

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



48. årgang Nr. 4 - november 2015

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

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

INDHOLD

Artikler

- SVÆRDFISKENS ubekvemme
ulykke, der derfor skulle ses
som hændelig 3
Michael H. Clemmesen
- Tordenskiolds angreb på
Marstrand den 26. juli 1719 26
Søren Nørby
- Avertissementskuddet 36
Søren Torp
- Nekrologer
Ole Feldbæk og Jørgen Barfod 40
- Meddelelser fra orlogsmuseets
Modelbyggerlaug 44
Poul Henrik Westh
- Orlogsmuseet lukker-
og åbner igen 47
Jacob Seerup

www.marinehist.dk

Forsidebillede:

Torpedobåden SVÆRDFISKEN efter
minesprængning 14. december
1918. (Forsvarsgalleriet)

Sværdfiskens ubekvemme ulykke, der derfor skulle ses som hændelig.

Michael H. Clemmesen

"I Betragtning af ... Omstændigheder, der har vanskeliggjort Navigeringen og Orienteringen kan Flaadens Overkommando henstille til Ministeriet, at der ikke foretages videre i Sagen, uanset at der ifølge Krigsforhøret har været en Dissens mellem Flotillechefens og Chefen for SVÆRDFISKENS Opfattelse med Hensyn til Sværdfiskens Afgang

nævnte Morgen, og man skal tilføje, at den stedfundne beklagelige Minesprængning, hvorved 8 Mand mistede Livet, formentlig maa betragtes som en hændelig Ulykke, naar der arbejdes i et ukendt, armeret Minefelt, og man kan da ogsaa i saa Henseende henvise til det svenske Orlogsskib GUNHILDS Minesprængning og andre lignende Tilfælde.

Sluttelig skal man bemærke, at det maa



Den minesprængte torpedobåd SVÆRDFISKEN på Holmen. (Orlogsmuseet)

anses for lidet ønskeligt for Statens udenrigske Interesser, om det blev almindeligt bekendt, at der er forefundet tyske forankrede Miner et

Stykke indenfor Territorialgrænsen i Store Bælt, hvorfor man skal henstille til Ministeriet, at der ved en eventuel Optagelse af Sagen tages Hensyn hertil

Torpedobaaden „Sværdfisken“ løbet paa en tysk Mine.

En frygtelig Ulykke i Morges i Langelandsbæltet.

7 Mand savnes. 4 Mand saarede.

— Privattelegram. —

Korsør, Lørdag.

En frygtelig Ulykke er i Formiddags ved 9-Tiden sket i Langelandsbæltet, idet Torpedobaaden „Sværdfisken“ under Minestrygningen er stødt paa en drivende tysk Mine, hvorved Skibets Agterende knustes.

7 Mand savnes og er antagelig omkomne og 4 er saarede, deraf 2 haardt. De Saarede er førte til Kystpanserskibet „Skjold“.

De savnede er:

Underkanoner 215 *Elmøe*, Korpsmatros 18 *K. H. Lorentzen*, Korpsartillerist 65 *H. V. Larsen*, de Værnepligtige Hovednr. 3611 *T. N. Petersen*, 9011 *K. O. H. Nielsen*, 3786 *V. Petersen*, 3977 *A. R. Jensen*.

De saarede er Værnepligtig 2265 *Fønss* (haardt), Reserveunderofficer *H. M. Hansen* (haardt), og de Værnepligtige 3444 *O. M. Madsen* (let), 9393 *J. Christensen* (meget let saaret).

„Sværdfisken“ er under Vejs til Korsør bugseret af Torpedobaadene „Delfinen“ og „Hvalrossen“.

Baaden førtes af Premierløjtnant *Quaade*.

„Sværdfisken“ er en af Marinens nyere Torpedobaade — den er bygget i 1913, er paa 190 Tons og løber 26 Knob. Besætningen er paa 30 Mand.

Nyheden om ulykken i Nationaltidende på ulykkesdagen. Læg mærke til, at stedet for ulykken er angivet generelt som Langelandsbæltet, og at ulykken angiveligt skete ved, at torpedobaaden under minestrygning stødte på en "drivende mine". Ud over de nævnte savnede, hvis lig aldrig blev bjærget, dræbtes fyrbøderen Jens P. Nielsen, der dagen efter blev fundet i det ødelagte agterskib.

ved Offentliggørelsen af Sagens Akter”.¹

Dette var konklusionen den 21. december 1918 på Flådens Overkommandos sagsbehandling af rapporten fra det søforhør, her benævnt ”Krigsforhør”, der blev holdt om morgenen 15. december, dvs. dagen efter ulykken. Men som det ses af avisudklippet, var man straks klar over ulykkens politiske følsomhed.

De tyske miner

Anden del af Overkommandoens anbefaling knytter sig til det forhold, at tyskerne ved mineringen af Langelands Bælt havde krænket dansk neutralitet

ved minere på dansk territorialfarvand. Den første minering havde fundet sted den tidlige morgen 5. august 1914 som følge af, at chefen for den nyetablerede tyske østersøflåde, storadmiral Prins Heinrich, havde været nervøs for, at den britiske flåde straks efter krigsudbruddet mellem de to lande ville gennemføre et indtrængningsforsøg. På det tidspunkt vurderede man ikke, at dansk søterritorium var blevet krænket. Imidlertid havde man ikke været i tvivl om en krænkelse, da Tyskland fra efteråret 1915 lagde og stadig udbyggede spærringer mod britiske forsøg på at sende flere undervandsbåde ind i Østersøen. Den 25. september det år havde Danmark



SVÆRDFISKEN på Holmen i 1925, efter den var genopbygget. (Forsvarsgalleriet)



En tysk mine fra Langelandsbæltet, der blev desarmeret i september 1918. (Orlogsmuseet)

ikke protesteret, udenrigsminister Erik Scavenius havde blot meddelt den tyske gesandt, at man måtte vente en britisk protest.² Hvis ulykkens detaljer nåede offentligheden, ville de ubehageligt klart illustrere denne danske uneutrale politik over for Tyskland under krigen. Det var således bedst at betragte ulykken som hændelig. Hvis man søgte at placere et retsligt ansvar, ville dette bringe politisk ubekvemme forhold frem i lyset.

En offentliggørelse så kort tid efter afslutningen af krigen af, at Danmarks Radikale Venstre-regering stiltiende havde tolereret minelægning på dansk søterritorium fra det nu slående Tysklands side var indenrigspolitisk gift. Det ville have været ligeså ubekvemt som en offentliggørelse i 1979 af statsminister H.C. Hansens accept af amerikanske kernevåben i Grønland et kvart århundrede tidligere ville have

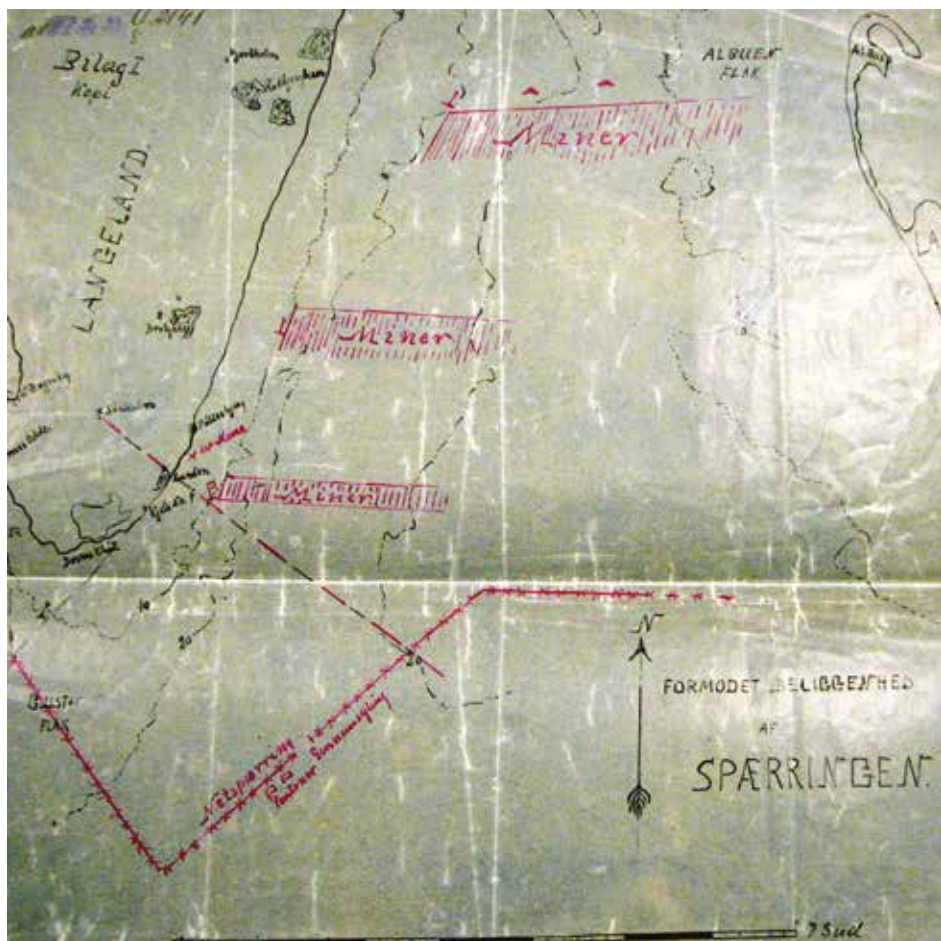
været for Anker Jørgensens regering.

At afslutte hurtigst muligt, så de værnepligtige kunne blive hjemsendt

Ganske vist var det kun en aftale om våbenstilstand, der var trådt ikraft 11. november 1918, men belastningen på befolkning og økonomi fra Sikringsstyrkeberedskabet under krigen havde været så stor, at det var naturligt, at regeringen måtte satse på, at freden nu var kommet. Allerede dagen efter bestemte marineminister P. Munch derfor, at man straks skulle begynde *"Optagning og Aflevering af Minespærringerne i Bælterne og i Sundet"*, så man derefter kunne trække mindre fartøjer tilbage fra styrken og oplægge dem på Orlogsværftet.

Formålet med foranstaltningerne var *"bl.a. at en overvejende Del af værnepligtigt Mandskab af Aargang 1917 kan hjemsendes"*.³

Situationen i Europa var truende revolutionær, og det var ikke sikkert at holde flere borgere under våben end højst nødvendigt. Beslutningen knyttede sig til de danske miner i Sundet og Bælterne, som man havde vedligeholdt og moderniseret under krigen og derfor kendte placeringen af. Men syd for de danske spærringer i stræderne havde Tyskland flere gange etableret minefelter og andre spærringer. Dem kendte man ikke den nøjagtige placering af, men man måtte alligevel forudse, at det var den danske



Skitse fra 18.11.1918 med den vurderede placering af spærringerne. (Rigsarkivet)

flåde, der skulle fjerne dem. Den 18. november var man gået i gang med at søge oplysninger om placeringen af de tyske spærringer i Langelandsbælt.

Man måtte nøjes med ”mere eller mindre paalidelige Observationer fra Land, Gisninger og Omtale Mand til Mand”. Man talte med fiskere, fyrmes-

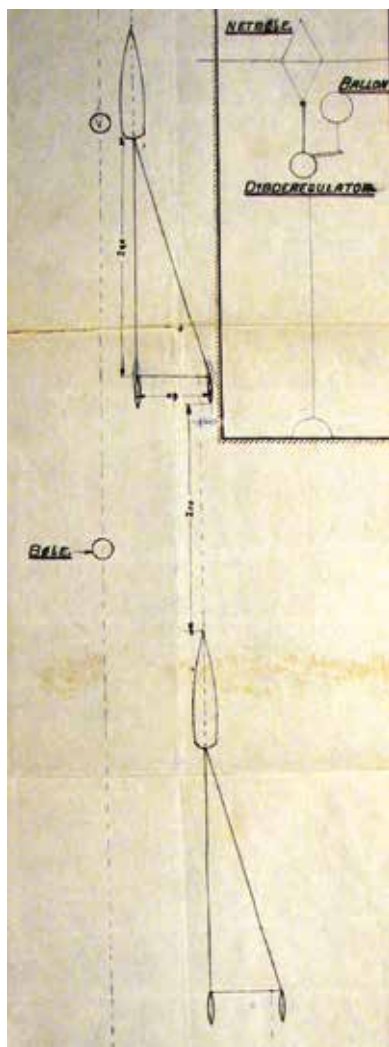
teren på Kjelds Nor Fyr, en toldemandsmand fra Bagenkop, der ud over egne observationer havde fået oplysninger om spærringerne fra tyske orlogsgaster.

