

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



49. årgang

Nr. 3 - august 2016

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

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

ORLOGSMUSEETS
MODELBYGGERLAUG
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til formanden Niels
Mejdal. E-mail:
formand.ombl@gmail.com,
Tlf. 3091 5092

Redaktion: Tom Wismann (ansv.h.)
Degnelodden 5, Valby
3200 Helsingør
Tlf. 2287 2029
e-mail: twismann@gmail.com

Layout: Tom Wismann

Tidsskriftet udkommer fire gange årligt.
Artikler og anmeldelser, der ønskes
optaget i tidsskriftet, sendes til re-
daktionsadressen. Sidste frist for ind-
levering 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

Min værnepligtstid 1919 -1916 3
*Johannes Otto Selsing /
Søren Nørby*

Brænding forude
Orlogsbriggens ALLERTS forlis 28
Jens Willumsen

Fra den store glemmebog 35

Meddelelser fra Orlogsmuseets
Modelbygger Laug 39
Niels Mejdal

Annonce
Foredrag af Chefen for
Marinestaben 41
Frank Trojahn

Boganmeldelse
Søværnet under den Kolde Krig 42
Peter Bogason

Selskabets udflugt 2016 46

”Selskabets” nye mødelokale 47

www.marinehist.dk

Forsidebillede: *Sikringsstyrken til søs i
Øresund under 1. Verdenskrig.
Torpedobåde, ubåde og panserskib af
HERLUF TROLLE-klassen. I baggrunden anes
Kronborg. Maleri. Wilhelm Arnesen, 1915.
Orlogsmuseet.*

Min værnepligtstid 1915 - 1916

Af Johannes Otto Selsing

Transskriberet af Søren Nørby

Den 4. februar 1915 mødte jeg sammen med flere af mine studiekammerater på Orlogsværftet. Vi blev straks ført til Beklædningsdepotet, hvor vi fik udleveret den militære beklædning, bestående bl.a. af to sæt blå tøj, to par sko og noget hvidt drejlstøj til arbejdsbrug. Derefter gik turen til kaserne, hvor vi i en sovesal klædte om, hvorved vort civile tøj blev puttet i en køjesæk, som vi skulle slæbe i land ved første landlov. Hvad der navnlig gene-

rede mig var en sribet uldtrøje af kradsuld, som kradsede mig meget den første uges tid. Da vi havde fået klunset på, foreslog Carlsen, at vi skulle gå en tur rundt på Orlogsværftet. Men vi var berøvet vor frihed. I porten til kasernegården stod en skildvagt, som afkrævede os en passerseddel, som vi hverken besad eller havde chance for at få. Vor spadseretur måtte derfor indskrænkes til gården, som i øvrigt var begrænset af kasernebygningens tre fløje.

Rekrutflokken bestod af ca. 80 mand.



Søværnets Kaserne på Nyholm blev bygget i perioden 1908 -10. Det er den U-formede bygning i midten. Bygningen til venstre er bygget samtidigt med kaserne og var administrationsbygning. Bygningen til højre er Holmens Arrest, der var opført allerede i 1891. ((Forsvarsgalleriet)



Den aftaklede fregat JYLLAND som blev brugt som øvelsesskib til den første uddannelse. (Forsvarsgalleriet)

Vi blev nu kaldt op i spisestuen og inddelt i "bakker" på ca. 12 mand. Hver bakke skulle vælge en baksformand hver uge, det hed at have "bakstørn". Formanden skulle hente maden til bakken i en stor blikbeholder med et hult låg; han havde tillige et krus med til sovs. De nye rekrutter og færdiguddannede rekrutter spiste i samme sal. Dette gav de sidstnævnte god lejlighed til at vise deres overlegenhed over for de førstnævnte ved, at et par stykker listede sig hen og slog beholderne fra de ved lugen ventende nye baksformænd, så bliktøjet ramlede hen over stengulvet i salen og frembragte et frygteligt spektakel; når det igen blev samlet op, var det både bulet og skrammet. Hver mand havde sit eget spisegrej;

hertil hørende emaillede mugger var altid skrammede i kanten og ret uhygiejniske.

Efter en nats urolig søvn i de nye køjer, blev der kl. 7 næste morgen blæst til mønstring i kasernegården af en trompeter. Vi trådte an i to rækker og blev inspiceret af et par underofficerer og en officer; derefter blev vi delt i grupper svarende til bakkerne og under kommando af en reserveunderofficer sendt på øvelse, som gerne foregik på de forskellige dæk af den aftaklede gamle fregat JYLLAND, som lå fortøjet lige uden for kasernen. Øvelserne indbefattede gymnastik (med alt tøjet på), militær anstand og geværsersits. Militær anstand bestod i at gøre honnør for overordnede og at lære de



Sixtus vold med skildvagt i baggrunden. (Forsvarsgalleriet)

forskellige overordnede distinktioner at kende.

Vi fik ret hurtigt lov til at gå ”i land” ved øvelsernes afslutning. Først måtte vi dog op for at vaske os og tage paradetøjet på. Vi blev derefter mønstret og ført til overfartsstedet ved toldboden af en underofficer langs Hønsbroen. Vi var delt i to kvarterer (Kongens og Dronningens) med henholdsvis ulige og lige numre. Jeg havde hovednummer 6218. Kun ét kvarter kunne komme ”i land” ad gangen. Jeg kom f.eks. i land sammen med Carlsen og Veistrup, medens Pedersen var i modtakt med os.

Jeg var engang sammen med Veistrup ude at besøge Ravn i hans hjem. Han

anså det for meget uheldigt, at han var blevet landsoldat, da dette for en akademikers vedkommende betød, at man skulle have videre militær uddannelse til ”kornet”, hvilket ville medføre ca. 1 års yderligere tjeneste. Det viste sig dog senere, at marinernes tjenestetid var lige så lang, da vi blev uddannet til radiotelegrafister.

Medens vi var rekrutter, blev vi udtaget til to timers nattevagter på den udvendige side af kasernevolden. Til en sådan vagt blev vi udstyret med en sabel, hængende ved venstre side i en rem om livet. Jeg spurgte vagtchefen, en underkanoner, hvad man skulle gøre, hvis man traf nogen på vagten.

”De skal råbe ham an”. ”Men hvis han ikke reagerer på det, hvad skal man så foretage sig”. ”Så skal man anholde ham”. Det var en noget usikker besked, da vi ikke havde lært at bruge en sabel. Jeg traf dog heldigvis ingen på vagten og har heller ikke hørt, at nogen anden gjorde det. Det var en lignende naiv vagttjeneste, som fandtes på Trekroner, da tyske skibe løb ind i Københavns havn ved Danmarks besættelse.

Det var vagterne på kasernevolden, der var årsag til, at jeg fik gigt i anklerne, idet jeg tidligere havde gået med korte støvler og nu på Orlogsværftet blev tvunget til at gå med sko. Det var nødvendigt for mig at gå til lægen med gigten, da jeg kun vanskeligt kunne gå. Jeg blev indlagt på et lille barakhospital på selve Orlogsværftet, passet af en enkelt gammel sygepasser. Lægen mente, at jeg havde trådt forkert på det ene ben, hvor gigten først viste sig, og jeg fik derfor et beriderbind på, selv om jeg protesterede. Efter nogen tid viste gigten sig også i den anden ankel; først derefter ville han tro på, det var gigt, og jeg blev nu behandlet med tjæreværk, viklet om anklerne, og det hjalp. Jeg slap ud efter godt 14 dages ophold, og jeg kom da tilbage til radioskolen, som jeg nødigt ville forsømme alt for længe.

Den 20. februar 1915 døde Ella og Graae's ældste barn, og jeg ville gerne

med til begravelsen. Til den ende havde jeg skaffet mig en passerseddel fra en vedkommende underofficer og klædt mig om i paradetøjet. Inden jeg kunne passere vagten, skulle jeg have passersedlen påtegnet af en officer. Idet jeg nærmede mig indgangen til officerskvarteret, kom en mand ud med kappe på; en sådan dækker ærmerne og den øverste del af personen til knæene og benyttes i regnvejr. Idet han mødte mig på trappen, spurgte han, hvor jeg skulle hen i sådan en fart; jeg svarede, at jeg skulle i land til begravelse. ”Ja, den kender vi godt”, sagde han; ”der er mange svigermødre, der skal begraves”. Jeg svarede, at jeg skulle til en lille drengs begravelse; da han blev ved med at sludre og ville have mig til at indrømme, at jeg løj, sagde jeg, at jeg måtte videre, da jeg var i sidste øjeblik, og var på spring ind i gangen. Han råbte nu, at han var den vagthavende officer; jeg havde troet, han var en laverestående fast mand; disse gik med lignende kapper. Forskellen var kun, at officerernes kappe var holdt sammen med en gylden lænke, medens de fastes blev knappet sammen. ”Kom så med Deres passerseddel, så skal jeg skrive under, men De skal senere høre fra mig”. Så kunne jeg fortsætte i skarpt trav. Næste dag blev jeg kaldt op til kasernekommandanten, som var af kommandørrang. Han sagde, at jeg jo var civilingeniør, og han ikke kunne forstå, jeg kunne opføre mig sådan.

Jeg svarede, at jeg var blevet beskyldt for at lyve og tilbød at skaffe bevis for, at det virkelig var en lille dreng af familien, der var blevet begravet. Så skiftede han taktik og sagde, at jeg jo ikke havde kendt en officer på påklædningen. Jeg indrømmede, at det var rigtigt; så dømte han mig til at gennemgå en ny rekrutskole for at lære militær anstand. Det var jeg meget ked af, da jeg regnede med, at det igen ville vare fire uger, og jeg derved kom helt bort fra de tidligere kammerater fra radioskolen. Desuden blev jeg sat sammen i bakke med nogle slemme fyre fra det mørke København.

De talte kun om, at deres koner havde godt arbejde, var dygtige til at pille kartofler og lign. Nå, det hele varede kun et par dage. Ved en mønstring pillede en lille venlig premierløjtnant mig ud af rækken og sagde "hvad vil De her". "Jeg bliver straffet", sagde jeg. Han gav mig et puf i ryggen og sagde: "Pil De bare ned på radioskolen igen til Deres kammerater". Denne løjtnant hed Evers og var søn af daværende kontreadmiral Evers, der var med til at sænke flåden den 29. august 1943, deriblandt HVALROSSEN, da tyskerne ville tage den. Ham, der "knaldede" mig, var "1 1/2 snors løjtnant", dvs. han var avanceret gennem under-officerskorpset og i en moden alder blevet løjtnant. Den slags havde ord for at være nogle hovne fyre, som

skulle vise sig ved givne lejligheder; vi gik altid langt uden om dem. Jeg tror, den behandling, jeg fik, var aftalt spil mellem officererne i vagten. De havde været nødt til at straffe mig, fordi en officer havde "meldt" mig, men gjorde straffen næsten illusorisk ved så hurtigt at benåde mig. Da jeg ved tjenestens afslutning fik min forholdsattest, indeholdt den intet om, at jeg havde været straffet.

Radioskolen blev ledet af en radio-telegrafist, der først hed Ott, senere Thane. Ott døde af en infektionssygdom, mens jeg lå på barakhospitalet; hans elever bar ham til graven under militære æresbevisninger, fortalte de mig. På skolen lærte vi at skrive ned ved, at en hulstrimmel løb gennem en Wheatstonetransmitter, hvis fart efterhånden blev sat op. Sending med nøglen lærte vi ved, at læreren aflyttede os. Holdet bestod af både civilingeniører, elektrikere og folk fra Post- og Telegrafvæsenet. Vi skulle derfor også lære almindelig elektroteknik. Den bådsmand, som underviste os, opdagede snart, at vi ingeniører kunne mere end han og spurgte os, om en af os ville påtage sig at undervise. Hj. Pedersen meldte sig straks og overtog jobbet.

Læreren på radioskolen var en telegrafist fra koffardifarten, som var blevet indkaldt. Han havde ingen magt

over eleverne og ønskede det vel heller ikke. Nogle dovne elever lagde sig ofte på bænken og sov. I en sådan situation stak "overelektrikeren" (den øverste elektromand på Orlogsværftet) en-gang sit hoved indenfor. Han sagde ikke noget, men få dage efter blev vi kaldt til en bådsmand i samlet trop og stillet op på rad. Han spurgte da mig, om jeg var elektroingeniør. "Så har De jo forstand på akkumulatorer"; jeg bekræftede det, men sagde beskedent, at det nærmest var teoretisk. "Så kan De gå ud at pudse ruderne i akkumulatorrummet". De andre fik andre nedværdigende arbejder med pudsning, gulvfejning og lign. Det hele varede kun 1/2 times tid, så kunne vi gå tilbage til skolen; det var en slags kollektiv straf, taget på meget gemytlig måde.

