruten syd om Afrika kunne udføres. Det var derfor et vigtigt element i den britiske strategiske planlægning, at De Kanariske Øer måtte erobres, hvis Tyskland skulle angribe Spanien eller Portugal. Hitler



U 460 (tættest på kameraet) er ved at gøre klar til genforsyning. Disse operationer på åbent hav, var noget der krævede den ypperste af besætningerne mht. sømandsskab.

havde udtrykt sit ønske om at besætte øerne. Den tyske udenrigsminister von Ribbentrop anmodede Spanien om tyske basefaciliteter på De Kanariske Øer, men Spaniens modkrav var for høje til, at det kom til realitetsforhandlinger. De spanske modkrav var omfattende fødevarehjælp og betydelige leverancer af militær udrustning samt tysk militær beskyttelse af de spanske oversøiske besiddelser og annekser af territorier i fransk Nord-Afrika. Det er dog interessant at notere, at admiral Raeder advarede Hitler om, at det ville

være en meget risikabel operation.

Den tyske marineledelse havde ingen illusioner om risikoen ved at sende en ekspedition af sted til et farvand, som den tyske flåde ikke havde kontrol over. Den britiske regering ønskede at fremme samhandelen med Spanien, at Spanien¹ holdt sig neutral, at spanske havne og spansk territorialfarvand ikke blev benyttet af tyske og italienske ubåde, samt at Gibraltar og ankerpladsen ud for Algeciras forblev uantastet.

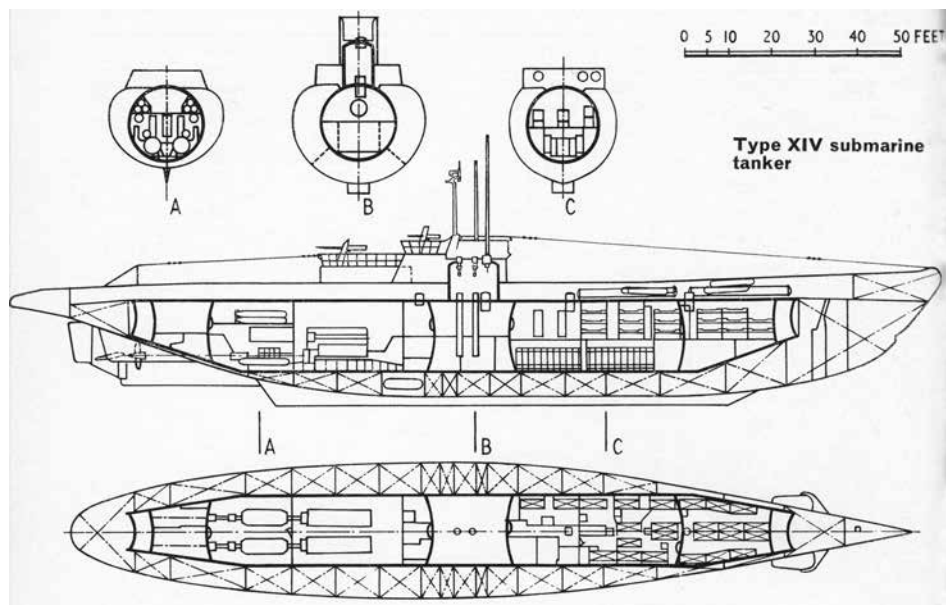
Den engelske plan for erobring af De

Kanariske Øer blev udarbejdet og godkendtes af kabinettet i maj 1941. Den udpegede styrke blev holdt på 7 dages varsel. Der var afsat ca. 20.000² mand til operationen, som skulle støttes af en flådestyrke bestående af 1 slagskib, 3 hangarskibe, 3 krydsere og 19 destroyere. De militære chefer var udpeget, og indledende øvelser indledtes i Skotland. I løbet af sommeren 1941 vurderedes truslen mod Gibraltar dog aftagende, og operationen blev udskudt til september samme år. Senere mistede Operation PUMA³ sin aktualitet, da det stod mere og mere klart, at Spanien under general Franco trak tiden i langdrag med hensyn til at træffe beslutning om Spaniens holdning til Aksemagterne, samt at Spanien ikke ville tillade tyske tropper passage gennem Spanien for at angribe Gibraltar. Den tyske Operation FELIX, som blev udarbejdet omkring årsskiftet 1940 - 41, havde som forudsætning, at Spanien ville tillade passage af tyske artillerienheder og fald-skærmstropper gennem Spanien for at angribe og erobre Gibraltar og spansk Marokko, bl. a. med deltagelse af elementer fra elitedivision Brandenburg. Den spanske støtte indskrænkede sig efterhånden til en forhandlet aftale om at yde logistisk støtte til tyske (og italienske) ubåde i spansk territorialfarvand. Spaniens modstand mod planerne og krigsforløbet på den tyske østfront stillede sig i vejen for