Oplysningerne begrænsede sig til, at spærringerne var opdelt i tre linjer og lå øst-vest, den sydligste linje sand-

synligvis i to linjer. Den nordligste linje gik tæt ind under Lollandskysten. Syd for den sydligste linje lå en netspærring. Enkelte miner lå angiveligt kun 1-1½ meter under overfladen. Eskadrechefen konkluderede i sin rapport til Flådens Overkommando, at hvis:

*"Oplysningerne om Minernes Dybde skulde være blot tilnærmelsesvis rigtige vil Minesøgning og -Strykning være forbunden med ikke lille Risiko og Flaadens Overkommando skal derfor henstille, at man kun fejer for sin egen Dør – stryger paa vort eget Territorium – og ikke udsætter Personel og Materiel for mere Risiko end nødvendigt ved ogsaa at stryge udenfor Territoriet."*⁴

På dette grundlag fremsendte 2. Eskadre næste dag den 19. november sit forslag til, hvordan opgaven skulle løses. For det første skulle man forbedre sit efterretningsgrundlag gennem fortsatte interviews med fiskerne samt observation og fotografering med flyvebådene. Eventuelle resultater skulle markeres gennem udlægning af bøjer. For det andet skulle man søge efter og afmærke højtstående miner med robåde med søgeline. Derefter skulle motorbåde placere en 200 meter lang line om en funden mine, der så af et dampfartøj blev trukket ind på lavt vand og desarmeret. Eventuelt skulle der anvendes en saks på wiren, så mi-



Skitsen med de to første både i den ønskede strykningsformation. Uden forudgående rydning af højtstående miner var det afhængigt af tilfældigheder om første båd påsejlede en mine under strykningen. (Rigsarkivet)

nens ankertov blev kappet (og minen kunne desarmes eller ødelægges på overfladen ved skydning).

Efter at de højtliggende miner var væk, skulle man for det tredje stryge med torpedobåde med to ”minefangere”, en ret agter, en til siden, stillet til 4 meters dybde *”for ikke at tage alle Miner med, hvilket ville gøre Arbejdet for stort til Minefangeren”* og med sakse på wirerne *”saa at Minesøgningen ikke skal afbrydes, hver Gang der fanges en Mine, men denne straks kan flyde op, og derefter desarmes”*.

Tre torpedobåde skulle stryge i kølvandsorden med 200 meter mellem bådene.

Torpedobåde af DELFINEN-klassen havde en dybdegående på 2,1 meter, så det var helt afgørende for deres sikkerhed, om motorbådenes foregående rydning af højtstående miner gennemførtes under nøjagtig navigation, skete systematisk og grundigt med et resultat, der derefter var rettidigt til rådighed for DELFINEN-divisionens minestrygning. Denne skulle begynde ved Langelandskysten med minefangeren væk fra land. Den sidste torpedobåd eller en minekran skulle udlægge bøjer for at markere strøget farvand.

For det fjerde skulle der stryges igen, men nu i 15 meters dybde med en svær *”svensk Minestryger”*. Operationen skulle ledes fra Panserskibet SKJOLD

ankret op nord for arbejdsområdet. Der var efter eskadrechefens opfattelse behov for tre flyvebåde, to opmålings-skibe, seks torpedobåde, en minekran, en dampbarkas, nogle motorbåde samt robåde fra skibene. Proceduren skulle indøves for i størst muligt omfang at undgå fejltagelser.⁵

Reelt kom man til at gennemføre arbejdet med en lidt mindre styrke bestående af de til rådighed værende joller, en dampbarkasse og motorbåde fra kystforsvarsskibene samt motorbåde fra Korsør, et par flyvebåde, DELFINEN-divisionen, de to ældre torpedobåde HAVØRNEN og SØBJØRNEN, opmålingsfartøjet WILLEMOES og MINEKRAN IV.⁶

Truslen om mytteri

Det varede dog en uge, før rydningsarbejdet kom i gang. Den sandsynlige årsag til forsinkelsen er den mulighed for mytteri, der opstod både ved 1. Eskadre i Sundet, der skulle rydde tyske minespæringer syd og sydøst for Amager, og ved 2. Eskadre i Storebælt.

Ved 1. Eskadre stillede besætningerne på SPRINGEREN og MAKRELEN krav i forbindelse med minerydningsopgaven, medens urolighederne i Storebælt omfattede både mandskabet på PETER SKRAM og SKJOLD og fire torpedobåde, bl.a. SVÆRDFISKEN. I Øresund krævede mandskabet højere løn og livsforsikring. I Storebælt havde

man lovet mandskabet 100 kr. ekstra, uden at dette havde muliggjort den planlagte afsejling den 28. november. Generalauditøren blev inddraget og nåede 3. december senere til den afgørelse, at:

*"Henvendelsen fra Besætningerne om højere Løn og Livsforsikring er ikke strafbar. Udtalelserne om, at de ikke turde gaa ud til Minestrygning er heller ikke strafbart. Strafbarheden indtræder derimod i det Øjeblik, Besætningerne nægter at efterkomme Chefernes Befaling om at gaa ud til Tjeneste, eller de har forenet sig om ikke at ville adlyde en Befaling hertil..."*⁷

På dette tidspunkt havde 2. Eskadre allerede fået en hjælp fra uventet hold, der på afgørende vis reducerede risikoen ved minerydningsopgaven.

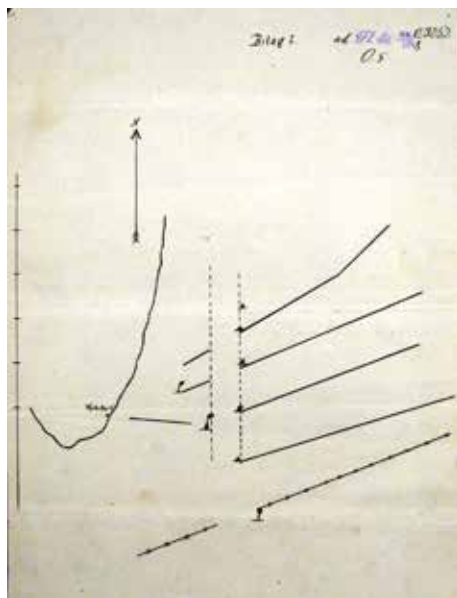
Den tyske hjælp og det begyndende arbejde

Den 26. november om eftermiddagen dukkede en styrke på ni moderne tyske dieselminestrygere op i Storebælt. Styrkens chef meddelte den danske eskadrechef, at briterne havde givet den tyske flåde ordre til at rydde en gennemsejling gennem spærringerne i Langelandsbælt. Tyskeren ville have de danske bøjer fjernet, der lå i vejen. Efter strygningen ville der blive udlagt lysbøjer ved vestenden af tilbageværende minelinjer, "som de

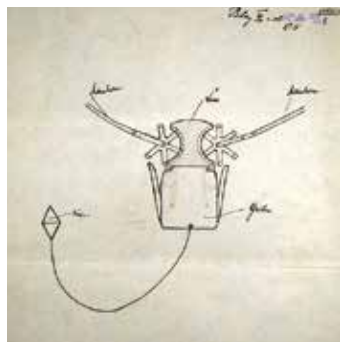
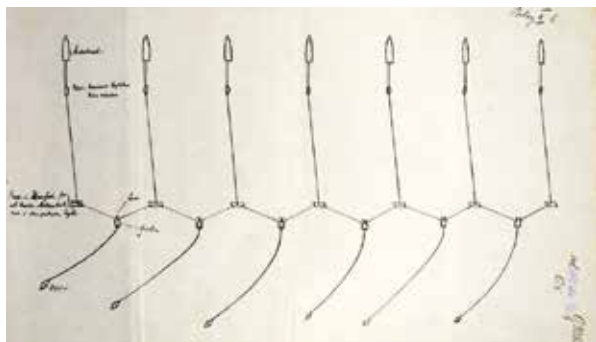
iøvrigt derefter vilde gaa i Gang med at fjerne."

Minestrygerne blev støttet af to depotskibe. Dansk strygning kunne ikke ske samtidig med den tyske, men tyskerne regnede med at afslutte arbejdet på 3-4 dage, hvis vejret muliggjorde dette.

For at give et fælles grundlag for samarbejdet afleverede officeren derefter en skitse over den tyske Langelandsbæltspærring til danskeren. Eskadren fik hermed et anderledes sikkert grundlag for sin rydningsindsats. På det tidspunkt havde de danske motorbåde strøget omkring til gennemsejlingen i



Den afleverede tyske skitse over spærringen. (Rigsarkivet)



7-8 Skitser visende den tyske minestrygningsformation og den udviklede kablesaks. Effektiv, men risikabel formation, da alle minestrygerne løb risikoen for at påsejle en mine. (Rigsarkivet)

de to nordligste linjer. Nu flyttedes den danske indsats op nord for tyskernes, og minekranen gik i gang med at fjerne de danske bøjer, der lå i vejen for tyskerne.

Den tyske indsats viste også, hvor langt frem udviklingen af mine-rydningsteknik var kommet i den tyske flåde – og hvor relativt uudviklet danskernes midler var i sammenligning. Tyskerne strøg med minestrygerne på linje med 100 meter mellem bådene:

"Midt paa hvert Stykke af Mellemhaleren er anbragt en Laas og en Griber, saaledes at Minens Ankertov kan slippe ud fra Mellemhaleren igennem Laasen og ind i Griberen, der samtidig løsnes fra Mellemhaleren. Paa Griberen er ved et Bøjereb anbragt en Bøje, som altsaa derefter angiver Minens Plads. Sammen med Griber og Bøje anvendes en Spængladning, som

formentlig enten kan være fast anbragt paa Griberen og forsynet med elektrisk Ledning, som enten fører til den slæbende Baad eller op til Bøjen; eller ogsaa paasættes dér - af en efterfølgende Baad – en Sprængladning paa Bøjen, og denne Baad foretager da Sprængningen af Sprængladningen, der atter bevirker, enten at Minen eksploderer, eller at Ankertorvet slaas over, saa at Minen flyder op i Overfladen og derefter skydes ned med Gevær."

I de to næste uger indtil 13. december gennemførtes den danske søgning efter miner efter den fastlagte systematiske, faseopdelte procedure. Danskerne fandt konstant vrage, og tyskerne udløste 29. november en eksplosion, der formodedes at være en mine. Hermed var tyskerne færdige

28. november kom den tyske chef ombord på SKJOLD og rapporterede, at farvandet vest for gennemsejlingen nu var blevet gennem søgt uden resultat, hvilket efter hans opfattelse skyldtes, at minerne her var udlagt allerede i 1914.⁸

9. december blev arbejdet på Lange-landssiden afsluttet helt ud til territorialgrænset, og man var på det tidspunkt i gang på Lollandssiden. Et stort problem, ud over at man kun syntes at finde vrage, var, at dis og tåge vanskeliggjorde eller umuliggjorde arbejdet, der var helt afhængigt af pejling til bygninger og sømærker på land.⁹

Den danske minestrykning fandt ikke miner, kun vrage, og arbejdet blev stærkt præget af det dårlige danske materiel. Besætningerne måtte for at kunne fortsætte arbejdet jævnligt gennemføre nødreparationer af beskadigede wirer.¹⁰

13. og 14. december

På Lollandssiden var arbejdet startet fra nord. De tre både fra DELFINEN divisionen havde 13. december strøget bredt omkring næst- og tredjenordligste minelinje frem til territorialgrænsen. Når bådene var færdige, skulle WILLEMOES og MINEKRAN IV gennem søge området med svært grej benævnt den ”svenske minestryger”.