Vi kunne modtage besøg på kasernen på søndage, når vi ikke havde landlov; Ingeborg besøgte mig ofte, undertiden sammen med Svend. Tiden tilbragtes med at spadserere i kasernegården. Jeg tror Ingeborg engang havde fået sin kontorkammerat Ingse Guldager med. Det var første gang hun og Svend så hinanden. Det førte til et bekendtskab, som år efter førte til ægteskab.

Jeg kan ikke bestemt sige, hvornår radioskolen var slut, men det må have været omkring 1. juni 1915. Vi blev fordelt til forskellige større og mindre skibe; jeg til torpedobåden

HVALROSSEN, som desværre havde sin normale station i Storebælt under 2. Eskadre. Ca. halvdelen af den danske flåde lå der under 1. Verdenskrig. Da jeg kom ombord i HVALROSSEN havde den lige været i dok i København og udførte forskellige småtjenester der. Jeg fik tildelt mine jobs: elektriker, 2. radiotelegrafist og projektør- og signalgast. 1. telegrafist S. var uddannet for koffardifart og meget dygtigere end jeg var på daværende tidspunkt. I et gammelt brev (17-6-15) til Ingeborg har jeg skrevet følgende:

"Turen herover er gået godt, jeg har ikke været søsyg; i Køge Bugt blev vi vippet en del, da vi havde søen på siden, men jeg 'stivede den af', havde lidt hovedpine, som dog fortog sig, da jeg fik lidt middagsmad. Det har været en smuk tur, vi sejlede tæt forbi Møens Klint; vi gik altså syd om Sjælland. Lige ved sydspidsen af Amager så vi tre tyske torpedojagere og længere sydpå mødte vi flere af samme slags for modgående. En tysk krydser, vi passerede, havde mandskabet klart ved kanonerne under forbisejlingen. Jeg opholdt mig under turen mest på broen ved projektøren. Skipperen rådede mig til at gå om i læ, hvis jeg skulle brække mig. Ud for Korsør lagde vi til ved HERLUF TROLLE. Jeg fik hilst på Beyer (en kammerat fra Radioskolen). Vi skal ligge i Korsør havn til i morgen. Har fået brev fra Erik om navnefor-



Torpedobåden HVALROSSEN en af en klasse på tre både. De to andre hed DELFINEN og SVÆRDFISKEN og alle tre blev bygget på orlogsværftet i 1912-13. Bådene var under 1. Verdenskrig nogle af Søværnets bedste. De havde et displacement på 182 ton, en længde på 45 m, bredde 5,2 m og en dybgang på 2,2 m. Bevæbningen bestod af en 75 mm kanon og fire stk. 45 cm torpedoer. (Forsvarsgalleriet)

andringen. Jeg har ikke landlov i aften, er også ligeglad, da jeg ikke har noget at gå i land efter.

Jeg anede altså ikke, da jeg skrev mit gamle navn for sidste gang.”

Da vi næste dag kom ud på ankerpladsen, blev der pebet til mønstring på dækket. Kaptajnen kom op og meddelte kort om min navneforandring, hvorefter der blev pebet af igen. Stor

ståhej for ingenting. Jeg blev altid kaldt: ”Gnisten”. Min distinktion var til en begyndelse en vinkel med maskinkorpsets tegn (en skrue) neden under. Efter ca. 1 års tjeneste blev jeg udnævnt til reserveunderofficer; distinktionen blev da to noget spinklere vinkler med et siksaklyn under, så man virkelig kunne se, at jeg var radiotelegrafist.

Angående Admiralens (Kongens) inspektion af Storebæltflåden i juli 1915:

I fredags havde vi besøg af kongen - som admiral - her i eskadren; det var en stor begivenhed. Flere dage i forvejen havde vi haft travlt med at øve os i "Klart skib", minestrygning og andre øvelser, samt generalrengøring og maling over hele skuden. Allerede fredag morgen kl. 8 blev vi afløst fra vagttjenesten ved nordre spærring, da vi sammen med SVÆRDFISKEN skulle eskortere Hans Majestæt ud til HERLUF TROLLE, medens DELFINEN havde æren af at sejle ham selv derud.

Besøget var kun kort fra kl. 11 f. til 3 em., men kongen nåede dog at aflægge et kort besøg på alle skibene, som lå ankret op på linie udenfor Korsør. Han var også ombord hos os, måske 2 min. Hele mandskabet iført paradetøj var opstillet på dækket: Officerer og underofficerer i galla med slæbesabel - stor nervøsitet.

Tænk, det kongelige ærme strøg op ad mit bryst, da han med hånden op til kasketten gik forbi vor parade; vi stod selvfølgelig ret uden at dreje hovedet eller fortrække en mine. "HVALROSSEN, Deres Majestæt", sagde kaptajn Boysen,



Kongeinspektion i Store Bælt den 2. juli 1915. Kongen går ombord i panserskibet Herluf Trolle. (O. H. Quade / Forsvarsgalleriet)



2. Eskadre på vagt i Storebælt under Første Verdenskrig. På billedet ses panserskibene *HERLUF TROLLE*, *OLFERST FISCHER* og *SKJOLD*, samt de to 3. classes krydsere *GEJSER* og *HEKLA*. (Orlogsmuseets arkiv)

da han passerede vor opstilling, ellers blev der ikke udvekslet noget ord. Alle officerer blev trykket i hånden, da han gik til og fra borde, og det tog det meste af tiden. Fremvisning af øvelser blev helt strøget. På tilbagevejen til Korsør svingede vi med *DELFINEN* med kongen i spidsen rundt om hele eskadren, medens vi stod opstillet ”på stribe” på dækket. Kulrøg og aske fløj os om ørerne, og vi svajede frem og tilbage, fordi skibet, når det drejede med fuld fart, lægger snart den ene snart den anden ræling i vandet. Kongen ragede op som en flagstang på broen af *DELFINEN* og blev med begejstring hilst af den menneskemængde, som havde taget opstilling på kajerne og foran banegården.

Vor tjeneste (altså bådens) var at holde

vagt ved minefelterne og at sørge for, at koffardiskibene fulgte den fastsatte rute gennem Storebælt. Vor torn var to dage ved Omø, to dage i Korsør, to dage ved Teglværksskoven nord for Knudshoved og igen to dage i havn. Af store skibe i eskadren var et kystforsvarsskib *HERLUF TROLLE*, en stor krydser *GEJSER* og et mindre kystforsvarsskib *SKJOLD*; de to første lå henholdsvis lidt uden for Korsør og lidt uden for Knudshoved. Det sidstnævnte lå ved Omø, lidt tættere ved land end vor ankerplads der. *SKJOLD* var efter sigende Orlogsværftets første forsøg på at bygge et kystforsvarsskib; det havde på fordækket en meget svær kanon efter skibets tonnage; det skulle derfor være ret risikabelt at fyre den af. Om natten var alle fyr slukkede, og de to store skibe ved færgeruten sendte

ved deres kraftige projektører en lysstribe tværs over bæltet.

Mit arbejde som elektriker bestod i at holde al belysning i orden; deri indbefattet at tilse dynamoen, som leverede strømmen og stadig var i drift; der fandtes nemlig intet akkumulatorbatteri. Dynamoen var på 2-3 KW; den stod i maskinrummet og blev drevet af en lille damp turbine over en tandhjulsudveksling 1:10. Denne dynamo voldte mig en del kvaler, idet den havde en tilbøjelighed til ganske umotiveret at gnistre på kommutatoren. Dette kunne ophæves ved afslibning med fint sandpapir og lidt olie. Dette var mit job, selv om jeg forklarede maskinisterne, hvor let det var at undgå. Det var en sand fryd for den vagthavende maskinist at vække mig i køjen midt om natten med ”den gnistrer”.

Når skibet var ”let” var der fortsat vagt i radiorummet, fire timer ad gangen. Hver af os havde skiftevis aften- og morgenvagt, henh. 8-12 og 4-8, og ”hundevagt”, 12-4. Når vi lå i havn kunne vi ved en lang ledning slutte os til klemkasser på bolværket og var dermed i forbindelse med telefoncentralen i byen. S. var fast postmand, men jeg erstattede ham undertiden; det kunne vi selv om, når blot jobbet blev passet. Den ene af dagene i havnen havde vi ”tjeneste”,

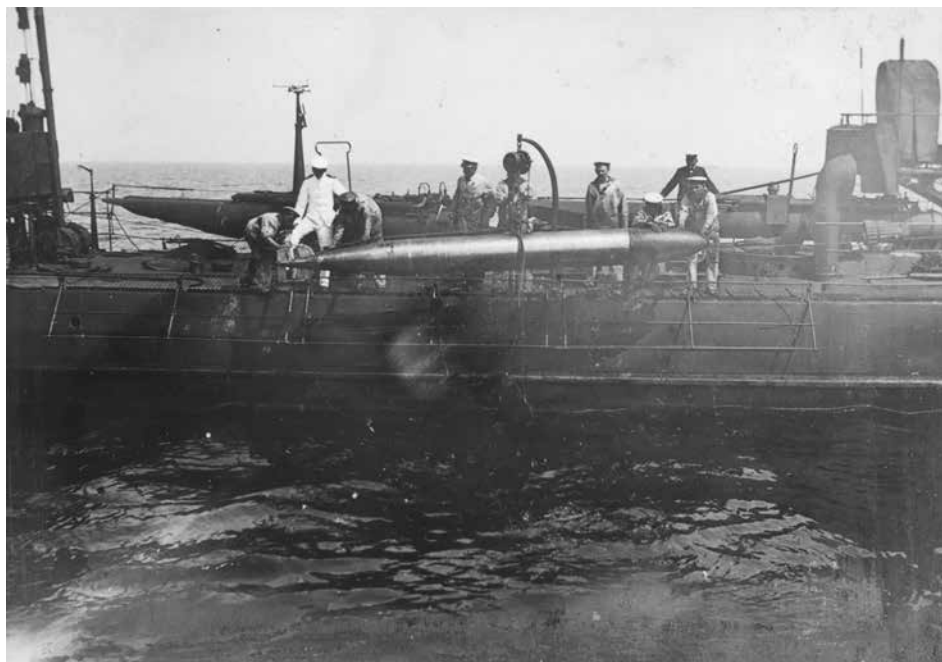
dvs. vi skulle ligge i havneindløbet klar til ”at gå”, hvis der kom signal fra hovedskibet udenfor i bæltet. Så var der ikke landgang, og der var ”udkig” på broen. Vi kunne f.eks. blive beordret til at følge færgerne, hvis der var meldt minefare.

Af et brev til Ingeborg af 3. februar 1916:

”De sidste 2 nætter har vi patruljeret i færgeruten mellem Sprogø og Korsør i en nederdrægtig søgang; jeg har måttet stå op midt om natten i de korte 4 timer, jeg har til at sove i, for at lyse med projektør, så en nat fik jeg ikke mere end 2 timers søvn.”

Vi sejlede da skråt foran færgen i strømretningen, klar til at tage ”skraldet”; det skete dog aldrig. Vi kunne også blive sendt på minepatrulje andetsteds. Engang blev vi, måske ikke fra denne position men fra en anden ankerplads, sendt ned til et sted mellem Ærø og Als for at hente en tysk torpedo, som en fisker havde fundet; det var selvfølgelig en lækkerbissen for den danske marine. Vi dampede afsted med fyr på begge kedler ned langs Langeland og gennem Svendborgsund, forbi Ærø til den angivne position og fandt en fisker i sin lille båd; han havde slået et tov om torpedoen og holdt den i passende afstand.

Vor torpedomaskinist fastslog, at den ikke var sprængladet, og vi hejsede



HVALROSSEN under indbjærgning af torpedo. (O. H. Quade / Forsvarsgalleriet)

den så op ved en lille kran, vi havde i bagenden. Da vi kun kunne få den halvvejs op, slog vi et tov om bagenden, så den kom til at hænge på siden af skibet over vandet. Så gik turen hjemad, men det var allerede blevet halvmørkt, og da vi kom til Svendborgsund helt mørkt; det var sin sag at finde igennem, da fyrene var slukket og vi skulle manøvrere alene efter de udlagte koste. Jeg skulle passe projektøren på broen og var temmelig spændt på, om det ville lykkes mig stadig at finde den næste kost. Næstkommanderende, Søbygaard, hjalp mig, og han var godt kendt i farvandet, da hans hjemsted

var Svendborg og han havde sandsynligvis som dreng ofte sejlet der i sin sejljolle. Vi kom igennem uden uheld. Jeg husker ikke, hvor vi ud på natten afleverede torpedoen. Fiskeren har uden tvivl fået en god dusør.