planens gennemførelse. Den britiske flådestyrke i Gibraltar (Force H) under kommando af viceadmiral Sir James Somerville fik til opgave at beskytte øgrupperne mod mulige tyske landgangsforsøg. Den britiske flåde løste denne opgave ved at sende en krydser på patrulje omkring øerne. Det var i øvrigt admiral Somerville, der af Churchill fik pålagt den meget vanskelige opgave at neutralisere den franske flådes hovedstyrke i Mers-el-Kébir i Nord-Afrika.

De tyske ubåde, som opererede i Atlanten, havde flere muligheder for genforsyning med brændolie (bunkring), nemlig fra tyske forsynings-skibe, som havde base i neutrale havne, fra andre ubåde, som var på vej tilbage til baser i Frankrig, typisk fordi de havde opbrugt deres beholdning af torpedoer og endelig fra de såkaldte *Milchkühe*. Tyskerne konstruerede i alt 10 af disse specialbyggede forsyningsubåde, som kunne medbringe godt 400 tons ekstra brændolie, torpedoer, friske forsyninger, herunder grøntsager i køleaggregater. Desuden var disse både udstyret med et bageri, så der kunne leveres friskbagt brød i rum sø. Alle ti både blev sænket i løbet af krigen.

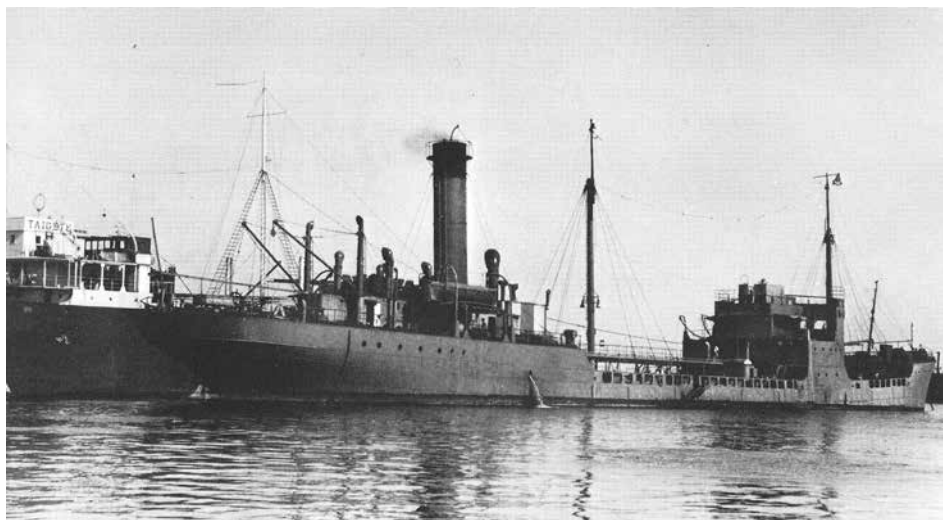
Ved krigsudbruddet d. 1. september 1939 befandt der sig 9 tyske handelsskibe på De Kanariske Øer. De tyske handelsskibe var – i modsætning til de fleste danske handelsskibe udstyret med



Da “Malkekøerne” begyndte at blive operative fra omkring årsskiftet 1941-42 var det ved at være for sent, da de allierede på dette tidspunkt rådede over betydeligt antal af eskorteskibe. Endvidere var de allierede i stand til i stadig større omfang, at læse ubådenes signaler sendt ved brug af Enigma-koden. Alle 10 type XIV ubåde blev sænket i perioden august 1942 til juni 1944.



