

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



49. årgang Nr. 4 - november 2016

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

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

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

Redaktion: Tom Wismann (ansv.h.)
Degnelodden 5, Valby
3200 Helsinge
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
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

- Seenotgruppe 81 - i krig og
kærlighed 3
Poul Grooss
- Fire uger i storm 23
Søren Nørby
- N.J. FJORD - et dansk dampskibs
indflydelse på verdenshistorien 28
Søren Nørby
- "De frygtelige amerikanske
Helves maskiner" 36
Jakob Seerup
- Meddelelser fra Orlogsmuseets
Modelbygger Laug 39
Niels Mejdal
- Boganmeldelse
Seawoman, Margaret Wilson 45
- Besøg Orlogsmuseets venner
og Marinehistorisk Selskabs
hjemmeside 47
- Gratis adgang til Tøjhusmusset/
Orlogsmuseet 47

www.marinehist.dk

Forsidebillede: *Dornier Do-24 syd
for Guldborgbroen i perioden 5. maj
til 18. juni 1945 (Aage Boding)*

Seenotgruppe 81 - i krig og kærlighed.

af Poul Grooss

Historien om de mange tyske flyvebåde i Guldborgsund omkring befrielsen i 1945, fortalt af kommandør Poul Grooss og med fotos fra Aage Bodings samling.

Befrielsesdagene i Danmark rummede mange besynderlige begivenheder. Da tyskerne overgav sig, var der ca. 250.000 tyske tropper i landet – og 250.000 tyske flygtninge. En styrke på blot ca. 6.000 britiske soldater skulle varetage de sejrende magters rolle i Danmark. Netop i dagene omkring befri-

elsen udspillede der sig voldsomme begivenheder på havet rundt om Danmark. ”Unternehmen Regenbogen” (Operation Regnbue) blev iværksat den 3. maj kl. 23.52 ved et signal fra flådehovedkvarteret i Flensburg-Mürwick: Operative tyske ubåde fik ordre til at gå mod baser i Norge og kæmpe videre derfra. Øvrige tyske ubåde skulle sænkes, og her var Geltinger Bucht syd for Flensborg Fjord udpeget som velegnet til formålet.

Nordgående tyske skibe blev bombet af vestallierede fly i danske farvande. Sovjetiske fly og ubåde angreb vestgående tyske skibe med soldater og



Tyske ubåde sænket af egne besætninger i Wilhelmshafen ved krigens slutning.

flygtninge, som prøvede at komme fra østfronten til de områder, som ville blive besat af vestmagterne. Et antal nordgående tyske ubåde blev sænket af fly i Kattegat, og tyske konvojer blev angrebet i Kattegat, Aarhus Bugt, Lille Bælt, Langelandsbæltet og ud for Christiansø. En flydedok med 1.500 kz-fanger drev i land på Langeland, og 350 kz-fanger kom til Møn om bord i en drivende pram. En sovjetisk landgang på Bornholm fulgte få dage senere.

En tysk redningsenhed stationeret på Rügen overvejede et antal muligheder, da Den røde Hær den 4. maj 1945 var trængt over Stralsund og gået i land på Rügen. Valget faldt på Danmark, nærmere betegnet Guldborgsund, og derom denne lille beretning. En ung snedker fra Sundby ved Nykøbing Falster, Aage Boding (1920 – 2007), dyrkede fotografering som hobby, og hans flotte farvebilleder fra befrielsesdagene er grundlaget for denne beretning om de mange tyske flyvebåde i Guldborgsund. Inden da berettes om baggrunden for denne redningsorganisation.

”Seenotgruppe 81s” vej til Danmark.

Seenotdienst var en underorganisation i Luftwaffe, som tog sig af redning af forliste flybesætninger på havet og andre former for søredning. Organisationen blev skabt i 1935 af en forsyningsofficer fra Luftwaffe, Oberst-

leutnant Konrad Goltz, som sørgede for, at der ud over Luftwaffes enheder også blev samarbejdet med Kriegsmarines flystyrker, de mange forskellige civile redningsbåde samt *Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger* (DGzRS, det tyske redningsvæsen). Organisationen virkede frem til 1945, men den blev løbende ændret. En del af personellet var civilt. Ud over redningsfly blev der bestilt en lang række mindre både, som blev fordelt på de tyske kyster i Nordsøen og Østersøen. Desuden blev der bestilt to bjergningsskibe, som kunne hæve sunkne fly og tage dem om bord. Senere kom der flere til. Goltz blev chef for en kæmpe organisation med mange skibe og fly fordelt langs landets kyster fra Østpreussen til den hollandske grænse. Hovedsædet lå i Kiel.

Værnsstridigheder mellem Luftwaffes chef, Reichsmarschall Hermann Göring, og Kriegsmarines chef, daværende Generaladmiral Erich Raeder, førte i januar 1939 til, at Kriegsmarines fly blev overført til *Seedienstes der Luftwaffe* (flyvevåbnets søtjeneste). Göring udtalte i den forbindelse: ”Alles was fliegt, gehört mir!” (Alt hvad der flyver tilhører mig!) Herefter rådede Kriegsmarine kun over de fly, som var om bord i flådens skibe, det vil typisk sige observationsfly af typen Arado Ar-196 i krydsere og slagskibe. Længe efter krigen udgav begge de to flådechefer (Grossadmiral Raeder og

Heinkel HE-59 med hvid bemaling i 1940.

Data: Besætning: 4 mand.

Spændvidde: 23,7 meter.

Startvægt med fuld last 9,2

ton, maks. hastighed 221

km/t, marchfart 185 km/t,

rækkevidde 940 km.



Grossadmiral Dönitz deres erindringer. Af begge erindringer fremgår klart, at en flådechef selvfølgelig skal kunne råde over sit eget flådeflyvevåben.

I den første tid var de tyske redningsfly malet hvide og forsynet med "Røde Kors" markeringer og civile registreringsnumre. Senere kom der også hagekors på. Det var tomotorers biplaner af typen Heinkel He-59. I juli 1940 – en måned før *Slaget om England* begyndte for alvor, skød briterne sådan et redningsfly ned ud for Deal i Kent. Piloten havde noteret kurs og fart på en britisk konvoj, og briterne kunne derfor ikke acceptere flyenes indsats som humanitære operationer, blandt andet fordi de jo også samlede Luftwaffes piloter op, så de kunne "genbruges" til fornyede angreb mod Storbritannien. Tyskerne mente at deres redningsfly var beskyttet af Geneve-konventionerne, mens briterne hævdede, at de udførte krigsmæssige operationer. Så blev redningsflyene bevæbnet, og allerede den 20. juli 1940

blev en Hurricane fra 43 Squadron, RAF, skudt ned af agterskytten på en Heinkel He-59. Herefter fik redningsflyene samme bemaling og markeringer som krigsflyene.

Den tilsvarende britiske redningstjeneste i farvandene omkring de britiske øer var særdeles pauver, og man valgte derfor fra såvel amerikansk som britisk side i 1941/1942 simpelthen at kopiere den fremragende tyske redningstjeneste. (Frem til krigens slutning reddede denne nye allierede redningstjeneste 8.000 allierede flybesætningsmedlemmer i nød på havet).

På trods af samarbejdsvanskelighederne udførte Luftwaffe en lang række operative opgaver for Kriegsmarine. Flyene udførte rekognoscering, minelægning og angreb mod skibe og havneinstallationer. En særlig redningsorganisation med skibe og vandfly var som nævnt blevet oprettet, men da krigen ændrede karakter måtte organisationen følge med. Den skulle



En Dornier Do-24 i Guldborgsund. Bemærk 20-mm kanonen i kuplen agter.
(Aage Boding)

kunne tage sig af skibbrudne, nedskudte flybesætninger og tilsvarende opgaver over store afstande, for eksempel i Det Ægæiske Hav og langs den nordafrikanske kyst. Her var de store flyvebåde af typen Dornier Do-24 meget velegnede med deres store aktionsradius og muligheder for at kunne operere under dårlige vejrforhold.

Baggrunden for *Seenotgruppe 81*.

I sommeren 1944 gik krigen mildt est talt ikke godt for tyskerne. De Vestallierede var gået i land i Normandiet og havde bidt sig fast. To uger senere gennemførte Stalin "Operation Bagration", som i løbet af tre uger udslettede Heeresgruppe Mitte, den stærkeste og centrale af de tre armé-

grupper, som tre år tidligere havde angrebet Sovjetunionen. Tilfangetagne tyske soldater i hundrede tusindvis blev marcheret gennem gaderne i Minsk og Moskva for at vise befolkningen, at nu var situationen vendt. Mange hundrede tusinde sårede tyske soldater skulle bringes hjem til hospitalsbehandling i hjemlandet. Østfronten rykkede tæt på kystområderne ved Østersøen. Transport over Østersøen fra Finland, Estland, Letland, Litauen, Østpreussen og Pommern blev afgørende for de retirerende styrker.

Seenotgruppe 81 var et resultat af en organisationsændring i Luftwaffe, hvor man sammensatte redningsfly og redningsskibe i operative enheder. Ændringen blev underskrevet den 19. august 1944, men chefen, Hauptmann

Dornier Do-24.

Dornier Do-24 var en hollandsk produceret flyvebåd i letmetal til *Marine Luchtvaartdiensts* (det hollandske marineflyvevåbens) opgaver i kolonierne i Sydøstasien og Caribien. Det første fly var i luften i sommeren 1937. Flytypen skulle være det mest sødygtige vandfly nogen sinde. Efter den tyske besættelse af Holland overtog tyskerne produktionen af fly til *Luftwaffe*. Et af de hollandske fly sænkede en japansk destroyer i nærheden af Borneo i krigens start. Herefter overgik de hollandske fly til Australien (*RAAF*), og denne flytype har således været brugt af begge krigens parter.