Af et brev til Ingeborg den 8. juli 1915: ”Jeg kunne ikke telefonere til Dig i onsdags, da vi pludselig blev sendt på en minepatrulje, som varede 4 timer. S. (1. telegrafist) var i land efter post da vi sejlede, og skønt vi fløjtede ”Alle mand ombord” efter ham, inden vi lettede, indfandt han sig ikke. Velfortjent fik han en ”balle” af chefen,

da vi kom tilbage. Samtidig forpurrede han chancen for mig for at få lov til at gå 50 skridt i land til en telefonkiosk. På minepatruljen måtte jeg tage hele vagten ved radioen, ret anstrengende, da det var høj sø og vi løb med fuld fart, ca. 23 knob. I løbet af de 4 timer var vi ved nordvestspidsen af Lolland, tværs over bæltet et par gange, langs det meste af Langeland og tilbage til Korsør igen. Vi fandt nu ikke minen, som skulle være tysk. Den blev senere fundet ved Sejerø af VILLEMOES.

Skibet, som finder den, får efter sigende 300 kr. til deling mellem besætningen. Turen i dag til Knudshoved har været den hårdeste jeg indtil nu har oplevet. Alt på dækket blev surret fast og alle køjer lukket, før vi forlod havnen. Jeg havde altså hele vagten på turen og måtte p.gr. af søen sidde indelukket i radiatorummet hele tiden; kun engang imellem kunne jeg linde på døren for at få luft. Det var omtrent som at være i "det forstyrrede hus". Skiftevis blev man løftet i vejret, hvorefter båden faldt ned i søen med et brag. Sommetider lå jeg på ryggen på døren, i næste øjeblik hang jeg på maven på bordet. Sådan følte jeg det; i virkeligheden har det næppe været så slemt. Og midt under det hele fik jeg et telegram fra broen til afsendelse. Sendingen kan endda gå, men når man skal skrive ned bliver det, så man knap selv kan læse det. Jeg var ikke spor søsyg og tror efter dette,

at jeg ikke kan blive det her ombord. En af de gamle befarnе brækkede sig, så det stod efter. Jeg ville ønske, jeg kunne have taget et billede, men det var for risikabelt, da søen ustandseligt slog over dækket. Selv her inde under broen fløj saltvandsstænkene som om det var regnvejr. Søen slog tit helt op over broen og somme tider forsvandt hele agterdækket i frådende sø. I sådant et vejr er det sjovt at sejle, vel at mærke, når det ikke varer for længe ad gangen, for at spise (skaffe) og gøre toilette er næsten umuligt. Efter turen kunne vi ikke fortøje i vagerne som sædvanligt, men måtte gå ind til 1/2 km fra land og kaste anker for at få nogenlunde ro. Vinden er nemlig fra land. Ved vageren ville vi "rode" ganske uudholdeligt, da strømmen langs bæltet og vinden er omtrent vinkelret på hinanden".

En dag så vi en hollandsk kuf, som kom sydfra, styre skråt ind mod minefeltet. Vi satte efter den, og kaptainen søgte ved råberen at gøre folkene på kuffen opmærksomme på, at de ikke holdt sig til den befalede rute. De forstod åbenbart intet. Den kom helt inden for minefeltet (som må have været desarmeret), inden vi fik den stoppet ved at lægge os på tværs foran den; den løb bovspryddet ind i vores kommandobro og fik derved brækket en stump af. Vi satte prisemandskab ombord og tog kuffen på slæb til Nyborg, hvor den blev overgivet til myn-



Rank dem - rejs Dem! En sund sjæl i et sundt legeme. Selv om pladsen var trang ombord i HVALROSSEN var der plads til de fritstående øvelser, så kroppen kunne holdes trimmet. (O. H. Quade /Forsvarsgalleriet)

dighederne.

Der måtte ikke sejles gennem Storebælt om natten. Fiskerne havde svært ved at respektere dette, navnlig om efteråret. Når vi lå på den nordre post, kunne vi opleve, at en lille flåde af fiskerbåde fra Kertemindeegnen tøffede mod Korsør, inden det endnu var blevet lyst. Vi kunne selvfølgelig ikke stoppe så mange på en gang, men måtte nøjes med såvidt muligt at notere deres numre.

En anden oplevelse på den nordre post

var jeg personligt involveret i. Jeg havde vagt en mørk aften og sad og småblundede. Pludselig så jeg en lanterne gennem køjet foran mig. Den passerede ved bådens bevægelse op og ned foran køjet; jeg var i min søvnige tilstand ikke klar over situationen, gik ud på dækket og konstaterede, at det virkelig var toplanteren fra et sejrende skib. Gennem den åbne kabysdør så jeg løjtnanten, som sad og sov i kabysen. Men, blev jeg klar over, det gik ikke at vække ham først; der skulle jo også være en udkigsmænd på broen; jeg

entrede trappen og fandt ham sovende, siddende med ryggen mod omhænget. Da han havde varskoet: "Lanterne i nordøst" kom der liv på HVALROSSEN; vi lettede hurtigst muligt og fik synderen gennet tilbage til en lovlig ankerplads. I skyndingen blev det vist ikke opdaget, at den vagthavende underofficer slet ikke havde været på dækket, men ligget i sin køje. I den sidste tid jeg var i tjenesten, var det meget sløjt med vagtsomheden, trods det, at vi kunne mærke, at den militære situation var tilspidset; bl.a. måtte vi i radioen kun sende med et gnistrum, skønt vi havde 5-6 stk.; et andet tegn var, at vi fra vageren ved Omø hver nat med helt mørklagt skib skulle sejle en patrulje til albuen på Lolland: en tur på ca. 2 timer. På en sådan patrulje blev SVÆRDFISKEN minesprængt ca. 1/2 år efter, at jeg var permitteret. SVÆRDFISKENS radiotelegrafist, som jeg senere traf tilfældigt, fortalte, at et par fyrbødere var blevet dræbt.

Vi kom med visse mellemrum, ca. hvert halve år, til København for at skibet kunne blive efterset; det blev da optaget i en flydedok på Orlogsværftet. I begyndelse af januar 1916 skulle vi hjem fra en reparation på Orlogsværftet; vi havde håbet den sidste søndag at få landlov i Kbh., men det gik anderledes, som det fremgår af et brev til Ingeborg, afsendt fra Korsør havn nogle dage senere:

"Vi afgik mandag morgen kl. 6 fra

Dragør havn; da vi kom til Rungsted, havde vi nær måttet vende om på grund af et uheld med den ene maskine; fra Nakkehoved måtte den standses og kun den anden blev holdt i gang; vi var derfor nogle timer forsinket, da vi ankom hertil ... Vi havde megen søgang på turen; S. lå lig lige fra Nakkehoved, så jeg havde vagten hele turen; mig generer søen ikke mere. DELFINEN havde megen korrespondance på turen, men kludrede frygtelig i det. De har lige fået ny telegrafist, og han var vist godt søsyg; vi havde fin forbindelse med Kbh. hele turen. Når Kbh. ikke kunne få fat i den, kaldte de os op og bad os sende telegrammerne videre; vi har derfor senere blæret os betydeligt; det var forresten navnlig S. det skrog.

Vi må have været i følge med DELFINEN, som var førerbåd for eskadrillen; SVÆRDFISKEN var sandsynligvis ikke med.

Alle ville gerne til Kbh., hvor en stor del af mandskabet var hjemhørende. Der var en evig diskussion blandt besætningen om, hvornår en sådan tur forestod. Engang var vi så uheldige ved en fuldkraftsprøve at miste et skrueblad, hvilket gav anledning til et jubeludbrud fra besætningen, selv om skibet var lige ved at splittes ad, indtil de fik maskinerne stoppet; det var nemlig en sikker anledning til en tur til Kbh. På denne rejse, som foregik med stærkt nedsat fart, havde vi en

havareret undervandsbåd på slæb. Da vi på vejen lagde ind i Kalundborg, fik jeg lejlighed til at se båden indvendig; der var yderst ringe plads, selvfølgelig. Ved dokningen fik jeg mulighed for at få dynamoen efterprøvet i land. Den tilsynsførende marineingeniør tog mig med ind til en prøvestand, hvor dynamoen havde kørt et døgn under fuld belastning. Den gnistrede ikke. ”Nu er De vel overbevist” sagde han. Ikke desto mindre gnistrede den igen, da vi på ny lå i Storebælt.

HVALROSSEN, der var bygget som den første af 3 omtrent ens både, havde en bro, der var lige så bred som selve skibet; dette medførte imidlertid den fejl, at røgen fra den forreste skorsten slog ned på broen og navnlig ned i rummet under broen, som var det eneste sikre sted på skibet for dæksmandskabet under sejlads i søgang. For at bøde på dette havde chefen ureglementeret sat

en forlængelse på den forreste skorsten. Denne forlængelse blev regelmæssigt taget af, hver gang vi var til eftersyn på Orlogsværftet, da den ikke fandtes på originaltegningen. Lige så regelmæssigt blev en ny sat på af en lokal pladesmed, så snart vi igen kom til Korsør.

De to søsterbåde DELFINEN og SVÆRDFISKEN havde fået smallere broer, idet taget over de to kahytter nedenunder, kabyssen og radiatorummet, havde udefter afrundet tag. De smalle broer havde imidlertid en anden ulempe, nemlig at formasten ikke kunne afstives så godt med barduner. Dette medførte, at DELFINENS mast væltede ved en brat drejning. Mandskabet fortalte os, at dette gav anledning til en frygtelig forvirring ombord, idet lyset samtidig slukkedes.

Skibets rat styrede roret over en servo-



Model af HVALROSSEN. (Orlogsmuseet)

dampmaskine; derfor kunne der manøvreres meget hurtigt. Foruden hovedbroen var der en mindre bro agter. På denne var et mægtigt rat til håndstyring ved havari. På HVALROSSEN stod projektøren på hovedbroen og kunne på skinner skydes fra side til side for at komme klar af skorstenene. Dette gav en god kommunikation mellem kaptajnen og projektørgasten. På søsterbådene stod projektøren på den lille agterbro og kunne derfor ikke lyse ret fremefter; det var en forfejlet indretning. En sådan udstyret båd ville f.eks. (som os i Svendborgsund) ikke om natten kunne sejle gennem et alene ved kostemærket løb.

En af de mest spændende og idiotiske ture med HVALROSSEN havde jeg mod slutningen af August 1916. Vi ankom en søndag em. til Kbh. sammen med DELFINEN og lagde ind i Lynettehavnen. SVÆRDFISKEN var på den tid ude af drift p.gr. af en større maskinskade.

Så snart vi havde oprettet telefonforbindelse med Orlogsværftet, kom der besked om, at en af bådene straks skulle afgå til Aarhus; da det skete, var mindst halvdelen af mandskabet på begge både sprunget i land. Selvfølgelig blev det os, der skulle hænge på den, da DELFINEN var førerbåden. Vi fik så ca. halvdelen af denne båds mandskab ombord, deriblandt deres maskiningeniør, der iøvrigt havde ord for at være en skrap pigejæger. Vi lettede, og vor kaptajn, Bistrup gav

straks ordre til, at der skulde tændes op på begge kedler; dette voldte dog stort besvær, idet den forreste kedel ikke kunne blive af med sin damp. Det viste sig, at en ventil, som dampen skulle passere til maskinen, var stillet forkert af DELFINENS mandskab; først omtrent ved Helsingør blev denne fejl opdaget; det var da blevet mørkt. Selvom vi altid sejlede med lys på flaget, blev vi forfulgt af en anden torpedobåd; den var dansk, og vi blev skældt ud, fordi vi ved Kronborg ikke havde givet natsignalet. Vor kaptajn var gram i hu og blev ved at sejle for fuld kraft, selv om vi nu fik en skrap sø imod os fra nordvest. Båden huggede og pjaskede, som den skulle splittes ad. De søkyndige rystede på hovedet; det viste sig at være berettiget. Kort efter blev det fra forbanjerne meddelt, at lemmen til lastrummet begyndte at svømme; farten blev straks sat ned; vi troede, at båden var sprunget læk. Det første skridt var at få den pumpet læns; men ingen vidste umiddelbart, hvor pumperne fandtes; der blev dog fundet nogle ejektorpumper, som blev sat i gang, og vandet i lasten sank. Ved nærmere undersøgelse viste det sig, at vandet p.gr. af den høje sø var slået ind gennem ankerklydsene til kædekasserne og derfra til lasten. Klydsene blev stoppet med sejldug og vi fortsatte, vel nok med lidt dæmpet fart. Jeg var eneste telegrafist ombord; omtrent midt mellem Hundested og

Hesselø, hvis fyr var tændt, fik jeg et telegram til HERLUF TROLLE. Jeg begyndte at kalde, men fik intet svar. Grunden var, at der p.gr. af regnstænk var en betydelig overgang i stationen; gnisterne sprang tværs over gennem rummet, når jeg trykkede på nøglen. Jeg forestiller mig, at situationen har mindet stærkt om det billede, man kender af fysikeren Tesla i sit laboratorium. Jeg kaldte så Orlogsværftet, der havde en så kraftig station, at den endog i heldige tilfælde kunne række til Island. Der kom straks svar på opkaldet, og jeg bad dem sende mit telegram videre til "TROLLE". Hen ad morgenstunden traf vi et andet marinefartøj, som kastede et par rugbrød og en bøtte margarine over til os; vi var nemlig afsejlet uden tilstrækkelig proviant.