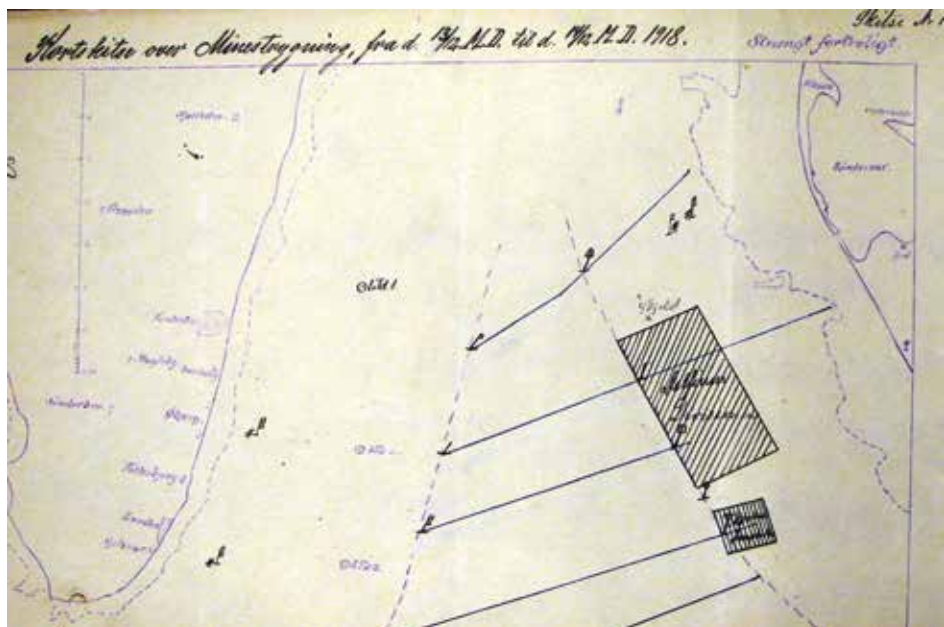
Efter afslutningen af arbejdet om aftenen lagde DELFINEN sig ved siden af det opankrede kommandoskib og

flotillechefen, kaptajn Hugo Asmussen, gik ombord for at rapportere til panserbatteriets chef, kaptajn Sigurd Valdemar Hansen, og her modtage ordren for næste dags arbejde.

”Chefen paa SKJOLD angav paa Kortet, hvilket Stykke, der skulde stryges den paafølgende Dag, men føjede han til, kun under forudsætning af, at Kaptajn Trap var bleven færdig, hvilket Chefen for SKJOLD endnu ikke vidste, da Kaptajn Trap ikke var kommet tilbage”. Asmussen skulle høre nærmere pr. signal, når man havde hørt fra Trap.



Quaade(tv) ved modtagelse af kommandoen over SVÆRDFISKEN i september 1918. (Qvaade familiesamlingen)



Skitsen fra Hansen indberetning over minerydningen 13.12.1918. (Rigsarkivet)

Den særdeles dygtige Fritz Hellmers Trap, der nu var næstkommanderende på SKJOLD,¹¹ var udpeget til at lede jollers, motorbådes og dampbarkassens forhåndsrydning af højtstående miner. Herefter samlede Asmussen de to andre torpedobådschefer til et møde på DELFINEN. Chefen for SVÆRDFISKEN havde siden september været Ole Herman Quaade. Asmussen var ankommet til SKJOLD kl. 1605. Han forlod kystpanserskibet og de to andre torpedobåde i division kl. 1655 og ankrede DELFINEN op ved Albuen for natten kl. 1710. Han lettede kl. 8 næste morgen og nåede SKJOLD i morgendisens kl. 0815.¹² Det var en halv time før

ulykken.

Efter ulykken forklarede Asmussen, at han ved eftermiddagsmødet den 13. december "gav Chefen for SVÆRDFISKEN Ordre til at bjerge to nærmere angivne Balloner, naar det var blevet saa lyst, at han kunde se, den paafølgende Morgen og anviste ham de Pladser paa Kortet, hvor de skulde udlægges. Jeg gav ham Ordre til, at han skulde komme til mig, inden han lagde Ballonerne, da jeg endnu ikke vidste, om Strygningen var tilendebragt af Kaptajn Trap. Jeg gav derpaa Baadene Ordre til at ankre agten for SKJOLD".

Kaptajn Hansen skrev i sin rapport efter ulykken, at den 13. december havde bådene og barkassen under kommando af Trap søgt 500 meter på begge sider af fjerde minelinje fra nord. Man placerede en bøjle da man nåede territorialgrænsen, men motorbådene:

”... fik haardt Hold ca. 300 m fra Grænsen. Holdet underhaltes og undersøgtes med Vandkikkert, men intet observeredes. Da Holdet ikke gav efter, blev Mellemløst kappet, og Stedet afbøjet. Minekranen, hvori Kaptajn Trap gik om Bord, snurrede derefter med Wire omkring Stedet, men fik ikke Hold mere. Den erstattede Bøjen ved Territorialgrænsen med en Vager uden Topbetegnelse og satte en Ballon tæt Øst for, hvor Holdet havde været. Motorbaaden og Dampbarkassen (Premierløjtnant Hempel-Jørgensen) fortsatte Strygningen i samme Felt fra Holdet ud til Territorialgrænsen ud til Territorialgrænsen og udenom Vageren tilbage, og fik da Hold i noget, der blev antaget for en Mine, da det slæbtes et stykke med, hvorpaa Mellemløst sprang, og Stedet afmærkedes med en grøn Gruppebøjle, og yderligere Eftersøgning kunde ikke foretages paa Grund af Mørkets Frembrud.”

Asmussen skrev videre i sin beretning efter ulykken, at:

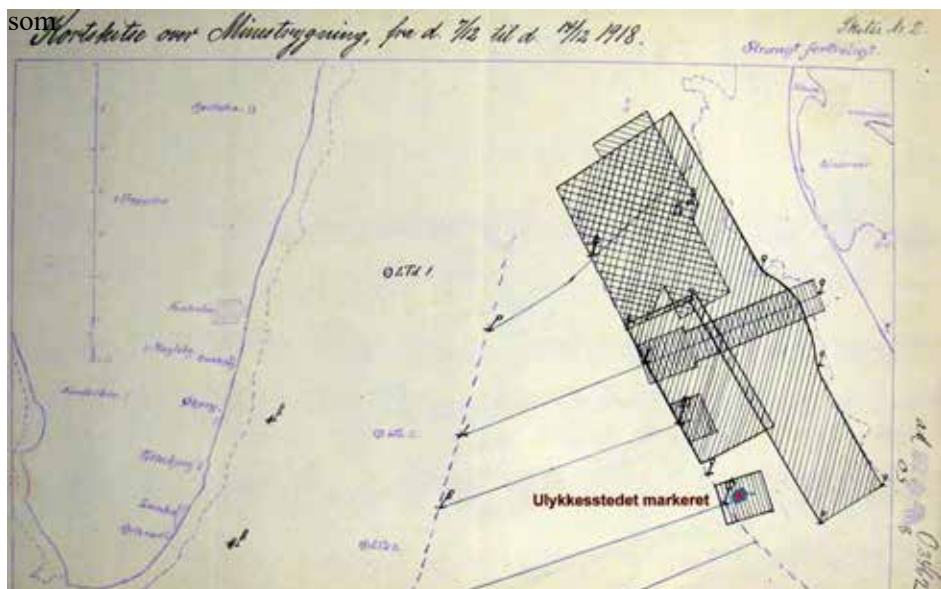
”... jeg stod i Begreb med at gaa med DELFINEN, da Chefen for SKJOLD meddelte mig, at der i det Felt, hvor

Kaptajn Trap havde strøget, muligvis laa en Mine, da Motorbaaden havde haft Hold og sprængt Mellemløst, og jeg skulde derfor stryge nogle andre Steder den paafølgende Morgen. Herpaa ankrede jeg agten for SKJOLD”.

Som vi så i hans journal var ”agten for” lig med et kvarters sejltid fra kystpanserskibet. Asmussens beretning fortsatte:

”Dags Morgen littede jeg og gik atter paa Siden af SKJOLD tillige med Hvalrossen for at faa angivet nøjagtigt, paa hvilke Steder Chefen ønskede, at der skulde stryges, da jeg altsaa ikke kunde gaa, hvor det oprindeligt var bestemt. Efter at have modtaget Ordre herom, gav jeg HVALROSSEN Ordre og sendte den af Sted og blev selv liggende for at vente paa SVÆRDFISKEN. Jeg undrede mig lidt over, at den ikke allerede var kommen, men tænkte, at den maaske havde Vanskelighed ved at finde Bøjerne i det disede Vejr.

Medens jeg endnu laa paa Siden af SKJOLD anmodede Chefen mig om at gaa Syd paa og høre, om der var noget i Vejen, da han havde hørt en Mine eksplodere. Jeg gik da med DELFINEN Syd paa. Det var nu tæt Taage. Jeg traf Motorbaaden og SKJOLDS Dampbarkas og spurgte dem, om de havde hørt Minesprængningen, hvilket de benægtede. Jeg stod derpaa Øst paa for at finde MINEKRANEN og WILLEMOES,



Minearbejdet 7-14.12.1914 med det sted, hvor SVÆRDFISKEN for tidligt gjorde klar til strygning. (Rigsarkivet)

skulde være i Nærheden. Paa Vejen gav jeg med Dampfløjten DELFINENS Kendingssignal, for at SVÆRDFISKEN skulde høre, hvor jeg var. Efter kort Tids forløb fandt jeg SVÆRDFISKEN og MINEKRAN IV. SVÆRDFISKEN var stødt paa en Mine med Agterenden, og denne var knust. MINEKRANEN havde Slæber om Bord, og jeg gav denne Ordre om at slæbe til SKJOLD. Jeg spurgte Chefen for SVÆRDFISKEN, hvormange han savnede af Besætningen, og om der var Mulighed for, at der endnu fandtes nogle liggende i Vandet. Dette, mente han, var udelukket, da WILLEMOES'S Fartøjer havde optaget disse. Jeg holdt mig derfor paa Siden af SVÆRDFISKEN

for det Tilfælde, at Baaden skulde synke. Ankommen til SKJOLD – hvortil HVALROSSEN imidlertid var ankommen – lagde jeg en Baad paa hver side af SVÆRDFISKEN, manede Staaltraadstrosser under Bunden af denne og bugserede den til Korsør.”

Hansen konstaterede, at:

”Torpedobaadsdivisionen DELFINEN havde Ordre til at stryge endnu en Dag mellem Landgrunden og Vagterne over Linie 1 og 2 Nord fra, til der blev meldt klar fra Skjold til, at Strygning over Østenden af Linie 4 kunde paabegyndes; før den Tid

maatte Baadene ikke komme derned. Imidlertid kom dog SVÆRDFISKEN, endnu inden Motorbaaden og Dampbarkassen havde naaet ned til Arbejdsfeltet ved Linie 4, ind over dette for Areal. WILLEMOES laa da lige Øst for det, og MINEKRANEN laa ved Vageren. SVÆRDFISKEN saas paa Grund af Taage saa sent, at den ikke kunde stoppes, før den kom ind i Feltet, hvor en af dens Skruer har ramt en Mine. Eksplosionen skete Kl. 8.45 F.M., hvorved Baadens Agterende sprængtes. 7 Mand omkom og 4 Mand saaredes.

Da Eksplosionen hørtes svagt om Bord i SKJOLD, der laa paa følgende Plads: 54 grader 45',7 N.Br. 10 grader 54',5 Ø. Lgd., gav jeg DELFINEN Ordre til at undersøge Syd paa, hvad der var sket. WILLEMOES og MINEKRANEN var imidlertid straks komme(t) til Hjælp. WILLEMOES tog de Saarede om Bord og bragte dem til SKJOLD, medens MINEKRANEN slæbte SVÆRDFISKEN derop. DELFINEN og HVALROSSEN fik Ordre til at tage SVÆRDFISKEN imellem sig i Staaltraadstrosser under denne, og SKJOLD afgang med de Saarede til Korsør. SØBJØRNEN og HAVØRNEN fik Ordre til at eftersøge Farvandet Nord for Ulykkesstedet. Vinden var Sv. 3, men nogen Dønning, svagt Søndenvande, stærk Dis om Morgen, der ved den Tid, Eksplosionen skete, var gaaet over til Taage, som dog senere lettede." Efter minesprængningen fortsatte Trap

sit arbejde og fandt endnu en mine i feltet, og WILLEMOES bjergede en drivende mine, som man vurderede havde revet sig løs ved eksplosionen.¹³

Quaades notater om forløbet

Sværdfiskens chefs forklaring ved "Krigsforhøret" den 15. december er ikke fundet ved sagen i Flådens Overkommandos arkiv, men man må forudsætte, at Quaade blot gentog, hvad han noterede i skibsjournalen.

Den 13. december var gået med minestrykning og skibsarbejde, indtil torpedobåden kl. 1610, fem minutter efter DELFINEN, fortøjede ved SKJOLD. Kl. 1645 afgang man fra kystpanserskibet og ankrede ti minutter senere op vest for SKJOLD, dvs. at man afsejlede ti minutter før Asmussen og at divisionen ikke ankrede op, så der var tæt forbindelse mellem divisionens både.