Data: Besætning: 5–6 mand. Spændvidde: 27,00 meter. Startvægt med fuld last 18,4 ton. Rækkevidde 4.750 km. (Flyets mål og vægt svarer i store træk til en *US Catalina PBY-5A*).

der Reserve (kaptajn af reserven) Karl Born ankom først den 20. oktober 1944. Han blev som Gruppenkommandeur underlagt *Seenotverbindungskommando Reich* i Stade an der Elbe, som igen hørte under Luftflotte "Reich". Hauptmann Borns operationsordre lød på "med sin enhed at gennemføre sanitetstransporter (evakuering af sårede soldater) og flygtningetransporter samt at udføre søredningstjeneste, eftersøgninger og bjergninger".

Nedenstående styrketal er omtrentlige, da enhederne mistede fly og skibe frem mod krigens afslutning. Der tilgik også enkelte fly udefra. Følgende enheder indgik i *Seenotgruppe 81*:

Seenotstaffel 81 (Søredningseskadrille 81): Oprettet 1. oktober 1944 med *Hauptmann* Siegfried Körner som eskadrillechef for ca. 14 *Dornier Do-24*.

Such- und Schutzstaffel (eftersøgnings og forsvarseskadrille): Chef: *Oberleutnant* Detlef von Petersdorff: Jagerfly til beskyttelse af redningsflyene mod sovjetiske jager- og jagerbomberangreb: Tre Messerschmidt Me-410 og tre Junkers Ju-88.

Seenotflotille 60: Chef: Flotillenchef, Hauptmann Erich Schirmack. Gruppen på ca. 15 FLUGBETRIEBSBOOTE (FL. B) var redningsskibe (på størrelse med små minestrygere), som var blevet trukket tilbage fra Den engelske Kanal på grund af den allierede fremrykning og tabet af luftherredømmet over området. Enhederne blev fik hovedbase i Pillau (Baltisk) med enkelte enheder i Windau (Ventspils) og Libau (Liepaya). Under Den røde Hærs fremmarch mod Windau sejlede redningsbådene sårede den ene vej og leverede ammunition den anden.

Seenotflotille 81: Chef: Flotillenchef, Oberleutnant von Aswegen (med ca.



GREIF der var et af 10 store Flugsicherungsschiffe, der blev bygget i perioden 1935-40. Med den store kran på agterdækket kunne et søfly løftes op på agterdækket for eventuelle reparationer eller bringes i land, hvis reparation ombord ikke var muligt. *GREIF* havde et displacement på 890 t og en fart på 16 knob. Ud over de 10 Flugsicherungsschiffe rådedes over 48 mindre (depl. ca. 100-300 t) Flugzeug-Bergeprähme, der også var udrustet med en kran.

16 tilsvarende redningsskibe/både) opererede fra Swinemünde.

DGzRS: Et antal redningsbåde fra det nationale redningsvæsen var stillet til rådighed.

Desuden indgik fire større redningsskibe (Flugsicherungsschiffe) fra Luftwaffe, som sejlede med civile besætninger under Reichsdienstflagge (statsflaget): BOELCKE, GREIF, GÜNTHER PLÜSCHOW og HANS ALBRECHT WEDEL. I sin nye organisation havde Karl Born over 1.000 mand! Borns hovedkvarter

var ved flyvestationen ved Bug, sydvest for Arkona. Flyvebådene lå i vandet i indsøen øst for Bug.

Seenotgruppe 81 i krig 1944–1945 og den spektakulære kærlighedsaffære.

I slutningen af oktober 1944 var Hauptmann Körners Do-24-flyvebåde engageret i flygtningetransporter fra Estland til Nest, som ligger ca. 20 km øst for Kolberg (Kolobrzeg). Her havde Luftwaffe en flyvestation og en base for vandfly. Flymekanikeren Heintz Roesch, som ikke havde flycertifikat, men som havde 3.000 flyvetimer som

mekaniker på flytypen, stak den 31. oktober 1944 af fra basen i Nest med en Do-24 til Sölvesborg (midtvejs mellem Kristianstad og Karlshamn) ved den sydsvenske kyst. Med om bord havde han en ung estisk dame, Fraülein Rita Kuusalu, som han havde forelsket sig i. Hun var som tolk for de tyske styrker blevet evakueret af et fly fra *Seenotstaffel 81* fra Estland under Den røde Hærs fremrykning. Enden på denne korte, men spændende kærlighedsaffære: Roesch blev interneret af de svenske myndigheder, flyet blev købt for 250.000 svenske kr. af det svenske flyvevåben og var i tjeneste frem til 1952 – og Fraülein Kuusalu giftede sig med en anden mand i Sverige!

Jagerflyene fra *Such- und Schutzstaffel* kom til at dele skæbne med mange af Luftwaffes øvrige fly. Brændstofmangel tvang dem til at blive i beredskab på jorden (Det var ikke vandfly - men jagerfly). De var stationeret på Parow (nord for Stralsund), men deres radar af typen *FuG 200* medførte, at de ved enkelte lejligheder blev beordret til at søge efter sovjetiske ubåde.

Den 30. oktober 1944 angreb sovjetiske fly det tyske skib BREMERHAVEN nord for Hela. Skibet transporterede sårede fra Memel og havde i alt 3.171 personer om bord. 410 gik ned med skibet. Fra *Seenotgruppe 81* kom en Do-24, tre mindre både fra Seenotflotille 60 og skibet HANS ALBRECHT WEDEL.

Det lykkedes for dem at redde i alt 901 personer.

I januar 1945 spidsede situationen yderligere til. Seekriegsleitung (flådehovedkvarteret) iværksatte *Unternehmen Hannibald* (Operation Hannibald, også kaldt Operation Redning), som var en evakuering – fortrinsvis ad søvejen – af mere end to millioner mennesker fra Østpreussen og de øvrige tyske områder, som var truet af Den røde Hær. Operationen blev iværksat den 23. januar, og allerede den 30. januar indtraf katastrofen og verdens største skibsforlis: Sænkningen af ”*Kraft durch Freude*” skibet WILHELM GUSTLOFF, hvor mellem 7.500 – 10.000 mennesker formodes omkommet. (*Kraft durch Freude* var en ferie- og fritidsorganisation for nazistiske mønsterarbejdere, baseret på indtjeningen fra de nazistiske fagforeninger, som i øvrigt ikke måtte beskæftige sig med fagligt arbejde!) *Seenotgruppe 81* sendte alt, hvad de havde af flyvebåde, redningsskibe og andet materiel til området, men med 18 graders frost var der ingen overlevende at finde, da det omsider blev lyst næste morgen. 143 døde blev sat i land i Pillau den 2. februar. *Seenotgruppe 81* kunne heller intet stille op efter sænkningen af hospitalsskibet STEUBEN ti dage senere. Da det blev lyst næste morgen, var der heller ingen overlevende tilbage her. Mængden af vraggods gjorde, at flyene ikke kunne lande på vandet i disse situationer.



De små redningsskibe/både var benævnt Flugbetriebsboote. De fandtes i meget stort tal, ca. 400, i de fleste tysk kontrollerede havne. De der indgik i Seenotgruppe 81 blev flittigt indsat ved blandt andet evakueringerne fra Kolberg. Her ses Fl. B både i Guldborgsund efter 5. maj 1945, hvor de var påmalet Røde kors. (Aage Bodning)

Den 3. marts 1945 omringede sovjetiske styrker Kolberg, som nu var blevet erklæret en "fæstningsby", som ikke måtte overgives. De små redningsskibe bistod med evakueringen og sejlede enten direkte til Swinemünde med folk eller satte dem om bord på de to destroyere og den store torpedobåd, som afgav ildstøtte på Kolberg red til hærens enheder. Den fælles indsats reddede ca. 70.000 mennesker ud af byen over en periode på 14 dage. *Seenotflotille 81* mistede FL. B 601 med 260 mennesker om bord under et amerikansk luftangreb (dagangreb) mod

Swinemünde.

Da Kolberg blev omringet, blev en evakuering af Kamp og Nest/Gross Mölln også nødvendig. Flygtninge kunne ikke længere komme vestpå ad vejene. Begge lokaliteter havde en flyvestation og en tilhørende flyveplads til flyvebåde. De ligger henholdsvis ca. 20 km vest og 20 km øst for Kolberg. Luftoperationerne var farlige, for piloterne skulle holde øje med fremrykkende sovjetiske kampvogne. Den 5. marts styrtede en af Do-24'erne ned fra ca. 80 meters højde under starten, hvorved besætningen og

ca. 50 passagerer alle omkom. Der har været mistanke om, at passagererne opholdt sig for langt agterude i flyet, så piloten ikke kunne trimme flyet rigtigt under starten. Nu er flyvraket om sider blevet bjerget, og der er fundet rester af en sovjetisk kampvognsgranat, som har ramt flyet. Dagen efter udførte Do-24'erne deres sidste evakuering fra området og gik herefter i beredskab i Bug. Flyene havde hentet op til 54 personer med håndbagage på en enkelt flyvning, men Born blev rystet, da han hørte en beretning fra en af sine piloter. Under evakuering af et børnehjem i Kamp holdt piloten udkgig efter sovjetiske kampvogne, så han var ikke opmærksom på passagerantallet. Da flyet landede i Bug talte man 17 voksne og 99 børn gå fra borde!

Karl Borns fire større skibe sejlede i pendulfart med sårede soldater og flygtninge fra Pillau til Hela. HANS ALBRECHT WEDEL blev sænket af sovjetiske IL-2 Sturmovik jagerbombere i Danziger Bucht nær Hela den 8. april 1945. BOELCKE blev sænket i samme område efter to flyangreb udført med sovjetiske IL-2 Sturmovik, henholdsvis 16. og 17. april 1945. Efter det sidste angreb sank BOELCKE med et tab på 20 dræbte. De to øvrige skibe overlevede krigen¹.