HVALROSSEN var således opbygget: Forrest var underofficerernes banjer, det var et højt og spidst rum med køjebænke ved siderne; her boede både dæks- og maskinmandskab; stævntorpedoen hang og svævede under loftet; de kunne komme ud og ind af dette rum dels gennem en luge til det buede fordæk, dels gennem de efterfølgende dæksmandsbanjer, hvor også radiotelegrafisterne boede. Disse banjer havde både køjebænke og i loftet stænger til hængekøjer. På dørken stod to fastgjorte borde, som vi spiste ved. Jeg fik i begyndelsen anvist sengeplads i bunden af "finkenettet", som indeholdt

samtlige sammensnørede hængekøjer om dagen; den første morgen fik jeg smidt flere køjer i hovedet, inden jeg vågnede. På bagvæggen var en række madskabe, som var ret ubrugelige til mad, da de vrimlede med kakerlakker; desuden var de så varme, når der var fyr på forkedlen, at margarinen smeltede. Lejderen op til dækket var tæt ved finkenettet; jeg blev senere flyttet til en plads på en plankøje ved overkanten af nettet; der lå jeg ganske dejligt i god frisk luft.

Derefter var der to kedel- og fyrrum. Hvert rum havde over en stor blæser forbindelse med et opstående rør på dækket, som vendte tuden indefter. Når vi sejlede, blev lugen til fyrrummet lukket lufttæt og blæseren sat i gang. Det var et hårdt job at være fyrbøder; på den ene side havde han den kolde luftstrøm fra blæseren og fra den anden side strålevarmen fra fyret, når fyrdøren blev åbnet. Det næste rum var maskinrummet, hvor der stod to tre-gangs dampmaskiner, en for hver skrue, og forskellige hjælpemaskiner. Foruden den tidligere omtalte lys-dynamo en lille elektromotor, der drev den vekselstrømsdynamo, der leverede energi til radioen. Derpå fulgte officersmessen, som havde ovenlys gennem et skylight. Denne afdeling havde også kamre til kaptajnen, 2 løjtnanter og ingeniøren, samt et lille pantry til en officersoppasser, der bl.a. tillavede

tørmad til disse herrer. Efter et opefter helt åbent rum, som bl.a. indeholdt et W.C., kom fyrbøderbanjerne for alle fyrbøderne, også overfyrbøderen. Her var meget lavt til loftet og en ulidelig støj fra skrueakslerne, når vi sejlede. På siderne af fyrrummene lå kulkasserne, der herved også tjente

som en slags beskyttelse af kedlerne. Her havde skibet sin største højde, som aftog agterud. På det opefter krummede fordæk var anbragt et spil med lodret akse til optagning af ankrene; når dette skete løb 4 mand rundt om spillet og trak det med håndspager; hertil skulle der helst synges. Matroserne fra koffar-



Ankeret indhales. Der skulle lægges kræfter i, da det foregik ved hjælp af håndspager isat spillet og så rå muskelkraft. (O. H. Quade / Forsvarsgalleriet)

difarten, hvoraf flere var i trediverne, kendte de gamle melodier.

Det ret forskelligartede mandskab enedes i almindelighed ret godt. Vor chef hed i begyndelsen Bistrup; han havde et blødt gemyt svarende til, at han var en lille svær mand. Efter fleres mening forsvarede han dog ikke "skibets ære" tilstrækkelig godt. Denne ære spillede en stor rolle for hele mandskabet. Når vi var på øvelse med de to andre både, skulle vi helst vinde; f.eks. fuldkraftsprøverne. Engang under en forfølgelsesøvelse tabte jeg med projektøren den forfulgte båd af sigte, som med vilje udspyede en fæl røg. Det var "lort, gnist". De gamle gaster drog sammenligning med den foregående chef: Topsøe-Jensen, sådan var det ikke i hans tid. Han lod sig ikke skælde ud af hverken flotille- eller eskadrechef, men der var heller ikke noget at skælde ud over.

Bistrup holdt ikke streng disciplin, men på den anden side var han en dygtig psykolog. Engang havde et par af de gamle basser lokket nogle yngre med i land, medens vi lå på "tjeneste" i Korsør yderhavn. Chefen sendte da underkanoneren og to følgesvende i land efter dem, alle fuldt bevæbnede. De fandt synderne i den nærmeste beværtning, mere eller mindre drukne. Over for denne overmagt fulgte de med ombord. Chefen satte da en stor fisker

fra Heilsminde, som lige var kommet ombord, som vagt ved landgangen, bevæbnet med sabel; ingen søgte derefter at gå i land. Jeg spurgte senere fiskeren om, hvad han ville have gjort hvis nogen havde forsøgt det. "Jeg havde krafteme slået til" svarede han. Chefen vidste altså for det første, at en ny mand tager det mere højtideligt end de gamle, og for det andet, at en fisker kan man stole på. Vi havde allerede længe haft en fisker ombord; han var bornholmsk og havde altid vist sig som en reel mand. Det var faktisk en grov disciplinær forseelse at forlade båden under tjenestetilstanden. Ingen af forbryderne blev tiltalt eller straffet, men de var jo nok noget flove bagefter, når de traf chefen på dækket.

Engang fik V., en skægprydet dæksmand på mellem 30 - 40, i omtåget tilstand den ide, at "nu ville han sgu ikke længere". Han gik ned på banjerne og rodede i sin kistebænk efter paradetøjet, for det måtte han jo have på, når han skulle ned og tale med chefen. De andre søgte at gemme tøjet for ham, efterhånden som han fandt delene frem, men tilsidst fik han dog det hele på og tumlede ned af trappen og derude. "Hvad sagde chefen til Dig" spurgte vi, da han kom tilbage. Han sagde "kom igen i morgen". Viggo vidste jo godt, da han blev ædru, at det slet ikke kunne nytte noget, og opgav derfor sit foretagende.

En af dæksfolkene havde en fast pige i Korsør. Hun var engang af maskinist S. blevet lokket ned i underofficersbanjerne. Da han ville gå i lag med hende, råbte hun ”Kaj, han er uartig mod mig”. Kaj og flere andre opholdt sig på de tilstødende mandskabsbanjer. De sprængte døren ind til parret og befriede pigen. Da hun kom ud på mandskabsbanjerne, sagde hun: ”I er så søde, I skal få alt, hvad I har lyst til”. Så blev hun båret fra køje til køje, og enhver, som ønskede det, forlystede sig. Det skete en aften, hvor jeg var i København, så jeg så selv ikke noget til denne skumle affære.

Vi kunne modtage damebesøg, når vi på søndage lå i Korsør havn. Ingeborg besøgte mig af og til, endog, men dog sjældent, en hel weekend. Hun måtte da overnatte på et af hotellerne, men det holdt hun ikke af, da hun kunne blive behandlet ret uforskammet af tjenerne, der betragtede hende som en soldaterpige.

En søndag så jeg maskinist S. kone gå over landgangen. Jeg bemærkede til en fast fyrbøder, som stod ved siden af mig ”hun ser helt pæn ud”. ”Det er rigtigt, jeg har kendt hende fra den tid, hun var luder i Nyhavn”.

Jeg havde af chefen fået lov til at tage mit fotografiapparat med ombord. Det vakte stor interesse hos mandskabet,

også hos chefen selv; jeg fotograferede flere billeder efter hans ønske, også i hans feriehjem i nærheden af Korsør. Jeg sendte pladerne til København til Svend eller Ingeborg til fremkaldelse, men kopierede ombord. Der var altid en livlig forespørgsel, om pladerne var kommet tilbage. Efter at jeg var blevet permitteret, lånte jeg de fleste af pladerne til 1. telegrafist S., da han besøgte mig i Odense. Jeg fik dem aldrig tilbage. Dette måtte jeg meddele Bistrup, da han år senere ville låne pladerne for at lave et ”HVALROSSEN-Album”.

S. var, som dette tyder på, en ret upålidelig fyr og en dårlig kammerat; han var ikke meget afholdt ombord. Af et brev til Ingeborg 13. Maj 1916: ”Jeg har intet nyt at fortælle - andet end at S. har fået velfortjent 14 dages skibsarrest, så at jeg nu er ene om at besørge posten”. Hans upålidelighed gav sig til kende, allerede den første gang, vi kom til Storebælt og lå på vagt ved Omø. Jeg var den gang endnu uøvet i at passe radiovagten. En formiddag, da jeg sad og lyttede, hørte jeg et kaldesignal, som galt for alle skibe i 2. eskadre, og derefter begyndte der en livlig telegraferen, som jeg ikke forstod et muk af. Jeg kaldte på S., som jo var fuldt uddannet telegrafist, og bad ham tage sig af det. Han lyttede og sagde så: ”det blæser vi på”. Da samme telegraferen

gentog sig de følgende dage, var jeg meget betænkelig; vi kunne jo blive ”knaldet”. Gåden op-klaredes, da vi næste gang kom på siden af ”TROLLE”. Der blev spurgt efter 1. telegrafisten, og da S. viste sig, blev han skældt godt ud af en underofficer, der ledede øvelsestelegraferingen. Jeg var bange for, at denne uefterrettelighed skulle blive meldt og måske kunne medføre en streng straf. Vi blev derfor enige om i fællesskab at gå ned til vor egen chef og bekende vor fejl. Han var som sædvanlig meget flink og sagde, at han var blevet underrettet om øvelsestelegraferingen, men ikke havde husket at lade det gå videre til sine to nye telegrafister. Vi hørte herefter ikke mere til denne affære.

Her kan jeg i øvrigt fortælle om en anden, denne gang skæg oplevelse, jeg oplevede i radorummet. En søndag em., da GEJSER var stået ud af Korsør havn, udsendte den et meget hånende telegram, noget i retning af ”at nu gider jeg sku ikke længere at arbejde her for en ussel løn”. Mærkelig nok medførte det ikke nogen ulempe for synderen. Grunden må have været, at der på alle skibe må have siddet værnepligtige telegrafister, og de skulle jo nok holde mund, Blandt telegrafisterne var der mange, der tidligere havde været i erhverv og tjent gode penge; de ærgrede sig over, at vi blev holdt så længe inde; der var en stadig diskussion med rygter

om, at nu skulle vi gamle afløses. Jeg troede engang, da VINDHUNDEN efter sigende skulle have ny telegrafist, at jeg måske kunne bytte med ham. Ifølge et brev af 12. Jan. 1916 til Ingeborg lykkedes det ikke; af brevet citerer jeg: ”Den chance, jeg troede at have for at bytte med telegrafisten på VINDHUNDEN, er gået fløjten, da han, der er frivillig, er blevet hældt ud af marinen p.gr. af dårlig opførsel. Jeg gad vide, hvad min chef havde sagt, hvis jeg ved bytte havde fået prakket ham denne mand på”. (VINDHUNDEN havde tjeneste i Øresund). Engang blev der sendt en overmatros ud til hver af torpedobådene; en sådan var i hvert fald signalgast, men telegrafere kunne han ikke.

Det var et mærkeligt træf, at vi engang, da vi skulle på post ved Omø, sejlede lige på fortøjningsvageren, som herved sprang læk. Flere styrtede op ad stigen fra banjerne, da de troede, det var en mine. Da vi fik tændt projektøren, viste det sig, at vageren var sunket. Vi meldte ”vageren er forsvundet, vi kaster anker på lavere vand” og åbenbarede ikke den fulde sandhed.

Efterhånden opdagede vi, at vi godt uden tilladelse kunne stikke af med toget til Kbh. Da denne trafik blev kendt af de militære myndigheder, blev der sendt en tremandsvagtpatrulje op på stationen, som gik frem og tilbage



HVALROSSENS besætning. Man ser også det ene dobbelte torpedoudskydningsrør og det ene enkelte. (O. H. Quade / Forsvarsgalleriet)

på perronen og også gennem togets gange. Det gjorde situationen noget farlig, men det lykkedes de fleste at undgå at blive opdaget. En af vore fyrbødere, som havde tøj omtrent som en togkonduktør, havde klaret sig ved følgende trick. Da han trådte ind i den lange gang i vognen, nærmede patruljen sig fra den modsatte ende. Vognen havde et fyrrum ved den ende, hvor han befandt sig; han smed resolut hatten og jakken og skilte sig herved af med distinktioner; derefter greb han skovlen og smed en skefuld i fyret.