Man lettede anker kl. 0745 for at opsamle en skydeballon øst for SKJOLD, som Asmussen havde befalet eftermiddagen før. Derefter sejlede man mod det befalede arbejdsområde for dagen idet man tog udgangspunktbøjer, der var blevet udlagt, hvor minelinjerne mødte territorialgrænsen. I det disede vejr var man fortsat (efter solopgang kl. 0830) tvunget til at navigere efter kompas, hastigheden fra loggen og tidtagning med stopur. Da SVÆRDFISKEN ikke kunne finde bøjen ved fjerde minelinje, stoppede man båden, men derefter fortsatte man med:

”1/2 Kraft for at staa Vest over mod Minekranen, umiddelbart efter at Torpedodaaden gik i Gang skete en Mineeksplosion agter i Rum IX. Eksplosionen forplantede sig til Rum VIII (Fyrbøderbanjerne).” Eksplosionen skete kl. 0845.”¹⁴

Hvorfor, hvordan?

En ulykke er kun hændelig, hvis den sker på trods af, at de ansvarlige for arbejdet første har sikret sig, at der er udarbejdet både rimeligt tilstrækkelige og samtidig praktisk anvendelige arbejds- og sikkerhedsprocedurer, og at han for det andet effektivt håndhæver, at procedurerne følges.

SVÆRDFISKEN-ulykken var derfor ikke hændelig. Ganske vist var der lagt en arbejdsplan med faser, der minimerede risikoen, men rydningsprojektslederen, kaptajn Hansen, sikrede ikke, at planens koordinationsprocedurer blev fulgt. Det ville have krævet, at han beordrede og kontrollerede, at Traps oplysning om den mulige mine rettidigt nåede alle de af styrkens fartøjer, der skulle arbejde den 14. december, dvs. Asmussens torpedobåde, minekranen og WILLEMOES. Han skulle sikre sig, at ingen enheder iværksatte den planlagte minestrygning i den fjerde minelinje fra nord, før situationen var blevet afklaret.

Der havde ikke været grund til at afslutte rapporterings- og koordinationsmød-

et på SKJOLD efter arbejdet den 13., før alle havde et sikkert grundlag for næste dags arbejde og en fælles opfattelse af hvordan det skulle finde sted.

Men Hansen var ikke alene om skylden. Når han nu ikke sikrede dette fælles grundlag, blev det kaptajn Asmussen, der skulle sørge for, at HVALROSSEN og SVÆRDFISKEN fik oplysningen om den mulige mine, som han fik af projektlederen efter de to både havde forladt ham for at ankre op for natten.

Der var ingen god forklaring på Asmussens manglende kontakt til SVÆRDFISKEN i et decemberdøgn tæt på solhverv, hvor der var rigelig tid i mørke, hvor man ikke kunne arbejde. Der var god tid til, at selv officererne hvilede, samtidig med, at man kunne gennemføre grundige koordinationsmøder og omhyggelig instruktionsvirksomhed. Asmussen lå passivt opankret ved Albuen fra 1715 den 13. december til næste morgen kl. 8. Afstanden til det opankrede SKJOLD, medførte i øvrigt ikke lang sejltid fra og til arbejdsområdet, der kunne reducere hviletiden. Bortset fra Trap og muligvis minekranen rådede alle fartøjer over radio, og bortset fra når tåge og dis hindrede dette, kunne alle kommunikere med lystelegrafering, så der var ingen god forklaring på den misforståelse, der førte til ulykken, ud over at man ikke længere var motiveret af en opfattelse af, at arbejdet var far-



Resultatet af manglende opretholdelse af sikkerhedsprocedurer: DELFINEN-divisionens tre torpedobåde i Korsør med SVÆRDFISKENS ødelagte hæk i midten. (Orlogsmuseet)

ligt. Det kræver energi og beslutsomhed at håndhæve sikkerhedsprocedurer og gensidig koordination, efter det er gået godt i lang tid, og efter, at man havde fået den opfattelse, at risikoen for sejladsen i farvandet kom fra vrage, ikke miner.

I øvrigt var det medvirkende til den manglende koordination, at Asmussen ikke tog de to andre torpedobådschefer med til mødet på SKJOLD. Uanset, at de var under hans kommando, øgede det risikoen for misforståelser, at de ikke overværede Hansens møde med flotil-

lechefen.

Næsten morgen, hvor Hansen endelig havde besluttet, hvad dette betød for DELFINEN-divisionens arbejde den 14. december, var det for sent at kontakte SVÆRDFISKEN, før den var afsejlet for at finde og bjerge bøjerne og derefter fortsatte til fjerde minelinje for at afvente de to andre bådes ankomst.

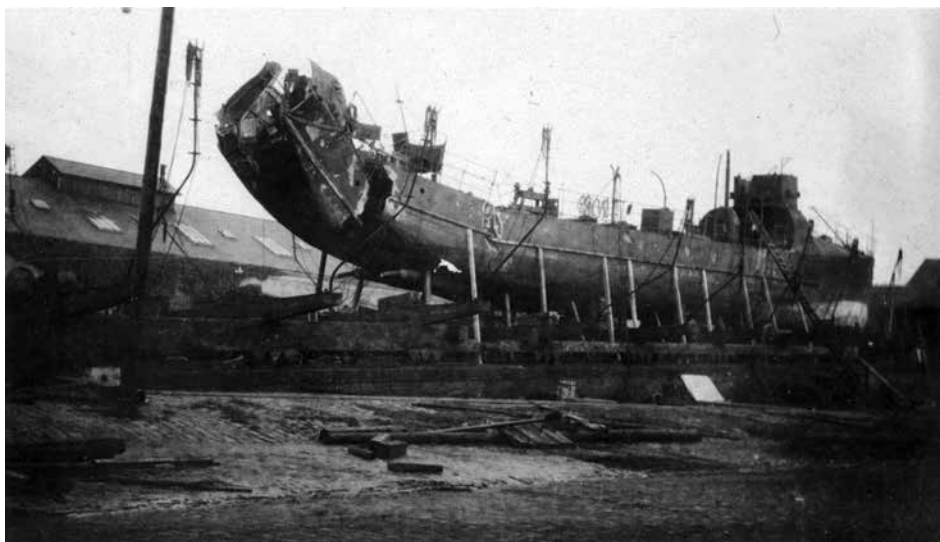
Der er en klar uoverensstemmelse mellem på den ens side SVÆRDFISKENS skibsjournals beskrivelse, der ikke nævner noget om, at man skulle tage kontakt med Asmussen før man sejlede

ned mod den fjerde minelinje, og på den anden side Asmussens afvigende oplysninger ved Krigsforhøret. Det forhold, at Hansen først tog beslutning om den nye opgave den 14. om morgenen, gør det dog langt mest sandsynligt, at Quaades beskrivelse er den korrekte. SVÆRDFISKENS chef fulgte blot den ordre, han havde fået sent den 13. om eftermiddagen. Indtil ulykken skete var arbejdet for længst blevet rutine.¹⁵

Chefen for Vintereskadren, kommandør Edvard Andersen, konstaterede, at det *"anvendte Materiel kan anvendes til Strygning paa Steder, hvor der ingen Miner findes – eller dog kun enkelte – for at konstatere, at Farvandet er Mi-*

nefrit, men til at fjerne hele Minefelter duer det ikke...", og han anbefalede, at man indførte det tyske system. Han så det i øvrigt som muligt, *"at den Mine, som SVÆRDFISKEN løb paa, er bleven bragt til at staa højere – at den har staaet meget højt fremgaar formentligt af, at begge Skrueakserne er bøjet nedad ved Eksplosionen – ved den foregaaende Strygning af Motorbaadene, idet disse havde Hold, som dog slap igen, paa det Sted, hvor Torpedobaaden blev minesprængt."*¹⁶

Andersens observation af, at det danske minerydningsmateriel var dårligt, er ganske vist korrekt, men irrelevant, da ulykken dels skete, før dagens minerydningsoperation startede, dels var



SVÆRDFISKEN på Orlogsværftet. Bemærk de nedadbøjede skrueakser.
(Quaade-familiens album)

resultatet af, at SVÆRDFISKEN udløste minen med midten af sin hæk.

Senere

Konklusionen i Flådens Overkommandos indstilling er givet i begyndelsen af artiklen. I øvrigt sammenfattede man sagen således:

”Det fremgaar... at SVÆRDFISKEN under sin Sejlads fra Ankerpladsen Syd paa til det Farvandsafsnit, hvor MINEKRAN IV, WILLEMOES og Motorbaadene befandt sig, ikke rettidig fik øje paa den Vager, der i Skitse II c betegnes som Vager H, idet Chefen for SVÆRDFISKEN desorienteredes i sin Navigering, dels ved opkommende Taage, hvorved Landkending ikke kunde faas, og dels ved at MINEKRAN IV uheldigvis til det omhandlede Tidspunkt laa klos op ad Vageren H – paa dennes Østside – og saaledes maskerede Vageren for SVÆRDFISKEN”.

Ved Bedømmelsen af den Omstændighed, at Ministrygerdelingen i Langelandsbæltet den omhandlede Morgen ikke indstillede Arbejdet, uanset Vejret allerede ved Daggry var diset og Vandstanden $\frac{1}{2}$ m under daglig Vande, bør det formentlig regnes Delingen til Gode, at den har bestræbt sig for saavel ved denne Lejlighed som under hele den besværlige Ministrygning i Bæltet af al Magt og efter bedste Evne at fremme denne vanskelige Ministrygning saa meget som muligt for at løse den Opgave, der var stillet

den, nemlig at tilvejebringe Sikkerhed mod Minefare paa dansk Søterritorium for Handelstrafikken gennem Store Bælt. Man har herved maattet tage i Betragtning, at man paa denne Aars-tid kun i ringe Udstrækning kunde forvente rolige og sigtbare Vejrforhold, saaledes at enhver Chance for at fortsætte Arbejdet maatte medtages, I det foreliggende Tilfælde var vejret ved SVÆRDFISKENS Afgang diset, og det blev først Taage, da den nærmede sig den omhandlede Plads Øst for MINEKRAN IV og Vageren H.”¹⁷

Det forhold, at der ikke var sikret effektiv gensidig orientering og direktivgivning, blev som nævnt ikke understreget, da det var nødvendigt at betegne ulykken som ”hændelig”, men den primært ansvarlige for, at ulykken fandt sted, kaptajn Valdemar Hansen, forlod Søværnet godt to år senere, blev lodsinspektør og døde i 1932. Indtil ulykken havde den 48-årige admiralssøn haft en god karriere som chef for større enheder, herunder i det meste af Sikringsperioden som chef for mineskibet LOSSEN.¹⁸

Kaptajn Hugo Asmussen, havde lige overtaget stillingen som chef for 2. Torpedobådsflotille, da ulykken skete. Han havde startet tjenesten under Sikringsperioden som chef for 2. Eskadres torpedobåde, men havde derefter virket som næstkommanderende på



Fritz Hellmers Trap, den eneste involverede leder i ulykkesforløbet, hvis liv og karriere fortjent blev upåvirket. Her som chef for opmålingsskibet KRIEGER. (Forsvarsgalleriet)

SKJOLD og OLFERT FISCHER. Hans karriere synes ikke at være blevet påvirket af ulykken. Efter en periode Chef for Søværnets Mærkevæsen og for dets opmålingsskib blev Asmussen i 1922-23 chef for OLFERT FISCHER og derefter for eskadrens torpedobådsflotille. Han blev såret ved GEISER-ulykken i maj 1923, og bortset fra rollen som chef for NIELS JUEL under togtet i 1925 virkede han som kommandant på Søværnets Kaserne fra 1924 til sin afgang som kommandørkaptajn i 1932.¹⁹

Premierløjtnant Quaade blev udnævnt til kaptajn 10½ måned efter ulykken og var 1920-23 chef for inspektionsskibet ABSALON, der assisterede fyrvæsenet.

Han forlod Søværnet med ventepenge med udgangen af 1923 i forbindelse med personelreduktionerne ved gennemførelsen af forsvarslovene af 1922 og blev ansat i Forsikringsselskabet ”Danske Lloyd”.²⁰

Kaptajn Fritz Trap var den eneste af operationens ledende officerer, der fuldt tilfredsstillende havde løst sin centrale og del af opgaven – søgning efter højtstående miner med improviseret grej. I 1920-22 blev Trap anvendt som chef for opmålingsskibet KRIEGER. Han fortsatte en karriere med skiftende chefs- og stabsfunktioner og blev kontreadmiral og Chef for Kystflåden i de tre sidste år, før han gik på pension en god uge før 9. april 1940.²¹

Som militær professionel kan - og bør - man lære to ting af denne lille fortælling: *For det første*, at intet militærteruden sin politiske dimension. *For det andet*, at selv når det mest professionelle operationsgrundlag, som her blev skaffet af Trap, bliver kombineret med en god systematisk plan for gennemførelsen er det ønskede resultat med minimal risiko ikke sikret. Forudsætningen for succes kan være, at arbejdet præges af forudseende, energisk og krævende chefsvirke på alle niveauer. Det kan synes en banal observation, men dette er meget vanskeligt for en organisation at lære effektivt og med varig virkning.