U 462 (type XIV) under genforsyning af en ubåd der ligger agten for “malkekøen”.



Etappeskibet RUDOLF ALBRECHT bliver genforsynet af den italienske tanker TAIGSTE på øen Teneriffa i begyndelsen af 1941.

klare retningslinier for, hvordan skibene skulle reagere i tilfælde af en krigssituation. I et bilag er vist et uddrag af de informationer, som udsendtes til tyske handelskibe i forbindelse med optakten til 2. verdenskrig. Forsyningsskibenes ophold i spanske havne eller på spansk territorialfarvand var en klar overtrædelse af den erklærede spanske neutralitet⁴. D. 3. september 1939 anløb tankskibet WINNETOU således Las Palmas med en last på 7.000 tons gasolie, mens RUDOLF ALBRECHT d. 8. maj 1940 med 5.000 tons brændolie anløb Tenerife. Tyske ubåde, som opererede i den sydlige del af Atlanten, fik allerede fra årsskiftet 1940 - 41 logistisk støtte fra tyske forsyningsskibe ved De Kana-

riske Øer, f. ex. fremgår det af kilderne, at U 69 natten mellem d. 28/29 juni 1941 bunkrede i Las Palmas fra det tyske forsyningsskib CHARLOTTE SCHLIEMANN⁵, der anløb Las Palmas d. 2. september 1939 direkte fra Aruba med 11.000 tons dieselolie. Skibet forblev i Las Palmas til d. 23. februar 1942. Kilderne er uenige, om navnet på forsyningsskibet er som nævnt her, eller om skibet hedder CORRIENTES. Begge skibe opholdt sig dog samtidigt i Las Palmas i en længere periode.

I begyndelsen af maj 1940 blev CORRIENTES under opholdet i Las Palmas beskydt af et fransk skib og fik en træffer midtskibs. U 69 bunkrede d. 19. juni 1941 nær De Kanariske Øer fra det tyske forsyningsskib EGERLAND.

Ligeledes fandt bunkring sted i 1941 i Las Palmas fra CHARLOTTE SCHLIEMANN: *U 103* d. 6. juli, *U 105* og *U 106* d. 5. marts og *U 123* d. 24. juni. Kilderne beretter også, at *U 167* d. 6. april 1943 blev sænket af egen besætning tæt på De Kanariske Øer efter skader som følge af et allieret flyangreb. De overlevende fra *U 167* blev umiddelbart efter bragt i land på Gran Canaria. De landsatte tyske ubådsfolk blev allerede d. 16. april 1943 hentet af *U 159* og *U 455* og sejlet tilbage til en tysk ubådsbase i Frankrig. *U 135* blev d. 15. juli 1943 sænket øst for De Kanariske Øer i et koordineret angreb udført af britiske eskorteskibe og et amerikansk Catalina-fly. Medio maj 1944 patruljerede *U 505* ud for Las Palmas. D. 12. juli 1941 reddede 32 overlevende fra det italienske skib ERNANI sig i land ved Fuencaliente fyrstårn på La Palma – den vestligste af De Kanariske Øer. Skibet var på rejse fra Las Palmas, hvor det var interneret, til Bordeaux med en last skrotjern. Skibet var ved en fejltagelse blevet sænket af *U 103*. Ubådskhefen blev senere frikendt for at have sænket et skib tilhørende et land, som var en del af aksemagterne. Frikendelsen tog udgangspunkt i, at skibet havde sløret dets identitet ved at ændre udseendet og førte hollandsk flag. I september 1942 ophørte forsyningsmulighederne fra tyske skibe i spanske eller spansk kontrollerede havne efter diplomatiske

forhandlinger. Det kan i øvrigt nævnes, at i løbet af 1941 forsøgte i alt 10 tyske handelsskibe som blokadebrydere at sejle fra De Kanariske Øer tilbage til havne, som var kontrolleret af aksemagterne eller neutrale. Nogle af skibene blev opbragt af de allierede, andre valgte at sænke sig selv og kun få nåede en sikker havn, bl. a. via anløb af Vigo og La Coruña i det nordvestlige Spanien. I ubådsfilmen *Das Boot* aflagde ubåden - angiveligt *U 96* - et forsyningsbesøg i Vigo, hvor det tyske forsyningseskib WESER opholdt sig. Dette indslag i filmen bygger på historiske kendsgerninger. Det fremgår af kilderne, at der frem til slutningen af 1942 blev gennemført i alt 23 genforsyninger af tyske ubåde, fortrinsvis i Vigo, El Ferrol, Cádiz og Las Palmas.