Patruljen passerede den åbne dør uden at ane uråd og dermed var han frelst. Ingen fra vor båd blev nogensinde taget. Jeg rejste ofte med en af vore værnepligtige maskinister, kaldet Jeppe. Han var en hyggelig, tyk fyr, som boede i Matthæusgade. Vi snakkede godt sammen trods vort forskellige civile miljø. Vi tog afsted ved 17-tiden og var tilbage kl. ca. 12.40; dette gav ca. 4 1/2 times ophold i Kbh. Når vi skulle ombord fra stationen, ”smed vi signalerne”; dvs. tog kraven og det hvide huebetræk af.

Af et brev til Ingeborg 16. april 1916:
Den sidste københavnstur klarede jeg jo, men det var ikke mere end lige til. Der har nemlig været ballade her ombord, mens jeg var borte, idet en ”befaren” har været ved at klø en underofficer. Jeg undgik lige at komme i forhør som vidne, da jeg jo måtte have været i køjen kl. 12 om natten, da begivenheden var sket! Var jeg kommet i forhør, skulle der jo have været stukket nogle drøje plader for at klare den; tilmed da løjtnanten havde set mig på dækket fuldt påklædt senere på natten.

Af et brev 3. Nov. 1916:

Vor nye kok blev set i toget forleden aften, da han ville rejse til Kbh. og blev meldt af patruillen; han sidder nu i ”simpelt fængsel” og afsoner 8 dages vand og brød derfor; det er en meget hård straf.

S. tidligere uvederhæftighed gav sig et meget uheldigt udtryk ved, at han, da han efter min afgang forlod HVALROSSEN tog alt reserveudstyr til radiostationen med sig. Da dette blev opdaget, skrev chefen til ham, at han øjeblikkeligt skulle sende det tilbage. Han måtte bide i det sure æble og parrererede ordre - en meget flov historie. Dette blev fortalt mig af vor underkanoner, som jeg senere traf som civil. Han var da bogholder på et af de store bryggerier. En anden underkanoner, som havde

afløst ham, så jeg senere som politibetjent i Odense. Det var meget brugt at lade sig uddanne i marinen og senere benytte denne uddannelse i det civile liv.

Vor proviant fik vi fra en proviantbåd i Korsør havn. I hvert fald hentede vi the, kaffe og margarine. The og kaffe havde vi i ren form under hele krigen, selv om en del af det nok blev sendt hjem til underofficerernes og officerernes koner. Margarine var fra Otto Mønsted og af animalsk art; den havde den uheldige egenskab, at den smeltede til en tyk olie ved varme, alene ved den varme, som kom fra den forreste kedel, når den var i drift; det vidste ”bornholmeren” og han klarede kalamiteten ved hos bageren i byen at bytte 5 kg af den udleverede margarine med den halve portion vegetabilsk margarine fra Steensen. Det var ikke nogen god forretning for marinen, men det foregik ganske regelmæssigt gennem lang tid. Til middagen fik vi altid steg af forskellig art, men herudover fik vi nærmest kun rugbrød med margarine. Af drikke fik vi kun kaffe og the, som vi drak af de modbydelige skrammede mugger, som jeg tidligere har omtalt. Når vi var til søs, var der ustandselig vagt, som skiftede hver fjerde time. Når en mand kom fra vagt, tog han sig gerne en kop the eller kaffe med en klemme. Han satte sjældent grejet på plads. Når båden rullede, faldt grejerne på gulvet, og de

kunne da støjende rulle frem og tilbage i timevis. Denne lyd har jeg endnu i ørerne.

I den sidste tid, jeg var på HVALROSSEN, havde jeg en ny chef: Lagoni. Han var meget strengere end Bistrup, men jeg kom godt ud af det med ham. Han satte mig til under vagterne at føre boghol-

deri, vist en slags chefsbogholderi. Da jeg afgik, gav ham mig uden opfordring en fin anbefaling.

Fra Orlogsværftet fik jeg en pletfri "Forholdsattest". Jeg blev permitteret den 21. oktober 1916.

ORLOGSVÆRFTET.
SEKRETARIAT OG KOMMANDOKONTOR.

KØBENHAVN C, den 30. Oktober 1916.

109A
Nov.-Nr. 62/18.
Gangang 1915.

Forholds-Attest.

Johannes Otto Selsing
født 1892 i *Sylkebjerg* og tilført *Lagobullen* som *2. L.*
af 1. *Udskrivningskreds*, 1. *Læge*, *Bogstav H. Nr. 1804*
har som værnepligtig været til Tjeneste ved Søværnet fra
den 4. Februar 1915 til den 21. Oktober 1916.

Han har i denne Tjeneste faaet følgende Bedømmelse: —

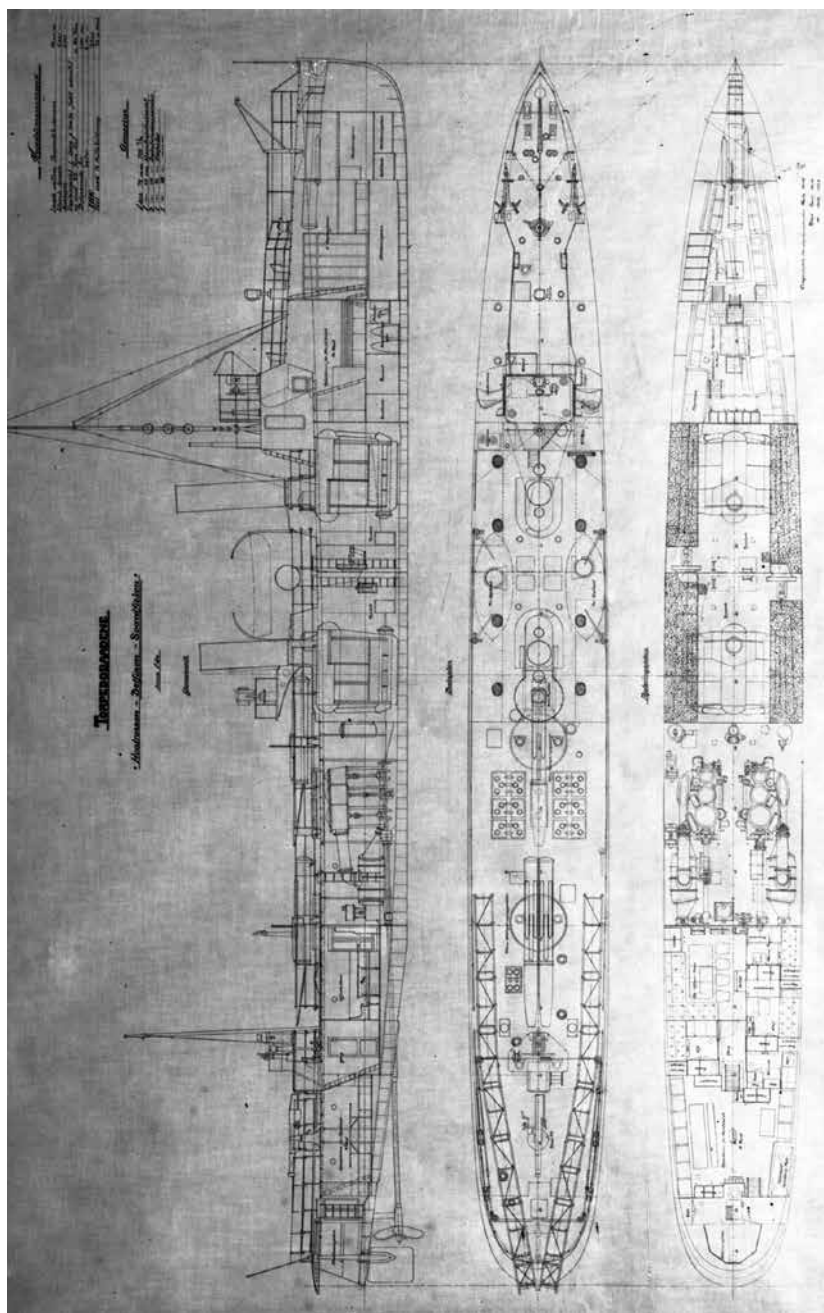
J. Søværnets Hæder:

Fin og pænt udført.

J. Hvalrossen:

Endelig fin og sandelig tilfredsstillende.

E. Selsing



Brænding forude

Orlogsbriggens ALLARTS forlis den 14. januar 1842

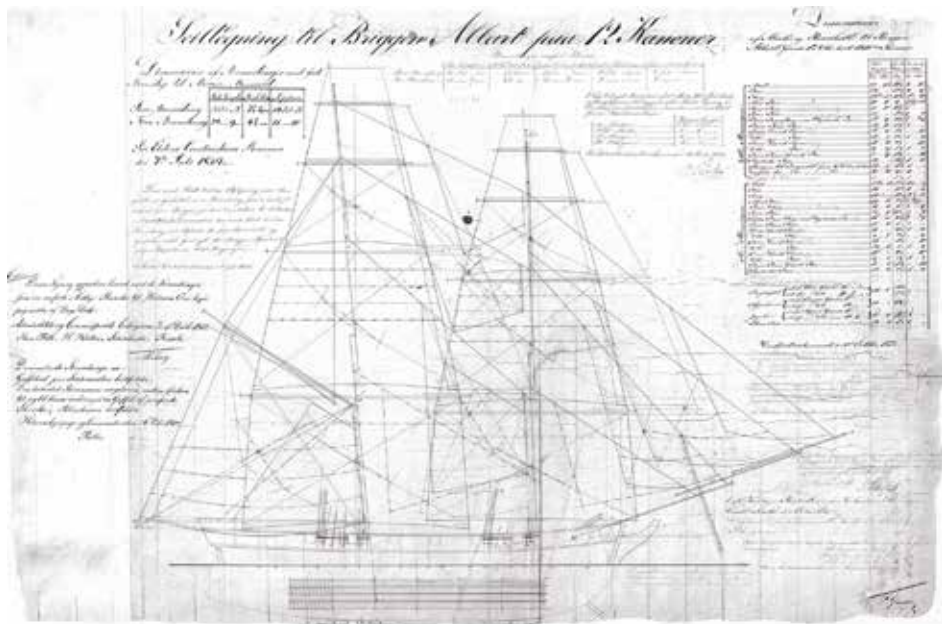
Jens Willumsen

Den foruroligende melding kom fra matros John Johnsen, der havde udkig fra fokkeråen.

Generalgeneralguvernør Peter von Scholten, etatsråd Berg og kammerjunker Rothe var sejlet fra St. Thomas ombord på orlogsbriggen ALLART, der blev ført af kaptajnløjtnant Jens Langemark. De var lørdag den 12. februar 1842 ankommet til St. Juan på Puerto Rico.

Formålet med rejsen var, med kongeligt mandat, at gennemføre underhandlinger med generalkaptajnen på Puerto Rico, general Mandez de Vigo, for ”at virke til, at den forestående nye regulation af Toldvæsenet på Puerto Rico skulle iværksættes på den for St. Thomas handel mindst ufordeelagtige måde.”

Generalkaptajnen gav fortrosthedsfulde svar, men Scholten var ikke helt tryk og ville meget gerne tale med intendanten. Men denne havde meldt



ALLART blev bygget på Gammelholm værft i København og søsat 19/7 1832, 29,97 meter langt, 7,92 meter bredt og en dybgang på 3,92 meter.

sig syg, og kun med generalkaptajnens mellemkomst blev mødet gennemført, og det endte med, at Scholten fik udleveret en kopi af det nye reglement for Toldvæsenet.

Da de planlagte ærinder nu var klar, var de efter to dage klar til at tage hjem igen.

Sejlturen langs Puerto Ricos nordkyst, samt ind og ud af St. Juan havn, var ikke nogen ufarlig sejlads. Der var mange klipper og undersøiske rev. Derfor havde man taget John Guilbert fra Christiansted med på turen som ”bekendt mand”, da han kendte farvandet fra flere tidligere ture. Udturen var også forløbet helt uden problemer, og John Guilbert fik dem navigeret sikkert ind i St. Juan havn.

Da ALLART den 14. januar 1842 om aftenen kl. 4½ stævnedes ud fra St. Juan, var John Guilbert igen i aktion. Han lodsede skuden sikkert ud af havnen. Der blev rådslaget om, hvor længe de skulle stikke ud fra kysten, før de kunne tillade sig at lægge kursen om mod øst, for at komme i retning af St. Thomas.