Noter

1 Flådens Overkommando, Kopibog 1918, 2, Flådens Overkommando, Fortroligt O.1082 af 21-12-1918 til Marineministeriet. Tallet på otte dræbte bekræftes af Flaadens Stab, Fortroligt af 18-9-1920: ”*Den udrustede Flaades Virksomhed under Sikringsperioden 1/8 1914 – 31/3 1919*”, s. 403.

Nationaltidendes tal fra artiklen samme dag af 7 savnede, 2 hårdt sårede og 2 let sårede. Det er de samme tal, som Kontreadmiral Vilhelm Garde noterede i sin dagbogsoptegnelse fra dagen. SVÆRDFISKENS skibsjournal fra dagen har dog en liste med alle 8 savnede, hvoraf én findes 15. december af en dykker i det ødelagte agterskib. De øvrige 7 savnede blev aldrig fundet.

2 Viggo Sjøqvist: ’Erik Scavenius. En biografi. Danmarks udenrigsminister under to verdenskrige. Statsminister 1942-1945. ’Bind 1. Kbh. 1973, s. 132-133.

3 Flaadens Overkommando, Sagsakter, Pk. 0.5, 1918, 2801-3200, Marineministeriet No. 7081 af 12-11-1918 til Flaadens Overkommando.

4 Flaadens Overkommando, Sagsakter, Pk. 0.5, 1918, 2801-3200, Chefen for 2’ Eskadre, Fortroligt, Nr. 1345 af 18-11-1918 til Flaadens Overkommando.

5 Flaadens Overkommando, Sagsakter, Pk. 0.5, 1918, 2801-3200, Chefen for 2’ Eskadre, Fortroligt Nr. 1348 af 19-11-1918 til Flaadens Overkommando.

6 Flaadens Overkommando, Sagsakter,

Pk. 0.5, 1918, 2801-3200, Chefen for Kystforsvarsskibet SKJOLD nr. 952 af 30-11-1918 til Chefen for 2’ Eskadre; Chefen for Kystforsvarsskibet SKJOLD nr. ? af 4-12-1918 til Chefen for 2’ Eskadre.

7 Flaadens Overkommando, Sagsakter, Pk. 0.5, 1918, 3201-3620, Afskrift af telegram fra Berlingske Tidendes Redaktion; Marineministeriets brev af 05-12-1918 til Flaadens Overkommando.

8 Flaadens Overkommando, Sagsakter, Pk. 0.5, 1918, 3201-3620, Chefen for 2’ Eskadre Nr. 1391 af 27-11-1918 til Flaadens Overkommando; Chefen for Skjold Nr. 938 af 27-11-1918 til Chefen for 2’ Eskadre; Chefen for SKJOLD Nr. 941 af 28-11-1918 til Chefen for 2’ Eskadre.

9 Flaadens Overkommando, Sagsakter, Pk. 0.5, 1918, 3201-3620; Chefen for Skjold Nr. 949 af 29-11-1918 til Chefen for 2’ Eskadre; Chefen for SKJOLD Nr. 952 af 30-11-1918 til Chefen for 2’ Eskadre, Chefen for SKJOLD Strengt fortroligt Nr. 957 af 01-12-1918 til Chefen for 2’ Eskadre, Chefen for SKJOLD – inten nr. – 04-12-1918 til Chefen for 2’ Eskadre; Chefen for SKJOLD Nr. 265 af 05-12-1918 til Chefen for 2’ Eskadre; Chefen for SKJOLD Strengt fortroligt (klassificerer højt pga stryging på dansk territorium) nr. 976 af 08-12-1918 til Chefen for 2’ Eskadre; Chefen for SKJOLD, Strengt fortroligt Nr. 979 af 09-12-1918 til Chefen for 2’ Eskadre; Chefen for SKJOLD Strengt fortroligt Nr. 981 af 10-12-1918 til Chefen for 2’ Eskadre; Chefen for SKJOLD Strengt fortroligt Nr. 982 af 11-12-1919 til Chefen for Vintereskadren; Chefen for

SKJOLD Nr. 989 af 12-12-1918 til Chefen for Vintereskadren; Chefen for Skjold Nr. 993 af 13-12-1918 til Chefen for Vintereskadren; Panserbatteriet SKJOLD 1914-18: Nr. 3580 Indk. Skrivelser: Pk. 88: Panserbatteriet SKJOLD 1914-18: Nr. 3580 Indk. Skrivelser: Pk. 88: Panserbatteriet SKJOLD 1914-18: Nr. 3580 Indk. Skrivelser: Pk. 88: Chefen for 2. Eskadre Nr. 1430 af 07-12-1918 til Chefen for SKJOLD.

10 Jf. skibsjournalerne fra SVÆRDFISKEN og DELFINEN for de to uger før ulykken.

11 S.E- Pontoppidan & J. Teisen, *Danske Søofficerer 1933-1982*, (København 1984), s. 559.

12 DELFINENS skibsjournal for 13. og 14. december.

13 Flaadens Overkommando, Sagsakter, Pk. 0.5, 1918, 3201-3620, Flaadens Overkommando, Sagsakter, Pk. 0.5, 1918, 3201-3620; Chefen for Vintereskadren Nr.1460 af 14-12-1918 til Flaadens Overkommandomando; Chefen for Torpedobaadsflotillen 14-12-1918 til Chefen for Vintereskadren; Chefen for Skjold Strengt fortroligt Nr. 995 af 14-12-1918 til Chefen for Vintereskadren.

14 SVÆRDFISKENS Skibsjournal.

15 Flaadens Overkommando, Sagsakter, Pk. 0.5, 1918, 3201-3620, Flaadens Overkommando, Sagsakter, Pk. 0.5, 1918, 3201-3620; Chefen for Vintereskadren Nr.1460 af 14-12-1918 til Flaadens Overkommandomando; Chefen

for Torpedobaadsflotillen 14-12-1918 til Chefen for Vintereskadren; Chefen for Skjold Strengt fortroligt Nr. 995 af 14-12-1918 til Chefen for Vintereskadren; SVÆRDFISKENS Skibsjournal.

16 Flaadens Overkommando, Sagsakter, Pk. 0.5, 1918, 3201-3620, Chefen for Vintereskadren Nr. 1516 af 20-12-1918 til Flaadens Overkommando.

17 Flådens Overkommando, Kopibog 1918, 2, Flaadens Overkommando, Fortroligt, O. 1082 af 21-12-1918 til Marineministeriet.

18 Topsøe-Jensen & Marquard, bind 1, side 536; Nekrolog i Tidsskrift for Søvæsen 1932, s. 317; <http://runeberg.org/blaabog/1988reg/0047.html> (1-5-2015).

19 Topsøe-Jensen & Marquard, bind 1, s. 47-48.

20 Topsøe-Jensen & Marquard, bind 2, s. 338-339; Danske Søofficerer 1933-1982, s. 443; Nekrolog i Tidsskrift for Søvæsen 1945, s. 356.

21 Topsøe-Jensen & Marquard, bind 2, side 630; Danske Søofficerer 1933-1982, s. 559; Nekrolog i Tidsskrift for Søvæsen 1964, s. 147.



Batteriet Sixtus indvies den 19. september 2011 efter en større renovering. Det er fra Batteriet Sixtus, at der hver morgen og aften afgives et såkaldt Avertissement-skud. Se mere om dette i artiklen på side 36. (Leif Ernst / Forsvarsgalleriet)

En juvel fra arkivet.

Tordenskiolds angreb på Marstrand den 26. juli 1719.

Af Søren Nørby



"Karta öfver Södra Delen af Svarige och Norrige." Søkort over Kattegat med data for søfarende i målestok ca. 1: 500.000. Udgivet af Carl Forsell 1826. 58 x 81 cm. Markeringen viser Marstrands placering.

Her fortsætter beskrivelsen af nogle af de mest interessante kort fra Forsvarets Bibliotekscenter. Denne gang endnu et kort fra Store Nordiske Krig 1709-1720, nærmere bestemt fra det danske

angreb på den svenske by Marstrand og dens tilhørende fæstning Carlsten. Der er tale om et smukt håndtegnet kort i størrelsesforholdet ca. 1:1.000, der måler 56 x 168 cm.



Kortet er todelt. På venstre side "*Prospect von der Vestung Christianstein benebst die Stadt Marstrandt*". Det viser byen Marstrand set i fugleperspektiv med den vigtige fæstning Carlsteen øverst. Kortet har øst opad.

På kortets højre side ses det danske angreb på byen den 12. juli 1719 gengivet. Det er især dette kort, der er interessant, idet alt tyder på, at det er lavet af et øjenvidne, bl.a. fordi 18 af de tegnede skibe er navngivet.

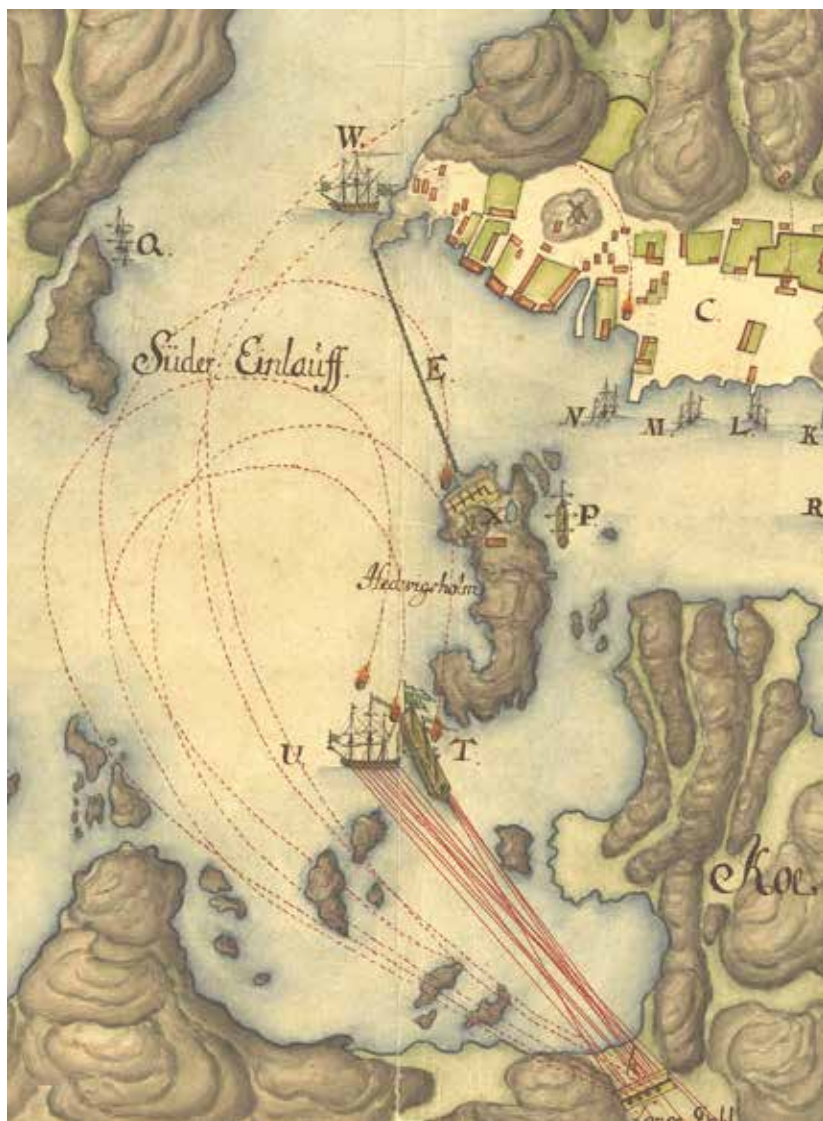
Denne del af kortet har en meget omfangsrig tekst: "*Plan Von der Vestung Carlstein nunmehr Christianstein nebst die Stadt Marstrand und dessen umbliegende Situation. Wie die Selbe Zugleich mit der im Haffen Liegenden Schwedische Flotille, von den Hrn Schoutbeÿnacht Tordenskiold, den 23^{ten} Julÿ 1719: ist Attaquirt: und die Vestung den 26. Julÿ darauf an Ihr königliche Majestet Zu Dänemark Norwegen & per Accord übergangen.*"¹ Dernæst følger punkter A – X, der er en beskrivelse af slaget den 12. juli:

- A. Vestung Christianstein.*
B. Contrecharpe, So die Schwedene Selber Rassiret.
C. die Stadt Marstrand.
D. einen Bohm von Mastbaumen für den Norder Einlauf des Haffens.
E. einen Bohm von Cabel Thau, mit Tonnen überzogen für den Süder Einlauf des Haffens.
F. Zwey Batterien von Kanons, den N:Einlauf Zubestreichen
G. und H. Zwey Galleacen, als Graf Mörner und Staabrau, So von den Schweden Selber versenket.
I.K.L.M.N. fünf Krieger Schiffe, als Cabnar Charlotta, Friderica, Stettin, u. Halmstat so gleichfals versenket.
O. Fregatte Wilhelms Galley!
P. und Q. Zwey Branders so ebenfals im Grunde geschossen.
R. das KriegsSchif Warberg.
S. Fregatte Elisabeth Galley
T. Galleace Pr. Friderich von Helsen Sind erobert.
U. ein Prahm Givpaa genant, welcher Sich retiriret u: bey W: aufn Grund zu Stehen gekommen.
X. eine Batterie auf der Insül Hedwigsholm, den S: Einlauf zu bestreichen.
a:b: Zwey Dähnische Prahmen, als Pr. Christian, und Pr. Georg, So Zü erst attaquiret haben.
c: Galley Ulysses, So das Blockhaus Antonette Attaquiret.
d: Fregatte Friderichshald.
e: eine Floss: oder See Batterie: Lange Maren genant So mit 6 Mortiers die Vestung Bombardiret.
f. die Prahm Helferinde. g: 2 Galleyen. h: eine u: Zü retiriren gezwungen.