I perioder etablerede tyskerne øst-vestgående patruljelinier umiddelbart syd for De Kanariske Øer for at opfange handelsskibe, der indgik i de nord-sydgående konvojer mellem Kapstaden og England/Middelhavet, ligesom der oprettedes nordsydgående patruljelinier, som skulle opfange handelskibe, der fremførte forsyninger til de allierede styrker, som var blevet landsat primo november 1942 i Nordafrika under Operation TORCH. De tyske ubåde opererede i grupper, såkaldte *wolf packs*⁶, hvori kunne indgå et varierende antal både. I gruppen *Schlagetot*, der lige nord

for De Kanariske Øer blev indsat mod Operation TORCH, indgik 9 ubåde, som bl. a. skabte stor ravage i forbindelse med den allierede landsætning ved Casablanca og de senere anløb af forsyningskibe. Op til 16 ubåde i gruppen *Delphin* opererede i januar 1943 nord og nordvest for De Kanariske Øer mod transatlantiske konvojer, og primo marts 1943 opererede *Tümmel*-gruppen med 6 ubåde i farvandet mellem De Kanariske Øer og den marokkanske kyst mod konvojer, der sejlede mod Gibraltar. Overvældende luftbeskyttelse af konvojerne tvang imidlertid ubådene bort fra overfladen, og kun få af konvojens skibe blev sænket. Det er endvidere oplyst, at U 572 d. 25. oktober 1942 ud for De Kanariske Øer forsøgte at sænke et tankskib, der blev eskorteret af to destroyere.

Som det fremgår, var De Kanariske Øer ikke direkte involveret i krigshandlingerne under 2. verdenskrig. I krigens begyndelse udnyttede tyskerne i beskedent omfang den spanske neutralitet til bunkring af ubåde. Passage af konvojer og tyske ubådsangreb på konvojerne foregik i umiddelbar nærhed af øerne. Det er ikke usandsynligt, at vraggods er drevet i land på øerne, og måske har overlevende fra krigshandlingerne reddet sig i land på De Kanariske Øer i større omfang end allerede oplyst ovenfor, men det er der ikke fundet

belæg for i de citerede kilder.

Det må være nærliggende at konkludere, at de tyske ubådes forsyningsanløb af spanske havne, her-under De Kanariske Øer, ikke havde nogen afgørende betydning for de tyske ubådes operationer og derfor var uden strategisk indflydelse på den tyske søkrigsførelse i Atlanten.

Kilder:

S. W. Roskill: The War at Sea, Vol. 1. London 1954.

S. W. Roskill: Churchill and the Admirals, Collins, London 1977.

Winston S. Churchill: The Second World War Vol. II & III, Cassell, London 1949.

Wolfgang Wegener: Die Seestrategie des Weltkrieges, Mittler & Sohn, Berlin 1929.

Anthony Martienssen: Hitler and his Admirals, London 1948.

Kenneth Wyan: U-boat Operations of The Second World War, Vol. 1 & 2, Chatham, London 1997.

S. E. Morrison: History of U. S. Naval Operations in World War II, Vol. II og X, Little, Brown & Company, Boston 1961.

Clay Blair: Hitler's U-boat War, Vol. I og II, Weidenfeld & Nicolson, London 1996.

www.u-boot-archiv-cuxhaven.de

www.wlb-stuttgart.de

(Württembergische Landesbibliothek)

White, John F.: U Boat Tankers 1941-45
Jung/Maass/Wenzel: Tanker und Versorger
der Deutschen Flotte 1900-1980

Noter

1. Den britiske ambassadør i Madrid var Sir Samuel Hoare, tidligere minister i den britiske regering. Hans vigtigste opgave som ambassadør var at formå Franco at holde sig uden for verdenskrigen, hvilket lykkedes. I 1944 rejste han tilbage til Storbritannien, hvor han blev adlet som 1st Viscount Templewood. Efter denne udnævnelse trak han sig tilbage fra politik.