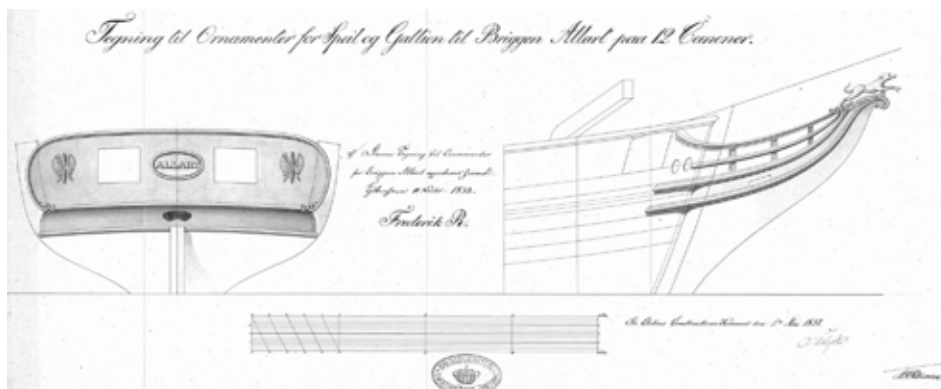
Luften var diset, og vinden var en laber bramsejlskuling fra øst. Derfor var man nødt til at krydse mod vinden. Med undersejl, mærsejl, bramsejl, brigsejl og klyver sat stævnedes man direkte mod nord, for at komme tilstrækkeligt fri af kysten til at kunne sætte kursen mod øst og krydse langs kysten. John Guilbert foreslog at stå udefter til kl.

12, før man begyndte at krydse.

Omkring kl. 6 bjergede man det forreste bramsejl. En halv time senere, lige inden mørket faldt på, gav kaptajnløjtnant Jens Langemark ordre til sekondløjtnant Johan Cornelius Tuxen og overstyrmand Julius Nielsen om at pejle batteriet el Moro ved St. Juan. De meldte tilbage til chefen, at de havde pejlet det i S. 43° V. Chefen modtog meldingen men noterede det ikke på søkortet, da han kun havde et gammelt kort. Distancen til el Moro blev heller ikke angivet.

Kl. 8 kunne kaptajnløjtnanten i det svage måneskin ane Puerto Ricos højland, og han skønnede at de var ca. 2 mile fra land, revent indbefattet. Han rådførte sig med John Guilbert, om han kunne gøre et slag mod land for at krydse mod øst, og samtidig ville de kunne udnytte landvinden. John Guilbert svarede: ”Ja det kan De om De synes. De kan stå mod land til månen går ned”. Den sidste del af meldingen mente kaptajnløjtnant Langemark dog ikke at have hørt.

Samtidig gav kaptajnløjtnant Lange-mark vagten videre til løjtnant Johan Christian Kraft. Tuxen overtog tjansen efter overstyrmanden. På det tidspunkt kunne han ikke se landet. De spurgte John Guilbert, om de kunne ”vedblive at stå i samme kurs”, hvortil han svarede, ”Vi vil stå denne kurs til kl. 9



ALLARTS ornamenter på spejl og gallion.

og derefter ud til kl 12, men det kommer an på, hvor hurtigt briggen løber.” John Guilbert lagde sig derefter til at sove i travaillechaluppen på rundholterne.

ALLART krydsede nu langs kysten, og af journalen ses, at briggen gjorde mere fart på slagene ind mod kysten end på slagene væk fra kysten.

Efter vendingen kl. 8 styrede briggen mod SSØ ind mod kysten, og man havde placeret udkigsposter på luv kranbjælke, læ kranbjælke, fokkeråen og på ruffet. 6-7 minutter efter kl. 8½ meldte matros Niels Hansen fra luv kranbjælke til skibsmand Johan Vogt: ”en sejler forud til luvart”. Løjtnant Kraft beordrede derefter en lanterne opsat. Kaptajnløjtnant Langemark var nu kommet forud, men kunne intet se, da lanternen blændede ham. Han spurgte derfor Løjtnant Kraft, om han så nogen sejler. Hertil svarede Kraft:

”Jeg troer ikke, det er en sejler, jeg troer det er land”. Langemark troede dog på meldingen om, at det var en sejler, og måtte først overbevise sig om, hvad det var, før han foretog nogen manøvre med briggen.

De fik nu vækket John Guilbert af hans søvn i travaillechaluppen, og de begyndte at diskutere situationen, om de skulle vende udefter eller fortsætte samme kurs. Mens de diskutererede, meldte matros John Johnsen fra fokkeråen: ”Brænding forude”. Denne melding blev straks videregivet af skibsmanden, og John Guilbert løb forud og så brændingen tæt foran briggen, og råbte på engelsk: ”ned med roret”.

Chefen hørte i det samme brændingen og kommanderede: ”Los klyverskøde. Ind med roret. Vender”. Men det var for sent, og de stødte på det koralrev ¼ mile fra landet i Cangreyos Bugten og 7 kvart-mile fra St. Juan.

Klokken var nu 8¾, og de stod fast på revet. Foran skibet var 11 fod vand, 12 fod vand midtskibs, og agter var der 13 fod vand. Forskibet stod på en opadgående grund, og en lille mørk klippe kunne anes til bagbord. De satte de bageste sejl, så de kunne hjælpe til, når briggen blev bragt flot.

Ved affyring af kanoner forsøgte man at alarmere efter hjælp fra land. Skuddene blev hørt af kystvagten i San Juan, men i første omgang antog man, at det var signal fra den engelske damp-paket. Men da skuddene fortsatte, gjorde kystvagten ISABEL II klar til at undersøge sagen nærmere. Senere på morgenen sattes også kanonbåde ind i eftersøgningen.

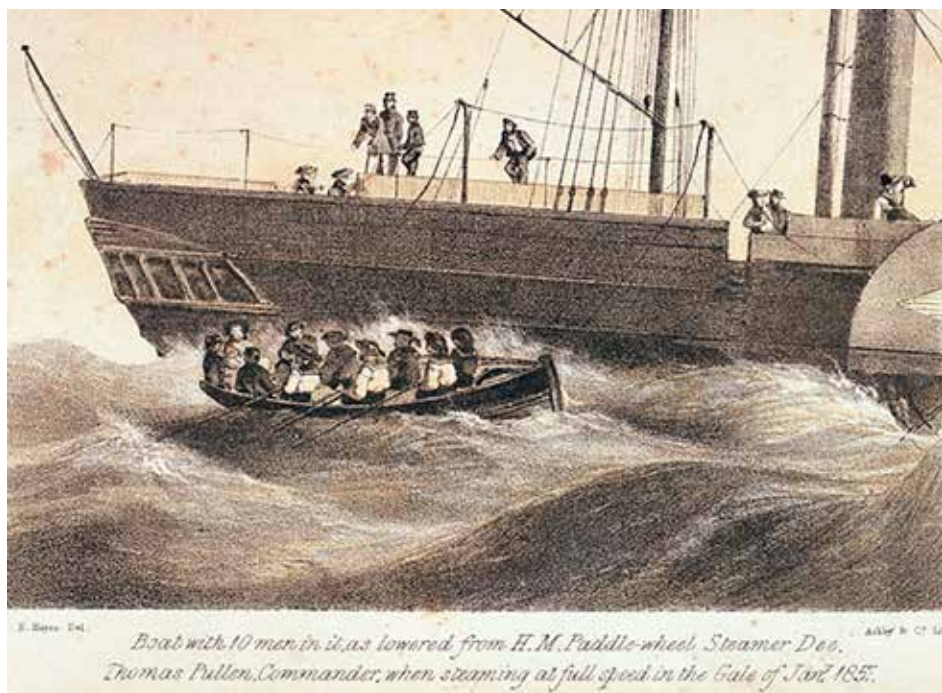
Kort efter strandingen gik General-major Scholten, etatsråd Berg og kammerjunker Rothe ombord i hækjollen, for med 4 mand under løjtnant Tuxens kommando, at blive landsat i St. Juan. Men på grund af mørket turde man ikke ro afsted, da man var bange for enten at strande på et af revene, eller at komme længere væk fra øen. Først da det blev lyst, efter henved 10 timer i jollen, kunne man sejle Scholten, Berg og Rothe i sikkerhed. Ifølge kystvagten havde de hele natten været i stor livsfare.

Tilbage på briggen udsatte man chefchaluppen og travaillechalluppen, for med dem at få udsat varpankre i et forsøg på at bringe briggen flot. Et af varpankrene knækkede, da de var

blevet ”stivhivede”, og travaillechalluppen kæntrede. Man arbejdede hele natten på at få briggen fri af grunden. I første omgang blev kanoner og kugler kastet overbord, men lige meget hjalp det. Først ved solens opgang fik man hjælp fra land og fra de af kystvagten indsatte fartøjer. Ved hjælp af skibets egne fartøjer begyndte man nu at bjerger skibets og mandskabets gods.

Allart havde i nattens løb lagt sig på bagbords side, var fuld af vand, og stod uhjælpeligt fast på revet. Kl. 10 holdt man krigsråd ombord blandt de tilstedeværende officerer og de vigtigste underofficerer, og man blev enige om at kappe masterne i et forsøg på at bringe briggen fri. Men dette hjalp ikke situationen, og kl. 11 blev igen holdt krigsråd, hvor man besluttede at briggen måtte forlades. Chefen var den sidste, der forlod Allart, der blev efterladt uden vagthold ombord, da hele besætningen var udmattet, og travaillechalluppen var læk.

Hele mandskabet samledes på den nærmeste kyst ved strandingsstedet. Men kaptajnløjtnant Langemark besluttede kl. 4 om eftermiddagen at begive sig til St. Juan med hele mandskabet, på nær 10 mand under ledelse af løjtnant Kraft, som blev beordret til at have tilsyn med briggen, og næste dag gå ud for at bjerger i forening med de fartøjer, som Langemark ville søge at skaffe i St. Juan.



*Det engelske hjuldampskib DEE sætter båd med 10 personer i søen.
(Billedet tilhører National Maritime Museum i Greenwich, London.)*

Det bjergede gods blev solgt på en auktion i San Juan den 28. februar 1842 kl. 12.

Med tabet af orlogsbriggen Allart stod søforsvaret ved de vestindiske øer i en ny situation. Generalgouvernør Scholten havde derfor straks udtalt sig om nødvendigheden af at organisere det påny. Det blev derfor bestemt, at premierløjtnant Købke sammen med en del af briggens besætning, skulle afgå til St. Thomas, hvor de skulle udgøre besætningen på den armerede

regeringsskonnert VIGILANT. Kaptajn Langemark havde først bifaldet denne beslutning, men begyndte at beklage sig over, at hans helbredstilstand ikke var sådan, at han troede med fornøden kraft at kunne forestå bjergningen. Generalgouvernør Scholten forlangte nu, at sammen med ham så mange af briggens besætning, der var ankommet til St. Juan, tillige med Tuxen, skibslægen, forvalteren og 36 mand af besætningen den 16. februar skulle rejse med hjuldampskibet DEE tilbage til St. Thomas, mens premierløjtnant



Kort fra 1851 viser den revfyldte Cangrejos-bugt, hvor foliset fandt sted. San Juan by ses på halvøen lidt til venstre for midten.

Cangrejos-bugten, hvor forliset fandt sted, er et område med mange rev, i dag beliggende lige ud for Puerto Ricos internationale lufthavn i San Juan.



Cangrejos-bugten 2016, hvor koralrevet ses som en hvid stribe af brænding. Det var her ALLART forliste.

Købke sammen med løjtnanterne Obelitz og Kraft samt 27 mand skulle blive tilbage og besørge bjergningen. Samme hjuldampskib DEE skulle Peter von Scholten komme til at stifte bekendtskab med igen. Det bragte ham fra St. Thomas til Southampton, da han forlod Dansk Vestindien for sidste gang, efter at have gennemført emancipationen i 1848.

Ved den efterfølgende generalkrigsret i København sidst på året 1842 blev kaptajnløjtnant Langemark afskediget fra Den Kongelige Sø-Tjeneste, sekundløjtnanterne Tuxen og Kraft blev idømt hhv. én og to måneders arrest, mens premierløjtnant Købke og overstyrmand Julius Nielsen blev pure frifundet.

Et af de punkter, som spillede en rolle

under generalkrigsretssagen mod Langemark var, at han havde efterladt sit mandskab i St. Juan uden lægelig bistand på fremmed kyst, selv om mange af besætningen var syge. Langemark forsvarede sig med, at det var efter ordre fra Peter von Scholten, men blev dømt, da han ikke havde gjort modforestillinger.

Forliset af orlogsbriggen ALLART med Peter von Scholten om bord vakte ikke den store opmærksomhed i moderlandet Danmark. Dele af pressen havde på dette tidspunkt et meget kritisk forhold til Peter von Scholten, og i Danmarks første satiriske vittighedsblad, Corsaren, udløste forliset denne kommentar: ”Tænkte vi det ikke? – ALLART forliste, men Scholten frelstes dog”

Tilbageblif paa Maret 1842.