I april 1945 planlagde Luftwaffe en række aktioner, som skulle udføres af *Selbstopfer-Landflugzeugführer* (selvmordsaktioner udført af piloter fra

landbaserede fly). En specialenhed under Luftwaffe, Kampfgeswader 200, fik instrukser om at udføre særlige operationer under dæksnavnet *Aktion 24*. Opgaven gik ud på at lande et Do-24-fly nær nogle udpegede broer over floden Weichsel (Vistula eller Wisla), som var af afgørende betydning for Den røde Hærs opmarch og fremrykning mod Berlin. Flyene var fyldt med sprængstof, men det viste sig, at de udpegede piloter ikke kunne flyve disse vandfly. Derfor måtte man rekvirere fire Do-24-piloter, som blev øvet i at lande nær målet, antænde bomben med lidt forsinkelse og så ro væk i en gummibåd i en fart. Hermed var der ikke længere tale om selvmordsaktioner, men om særdeles farlige operationer. En Do-24-pilot blev dræbt under et amerikansk jagerbombeangreb mod Rechlin-basen nord for Berlin, og de øvrige tre piloter kom aldrig af sted, så det endte med, at de tog retur til Rügen med deres Do-24, og i Parow og Swinemünde kunne de medvirke til at bringe yderligere fire Do-24 til Bug.

Evakueringen fra Bug til Guldborgsund.

Da sovjetiske styrker var trængt forbi Stralsund den 4. maj 1945, var det kun et spørgsmål om tid, før de nåede Bug. Karl Born havde planlagt en evakuering, og om formiddagen den 5. maj lettede 15 Do-24 med kurs mod



Her ses de forskellige operationsområder, som Seenotgruppe 81 var aktive i.

mod Guldborgsund. De fløj meget lavt og nåede velbeholdent frem til Guldborgsund den 5. maj. Den følgende dag nåede ni FL.B også frem i følgeskab med motortankeren TP 6 (334 tons) og FLUGZEUG-BERGE-PRAHM 41 (BP41, flybjergningspram 41 på 255 tons) med en Arado Ar-196 stående på dækket. Flyene og en del af bådene lå for anker ud for Alstrup Klint,

medens et lille antal både gik til kaj i Guldborgsund.

Af Borns øvrige enheder afgik GREIF og GÜNTHER PLÜSCHOW og fire FL.B til Kappeln ved Sliens munding, en FL.B-båd gik til Rødby og jagerflyene fra *Such- und Schutzstaffel* afgik til Slesvig. En enkelt FL.B var fortsat i gang med evakueringen fra Hela. Hele *Seenotgruppe 81* opretholdt rednings-



Arado AR-196 som der i alt blev bygget 541 af. Agterskytten har et 7,92mm maskingevær. Endnu et maskingevær er indbygget i næsen, og to 20mm kanoner er indbygget i vingerne. Desuden er flyet forsynet med to ophæng, der hver kan bære en 50 kg bombe.(SMB arkiv).

beredskabet indtil den 9. maj, hvor den generelle overgivelse til de allierede trådte i kraft. Radiostationen om bord på BP 41 udgjorde Borns kommandoplatform. Med om bord i alle enhederne i Guldborgsund var flybesætninger, øvrigt personel fra enheden, hustruer, børn og forlovede, legetøj til børnene, forplejning og mindst een levende gris. Hele denne store redningsstyrke vakte selvfølgelig lokal opsigt. Det kom ikke til sammenstød mellem tyskerne og befolkningen. Tyskerne måtte gerne overgive sig til britiske styrker, men

Arado Ar-196.

Arado Ar-196 var et en-motors vandfly med pilot og observatør beregnet til rekognoscering. Prototyperne fløj fra 1937 og 1938. Typen fandtes om bord i krydsere og slagskibe. Den svære krydser BLÜCHER havde tre af denne type om bord, mens slagskibet BISMARCK havde fire.

Data: Besætning: 2 mand. Spændvidde: 12,4 meter. Startvægt med fuld last 3,72 ton. Rækkevidde 1.080 km.



Senotgruppe 81 er ankommet til Guldborgsund. Billedet er taget fra Lolland og viser Arado-flyet til venstre og mindst otte Dornier Do-24 forankret ude i sundet. (Aage Boding).



Al trafik frem og tilbage foregik i gummibåde. I baggrunden ses tre Do-24. (Aage Boding)



Her kan man få en ide om den opankrede sejlende styrke i sundet. Tv. ses BERGE-PRAHM 41 sandsynligvis med en Flugbetriebsboot langs siden og til højre forskellige Flugbetriebsboote. (Aage Boding)



En af Dornier Do-24erne syd for Guldborgbroen fra Falster. (Aage Boding)



En Do-24 i Guldborgsund på vej til at blive fortøjet. Det er inden "Røde Kors" markeringerne er blevet påmalet. (Aage Boding).



Børnenes legetøj bæres fra borde. Vognen var fyldt med legetøj. (Aage Boding).



Efter kort tid blev der etableret en fælles vagt fra modstandsbevægelsen og tyskerne, som skulle holde tyskerne isoleret fra den lokale befolkning. Ingen af vagterne virker overvældende frygtindgydende. (Aage Boding).

ikke til modstandsbevægelsen. Briterne dukkede først op den 13. maj og indtil da havde modstandsbevægelsen og dansk politi holdt sig på afstand af tyskerne. Briterne skulle nu til at finde ud af, hvad man skulle stille op med enheden. Der var tale om en fuldt operativ tysk enhed. Først holdt man mandtal for at se, hvem og hvor mange der var. Briterne opdagede ved gennemgang af personelfortegnelserne, at fem af de unge damer ikke var gift med nogen fra de tyske styrker, men blot forlovet. Dermed skulle de afsted til en flygtningelejr. Her kom Karl Borns organisationstalent og overblik frem: Han tilbød at arrangere bryllup

for de fem par, som så blev lovformeligt viet pinedag, søndag den 20. maj 1945 ved en stilfuld bryllupsceremoni med harmonikaakkompagnement på agterdækket af BP41. Vielserne er formentlig foretaget af Karl Born, og som det fremgår af billedteksterne har forfatteren måttet gætte sig lidt til forløbet². Tyske officerer havde under krigen myndighed til at foretage vielser, og dermed undgik de fem par adskillelse i en ellers kaotisk situation i Tyskland.

Værre gik det med grisen, som uforvarende blev indblandet i alvorlige nationalitetsstridigheder. Den var medbragt som supplement til kosten, og det



To harmonikaspillere leverer musikken ved højtidelighedens start. Hauptmann Karl Born står med ryggen til kameraet, klar til at indlede ceremonien. De to personer ved "bordet" er til stede som Trauzeugen (bryllupsvidner), det vil sige de officielle vidner. Krigsvielserne med en stålhellem fremlagt blev kaldt Stålhelmetrauwungen (stålhelmsbryllupper). (Poul Slot).

blev på et tidspunkt foreslået, at den blev overført til en dansk svinesti i stedet for at være om bord i bådene. En meget nidkær dansk modstandsmand spændte dog ben for projektet, da han insisterede på, "at det ville være meget uheldigt for de nationaltsindede danske svin at møde sådan et nazisvin!"

Briterne forlangte, at alle fly og skibe skulle have afmonteret deres våben. Alle hagekorsmarkeringer på fly og skibe skulle overmales, og i stedet blev de forsynet med Røde Kors markeringer. Officererne fik lov til

at beholde deres pistoler, men de skulle fra nu af bære et Røde Kors armbind. Et mindre antal håndvåben fik styrken også rådighed over, så de kunne gå selvstændig vagt og holde modstandsbevægelsen på afstand, men det kom ikke til episoder, og efter kort tid blev der etableret en aftale om fælles bevogtning for at holde alle uvedkommende på afstand af tyskerne.

Hjemfarten til Tyskland.

De tyske fly havde en meget stor transportkapacitet, og den kunne mås-



Her underskrives et sæt vielsesattester i vidnernes overværelse. Fotografen ses til højre. Bemærk at en af de øvrige brude i baggrunden er i uniform, formentlig som "Luftwaffehelferin" (medlem af et kvindeligt flyverkorps), hvilket formentlig har placeret hende i en gråzone mellem at være civil og være "krigsførende". (Poul Slot).

ke bruges til at gøre alle glade. Danskerne ville gerne af med tyskerne, tyskerne ville gerne hjem til områderne besat af de vestallierede og briterne ville gerne have sendt flyene hjem til Tyskland. Den endelige aftale blev effektueret mandag den 18. juni 1945, hvor alle 15 Do-24 lettede – fordelt i fire bølger - med ca. 1.000 personer om bord. Der var 150 sårede tyske soldater på bårer, 300 øvrige sårede soldater samt nogle tyske flygtninge. Royal Air Force sendte 16 Hawker Typhoons fra 175 Squadron og 184 Squadron med

som eskorte. Det sidste Dornier-fly landede på Slien kl. 14.45. Arado-flyet skulle ifølge den oprindelige plan være fløjet sammen med Do-24'erne, men i stedet blev det sat om bord i BP 41, som dagen efter ankom med jordpersonellet, staben, konerne og børnene. Her mønstrede Karl Born sine folk for sidste gang, og *Seenotgruppe 81* blev herefter opløst. På kysten ved Slesvig blev der på årsdagen den 18. juni i 1997 afsløret en mindesten for *Seenotgruppe 81*. Stenens tekst slutter med oplysningen om, at de 15 Hoch



En del af tyskerne i Guldborg på Lolland. Bygningen i baggrunden helt ude til højre blev benyttet til indkvartering. (Aage Boding).



Karl Born og hans kone inden afgang fra Guldborgsund. (Poul Slot).