2. En styrke på ca. 5.000 mand eller en forstærket brigade er nævnt i Churchills værk om den 2. verdenskrig. Det antages, at Roskills tal er mest troværdige, da han har haft tid og mulighed for at foretage indgående studier af kilderne.

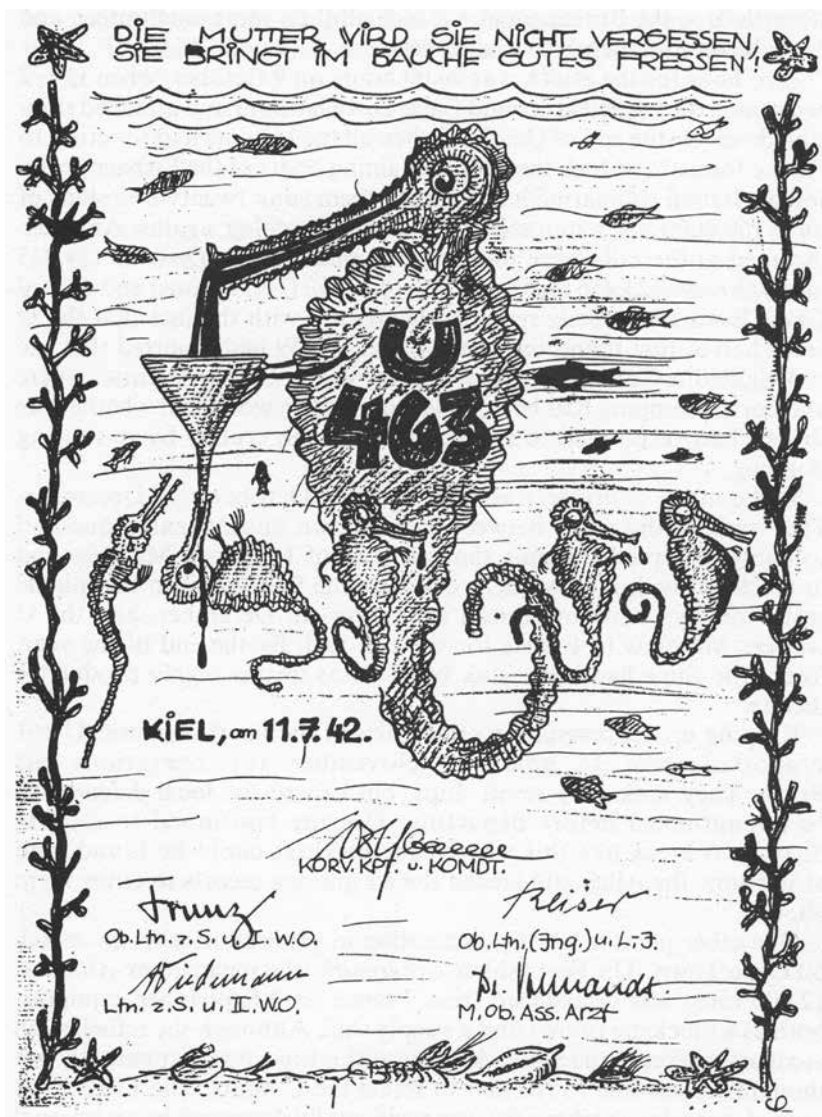
3. I Churchills erindringer benævnes operationen PILGRIM, bl.a. i forbindelse med udveksling af oplysninger med den amerikanske præsident. Det fremgår også af erindringerne, at den engelske plan endvidere omfattede Azorerne, Madeira og De Kapverdiske Øer. Azorerne var en tilbagefaldsposition for den portugisiske regering under Dr. António de Oliveira Salazar, hvis Tyskland skulle invadere Portugal.

4. Formelt var Spanien neutral under 2. verdenskrig, men havde tætte forbindelser til Aksemagterne, hvilket bidrog til landets isolering efter krigen. Spanien leverede krigsvigtige råmaterialer til Tyskland og sendte i 1941 *Den blå Division* (sp. División Azul – ty. 250. Infanterie Division) til Østfronten under kommando af falangi-

sten Mañoz Grandes. 4.000 spanske soldater omkom, inden styrken i 1944 blev hjemkaldt. Samtidig nærmede Franco sig de allierede, især for at skaffe sig olieleverancer, som Spanien var stærkt afhængig af.