Marts.

Tænkte vi det ikke? — „Allart“ forliste, men Scholten frelstes dog —

KILDER:

Generalkrigsretten, retssag 1842 angående orlogsbriggen ALLARTS stranding ved Portorico 14. februar 1842.

Generalguvernørens skrivelser til kongen.

The Morning Chronicle 11. juni 1842.

Corsaren 6. januar 1843.

Boletin instructivo y Mercantil de Puerto-Rico publicado Bajo los Auspicios de la Junta de Comercio 19. februar 1842.

Gaceta del Gobierno de Puerto-Rico 26. februar 1842.



Klippen til venstre i billedet i koralrevet i Cangrejós-bugten er sandsynligvis den klippe, som kunne ses til bagbord for ALLART umiddelbart efter strandingen.

Fra den store glemmebog

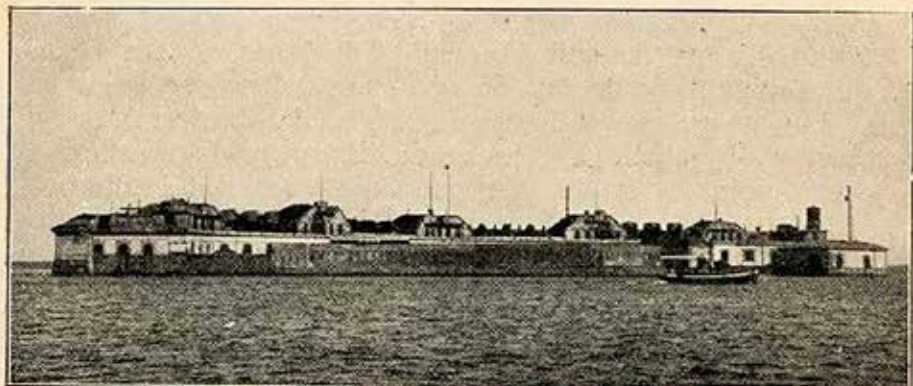
Gutter ombord!

Vore Marinesoldater
ude og
hjemme.



KØBENHAVN
K. F. U. M.'s SOLDATERHJEM
1916

25 Øre.



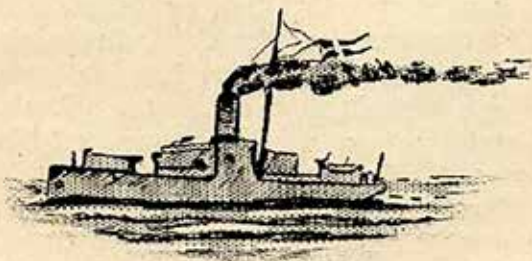
Provstenen.

MED KANONBAADEN »FALSTER« I ESKADRE.

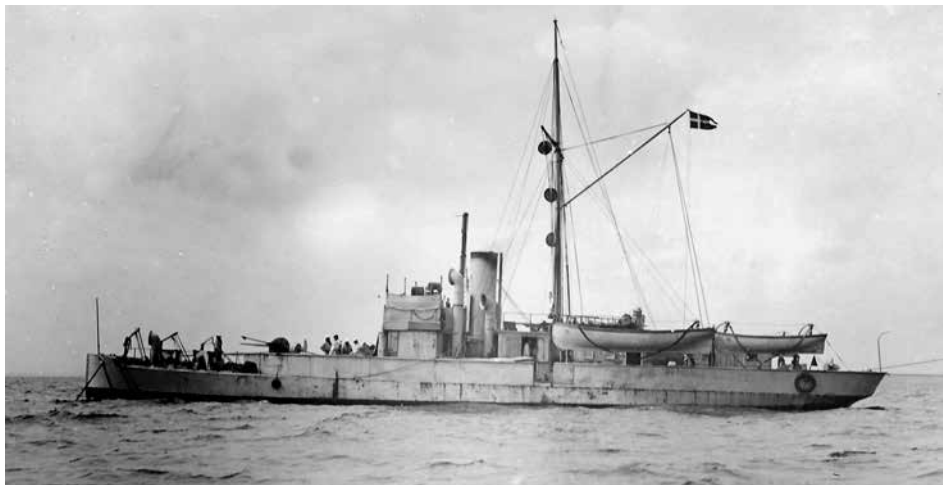
I September Maaned holder Flaaden Eskadreøvelser omkring København. Da møder alle Skibene hjem fra deres Sommertogter for at indtage deres Plads i Rækken. En Del af Flaaden i Forbindelse med Søforterne og Minefeltet skal forsvare Byen, Resten er Angriber. — Det er naturligvis om Natten, den »fjendtlige« Flaade kommer, og da er alle Fyr blændede og alle Lanterner slukkede. »Falster« er med i Forsvarsrækken, alle Mand er paa Dækket og staar langs Rælingen til begge Sider og stirrer ud i Mørket for i Tide at opdage de snigende Angribere, der lister sig ind paa os for at sende os til Bunds med deres Torpedoer. — Nu opdages en mørk Genstand, straks tændes Lyskasteren, og »Fjenden« er opdaget, det er Torpedobaaden »Ormen«, der er naaet tæt ind paa os; der knalder et Skud, og der er ingen Tvivl om, at havde det været Alvor, var »Falster« gaaet

ned for en velrettet Torpedo. — Omsider viser Signalkuglerne fra Admiralskibet, at Øvelserne er forbi den Nat; Lanterner og Fyr tændes, og alle Skibene stævner fredeligt i Havn for næste Nat at fortsætte igen. — Kun »Falster« gaar ikke ind, vi har nemlig fast Vagt ved Minefeltet. Dette ligger saa tæt ved Sejløbet, at Skibene paa deres Vej igennem Sundet let kan komme ind i det og støde paa Minerne. De er naturligvis ikke krigsladte, men de kan dog nok gøre Skade paa et almindeligt Skib, dersom det støder paa en af dem. — Alligevel kom der en Morgen Bud fra Middelgrunden, at en af Minerne var sprængt; Vagten havde altsaa ikke set efter, saa en Sejler var kommen ind paa det farlige Omraade; men den var forhaabentlig sluppet vel fra det. — Om Dagen gik Tiden for os med Rengøring, fritstaaende Øvelser, Sabelhugning, Skydninger baade med Kanoner og Revolver og endelig med Roøvelser. Og i Fritiden nød vi Synet af de mange stolte Sejlere, der gik gennem Sundet.

Men det kan ikke nægtes, at vi var glade, da Minekranerne kom for at fiske Minerne op og vi fik Lov til at gaa ind i Flaadens Leje for at stryge Kommando, for det havde alligevel været lidt ensomt at ligge derude ved Minerne i over 3 Uger.



Kanonbaaden »Falster«.



FALSTER som vagtskib, sandsynligvis under Første Verdenskrig. Under hele krigen lå den gamle kanonbåd som vagtskib mellem Amager og Saltholm. (Forsvarsgalleriet)



FALSTER med en mængde civile gæster i deres bedste tøj - bemærk fruernes hatte. Årstal er desværre ukendt. (Forsvarsgalleriet)

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Ferieperioden er nu slut, og vi har haft vores sommermøde. Det betyder, at første del af vinterprogrammet er på plads – sådan da. Mere om det senere.

Som noget helt nyt deltog modelbyggerlauget i Forsvarets store Air Show på Flyvestation Skrydstrup d. 19. juni. Forinden havde vi fået lavet roll ups med info om laugets og vores arbejde. Desuden var der trykt flere tusinde nye foldere. Flyvevåbnet sørgede for transport af dette samt den nye model af Fregatten Peder Skram forsvarlig anbragt i en transportkasse. Lørdag kørte Niels Buhl og Poul Beck den lange vej til Skrydstrup, hvor de blev modtaget med åbne arme. Efter udstillingen var stillet op i et kæmpe telt, var der fælles grillaften for alle udstillerne. Overnatning var arrangeret på beredskabsskolen i Tinglev. Søndagen begyndte tidlig med en folkevandring af besøgende. Efter sigende kom der 130.000 gæster. Mange besøgte det store udstillingsområde. Og fik vi ikke nye medlemmer, fik vi i hvert fald gjort opmærksom på Orlogsmuseet Modelbyggerlaug og bygning af skibsmodeller.

Lørdag d. 13. august holdt vi vort sommermøde i Holmens fredede Arrest. Eller rettere sagt i arrestgården, hvor Forsvarets store grill var stillet op sammen med



Model af fregatten PEDER SKRAM foræret af modelbyggerlauget til Fonden Peder Skram, ved en højtideligholdelse af 50 året for fregattens første kommandohejsning afholdt på Holmen den 25. maj 2016.

borde og stole. Flemming Petersen var grillmester og Sven Holm-Jensen stod for drikkevarerne. Masser af hyggesnak og udveksling af sommerens oplevelser. Kun afbrudt af lidt konkurrencer for børn og voksne. For de 40 fremmødte blev det en dejlig eftermiddag i fængslende omgivelser sammen med ligesindede. Når Nationalmuseet lørdag d. 27. august åbner "Orlogsmuseets" udstilling efter flytning til de nye omgivelser, vil modelbyggerne være på plads i Tøjhuset. Udstillingen hedder "Sømagt – Flåden i krig og fred", og vi har vores udstilling midt i området på første sal og nær et lille "pause-område". Udover den mere seriøse del med modelbygning, vil vi også sørge for, at der er lidt udfordringer for børnene.

Vinterens første **medlemsmøde** bliver tirsdag d. 4. oktober med foredrag af en ekstern foredragsholder. De sidste detaljer mangler, før foredragsholderens identitet kan afsløres, men spændende tegner det til at blive.

På Kulturnatten fredag d. 14. oktober holder vi Arresten åben og håber på rigtig mange besøgende. I år bemander modelbyggerne også Mastekranen, hvor vi får lejlighed til at fortælle om den nye model af Mastekranen, som vi forventer at have overdraget til Nationalmuseet et par dage forinden.

I skolernes efterårsferie har Nationalmuseet spurgt, om vi vil deltage som udstiller, fortælle om modellerne og måske også lave lidt aktiviteter for børnene. Og naturligvis vil vi det. Dejligt med museets fornyede interesse for os og vores modelbygning.

Så langt er der styr på tingene, men programmet for resten af året er afhængig af, hvorvidt der skal laves filmoptagelser i Arresten. Vi har i forsommeren haft drøftelser med SF Studios om medvirken i en spillefilm. Bliver det til noget, kan vi ikke bruge Arresten i november og december. I stedet overvejer vi at dyrke teori og praktik bag modelbygning gennem 4-5 tirsdagsmøder på Holmen afbrudt af 1-2 udflugter. Vi forventer en afklaring af filmprojektet medio september.

Uanset hvad, er der det traditionelle julemøde tirsdag d. 6. december.



Sæt kryds i kalenderen

Erfaringer og oplevelser med ABSALON i det Indiske Ocean i 2008

Foredrag ved kontreadmiral Frank Trojahn.

Marinehistorisk Selskab. **30. november 2016 kl. 1930**

Gratis entre.

Marinehistorisk Selskab har fornøjelsen at indbyde til foredrag med chefen for Marinestaben, kontreadmiral Frank Trojahn, der vil fortælle om sine erfaringer og oplevelser som chef for støtteskibet *Absalon* i forbindelse med antipirat-operationen ved Afrikas Horn i 2008.

Admiralen var på det tidspunkt chef for støtteskibet *Absalon* og var den første skibschef der havde ansvaret for indsættelsen af et færdiguddannet, operativt støtteskib efter endt opkøring og introduktion.

Foredraget finder sted i Holmens Kirkes menighedshus den 30. november 2016 kl. 1930-2100.



Marinehistorisk Selskab / Orlogsmuseets Venner

- din indgang til 500 års dansk marinehistorie.

www.marinehist.dk

Boganmeldelser

Søværnet under den kolde krig.
Politik, strategi og taktik.

Af *Peter Bogason*.

Udgivet februar 2016 på Snorres forlag. 316 sider rigt illustreret. 300 kr.

Professor emeritus Peter Bogason (f.1947) har en lang og alsidig akademisk karriere bag sig og er så vidt vides fortsat aktiv i diverse sammenhænge. I sin ungdom var han artillerisergent i søværnet (1966-69) og havde i begyndelsen af 1970'erne en fortsat, løsere tilknytning til søværnet. Den indsigt i sømilitære forhold, som han dengang erhvervede sig, fornægter sig ikke i denne bog.