Et maleri, som viser afgang fra Guldborgsund den 18. juni 1945. De tyske Dornier Do-24-fly er eskorteret af Typhoon-fly fra Royal Air Force. I baggrunden ses Vigsø.

seegrossflugbootes (store højsøflyvebåde) flyvning den 18. juni 1945 var den sidste flyvning udført af Luftwaffe (See).

Afslutning:

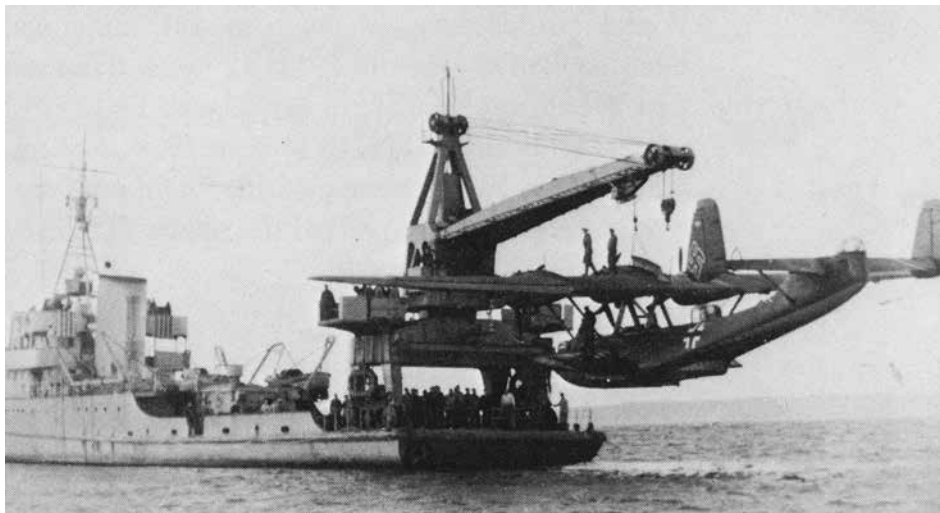
Tak til Niels Thal Jensen for hjælp med fotos og tekst, tak til Kirsten Boding for brug af faderen Aage Bodings fotos. Her skal lige indskydes, at bryllupsbillederne i Guldborgsund fra pinsen 1945 er taget af Poul Slot og senere overdraget til Aage Bodings samling.

Noter

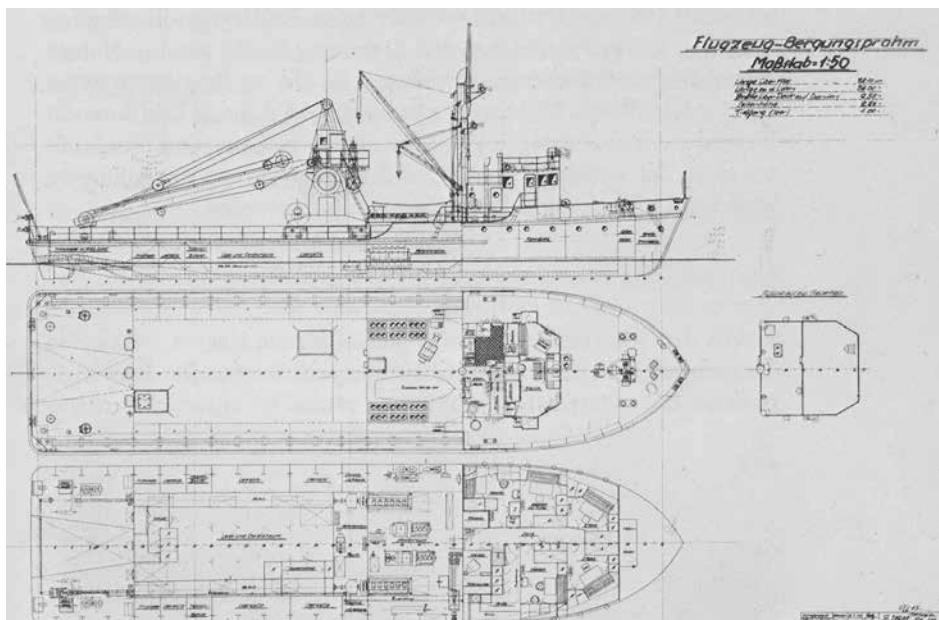
¹ GREIF blev efter krigen overdraget til amerikanerne, som lod det istandsætte på et tysk værft. Herefter blev skibet overgivet til Frankrig som krigsskadeerstatning. Det deltog

såvel i krigen i Indokina som under Suez-krisen. Her bar skibet navnet *Marcel Le Bihan*. Fra 1961 virkede det som moderskib for små ubåde til videnskabelige dykninger på store dybder. GÜNTHER PLÜSCHOW blev overgivet til Sovjetunionen og endte sine dage i Sortehavsflåden som flydekran under navnet *PRUT*, opkaldt efter en flod, som løber igennem Ukraine og Moldavien (Moldova).

² Den 4. november 1939 skete der en ændring i den tyske *Personenstandsgesetz*, så bataljonschefer eller officerer i tilsvarende chefstillinger kunne foretage fjernvielser ved fronten. Bruden blev normalt gift i sin hjemkommune, og en fremlagt stålhelmsymboliserede brudgommens tilstedeværelse. Det krævede to bryllupsvidner, og det er formentlig denne ceremoni, som Karl Born har kopieret, selv om brud og gom var forenet på dagen. Der er dermed ikke tale om en kirkelig ceremoni, men en slags borgerlig vielse holdt i rammerne af nazi-partiet i opløsningens stund.



Flugsicherungsschiff RICHTHOFEN med en DO 24 på "krogen".



Bergungsprahm meget lig den BP41 der ingik i seenotgruppe 81 og på hvilken "nødbryllupperne" fandt sted pinsedag den 20. maj 1945.

Fire uger i storm.

Fregatten BORNHOLMS togt, december 1781 – januar 1782.

Af Søren Nørby.

Den 20. januar 1782 bjærgede fregatten BORNHOLM, på vej fra København til Vestindien, sig ind til havnebyen New Port Prat (i dag Newport) på Irlands nordvestkyst. Skibet var i en frygtelig tilstand for forud for ankomsten til Irland var gået fire ugers helvede i Nordatlanten, hvor skibet havde været fan-

get i storm – heraf en hel uge med orkan.

BORNHOLM var afsejlet fra København den 15. december 1781. Chefen var den 46årige kaptajn Mathias Bille. Opgaven var at følge en konvoj af danske skibe til Vestindien, men allerede i Nordsøen mødte skibene den storm, som skulle vare de følgende fire uger. BORNHOLM kom væk fra handelsskibene,



"Fregatten BORNHOLM i det Atlantiske hav, den XI Ianuarii MDCCLXXXII." Akvarel af ukendt tegner. På billedet er mandskabet i gang med at kappe den ødelagte rig. De mange detaljer tyder på, at akvarellen er lavet af en af deltagerne i togtet.

som måtte klare sig selv resten af vejen til Vestindien. Imens kæmpede fregatten sig vestover, men stormen bragte skibet næsten helt til Færøerne, før det lykkedes at komme tilbage på kursen mod Vestindien.

Den 11. januar 1782 gik stormen over i orkan, og det kunne skibets master og rigning ikke klare. I Topsøe & Marquards søofficersbiografi er der følgende beskrivelse af det havari, som nu ramte BORNHOLM:

"Sprydet knækkede, et Øjeblik efter styrtede Forrejsningen agterover med 5 Mand i Mærset, hvoraf ved et rent Under kun 1 døde og 1 blev haardt saaret, Rejsningen splintredes og knuste Chefs Sluppen. Et Øjeblik senere knækkede Storstangen. Da Stormasten ved de voldsomme Overhalinger truede med at knække, maatte man tage Stor-raaen til Dæks. Skibet laa underdrejet for et Store Stagsejl. Den følgende Dag lykkedes det at rejse en Nødmast af St. Bramstang med et Bramsejl paa og en Barkasklyver som Forsejl."

Orkanen rasede de næste seks døgn. Den 16. januar slog en sø alle stykportene på underste batteri ind og vand fyldte kulen [åbningen til batteridækket fra øverste dæk]. Med Topsøe-Jensen og Marquards ord *"alle troede, at deres sidste Time var kommet"*, men det lykkedes at redde skibet².

Dagen efter så man fra BORNHOLM en klippekyst mod øst. Det var Irlands

vestkyst med dens mange klipper, fjorde og rev. Heldet var dog endelig med BORNHOLM, og det lykkedes at få manøvreret fregatten ind i en bugt, hvor man for første gang i fire uger kunne kaste anker. Lettelsen hos besætning og officerer må have været overvældende.

Dagen efter kom to lokale fiskere om bord. De forlangte indledningsvis 25 % af fregattens værdi som betaling for at lodse fregatten ind igennem de revfyldte farvand. Til dette krav svarede kaptajn Bille imidlertid, at de to fiskere ikke fik lov til at forlade skibet, før de havde lodsøn BORNHOLM ind til den nærmeste havneby – og prøvede de at stikke af, ville de blive hugget ned!

Således motiveret lodsede de to fiskere BORNHOLM videre ind i Clew Bay, og den 20. januar kunne man lægge til i en lille havneby ved navn New Port Prat. Umiddelbart efter ankomsten blev 70 af den ca. 200 mand store besætning bragt i land. De mange ugers strabadser havde gjort dem syge af overanstrengelse og flere skulle ligefrem være blevet vanvittige. Antallet af syge steg kort efter til 130 (65 % af besætningen), heriblandt flere af skibets officerer og begge BORNHOLMS læger.