På kortet ses i venstre side det nordre indløb til havnen, blokeret af en bom af maste udlagt i vandet. Her er de to danske skytpramme PRINS CHRISTIAN og PRINS GEORG i kamp med to svenske landbatterier og skytprammene GREV MÖRNER og STAA BRAU. De danske skibe bliver støttet af den danske hovedstyrke, der fra et stykke ude bombarderer de svenske styrker. Skudbanerne er indikeret med stiplede røde linjer. Her ses bl.a. skytprammen LANGE MAREN, hvis morterer ses beskyde både Marstrand by og fæstningen over denne. Nord for denne er galejen ULYSSES og fregatten FRIDERICHSHALD i færd med at nedkæmpe det svenske batteri Antonette.

Nær denne del af slaget og i selve havnen er fem svenske fregatter i færd med at synke til bunds, sænket af svenskerne selv.



I højre side ses det sydlige indløb til Marstrand havn som ses spærret af en lang jernkæde. Her er de to svenske fartøjer, galejen PRINS FREDRIK AV HESSEN og skytprammen GE PÅ, i kamp med et dansk morterbatteri. Billedets tekst fortæller her, at skytprammen senere i kampen måtte trække sig tilbage, og gik på grund øst for den sydlige indsejling til havnen.

Historien bag kortet

Forhistorien til angrebet på Marstrand var, at selv om den svenske kong Karl XII var faldet under kampene om den danske fæstning Frederiksten den 11. december 1718, var krigen mellem Danmark og Sverige foreløbigt fortsat. Det svenske angreb på Norge var blevet opgivet, men i sommeren 1719 stod det endnu ikke klart, om kongens lillesøster Ulrika Eleonora ville fortsætte krigen eller søge fred.

På dansk side var Tordenskiold den 30. december 1718 blevet udnævnt til schoubynaut (kontreadmiral) og havde i foråret 1719 fået kommandoen over den danske flådes styrker i Kattegat. Tordenskiold var jo som bekendt ikke typen, der blot afventede fjendens be-

vægelser, og den 27. marts ankrede en dansk flådestyrke bestående af fire linieskibe og én fregat, under Tordenskiolds direkte kommando, op ud for Rivö fjord ud for Göteborg og indledte dermed en blokade af byen.

Tordenskiold havde imidlertid ordre til ikke at angribe Göteborg. Der pågik fredsforhandlinger i Stockholm, og de skulle ikke risikeres ødelagt af en dansk offensiv. I den følgende tid blev den danske flådestyrke ud for byen forøget, og Tordenskiold besluttede, at hvis hans ordre forbød ham at angribe Göteborg, så kunne han jo i stedet angribe havnebyen Marstrand små 30 kilometer nord for Göteborg. Denne by var vigtig, bl.a. fordi en stor del af den svenske Göteborg-eskadre lå her.



Aftegning paa Indløbet til Gottenborg. Bahu og Mastrand Anno 1719. Det danske angreb i 1719 var i store træk en gentagelse af det danske angreb på byen i 1677 under Skånske Krig. (Orlogsmuseet)

Selve angrebet blev indledt den 10. juli, hvor en dansk flådestyrke på 18 skibe stod ind i mod Marstrand. Tordenskiold lod sine linieskibe og fre-gatter ligge uden for skudvidde og angrebsstyrken bestod af skytpramme med bl.a. morterer. Samme aften blev en dansk styrke på 600-700 soldater sat i land på Koøen, en af de små øer nær Marstrand og her opslog de hurtigt et batteri med 12 store morterer, der kunne beskyde byen.

Den 11. fortsatte kampene, og trods at danskerne på Koøen blev beskudt ikke bare fra fortet og fra en række uden-omsværker i havnen men også fra tre svenske orlogsskibe, tre galejer og én skytpram, lykkedes det at fastholde fodfæstet på øen. Om aftenen havde Tordenskiold det held, at en svensk frygt for at et svært bevæbnet batteri på Hedvigsholm skulle falde i danske hænder, fik dem til at fornagle kano-erne og opgive batteriet – selv om det på dette tidspunkt endnu ikke havde modtaget nævneværdig skade fra den danske ild eller var i fare for at blive stormet. Med batteriet på Hedvigs-holm ude af kampen, kunne danskerne koncentrere ilden mod de svenske ski-be i havnen

I løbet af natten mellem den 11. og 12. juli blev endnu et dansk kanonbat-teri opstillet på Koøen, og det gav Tor-denskiold en yderligere fordel. Det er værd at bemærke, at selv om de sven-

ske orlogsskibe i havnen nu var inden-for rækkevidde af de danske kanoner, valgte Tordenskiold ikke at beskyde skibene, da han ønskede at erobre dem i så ubeskadiget stand som muligt.

Danskerne havde nu en særdeles for-delagtig stilling, og ved 7-tiden om morgenen den 12. blev den danske kaptajnløjtnant Conrad Ployart sendt af sted under hvidt flag for at for-handle om svenskernes overgivelse. En svensk chalup under kommando af løjtnant Brännö mødte Ployart halv-vejs, og Ployart bad om at komme til at tale med fæstningens kommandant, men fik svaret, at alle forhandlinger skulle varetages af feltmarskal C.G. Rehnskiöld, der var øverstbefalende for alle sveske styrker i Skåne.

Da Ployart returnerede med dette ned-slående svar på det danske krav om overgivelse, valgte Tordenskiold ikke overraskende at fortsætte angrebet. I løbet af dagen lykkedes det danskerne også at nedkæmpe batterierne Norra Blockhuset og Antonetta, der forsva-rede havnemundingen og kort efter kunne danskerne trænge ind i selve byen Marstrand, mens svenskerne trak sig tilbage til fæstningen.

Om bord på de svenske skibe i hav-nen førte synet af de svenske tropper på vej tilbage til Carlsten til, at man indstillede skydningen og i stedet gik



Maleri af Conrad Ployart (1691-1744), der på sit bryst bærer den medalje for Marstrands erobring, som kong Frederik IV efter slaget lod slå. Maleri af ukendt kunstner. (Tøjhusmuseets arkiv)

i gang med at sænke skibene. I løbet af kort tid blev fregatterne HALMSTAD, STETTIN, KALMAR, FREDRICUS og CHARLOTTA sænket, fulgt af galejerne STÅ BRA og GREVE MÖRNER, jagten DIANA og to brændere. Efter sænkningen trak skibenes besætninger sig tilbage til Carlsten.

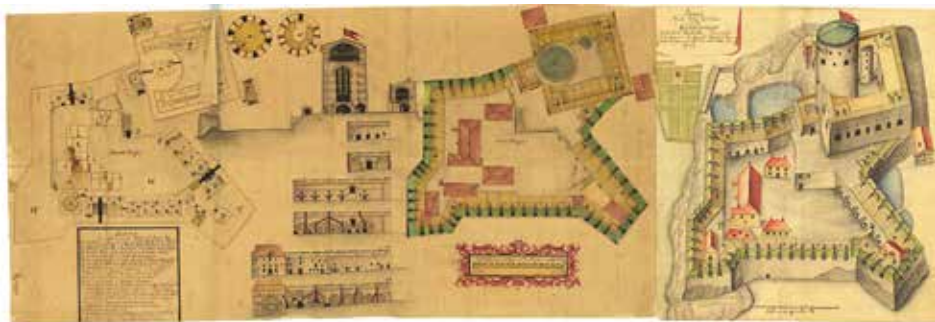
Det lykkedes de danske soldater at hindre sænkningen af de svenske fregatter VARBERG og WILLIAM GALLEY samt galejen PRINS FREDRIK AV HESSEN og skytprammen GE PÅ!.

Med byen indtaget var næste skridt et angreb på fæstningen Carlsten. Den følgende dag var dog relativ rolig. Begge sider manglende ammunition og mens danskerne kunne få nye bragt frem, var svenskerne tvunget til at spare på deres. Det medførte bl.a. at et beordret svensk bombardement af byen Marstrand måtte opgives, men det spillede måske her også ind, at de svenske artilleriofficerer, der fik ordren om at beskyde byen, begge selv havde deres bolig der.

Fæstningen Carlsten var en af de stærkeste fæstninger i Sverige, og et direkte angreb på den var et så risikabelt foretagende, at selv Tordenskiold ikke ville give i kast med det. Tirsdag den 14. juli troppede førnævnte løjtnant Ployart derfor op ved porten til fæstningen. Med sig havde han et brev fra Tordenskiold. Heri slog Tordenskiold

først fast, at den eneste grund til, at han ikke havde angrebet fæstningen endnu var, at byens beboere forventede, at et dansk angreb ville medføre, at svenskerne skød Marstrand by i brand. Derfor havde Tordenskiold udsat angrebet, så Marstrands befolkning kunne nå at slippe ud af byen med deres ejendele. Tordenskiold slog dog samtidig fast, at han ikke havde til sinds at forlade Marstrand, før han havde indtaget Carlsten og overdraget den til kong Frederik IV. Brevet fik den svenske kommandant på Carlsten, Henrich Danckwart, til at bede om våbenstilstand til dagen efter kl. 12, hvilket Tordenskiold straks gik med på. Danskerne gik dog straks i gang med at stille morterer og andet skyts op, klar til at genoptage beskydningen af fæstningen, så snart våbenstilstanden udløb. Samtidig holdt Danckwardt krigsråd med sine officerer, og de besluttede i løbet af formiddagen den 15. juli at overgive fæstningen. Forsvaret var i for dårlig stand, havde for få soldater og for lidt vand og ammunition til at holde ud. Kapitulationen blev ikke overraskende modtaget af Tordenskiold, og den 16. juli marcherede de svenske soldater ud fra fæstningen, over hvilken Dannebrog snart gled til tops.

Erobringen af Carlsten førte til, at kong Frederik IV under et besøg i Marstrand den 17. august 1719 udnævnte Tordenskiold til viceadmiral.



Forsvarets Biblioteks arkiv indeholder endnu et håndtegnet kort fra kampen om Marstrand, og den danske erobring af Carlsten. Kortets titel er "Prospekt von der Vestung Carlstein, nunmehr Christianstein, auf der Insull Marstrand. So wie dieselbige bey der Übergabe an Ihr Königliche Majestet Zu Dännemark Norwegen, g.g. den 26ten Julÿ Anno 1719 Sich befunden" og viser selve fæstningen Carlsteen set fra oven og fra siden. Målestokken er ca. 1:1.000 / 56 x 168 cm og der er således mange interessante detaljer på kortet.

Mindre heldigt gik det kommandanten på Carlsten, den 49-årige oberst Henrich Danckwardt, der efterfølgende blev tiltalt ved en svensk krigsret for at have overgivet fæstningen uden kamp. Retten fandt ham skyldig og han blev dømt til døden, en henrettelse der blev gennemført den 19. september 1719. Her var skarpretteren beruset, og måtte bruge to hug, før Danckwardts hoved var skilt fra kroppen.