5. CHARLOTTE SCHLIEMANN blev d. 12. februar 1944 sænket af egen besætning eller af HMS RELENTLESS (Kilderne er uenige) i nærheden af Mauritius i Det Indiske Ocean. Skibet blev bygget ved Nakskov Skibsværft i 1928 og hed tidligere KARL KNUDSEN.

6. Tysk: Rudel-taktik – udviklet af chefen for de tyske ubåde, admiral Karl Dönitz. Taktikken var det tyske svar på konvojsystemet, der af den engelske flådeledelse indførtes fra krigens begyndelse på baggrund af erfaringerne fra 1. verdenskrig. Taktikken bestod i hovedsagen i at samle et antal ubåde på en patruljelinie på tværs af konvojens forventede kurslinje. Oplysninger om konvojens forventede position, kurs og fart, som stammede fra mange forskellige efterretningskilder, blev sendt til den ældste ubådschef, som derefter organiserede, hvordan ubådene skulle følge konvojen neddykket om dagen og udføre koordinerede angreb på overfladen om natten. Det krævede en del radiokommunikation, som var taktikkens største svaghed, idet elektroniske udsendelser afslørede ubådenes positioner. Taktikken ophørte i væsentligt omfang efter 1943.



Når en ubåd tog på sin første patrulje var det skik og brug, at den efterlod en tegning "På patrulje" hos sin flotille. Her er der tale om U 463 (type XIV), der forlod Kiel den 11. juli 1942. U 463 gennemførte fem krigspatruljer, hvor den blev sænket på den femte af en Halifax bombemaskine ud for Cape Ortega (Spaniens nord vestre hjørne). Det var den 10. maj 1943. Hele besætningen på 56 mand omkom.

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug har til huse i den gamle arrest på Nyholm. Her mødes man hver tirsdag og bygger på de igangværende modeller. Det kan man læse mere om herunder.

Arrangementer i andet halvår 2014

Herudover holdes der laugsaftener med foredrag og andre arrangementer for alle interesserede. De finder sted den første onsdag i hver måned i efterårs- og forårssæsonen og foregår normalt på Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, 1415 K, medmindre andet annonceres. Der er gratis forfriskninger til de fremmødte.

Efterårsprogrammet 2014 ser således ud:

Onsdag den 3. september 2014 kl. 19.30

Cand.mag. Søren Nørby fra Center for Militærhistorie ved Forsvarsakademiet har skrevet en lang række bøger om marinehistoriske og sømilitære emner, heriblandt flere om de danske ubåde. Han fortæller her om de to ubåde af NARHVALEN-klassen, NARHVALEN og Nordkaperen, der på mange måder markerede højdepunktet for det danske ubådsvåben. Med deres ringe størrelse, moderne maskineri, imponerende våbenlast og lange patruljetid var de skræddersyet til operationer i Øster-

søen. At de så tilmed var de sidste orlogsskibe bygget på Orlogsværftet, gør kun deres historie mere interessant. Søren Nørby vil fortælle den spændende historie om de to bådes "liv" fra deres tilblivelse under Den Kolde Krig til deres udfasning næsten 40 år senere. Undervejs fortælles om maskineri, sensorer, våben, livet om bord, samt ikke mindst hvordan ubådene ville være blevet brugt i forsvaret af Danmark, hvis Den Kolde Krig var blevet varm.

Onsdag den 1. oktober 2014 kl. 19.30

Tordenskjold, søhelten fra Store Nordiske Krig i begyndelsen af 1700-tallet, er en af Danmarkshistoriens mest myteomspundne skikkelser. Men hvem var han egentlig, og hvorfor finder vi i dag hans billede på tændstikæskerne? I sommeren 2010 foretog sognepræst Esper Silkjær og hans hustru en sommersejlad fra Oslo og ned i Bohus len, hvor Tordenskjold gjorde livet surt for svenskerne. Tordenskjold færdedes hjemmefantastisk blandt øer, klipper og skær i Bohus len, hvor hans navn især knytter sig til Dynekilden og Marstrand, hvor han vandt nogle af sine største sejre. Med udgangspunkt i sommertogtet, hvor parret også besøgte fæstningen Oscarsborg i Oslofjorden, der blev berømt for sit forsvar af indsejlingen

til Oslo, da tyskerne angreb Norge den 9. april 1940, fortæller Esper Silkjær i et billedforedrag om Tordenskjold og sommersejladsen i hans kølvand.