Under ledelse af kaptajn Mathias Bille gik man straks i gang med at reparere skibet, men arbejdet skred langsomt frem, bl.a. som følge af mangel på



Udsnit visende Bornholms besætning i færd med at frigøre den ødelagte rig fra skibet. Flere af folkene ses afbilledet med økser i hænderne. Til venstre ses en af skibets officerer – måske chefen kaptajn Bille – med råber i færd med at lede arbejdet.

brugbart tømmer og lignende reserve-dele og på grund af, at så stor en del af besætningen var uarbejdsdygtig. Kaptajn Bille døde den 17. marts af nervefeber³, (sandsynligvis tyfus) og skibets næstkommanderende, løjtnant Hans Christian Sneedorff, overtog herefter kommandoen.

I løbet af de følgende måneder blev skibet sat så meget i stand, at BORNHOLM den 15. juli kunne sætte kurs mod København. Ved hjemkomsten til Holmen den 9. august blev fregatten oplagt, men kom efter endt reparation til at tjene Søværnet frem til 1797.

Hele den enestående beretning om BORNHOLMS nærlige forlis og Bille

og Sneedorffs bestræbelser på at gøre skibet flot igen, blev beskrevet i Tidsskrift for Søværnen 1968 og 1969 i artiklen *"Fregatten BORNHOLMS "Fatale Rejse" til Vestindien 1781-1782"* af N.T. Michaelsen. Her var beretningen bl.a. illustreret med en meget dårlig affotografering ovenstående akvarel, der viser *Bornholm* i hård sø og med besætningen i færd med at kappe den ødelagte rig. Imidlertid nævnte artiklen ikke, hvor originalbilledet befandt sig, men efter en lang eftersøgning lykkedes det mig at finde det på en væg i Vejle. Akvarellen nu skannet og interesserede kan downloade det via www.forsvarsgalleriet.dk, hvis man skulle have lyst til at kigge nærmere på det.



*"Hiberniæ Regnum tam in præcipuas.." Kort over Irland ca. 1703.
Markeringen viser Clew Bay og Newports placering.*

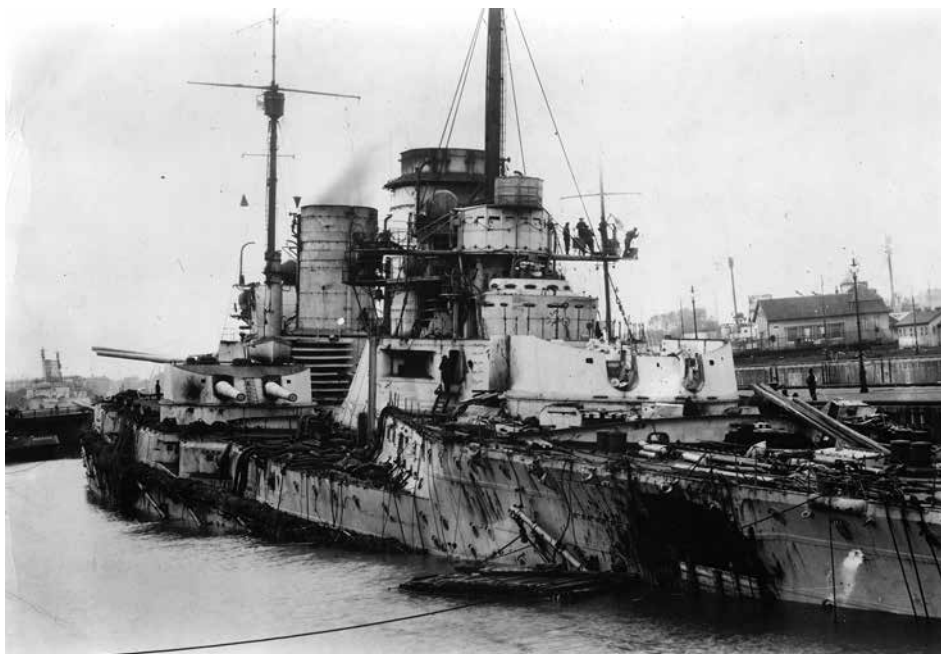
Litteratur

Michaelsen, N. T., "Fregatten Bornholms
"Fatale Rejse" Vestindien 1781-1782."
Tidsskrift for Søværnen 1968 & 1969.
Topsø-Jensen, T.A. og Marquard, E., "Office-
rer i den dansk-norske Søetat 1814-1932 og Den
danske Søetat 1814-1932." København 1935.

Noter

- ¹ Topsø-jensen og Marquard 1935, s. 123
- ² Ibid.
- ³ Ibid

Fra den store glemmebog! Slaget ved Jylland 31. maj / 1. juni 1916.



Den tyske slagkrydser SMS SEYDLITZ i Wilhemshafen efter slaget. SMS SEYDLITZ var nok det skib der under slaget blev mest skadet og kom i havn for egen kraft.

Skibet var blevet truffet af 21 svære granater (30,5cm - 38cm) og to mellemstore (15 cm) samt en torpedo. Det tog 5.300 t vand ind, men klarede sig alligevel i havn. Der var 98 døde og 55 sårede. Reparationerne gik i gang den 15. juni og blev afsluttet den 1. oktober 1916, hvilket må siges at være forbløffende kort tid. Efter en intensiv "genoptræning" var SEYDLITZ igen

klar til at intage sin plads i Hochseeflotte i begyndelsen af november.



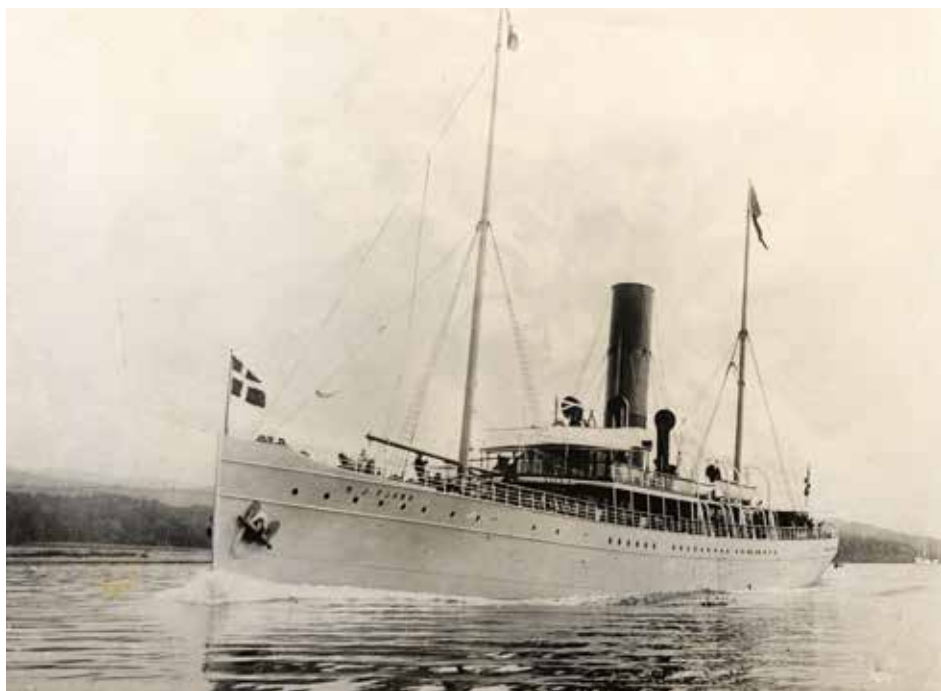
N.J. FJORD – et dansk dampskibs indflydelse på verdenshistorien.

Af Søren Nørby.

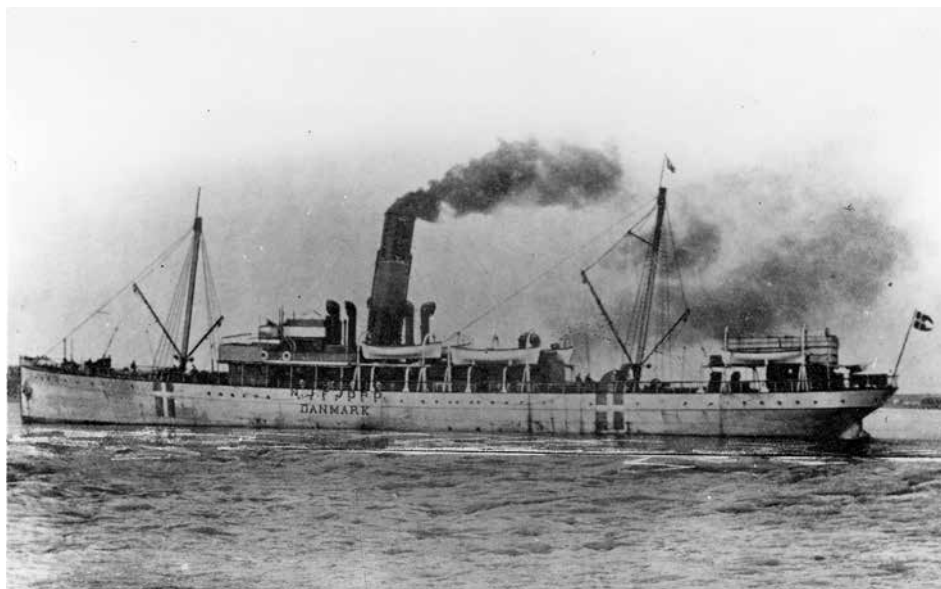
Institut for Militærhistorie og Krigsteori, Forsvarsakademiet.

Blandt verdenshistoriens mange markante søslag står Jyllandslaget centralt, som det største og måske også vigtig-

ste søslag i nyere tid. To mægtige flåder mødte hinanden i Nordsøen ud for Jylland og udkæmpede i løbet af den 31. maj og 1. juni 1916 et mægtigt søslag. 8500 briter og tyskere mistede livet i slaget, der endte med en britisk sejr, der fastholdt status quo i Nord-



Dampskibet N.J. FJORD af Esbjerg, der kom til at spille en lille, men central rolle i et af verdenshistoriens største søslag. Skibet var opkaldt efter Niels Johannes Fjord (1825-1891), en af pionererne inden for dansk mejeribrug.¹ Det var bygget i 1896 hos Lobnitz & Co. i Renfrew, Skotland og var 79,5 meter langt, 10,4 meter bredt og havde et displacement på 1.425 bruttoregistertons. Maskineriets 2.000 hestekræfter gav det en topfart på 15 knob.