Carlsten, der i dansk tjeneste blev om-døbt til Kristiansten, forblev på danske hænder frem til fredsslutningen, hvor fortet den 12. november 1720 blev returneret til svenskerne.

Der er desværre umiddelbart ingen oplysninger om, hvordan de to kort er endt i Forsvarets Biblioteks samling.

Litteraturliste

Andersen, D. H., "Mandsmod og kongegunst. En biografi om Peter Wessel Tordenskjold." København 2004.

Wikipedia http://sv.wikipedia.org/wiki/Anfallet_mot_Marstrand

Kortene kan downloades i høj opløsning via www.forsvarsgalleriet.dk. De har numrene U030 og U031.

Noter

1 Kort over fæstningen Carlsten, nu kendt som Christiansten, samt byen Marstrand og dens omliggende område. Samt den på samme tid i havnen liggende svenske flotille, der af kontreadmiral Tordenskiold, den 23. juli 1719 er angrebet og fæstningen der den 26. juli til den kongelige Majestæt til Danmark-Norge m.v. overgæet. (Min oversættelse).

Avertissementskuddet.

Af Søren Torp

Af Flag- og Honnørreglement for Søværnet, stadfæstet ved kgl. Resolution af 25de Oktober 1939 og bekendtgjort ved Kundgørelse for Søværnet B. 33-1939 af 16de November 1939 fremgår i § 4, at der fra flagbatteriet Sixtus hver dag afgives avertissementskud ved orlogsflagets hejsning og nedhaling.

Bestemmelsen har til formål at sikre militær præcision og samtidighed, når et stort antal orlogsskibe og institutioner på Holmen og i Københavns havn delvis uden for synsvidde af hinanden skal hejse eller nedhale flaget og har ingen som helst ceremoniel betydning. Oprindelsen kendes ikke, men da signalering til søs ved kanonskud var almindelig fra sekstenhundredtallet, kan den sagtens have adskillige århundreder på bagen. Da min fader blev indkaldt til Marinen i 1915 var det i hvert fald en "ældgammel" skik, der i tidens løb har givet anledning til mange anekdoter. F.eks. denne: For at sikre at ingen glemmer "flagtid" var det, og er det stadig, skik, at vagtassistenten hos vagthavende officer indhenter tilladelse til at hejse kl. 0800 eller ved solopgang, såfremt denne er efter 0800, og nedhale ved solnedgang. En gang i mellemkrigstiden hændte

det, at en befippet værnepligtig på Flådestationen indhentede tilladelsen med ordene: "Tillader søløjtnanten, at solen går ned kl. 1815".

Batteriet på Sixtus består siden 1945 af 4 stk. 75 mm kanoner, PAK (Panzer Abwehr Kanone) og 2 stk. 40 mm hjemmeombyggede salutkanoner, i daglig tale benævnt "flagkanonen". Førstnævnte anvendes til afgivelse og besvarelse af officielle salutter medens flagkanonen, der er simplere at betjene, rengøre og vedligeholde, alene anvendes til avertissementet, der følgelig benævnes "flagskuddet". Ammunition til batteriet opbevares i magasiner i volden, medens det nødvendige betjeningsmandskab afgives af Søværnets kaserne på Nyholm.

Således hengik mange år. Med jævne mellemrum lød der protester ovre fra byen over det militaristiske skyderi, der ødelagde morgen- og aftenfreden, men alt i alt var de ikke så alvorlige, vel nærmest det vi i Søværnet kalder "surt skræp", og de udviklede sig aldrig.

Ved forsvarsaftalen fra foråret 1989 bestemtes blandt andet, at Flådestation København inkl. skibene og Orlogsværftet skulle afvikles og aktiviteterne og personellet (i alt ca. 3.000 mand) udflyttes til provinsen og



I forgrunden ses de to såkaldte Flagkanoner der benyttes til de daglige flagskud. De fire 75 mm kanoner der ses i baggrunden benyttes ved særlige lejligheder.

private virksomheder eller afskediges. (Den slags kendes i forsvarets verden ca. hvert 4. år siden 1960'erne og har aldrig givet anledning til nævneværdige protester, problemer eller krisehjælp. Men der er selvfølgelig heller ikke så mange DJØF'er i forsvaret). I stedet skulle etableres en ny myndighed benævnt Marinestation København, der som kommandantskabsforvaltende myndighed (vicevært på militærsprog) skulle betjene Søværnets skoler, der ville forblive på Nyholm og Søværnets Materielkommando på Arsenaløen. Alle øvrige dele af Holmen inkl.

Margrethesholm skulle afhændes. Marinestationen skulle, skåret helt ind til benet, dimensioneres så småt, at den lige akkurat kunne løfte de absolut nødvendige opgaver.

På daværende tidspunkt var jeg tjenstgørende som Inspektør for Søværnet i Forsvarskommandoen og blev udpeget som formand for den arbejdsgruppe, der skulle foretage den nødvendige planlægning. Planen blev godkendt af aftalepartierne og iværksat. I mellemtiden var jeg blevet chef for Søværnets Materielkommando, der var foresat myndighed for Flådestation København og Orlogsværftet. I forbindelse med dette job blev jeg beordret til selv at være ansvarlig for implementering af planen. Den korte, i denne sammenhæng lidt irrelevante og lidt præmature delkonklusion er her, at planen blev gennemført "on time-on budget".

Nu er det så nødvendigt at springe lidt i kronologien. Den 23. november 1951 indtraf en af de forfærdeligste ulykker i Søværnets nyere historie. Under en brand i armeringsværkstedet på Quintus detonerede nogle søminer og 16 personer, de fleste fra Københavns brandvæsen og Falck, blev dræbt og mange såret. Siden da har brandvæsenet, forståeligt nok, været meget forbeholden, når det galt udrykning til brand på Holmen. Der

blev indført en fast procedure, som betød, at slukningstoget standsede i Værftbrovagten indtil det over for indsatslederen var dokumenteret og han overbevist om, at der ikke var sprængstof i eller nær det brændende. Dette betød naturligvis forsinkelser og som kompensation herfor indførtes et stærkt og ressourcekrævende lokalt beredskab, der skulle bekæmpe brande indtil brandvæsenets ankomst.

Nu videre i teksten. Vi gik i gang med at reducere, skære, barbere. Første lavt hængende frugter var batteriet på Sixtus. Her var noget at spare. Væk med betjeningsmandskab, væk med ammunitionen og væk med det høje brandberedskab. Naturligvis skulle der stadig salutes af og til, men den blev klaret ved at Flådestation Korsør, ved hver enkelt lejlighed, kørte betjeningsmandskab og salutammunition frem og tilbage. Ganske vist en molboløsning, men økonomisk meget lønsom. Dernæst kom Orlogsværftet og resten af Holmen herunder samtlige ammunitionsmagasiner og værksteder på Holmen og i Christiania, samt ikke mindst flådens skibe.

Avertissementsskuddet røg ved samme lejlighed, for når flåden forsvandt, var der jo ikke længere nogen at avertere for, så var Holmen *helt* rensat for sprængfarlige ting og der blev ikke mere ballade i byen. I kampens hede tænkte ingen, og mindst af alle jeg, på,

at vi var i fuld gang med at foretage en uautoriseret ændring af en kongelig resolution og dermed krænke et kongeligt prerogativ.

Planlægningen fandt sted uden hemmelighedskræmmeri og snart rygtedes det, at avertissementsskuddet ville forsvinde sammen med flåden. Det forandrede sagen. Alle tidligere protester over skyderiet forstummede, for morgen- og aftenknaldet var skam en traditionel og elsket del af livet i København K, Ø og S, så det kunne man altså ikke sådan uden videre afskaffe. Vi tyggede lidt på den, men mente, at det kunne vi i givet fald forklare os ud af. Lidt værre blev det da overborgmesterens kontor bad sig orienteret om hvad det nu var for noget. Vi var dog sikre på, at vi gennem direkte dialog og fornuftig argumentation kunne overbevise overborgmesteren om fornuften i dispositionen.

Vendepunktet kom, da Hendes Majestæt Dronningens jagtkaptajn over telefonen lod sive, at Dronningen lige fra barndommen var vant til og værdsatte, at flaget på palæerne på Amalienborg blev hejst og nedhalet til korrekt tid og det var flagskuddet sådan set den bedste garant for. Tilmed havde de kongelige familier lige så morgentravlt som byens øvrige indbyggere og så var det betryggende at blive mindet om, hvornår klokken

var 8. Kunne man forestille sig, at beslutningen var tentativ og derfor kunne omgøres?

Så kastede jeg håndklædet i ringen og bad om hjælp i Forsvarskommandoen. Kommandoen udviste stor handlekraft og orienterede Forsvarsministeren, der efter kort rådslagning med aftalepartiernes forsvarsordførere via departementschefen lod meddele, at avertissementskuddet ville have sin forbliven og at den godkendte plan, herunder økonomien, kunne tilpasses i nødvendigt omfang. Alt per telefon, ikke et eneste stykke papir.

Da stod danmarkshistorien stille et kort sekund. For første gang nogensinde i forbindelse med en forsvarsaftale betød det tillidsvækkende og beroligende ord "tilpasses" ikke begrænses, nedskæres eller afvikles men det stik modsatte. Opgaven var simpel, konsekvenserne overskuelige og på kort tid var den nødvendige justering af plan, budget og implementering på plads. 1. maj 1993 blev Flådestation København nedlagt og Marinestation København oprettet, og lige siden, og formentlig til solen brænder ud, har Marinestationen afgivet det traditionelle avertissementskud fra Sixtus morgen og aften.

Et kongeligt prærogativ består uforandret, men noget er alligevel forandret. For nogle år siden var min kone og jeg på havnerundfart i Københavns havn. Da vi passerede Sixtus fortalte den

engagerede guide, at "*det er her man hver morgen og aften skyder salut for flaget*". Hva'ba'?? Sikke noget vås. En salut for flaget består af 21 skud og ingen kendt salut for nogen eller noget som helst er, i henhold til Flag- og Honnørreglementet, hvor vi startede, på mindre end 5 skud, så 1 skud kan, alene per definition, ikke være en salut for flaget. Og hvorfor skulle man rutinemæssigt salutere flaget dag ud og dag ind, morgen og aften? En salut for flaget er en diplomatisk høflighedsgestus og forsikring om fredelige hensigter, som fremmede orlogsskibe afgiver ved ankomst til dansk havn eller red. Og vi saluterer *aldrig* vort eget flag. Det er der heller ikke andre nationer, der gør. Efter turen forklarede jeg sagens rette sammenhæng for guiden, der imidlertid var totalt afvisende. "Der står i guidebogen, hvad jeg skal sige, og det gør jeg så". Et forslag om at rette guidebogen blev totalt afvist og jeg har aldrig ulejliget mig med at løfte sagen til højere niveau i havnerundfartselskaberne.

Et par år efter gentog historien sig, men her stod jeg over for en anderledes selvstændigt tænkende ung dame. "Det er nok muligt, at din historie er den rigtige, men min er mere spændende for turisterne". Punktum.

Så flagkanonen på Sixtus saluterer fortsat flaget.

Nekrolog

Ole Feldbæk

Ole Feldbæk, 1936-2015

Historikeren Ole Feldbæk er død, 79 år gammel. Han vil blive husket som det danske 1700-tals eminente historiker. Selvom han beskæftigede sig med mange aspekter af den lange freds periode fra 1720-1801, så bevarede han hele livet igennem en særlig forkærlighed for orlogs- og søfartshistorien. Hans far var søofficer, og han voksede op i Nyboder.

I sin ungdom kredsede han om arkæologien og var bl.a. med til at udgrave vikingeskibene i Roskilde Fjord, men det blev 1700-tallets økonomiske historie, der skulle blive hans speciale inden for historiefaget. I 1969 skrev han doktordisputats om dansk kompagnihandel i Indien, og på Københavns Universitet blev han siden professor i økonomisk historie.

Men interessen for flådens historie fulgte ham gennem alle årene, og i 1985 udgav han bogen *Slaget på Reden* på Politikens Forlag. Ved en lejlighed fortalte han mig, at han først havde skudt ideen fra sig, fordi det var et emne, som seriøse økonomiske historikere ikke beskæftigede sig med. Men så huskede han det gamle Wilhelm Beck-citat ”Hvorfor skal de



ugudelige have al lammestegen?” – underforstået: hvorfor skulle etablerede forskere ikke også have lov til at skrive om mere underholdende stof? Og bogen blev da heller ikke noget letbenet værk, selvom det var medrivende skrevet; der var noter og litteraturhenvisninger og masser af gode billeder. Feldbæk lagde stor vægt på illustrationer og billedtekster i sine bøger. Han anså billedmaterialet som en integreret del af teksten og ikke som blot og bar illustration. Da Politiken og Gyldendals Danmarkshistorie udkom i 10 bind i 1990 brød redaktøren Olaf Olsen med den traditionelle opdeling

af de store danmarkshistorier efter kongernes regeringstid. I stedet blev bindene opdelt strengt kronologisk. Kun et sted brød værket med dette princip, og det var Ole Feldbæks bind om 1700-tallet, som fik lov til at strække sig ind på den anden side af år 1800, så Slaget på Reden kunne komme med!