Onsdag den 5. november 2014 kl. 19.30

Museumsinspektør ph.d. Helle Sigh fra Strandingsmuseet i Thorsminde fortæller om sin forskning i de nyligt genfundne arkivalier fra de to engelske orlogsskibe ST. GEORGE og DEFENSE, der forliste ud for Thorsminde julenat 1811. Dengang drev også en række papirer i land og blev opbevaret. Men de gik snart i glemmebogen, og først i 2012 blev de genopdaget blandt arkivalierne på Rigsarkivet. Her er en helt uvurderlig kilde til ny viden om livet om bord, f.eks. i form af mandskabslister, retsprotokoller, sygesedler, inventarlister og meget andet – heriblandt breve til en 16-årigt besætningsmedlem. Helle Sighs foredrag er en stor chance for at høre om den nyeste viden fra et museum, OMBL har bidraget til med en meget instruktiv model.

Tirsdag den 2. december 2014 kl. 18.00

Som altid afholder lauget den traditionsrige julekomsammen i december. For at flest mulig medlemmer kan deltage, har vi i år valgt at lægge begivenheden om tirsdagen på Orlogsmuseet – på vores ellers sæd-vanlige arbejdsdag

i arresten. Her vil som altid være andespil, kanonsalut og hyggeligt samvær. Arrangementet omfatter spisning/buffet samt det traditionelle ande-spil 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. Tilmelding senest mandag den 24. november til Poul Henrik Westh (mail: formand.ombl@gmail.com, tlf.: 20 16 76 92).

Kulturnatten i København

Fredag den 10. oktober 2014 afholdes som sædvanlig kulturnat i København. Her deltager lauget selvfølgelig som normalt både på Orlogsmuseet på Christianshavn og i arresten på Nyholm under samarbejdet mellem de frivillige organisationer og en række institutioner på Holmen. Alle med kulturnatspas er velkomne. Mere om det i laugets elektroniske nyhedsbrev.

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. Bl.a. 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).

Kommunikation

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug forsøger at følge med tiden og er derfor repræsenteret på internettet via en hjem-

meside (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. Herudover udsendes et månedligt nyhedsbrev til alle interesserede.



Den daglige farvandsovervågning foretages i dag af Søværnets seks fartøjer af DIANA-klassen - her NAJADEN. Displacement: 186 ton, fart: 25 knob, bevæbning: "på en god dag" to stk. 12,7 mm maskingeværer. (FBIB / Niels Pind)

38 manchetskjorter og ni par underbukser - en spændende nyerhvervelse til Orlogsmuseet

Da Orlogsmuseet fra en privat person blev tilbudt at købe en lom-mebog, der oprindeligt har tilhørt admiral H.G.F. Garde i midten af 1800-tallet, trådte Orlogsmuseets Venner velvilligt til og dækkede udgiften. Museet takker og glæder sig over erhvervelsen, der kaster lys på de mere dagligdags sider af livet som søofficer i dampskibenes tidsalder.

Admiral Hans Georg Friboe Garde (1825-1885) var af den berømte Garde-søofficersslægt, hvis sidste repræsentant i den danske flåde var admiral, forsvarschef Hans Jørgen Garde, der på tragisk vis omkom ved et flystyrt på Vågø på Færøerne i 1996. Han var virksom i en periode, der var stærkt præget af indførslen af ny teknologi. Stål erstattede egeplanker og dampkraft erstattede sejl. Han skrev bogen *Taktik for Flaadens Skibe* og var formand for forskellige tekniske kommissioner. Endvidere nåede han at føre kommando på flere af søværnets berømte skibe, såsom panserbatteriet ROLF KRAKE og fregatten JYLLAND. Han blev chef for chef for Orlogsværftet i 1884, men i 1885 var han på togt med fregatten FYEN i Middelhavet, hvor han døde og blev begravet på Malta.