N. J. FJORD i neutralitetsbemaling. (Museet for Søfart)

søen, men var det lykkedes den tyske Højsøflåde at slå den britiske "Grand Fleet" kunne 1. Verdenskrig have fået et markant anderledes forløb.

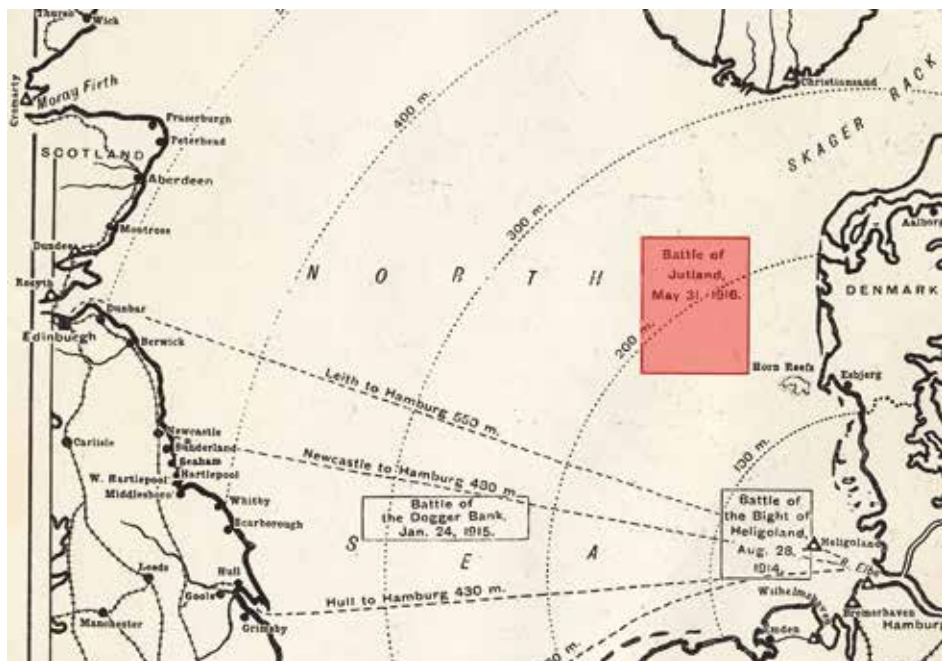
Hvad mange ikke ved er, at selve slaget måske ikke var blevet til noget, hvis ikke for et lille dansk dampskib ved navn N.J. FJORD, der den 31. maj 1916 befandt sig i Nordsøen, på vej fra England med en last kul til Danmark.

Ved 14-tiden denne dag observerede man fra N.J. FJORD i horisonten nogle krigsskibe, der da de kom tættere på viste sig at være tyske destroyere. De signalerede, at N.J. FJORD skulle lægge bi til inspektion af skib og last. Da N.J. FJORD var et dampskib, måtte man blæ-

se damp fra kedlerne før skibet kunne stoppe. Det betød, at røgen fra skibets skorsten blev erstattet af en høj hvid søjle af damp og det var det, som gav N.J. Fjord dets stikord til at spille en rolle i søkrigshistorien.

Slaget ved Jylland

Under 1. Verdenskrig var den tyske Højsøflåde den britiske underlegen, og den tilbragt det meste af krigen indespærret i Nordsøen. Den overlegne britiske flåde kunne fra baser ved bl.a. Scapa Flow på Orkneyøerne forhindre de tyske skibe i at slippe ud i Atlanterhavet, hvor de kunne true de vigtige forsyningsveje til Storbritannien. Den tyske strategiske løsning på dette

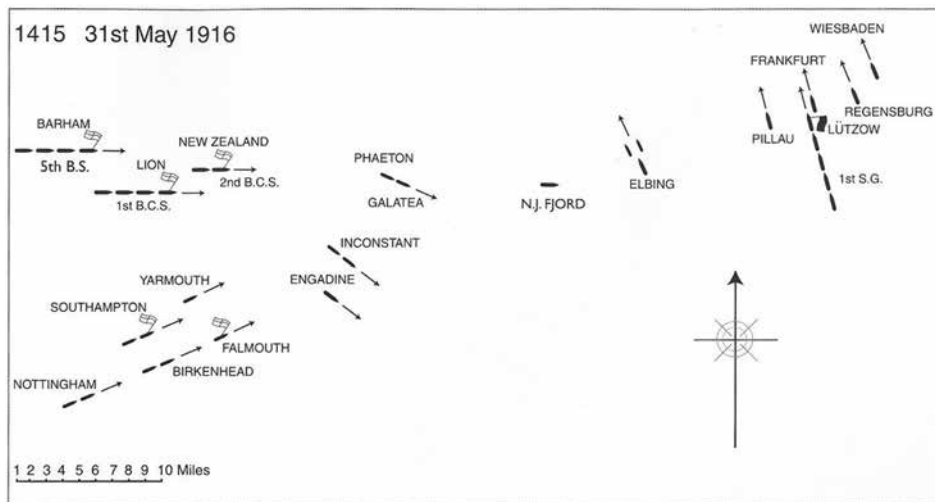


Slaget ved Jylland fandt hovedsageligt sted i det med rødt markerede område i Nordsøen. (Forsvarsgalleriet)

problem var at søge at lokke den britiske flåde i kamp i situationer, hvor det ville være muligt for tyskerne at skabe den talmæssige overlegenhed, som kunne muliggøre en sejr. Det var ideen bag den plan, som lå til grund for den tyske flådes afsejling fra Wilhelmshaven natten mellem den 30. og 31. maj 1916. Den tyske styrke bestod af 16 slagskibe, 6 pre-dreadnoughts, fem slagkrydsere, 11 lette krydsere og 61 destroyere og store torpedobåde. Tyskerne håbede at lokke en mindre – og overkommelig – del af den britiske flåde til søs og i et baghold, hvor tys-

kerne kunne nedkæmpe dem. Sådan skulle det imidlertid ikke gå. Takket være afkodning af den tyske radiokode, vidste den britiske flåde at tyskerne ville afsejle og da de tyske skibe sejlede ud af Wilhelmshaven, var en britisk armada bestående af 28 slagskibe, ni slagkrydsere, otte tunge og 26 lette krydsere samt 78 destroyere allerede stået til søs.

De tyske skibe stod mod nord, med en slagkrydsereskadre under kommando af admiral Hipper forrest, fulgt af hovedstyrken med slagskibene under



Tegningen her viser situationen kl. 1415 den 31. maj, umiddelbart efter at de tyske og britiske skibe har fået øje på hinanden og slaget skal til at begynde.
(Fra Bonney 2002)

ledelse af admiral Scheer nogle sømil efter. På hver side af styrken sejlede de lette krydsere, destroyere og torpedobåde og holdt udkig efter fjendtlige skibe.

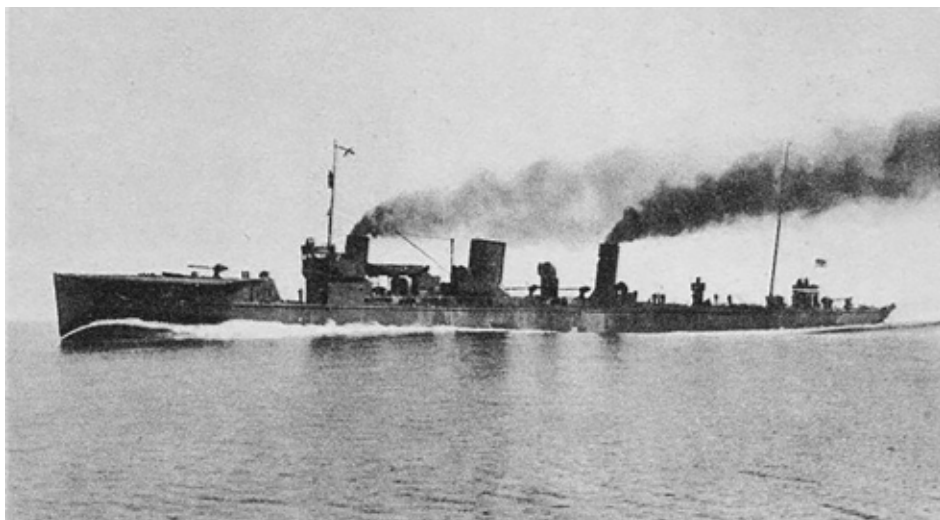
Den britiske flåde under admiral Jellicoes ledelse vidste, at den tyske flåde var til søs, men havet er stort og trods det store antal fjendtlige skibe var det svært at finde fjenden. Som tyskerne var den britiske flåde opdelt i to eskadrer, med de hurtige slagkrydsere og slagskibe forrest under ledelse af admiral Betty, fulgt af hovedstyrken under Jellicoes ledelse.

Klokken 14 passerede den tyske styrke den britiske, der havde kurs mod

sydøst. Der var blot 22 sømil mellem de to styrker, men det var nok til, at styrkerne kunne have passeret hinanden uden at få øje på hinanden. Hvis det altså ikke havde været for det danske dampskib.

Røg og damp fra N.J. FJORDS kedel var blevet observeret fra den lette tyske krydser ELBING, der befandt sig på bagbord flanke af den nordgående tyske slagkrydserstyrke. Kl. 1400 sendte ELBING torpedobådene B109 og B110 afsted for at finde ud af, hvor røget stammede fra.