Det er en stor og ambitiøs opgave, som professor Bogason har påtaget sig ved på omkring 300 sider at behandle søværnets udvikling og rolle fra de første år efter Anden Verdenskrig til afslutningen af den kolde krig i 1989. Som han selv anfører i forordet, er der ikke hidtil set en samlet fremstilling af denne for vort forsvar og herunder søværnet så usædvanlig udfordrende historiske periode. Det var i en tid, hvor den herskende neutralitetspolitik blev forladt, og dansk forsvar skulle finde sig en position og rolle som alliancepartner i NATO – efter at have oplevet den tyske besættelse af landet, og den næsten totale udslettelse af



søværnet, som fulgte heraf. Men forfatteren leverer varen. Bogens indhold lever til fulde op til undertitlen Politik, strategi og taktik. Disse hver for sig tunge og komplicerede emner behandles ligeligt og i hele bogen i indbyrdes sammenhæng, således at det klart fornemmes, hvordan politiske og militære holdninger konstant brydes og forenes, vel nok med skiftende succes. I dette perspektiv kan man også hævde, at bogen er et studie i, hvordan militær er underlagt demokratisk kontrol i et vesteuropæisk land. Hvis læserens tanker drages mod de aktuelle forhold i lande som Tyrkiet, Ægypten mv., er det ikke helt utilsigtet fra denne anmelders side.

Bogen er efter en kort redegørelse for

Danmarks geostrategiske beliggenhed overordnet inddelt i afgrænsede tidsperioder. 1945-49, 1949-54, 1955-61, 1962-76 og 1976 -89. Disse perioder er velvalgte, idet markante politisk/strategiske eller militære strategiske/taktiske nybrud giver anledning til en drejning i udviklingen. Forfatteren beskriver omhyggeligt de udfordringer, som datidens politiske og militære ledere stod over for, og det lykkes ham samtidig at beskrive, hvordan ikke bare den politiske, men også den teknologiske udvikling gav anledning til nye strategier og ikke mindst søtaktik.

For nu at nævne nogle af de hovedtræk, som forfatteren belyser, kan nævnes, at fra 1945-49 er det de første famlende forsøg på at ryste besættelsen af sig og vanskelighederne ved at tage bestik af fremtidens mulige trusler. For søværnet især hvordan man skulle opbygge en ny flåde. I 1949 blev Danmark fra begyndelsen medlem af det nyetablerede NATO, og i årene efter var konfrontationen med Sovjetunionen og søværnets indpasning i alliancen i fokus. Fra 1955 var det strategien Massiv Gengældelse, Vesttysklands optagelse i NATO og dermed koordinering mellem danske og vesttyske flådestyrker og Warszawapagtens oprettelse mv., der satte dagsordenen. Og fra 1962 gælder det Cubakrisen, Enhedskommandoens oprettelse, den nye strategi Flexible

Response og i midten af perioden *detenten*, afspændingen, samt på det taktiske område de væsentlige teknologiske fremskridt, bl.a. missiler. Fra 1976 og til afslutningen af den kolde krig var fokus på den begyndende svækkelse og endelige sammenbrud af Warszawapagten samt ikke mindst en væsentlig teknologisk udvikling i den danske flåde. F.eks. blev både sø- og luftmålsmissiler indført i søværnet, og dette sammen med elektronik krigsførelse og integrerede kommando-, kontrol- og kommunikationssystemer, både på taktisk og operativt niveau, medførte et ikke ringe kvalitativt løft i sømilitær kapacitet.

Det vil føre alt for vidt her at referere bogens mange aspekter og disses indbyrdes sammenhæng, men i de velafbalancerede kapitler, som hver for sig afsluttes med en meget oversigtlig sammenfatning, kommer forfatteren hele vejen rundt om emnerne og fremhæver på glimrende vis de sammenhænge, som giver anledning til nye overvejelser og tiltag. Oven i købet gør forfatteren af og til nogle afstikkere til Warszawapagtens strategiske og sømilitære taktikker, hvilket fint komplementerer beskrivelsen af den tilsvarende udvikling i Danmark og NATO.

Bogen er en guldgrube af oplysninger, hvoraf ikke så få stammer fra klassificerede dokumenter, som angiveligt er

”i uddrag afklassificeret til brug for denne fremstilling”. Det kan nok gibe lidt i denne anmelder og andre søofficerer, som har været med under en del af den kolde krig, ved at se tidligere højtclassificerede oplysninger frejdigt gengivet i en helt uklassificeret fremstilling! Men nu er det meste jo alligevel historie.

Bogen haren meget høj detaljeringsgrad for alle tre delemner, og dette gør samtidig bogen til en meget anvendelig opslagsbog. I mangel af en stikordsliste kan man med stor fordel anvende den meget udbyggede indholdsfortegnelse, hvis man søger konkrete oplysninger. Det skal dog ikke undlades at bemærke, at der af og til forekommer en efter denne anmelders opfattelse unødvendig detaljeret gennemgang af forskellige forhold. F.eks. er mange militære øvelser beskrevet med angivelse af konkrete klokkeslæt. Som læser bliver man i disse passager let lidt overbebyrdet, og undertiden er læsevenligheden og oversigtligheden i fare.

Forfatteren anfører i kapitel 1 i forbindelse med NATO og Danmarks sømilitære beliggenhed, at fremstillingen ikke behandler de nordatlantiske forhold, herunder USA's militære interesser i Grønland. Dette er forståeligt nok, idet behandling heraf med samme detaljeringsgrad nok ville ende med, at bogen ville blive meget længere og få svært ved at bevare den indre

sammenhæng. Alligevel kan det vel med nogen ret beklages, at der ikke er ofret blot en side eller to på specielt Grønlands rolle, både i lyset af de nationale amerikanske interesser, men også NATO-samarbejdet. Fra især amerikansk side udgør det grønlandske område en stor del af den strategiske interesse for Danmark, og dette kan vel ikke udelukkes at have haft afsmittende virkning på de politiske forsvarsforhandlinger – bilateralt og i alliancesammenhæng. Søværnet var til stede i Nordatlanten i hele perioden – i begrænset omfang, ganske vist – men trods alt til stede og havde nogle vigtige opgaver. En ikke uvæsentlig del af søværnets knappe ressourcer blev anvendt i Nordatlanten.

Kildeoversigten er intet mindre end imponerende. Hertil kommer, at en lang række tidligere officerer og andre har bidraget på forskellig vis. Det kan dog undre, at når klassificerede dokumenter fra NATOs Military Committee (MC) og f.eks. Concept of Maritime Operations (CONMAROPS) samt de nationale Flag Officer Denmarks Naval Emergency Operating Instructions (FOD NEMOI) og på taktisk plan Commander Task Group 420.5 Fighting Instructions (FI) nævnes og behandles udførligt, er Forsvarskommandoens direktiv *Forsvarskoncepten* (1983, revideret i 1995) udeladt eller oversat. Det skal dog være ham tilgivet. Forsvarskoncepten

er det nærmeste, man kommer på en national, værnsfælles doktrin for forsvaret af Danmark – naturligvis i rammen af samarbejdet med vore allierede. Denne anmelder erindrer, at Forsvarskoncepten havde en central rolle i den operativt/taktiske doktrinudvikling i 1980'erne og årene derefter og kunne måske derfor godt have haft en plads i denne fremstilling. Det tilsvarende gør sig gældende for de ligeledes klassificerede NATOs Rules of Engagement (ROE), som datidens skibschefer i søværnet med sikkerhed vil skrive under på var af afgørende betydning for, at en spændt situation ikke udviklede sig til (uønsket) åben konflikt. Det var nærmest eksamensstof for skibschefer. Men forfatteren påpeger selv, at *"der er meget mere i arkiverne, og der findes sikkert kilder, som forfatteren ikke har opdaget eller nået at inddrage, bl.a. i Udenrigsministeriet."*

I konklusionen stiller forfatteren spørgsmålet: *"Nyttede det?"* Hans egen konklusion er ja. Det nyttede, idet dansk forsvar i rammen af samarbejdet med vore allierede i NATO byggede overordnet på afskrækkelse, og den virkede! NATO blev stærkere med tiden, ikke mindst på grund af overlegen teknologi, og Warszawapagten blev svækket, specielt gennem 1980'erne, hvor materiellet i vidt omfang var udslidt. Man kan vel sige, at den indledningsvis

fordel, som Warszawapagten havde i kraft af kvantitet blev udhulet af udslidt materiel og Vestens stigende teknologiske overlegenhed. For Danmarks vedkommende konkluderer forfatteren, at *"militært var Danmark meget afhængig af, at der blev tilført NATO-forstærkninger til lands og i luften i tide, og at Søværnet tilsvarende skulle have tid til at udføre den nødvendige minering. For Søværnets vedkommende var der en art dobbelthed i udviklingen. På den ene side blev Søværnet teknologisk bedre udrustet med årene, man fik et stærkt missilsystem og et meget kapabelt elektronisk informations- og styringssystem. Man havde et godt samarbejde med Bundesmarine og dens flyvevåben. På den anden side var minesystemerne udslidt i slutningen af 1980'erne, og minestrygningskapaciteten meget ringe. 2 af 4 ubåde var ikke af nogen krigsmæssig værdi, 6 FPB var udslidte og uden elektronisk ildledning til artilleriet. Der var ikke kapacitet til at sikre NATO-troppetilførsel ad søvejen. Og det var et åbent spørgsmål, om der var tilstrækkelig luftbeskyttelse."*

Professor Bogasons meget velskrevne og informative bog er uden tvivl en milepæl i dansk sømilitær historieskrivning.

Lars Rosendahl Christophersen
Kommandør (pens.)

Selskabets udflugt 2016 - 10. september



Kom med på besøg på Flådestation Korsør lørdag den 10. september, og besøg den nye fregat IVER HUITFELDT.

Selskabet har aftalt med skibschefen, at den vagthavende officer byder os velkommen og fortæller om de nye fregatter, deres opgaver og konstruktion og meget andet. Der bliver også en rundvisning ombord.

Efterfølgende går vi en kort tur på flådestationen. Der er sandelig nok at se nærmere på – også for de, der ikke har været der for nylig.

Man møder op ”ved egen kraft” ved flådestationens indgang på Sylowsvej 8, 4220 Korsør klokken 1030. Selskabet arrangerer ikke fælles transport, men vi opfordrer selvfølgelig til samkørsel.

Frokosten indtages vi på Restaurant Lystbådehavnen, hvis dejlige mad er klar til os kun ca 250 meter fra flådestationens indgang, - lystbådehavnen er flådestationens sydlige nabo. Frokosten er bestilt fra kl. 1245 på lystbådehavnen.

Besøget på Flådestation Korsør og IVER HUITFELDT er gratis. Prisen for Lystbådehavnen's dejlige frokost buffet er kr. 179,- plus drikkevarer.

Tilmelding til Trine Kjems senest tirsdag den 6. september 2016. På hjerteligt gensyn!!

Venlig hilsen,
Gustav Lang
Kommandørkaptajn

“Selskabets” nye mødelokale !

Efter at Marinehistorisk Selskab i et par sæsoner har været delvis husvilde, pga. af forskellige problematikker omkring Kanonkælderen på det tidligere Orlogsmuseum, hvor selskabets møder er afholdt i gennem mange år, er det lykkedes at få en aftale i stand med stor velvillighed fra menighedsrådet i Holmens Kirke. Vores møder vil fremover blive afholdt i:

Mødelokale “Ubåden”

Holmens Kirke
Holmens Kanal 21
1060 København K

Der er busholdeplads lige udenfor porten til fortovet, og der er en Metro station på Kgs. Nytorv. Der er fri parkering for cyklister og bilister på kirkens P-plads, indenfor hegnet.

Mødelokalet findes ved, at man går venstre om kirken idet man følger små kobberskilte med teksten “*Menighedshus og Kordegn*”. Følger man stien venstre om kirken kommer man til den lille nyindrettede bygning og det er Menighedshuset. Der er indgangen!

Mødelokale og garderobe er i kælderetagen - adgang via trappe og elevator.

Sædvanlige mødetider.

**MEDDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB**

Arrangementer sæsonen 2016 - 2017

Alle foredrag og generalforsamling:

- indtil andet annonceres - mødelokalet "Ubåden" Holmens Kirke.

26. oktober 2016 kl. 1930

Tom Wismann

Fra Træ til Stål – Flåden 1840 til 1890

30. november 2016 kl. 1930

Chefen for Marinestaben kontreadmiral *Frank Trojahn*.

Erfaringer og oplevelser, operation OCEAN SHIELD i 2008

25. januar 2017

Poul Grooss

Søkrigen i Middelhavet 1939 - 1945

22. februar 2017

Finn Wiberg

Dynekilen - Tordenskiolds ødelæggelse af den svenske transportflåde 1716

5. april 2017

Generalforsamling med efterfølgende historiske foto.

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.