*H. G. F. Garde her som kommandør.
(Fbib)*

Lommebogen vidner om, at ejeren var engageret i taktik og tekniske detaljer. Der er ingen fast struktur i bogen, men en række håndskrevne notater om alt fra øvelser og tekniske modifikationer af fartøjer til noter fra en rejse til London i 1861. Her kan vi bl.a. læse, at ”fra Blackfriarsbridge tager St. Pauls Kirken sig bedst ud”.

Et interessant dokument er indlagt bagest i lommebogen. Det er et løst

ark med en slags pakkelliste fra skruedorvetten DAGMAR. ”Denne Opskrift er tilpas for ½ Aars Togt med en Korvet”, lyder overskriften. I 1867-68 var Garde næstkommanderende på DAGMAR på et togt til Vestindien og Sydamerika. I listen er nøje optegnet, hvor meget tøj, linned, sølvtøj, glas, porcelæn, bestik og madvarer, en korvetchef skulle sørge for at medbringe til seks måneders togt.

Af porcelæn og sølvtøj skulle der være nok til at dække op til tolv personer. Fødevarerne var en ret stor post og skulle tilsyneladende række til at bispise kaptajnens gæster, om ikke hele officersmessen. Hele listen gengives ikke her, men eksempler skal nævnes: 2 eidammeroste, ½ parmesanost, 4 pund rosiner, 2 pund mandler, 16 pund brændt kaffe, etc. etc. Dåsemat var stadig en relativt ny opfindelse, men allerede et vigtigt element i skibskosten og fylder meget i listen: 15 dåser sardiner, 3 dåser slikasparges, 3 dåser høje asparges, 2 dåser blom-kål, hummer, muslinger og østers, seks dåser af hver.... Vin, snaps og hedvin løb man heller ikke lige tør for: 100 flasker margaux, 12 flasker pouillac, 24 flasker sauterne, 6 flasker portvin, 48 flasker sherry, 24 champagne, 24 cognac, etc. etc.

Klæder og linned til en enkelt officer fyldte nok også en del i kahytten: 2 uniformsjakker, 3 frakker, 3 veste, 1 uniformskjole, 1 par epauletter, 1

trekantet hat, 1 sabel med gehæng, 1 dolk, 1 kappe, 1 regnkappe, 2 kasketter, 2 stråhatte, 1 rund hat. Der var også to civile frakker, veste og en civil kjole. Listen over linned er interessant. Den dækker ikke som man skulle tro sengetøj og lignende, men derimod beklædning afaf linned. Den gengives her i sin helhed:

13 hvide veste, 12 hvide benklæder, 38 manchetskjorter, 8 natskjorter, 44 flipper, 24 lommetørklæder, 4 undertrøjer, 9 par underbukser, 31 par strømper.

Den lille notesbog giver blandt meget andet et sjældent indblik i den enkelte officers økonomi i en tid, hvor fartøjschefen endnu havde en separat husholdning fra resten af skibets økonomi. Den vil nu blive registreret og gemt i Orlogsmuseets omfattende samling af arkivalier vedrørende flådens historie.

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

Arrangementer sæsonen 2014 / 15

Alle foredrag og generalforsamling: Mødested Orlogsmuseet

22. oktober 2014 kl. 19.30

Projektleder Jørgen Dencker, Vikingeskibsmuseet.

**Den danske flådes største nederlag – om fundet af de to store trævrage,
Swarte Arent og Lindormen.**

26. november 2014

Afdelingsleder, museumsinspektør, ph.d. Helle I. M. Sigh

fra Strandingsmuseet St. George og Marinarkæologisk Center, Thorsminde.

**Gemt, glemt og genfundet. De ilanddrevne dokumenter fra de to engelske
linjeskibe HMS St. George og HMS Defence.**

28. januar 2015

Skibssingeniør Lars Jordt

Ombygninger af krigsskibe - hvordan, hvorfor og hvorfor ikke

25. februar 2015

Maskinmester Tom Wismann

Den danske flåde under Den første Verdenskrig – skibe og operationer

8. april 2015

Generalforsamling efterfulgt af historiske film/fotos.

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/generalforsamling.