Cirka samtidig blev røg og damp fra det danske dampskib observeret fra den britiske lette krydser GALATEA, der befandt



B 109- klassen bestod af fire enheder B-109 - B 112. Deplacement ca. 1.800 t, 37 kn., 40.000 hk. fire 88 mm kanoner og seks 50 cm torpedoeer.

sig på bagbord side af den sydøstgående britiske slagkrydserstyrke, og fuldt af den lette krydser PHAETON satte også GALATEA kurs mod røgen for at undersøge, hvilket skib det kom fra. Scenen var således sat for et vigtigt møde i krigshistorien.

Kilderne

Kilderne til N.J. FJORDS oplevelser denne dag er desværre få. Skibets journal lader ikke til at være bevaret, og så vidt jeg har kunnet finde, har kun et besætningsmedlem efterfølgende udtalt sig offentligt om begivenheden. Om denne person kendes ikke andre oplysninger end hans navn, Allan Larsen, og vi ved således ikke hvor om bord i skibet han befandt sig – altså om han

er øjenvidne fra dækket eller blot har hørt om det skete fra andre af skibets besætningsmedlemmer. Han har imidlertid i 1929 en beretning i bladet "Vikingen", hvor han har følgende beskrivelse: "*Kl. 6,10 Eftm. signalerede en tysk Torpedojager „Stop” til det danske Skib, og en af Styrbords Redningsbaade, bemanded med 1. Styrmand og fem af Folkene, roede over til Jageren, som laa stille i „FJORDS” umiddelbare Nærhed. Om nogen indgaaende Undersøgelse af Skibspapirerne, som Styrmanden havde med, blev der dog ikke Tale; kort efter at vor Styrmand var kommet ombord i det tyske Krigsfartøj dukkede nemlig tre alt for let kendelige engelske Destroyers frem i Sydvest og jog med pilsnar Hurtighed*



De to letkrydsere GALATHEA og PHAETON var begge af ARETHUSA-klassen. Deplacement ca. 3.500 t, 29-30 kn., 40.000 hk., tre 15 cm kanoner, fire 102 mm kanoner og otte 53 cm torpedoen.

ned mod det vejrede Bytte. Hurtigere end almindelig Høflighed kræver det, blev vor Skibsofficer saa godt som kastet ned af Falderebet, og ikke et Sekund for tidlig, thi i Løbet af forbavsende kort Tid ud viktede Begivenhederne sig med rasende Fart, i et Nu havde vi Krigen og dens Rædsler omkring os i et vildt Kaos.”

Kl. 1428 åbnede GALATEA og PHAETON ild mod de to tyske torpedobåde på ca. 15 km. afstand, og de to tyske både trak sig hurtigt tilbage mod øst. Samtidig sendte både de engelske krydsere og de tyske torpedobåde signaler til resten af deres respektive flåder om at de havde fundet fjenden. Jyllandsslaget

kunne således begynde.

I Allan Larsens beskrivelse er tidspunktet for episoden forkert, men virker ellers som en realistisk beskrivelse af den tyske reaktion på synet af de engelske krigsskibe. Allan Larsen fortsætter sin beretning med en lidt modstridende beskrivelse, der både omtaler at de nu var vidne til slagets videre forløb og at kaptajnen på N.J. FJORD straks gav ordre til med højest mulige fart at komme væk fra området. Han inkluderer her også både ubåde og Zeppelinere i beskrivelsen af søslaget, noget som ikke kan være korrekt, da hverken ubåde eller Zeppelinere deltog.

Skal vi tro Allan Larsens beskrivelse –

og i mangel af anden form for kildemateriale er det svært at lade være – så sejlede N.J. FJORD fra slagets midte mod nord mod Skagen, som man rundede ved midnatstid. Først da turde man sætte farten ned til normal igen. I mens udkæmpede den tyske Højsøflåde og den britiske Grand Fleet et af verdenshistoriens største søslag. Ved daggry den 2. juni 1916 kunne man gøre tabene op. Den britiske flåde havde mistet tre slagkrydsere, tre krydsere, otte destroyere og 6094 mand. De tyske tab beløb sig ”kun” til én pre-dreadnought, én slagkrydser, fire lette krydsere, fem destroyere og 2.551 mand. Taktisk var sejren således tysk, idet tabene var størst hos briterne, men strategisk var sejren britisk, da de britiske tab ikke var store nok til at den britiske kontrol over verdenshavene blev truet.

N.J. Fjords skæbne

N.J. FJORD endte sine dage til søs den 5. april 1917, på vej fra Blyth til Odense med 665 tons kul som last.

Klokken var 2156, da en granat uden varsel detonerede i vandet ca. 250 fod fra skibets bagbord side. N.J. FJORD befandt sig på dette tidspunkt i Nord-søen ud for den britiske østkyst, og der blev straks givet ordre til at mand-skabet skulle gå i bådene. Redningsbådene blev svunget ud, mens endnu ca. ni granater blev skudt mod skibet. De otte faldt omkring skibet, mens en traf N.J. FJORDS bro. I skyndingen blev

en af skibets fire redningsbåde tabt og ødelagt, men der var heldigvis plads til de 31 mand om bord i de tre tilbageværende både.

Det tog kun få minutter at få bådene sat i vandet, hvorefter man skyndsomt rodede væk fra N.J. FJORD. Ca. kl. 2245 dukkede den tyske ubåd UC-31 op tæt ved en af redningsbådene og efter at ubådens chef havde forespurgt om N.J. FJORDS nationalitet, last og destination blev to af dampskibets besætningsmedlemmer taget med tilbage til skibet, hvor de måtte hjælpe tyske ubådgaster med at åbne op til lastrummene. Her blev sprængbomber anbragt, og efter at ubådsfolkene havde plyndret skibets pantry for bl.a. en kasse whiskey, cigarer og andet tobak samt skibets fineste service og broen for søkort og navigationsudstyr, forlod alle igen N.J. FJORD og de to danske besætningsmedlemmer blev returneret til redningsbådene. Ved midnatstid hørte N.J. FJORDS besætning fra redningsbådene en række eksplosioner, der signalerede skibets undergang. Heldigvis måtte de kun igennem én dag til søs, før de om eftermiddagen den 6. april blev reddet af britiske fartøjer.²

Litteratur

Uden forf., ”Battle of Jutland. 30th May to 1st June 1916. Official Despatches.” London 1920.

Ukendt forf., ”Fredsdue-hvid Damp var Jyllandssalgets Startsignal.” Ber-

lingske Aftenavis, 31. maj 1943.
 Bennett, G., "The battle of Jutland."
 United Kingdom 1964, 1999.
 Bonney, G., "The battle of Jutland
 1916". Gloucestershire 2002.
 Fawcett H.W., "The Fighting at Jut-
 land." London 1921.
 Handelsministeriet, "Samling af sø-
 forklaringer over krigsforliste danske
 skibe i aarene 1914-1918." København
 1921.
 Larsen, A., "Et Krigsminde." Vikingen
 1929.

London, C., "Jutland 1916. Clash of
 the dreadnoughts." Oxford 2000.
 Richelieu, T.de, "Jyllandsslaget 1916.
 Historiens største søslag." København
 2002.

Noter

¹ http://da.wikipedia.org/wiki/n.j_Fjord

² [http://www.uboaat.net/wwi/ships_](http://www.uboaat.net/wwi/ships_hit/4296.html)
[hit/4296.html](http://www.uboaat.net/wwi/ships_hit/4296.html)



*Letkrydseren ELBING den ene af to i PILLAU-klassen. Oprindeligt bestilt af Rus-
 land men beslaglagt af Tyskland inden levering. Deplacement ca. 5.200 t, 27,5
 kn., 30.000 hk., otte 15 cm kanoner, mindre skyts og to 50 cm torpedoer. Krydse-
 ren kunne også medføre 120 miner.*

”De frygtelige amerikanske Helvedsmaskiner” – en samtidig dansk beretning om slaget ved Hampton Roads, 1862.

*Af museumsinspektør
Jakob Seerup.*

I foråret 1862 kunne man, hvis man lagde vejen forbi et par små boghandler i Larsbjørnsstræde og Holmensgade i København, købe en lille pamflet på fire sider. Det lille skrift hed:

”En ny og fuldstændig Beretning om de frygtelige Pantserskibe eller de frygtelig amerikanske Helvedsmaskiner, der ere beklædte med saadanne Plader, at de kunde modstaae og overvinde hundrede Fregatter. Samt en Beretning om den rædsomme og mærkværdige Kamp mellem Pantserskibene ”Merrimac” og ”Monitor”.