Generationer af specialeskrivende historiestuderende har siddet i den hyggelige stue hjemme på Efterårsvej, hvor man fik te eller kaffe (det blev noteret ved første vejledning, hvad man foretrak), og kyndig vejledning. Jeg og mange andre oplevede det som en stor glæde på den måde at blive inviteret indenfor og føle, at man blev behandlet som en ven og kollega i historikerlauget.

Ole Feldbæk støttede aktivt op om dannelsen af et nyt Orlogsmuseum på Christianshavn, han sad i museets bestyrelse, og til en af de første særudstillinger i 1992 skrev han kataloget om konvojernes historie.

Kort tid efter pensioneringen i 2006 blev Feldbæk desværre ramt af sygdom, og selvom han i nogle år fortsatte sit virke som en skattet fagbogsanmelder i aviserne, hørte hans virke som aktiv historiker alt for hurtigt op.

Ole Feldbæk vil blive savnet, men hans livsværk lever videre i kraft af de mange bøger og artikler, han fik udgivet. Få historikere kan lignes med ham i kvalitet og produktivitet.

Æret være Ole Feldbæks minde!

Museumsinspektør
Jakob Seerup

Nekrolog

Jørgen Barfod

Dødsfald: Selskabets æresmedlem Jørgen Barfod afgik ved døden den 9. september 2015 og blev bisat fra Lyngby Kirke den 18. september.

Jørgen Henrik Pagh Barfod blev født den 2. marts 1918. Han blev student fra Metropolitanskolen i 1936. Hans ønske om at gå i faderens fodspor og blive søofficer kunne ikke lade sig gøre, da hans syn ikke var godt nok. Hans far var kommandør og kongens jagtkaptajn og havde dels syslet med tanken om en art maritimt hjemmeværn og dels udgivet bøger om marinehistorie. I stedet gik han ind i hæren. Som kornet blev han interneret af tyskerne den 29. august 1943. Barfod var et af de få mennesker, der allerede fra den 9. april 1940 havde den opfattelse, at den tyske besættelse skulle bekæmpes. Han kom tidligt ind i modstandsarbejde via Dansk Samling, og efter løsladelse fra interneringen i efteråret 1943 gik han ind i Holger Danske. Her virkede han (under dæknavnet Bjørn Andersen) som våbeninstruktør, arbejdede med illegal presse, sørgede for nye identiteter til modstandsfolk i folkeregisteret samt deltog i sabotageaktioner. Han var delingsfører i et af Holger Danskes københavnske kompagnier. Den 5. december 1944 blev han arresteret af Gestapo og sendt til Vestre Fængsel. Herfra gik det i januar 1945 videre



Jørgen Barfod, her afbilledet som kornet.

til KZ-lejren Neuengamme uden for Hamborg og derfra til en "Aussenlager" ved Dessauer Ufer. Han blev bragt hjem med "de hvide busser" i april 1945.

I 1947 afsluttede han sine studier og blev cand. mag. i historie og geografi og fik ansættelse som marinehistoriker ved Marineministeriet. I 1951 var han en af initiativtagerne til at stifte Marinehistorisk Selskab, som han i 2001 blev æresmedlem af. Han var ligeledes en af initiativtagerne til at oprette et marinehjemmeværn. Medens han arbejdede på Lyngby Statsskole, Københavns Universitet og Aarhus Universitet udgav han en lang række værker med relation til Flådens historie:

*Fra Marinehjemme-
værnets tilblivelse:
Marinekompagniet
i Lyngby bliver til
"Flotille 1" med
Jørgen Barfod
som flotillechef i
Skovshoved. Han ses
yderst til højre,
sammen med flotil-
leinspektøren, kom-
mandør G. E. C.
Lichtenberg.*



*"Slaget i Køge Bugt 1. juli 1677.
Forudsætninger, forløb og følger".
(1952).*

*"Orlogsflåden på Niels Juels tid 1648
– 1699". (1963).*

*"Danmark-Norges handelsflåde 1650
– 1700". (1967).*

*"Niels Juel. Liv og gerning i den
danske søetat." (1977).*

"Christian IV's Nyboder". (1983).

"Flådens fødsel". (1990).

"Flåden den 29. august 1943". (1993).

*"Christian III's flåde. Den danske
flådes historie 1533 – 1588". (1995).*

Fra 1971 til 1987 var han leder af Frihedsmuseet og har tillige haft en lang række tillidsposter i forbindelse med frihedskampens veteraner. Desuden har han været meget aktiv som forfatter og foredragsholder om besættelsestiden og sit KZ-ophold. Dette gjorde han af respekt for de faldne samt for at bidrage til debatten om frihed og demokrati. Vort selskab har mistet en af stifterne, en dygtig marinehistoriker og et respekteret medlem og æresmedlem.

Æret være hans minde.

Poul Grooss

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

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

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

Arrangementer 2015-6

Indtil den annoncerede flytning af Orlogsmuseets samlinger til Tøjhusmuseets lokaler finder laugets ”onsdagsaftener” sted på Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, 1415 K, medmindre andet annonceres. Der er gratis forfriskninger til de fremmødte. Herudover vil der forekomme ad-hoc udflugter og andre lejlighedsvis arrangementer.

Tak til alle fremmødte for den store interesse for laugets onsdagsaftener og for arbejdet i Arresten hver tirsdag. Det er et fornemt stykke arbejde, der bliver ydet af de mange engagerede medlemmer.

Resterende arrangementer for 2015:

Tirsdag den 1. december 2015 kl. 18.00

Som altid afholder lauget den traditionsrige julekomsammen i december. For at flest mulig medlemmer kan deltage, har vi igen i år valgt at lægge begivenheden om tirsdagen på Orlogsmuseet – på vores ellers sædvanlige arbejdsdag i arresten. Her vil der som altid være andespil, kanonsalut og hyggeligt samvær. Arrangementet omfatter spisning/buffet samt det traditionelle andespil med store og små gevinster. Prisen er 125,00 kr. pr. deltager og dette inkluderer entré, julebuffet og en spilleplade. Husk at medbringe en lille gave til ca. 40 kr. Tilmelding senest mandag den 23. november til Poul Henrik Westh (mail: formand.ombl@gmail.com, tlf.: 20 16 76 92).

Forårssæsonen 2016 er planlagt til afholdelse på Orlogsmuseet. Bemærk, at adressen muligvis ændres, afhængigt af museets flytning, så kig efter laugets nyhedsbreve, der angiver det korrekte sted.

Onsdag den 6. januar 2016 kl. 19.30 med laugets traditionelle ”show and tell”-aften på Orlogsmuseet, hvor alle interesserede medlemmer møder op med egne modeller, færdige eller igangværende, og får en god og udbytterig snak med ligesindede om modelbygning, historie og teknik. Der er altid et stort og ivrigt fremmøde og mange spændende modeller at se på og interessante modelbyggerkolleger at tale med.

Onsdag den 3. februar 2016 kl. 19.30 – Foredrag.

Indhold og foredragsholder annonceres via laugets elektroniske nyhedsbrev og i laugets Facebook-gruppe.

Onsdag den 2. marts 2016 kl. 19.30 – Foredrag.

Indhold og foredragsholder annonceres via laugets elektroniske nyhedsbrev og i laugets Facebook-gruppe.

Torsdag den 7. april 2016 kl. 19.30 afholdes laugets generalforsamling. Indkaldelsen og dagsordenen bliver at finde i Marinehistorisk Tidsskrift og udsendes desuden via laugets elektroniske nyhedsbrev og annonceres i laugets Facebook-gruppe. Generalforsamlingen efterfølges som vanligt af et af Poul H. Becks underholdende og interessante foredrag om et krigshistorisk emne.

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).

Moderne medier

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



H. M. Dronningens chalup under indvielsen af det nyrenoverede Batteri Sixtus den 19. september 2011. (Leif Ernst / Forsvarsgalleriet)

Orlogsmuseet lukker - og åbner igen!

Af Museumsinspektør Jakob Seerup.

Nationalmuseets direktion har besluttet, at Orlogsmuseet skal lukke i Søkvæsthuset på Christianshavn. Udstillingerne skal flytte til Tøjhusmuseet, hvor udstillingen genåbner i august 2016. Den umiddelbare baggrund for beslutningen er de besparelser, der er lagt op til i regeringens finanslovsforslag. Men Nationalmuseets direktør Per Kristian Madsen skriver i sin pressemeddelelse om beslutningen, at flytningen ville have fundet sted før eller senere, da det både fagligt og økonomisk giver god mening at samle formidlingen af Danmarks militære historie i et hus.

Søkvæsthuset tilhører ikke museet, men er et lejemål fra Bygningsstyrelsen. Leje målet blev opsagt ved udgangen af oktober måned, og da der er seks måneders opsigelse, skal huset være tomt den 1. maj 2016. I første omgang vil udstillingerne forblive åbne indtil nytår. Derefter vil der være en meget komprimeret flyttefase, hvor samtlige montror og genstande vil blive flyttet til Tøjhuset på Slotsholmen, hvor udstillingen skal nyopstilles på 1. sal, den såkaldte Våbensal. Her vil udstillingen blive retableret med nogenlunde uændrede genstande, temaer og tekster i de gamle montror. Denne udstilling forventes at åbne i august 2016.

Den langsigtede plan er at indrette helt nye udstillingslokaler på salen over Våbensalen, det såkaldte Første Loft (der er tre lofter i det store hus). Dette loft kan blive til fantastiske udstillingslokaler, når det er færdigindrettet. På

den sal alene er der dobbelt så mange kvadratmeter som der er på hele det nuværende Orlogsmuseum. Der vil med andre ord blive mere plads til marinehistorien i de nye rammer. Før vi kan realisere planerne om at flytte udstillingerne ind på Første Loft, skal en række ting falde på plads. Der må blandt andet opføres et nyt eksternt trappetårn med elevator, så handicapadgang og flugtveje kan leve op til lovens krav. Dette er et ganske omfattende og bekosteligt projekt, som der skal søges midler til, samtidig med at der skal indhentes tilladelser fra de relevante myndigheder. Der vil derfor nok gå minimum tre-fire år, før det kan påbegyndes.

Det er med vemod, at jeg selv skal tage afsked med Søkvæsthuset, og jeg ved, at mange deler mine følelser. Jeg har mange gode minder derfra – og dem kan man jo ikke tage fra mig. Men jeg kan også godt se potentialet i helt nye udstillinger i Tøjhuset med mere plads til dansk marinehistorie. Vi vil blandt andet få plads til at udstille store genstande som de historiske galionsfigurer, der i dag står på magasinet. Og så vil vi få lejlighed til helt basalt at forny udstillingerne, som i deres nuværende opstilling går helt tilbage til 1989.

Man skal huske, at vores eneste søheltekonge, Christian 4., byggede Tøjhuset til både hæren og flåden, og at der oprindeligt hørte en havn til Tøjhusanlægget. Man kan derfor med god ret hævde, at flåden nu vender tilbage til sit gamle hus på Slotsholmen.

Afsender
Tom Wismann
Degnelodden 5
3200 Helsingør



MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

Arrangementer sæsonen forår 2016

Alle foredrag og generalforsamling: Mødested Orlogsmuseet
Som det ses i bladet lukker Orlogsmuseet. Vi håber på at kunne blive der til og med generalforsamlingen den 6. april 2016. Sker der ændringer vil der blive orienteret om dette på Selskabets hjemmeside: www.marinehist.dk

27.januar 2016 kl. 19.30

Søren Düwel

**Hit First, Hit Hard and Keep on Hitting – ildledelse i den britiske
og den tyske flåde under Den første Verdenskrig.**

24.februar 2016 kl. 19.30

Lars Wismann

Virkningen af artilleri og panser i panserskibenes tid 1860-1960.

6.april 2016 kl. 19.30

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 120 kr.

Tilmeldinger til foredragsaftener og generalforsamling til Trine@Kjems.com
eller telefon 2990-6015. Det skal præciseres, at tilmelding til spisning skal ske
senest **mandag kl. 1200**, før det pågældende foredrag/generalforsamling.