Via dette lille skrift nåede nyheden om den mest skelsættende begivenhed i verdens søkrigshistorie siden Trafalgarsslaget i 1805 til København. Kampen mellem Nordstaternes USS MONITOR og Sydstaternes CSS MERRIMAC skulle indvarsle panserskibenes tidsalder over hele verden. Selvom den lille folder med nutidige øjne kan synes naiv og pudsig, er der ingen tvivl om, at den imødekom et bredt behov for at få oplysninger om, hvad det egentlig var, der var sket den 8. Og 9. marts 1862 på Hamptons Red ud for Virginias kyst. Og så gjorde det knap

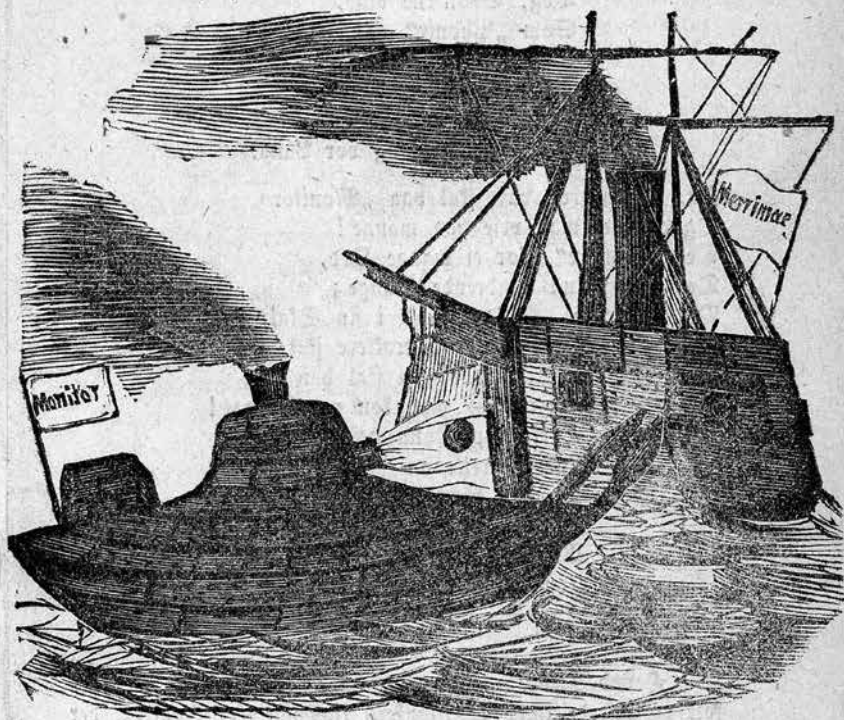
så meget, at beretningen var krydret med sensationsbetonede formuleringer og en temmelig håbløs tegning af de to skibe i kamp.

Beretningen blev blandt andet omtalt som ”en Svanesang til de gamle Træskibe og kongelige Fregatter, der nu skulle omdannes til ”Sandheste” og ”Fiskekvaser”. Den anonyme forfatter var ikke i tvivl om, at med de nye panserklædte skibe, var der ikke meget plads i moderne søkrig til de træbyggede sejlskibe, der havde domineret verdenshavene siden de gamle grækernes æra. I det følgende vil vi se lidt nærmere på, hvad det var for to skibe, der mødte hinanden på Hamptons Red i 1862.

USS MONITOR var et fartøj med lavt fribord og havde to kraftige 11-tommers kanoner i et drejeligt tårn. Skibet var pansret i vandlinien, ligesom kantonårnet var kraftigt pansret. Skibet var fremdrevet ved damp, og kombinationen af, at skibet kunne navigere uafhængigt af vinden, samtidig med at det havde den drejelige kanons store fleksibilitet, gjorde det til en formidabel modstander. MONITOR var i øvrigt designet af den svenske opfinder John Ericsson. I slaget på Hamptons Red var USS MONITORS modstander dog også frygtindgydende. Sydstaternes CSS MERRIMAC var et ombygget

En ny og fuldstændig Beretning om de
frøgtelige Pantferskibe
eller

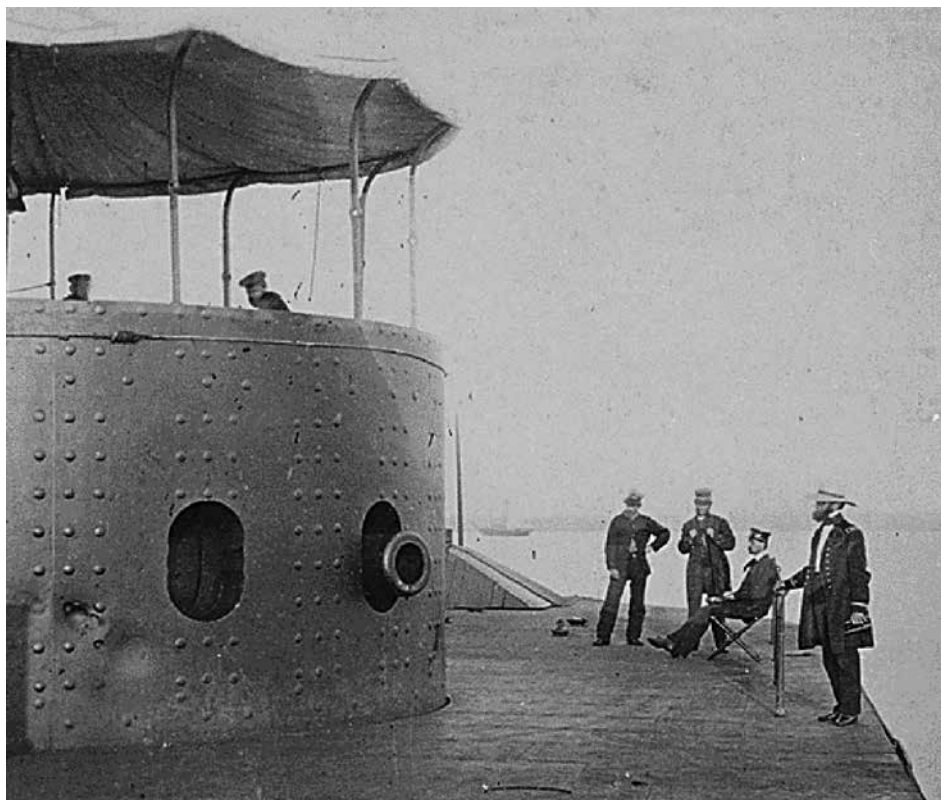
de frøgtelig amerikanske Helvedsmaskiner, der ere be-
flødte med saadanne Plader, at de kunde modstaae og
overvinde hundrede Fregatter. Samt en Beretning
om den rødsomme og mærkværdige Kamp mellem
Pantferskibene „Merrimac“ og „Monitor“.



Med en Svanesang til de gamle Træskibe og kongelige Fregatter,
der nu skulle omdannes til „Sandheste“ og „Fiskebaaser.“

Kjøbenhavn.

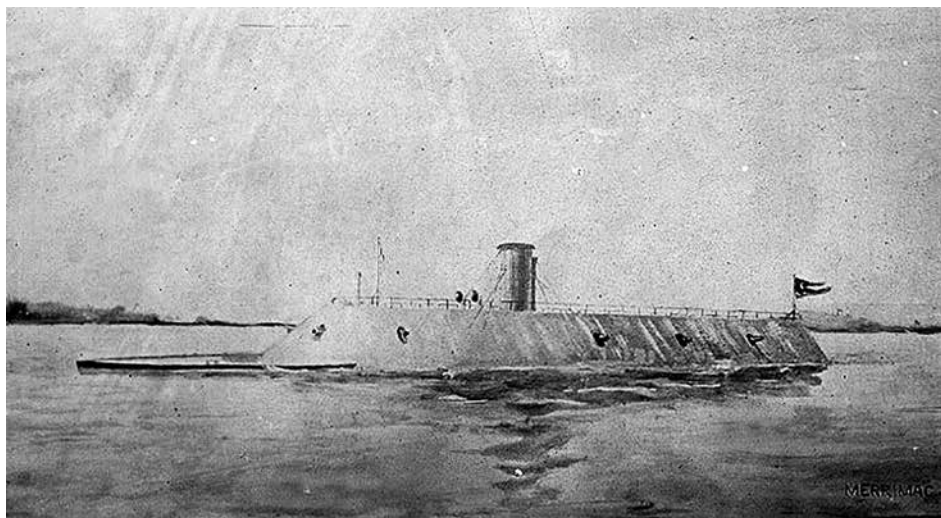
Paask i Commission hos H. Nielsen, 1. Læsebjørnstræde 25, i Stuen
og Strandberg, Holmensgade 18, i Stuen (tæt ved Bliingaardsstræde).



Tårnet på MONITOR efter kampen. Der ses tydeligt flere buler i panseret. Bemærk sejlet over tårnet - det var åbent for oven.

linieskib, som oven i købet var erobret fra Nordstaterne. I modsætning til USS MONITOR var CSS MERRIMAC forsynet med 10 kanoner, hvoraf de tre var 9 tommer i kaliber. Kanonerne var placeret i kanonporte i siden og i stævnen i stil med de traditionelle lineskibe. Her hørte ligheden dog op med de gamle skibe. For CSS MERRIMAC lignede ikke noget, der havde sejlet på verdenshavene før. Siderne var skrå og kraftigt pansrede.

I stævnen var det udstyret med en kraftig stålrambuk beregnet til at vædre fjendtlige skibe med. Ligesom USS MONITOR var det et dampdrevet skib, der ikke var afhængigt af vindens retning. Til gengæld var skibets kampbevne afhængigt af, at skibssiden pegede mod det tiltænkte mål, hvor USS MONITOR jo blot kunne dreje sin kanon. Desuden var USS MONITORS dampmaskine i væsentlig bedre stand end CSS MERRIMACS. Disse forskelle



MERRIMAC havde ikke noget drejeligt tårn, så kanonerne var opstillet på "vanlig" vis.

i skibenes udformning og teknik kom til at blive af afgørende betydning for udfaldet af slaget. Selvom det var to pansrede skibe, var de dog af udseende meget forskellige, og CSS MERRIMAC var væsentlig større og virkede på en eller anden måde mere frygtindgydende end USS MONITOR. Fælles for de to skibe var dog, at besætningen ikke var på dækket under slaget. Det virkede skræmmende og overjordisk på samtidige øjenvidner, at der kun anedes enkelte folk af besætningen, når man fik et glimt ind gennem kanonportene på CSS MERRIMAC. Ellers synes slaget mere som en kamp mellem maskiner, snarere end mellem mennesker.

Ved middagstid d. 8. marts 1862 stævne CSS MERRIMAC ned ad Elizabethfloden for at bryde Nordstaternes flådeblokade. Ved flodens udløb ligger

Hamptons Red. Her lå en eskadre bestående af tre fregatter og en række mindre fartøjer under de forenede Staters stjernebanner. Selvom de tre fregatter tilsammen havde langt flere kanoner end CSS MERRIMAC, havde de ikke en chance. Fregatternes mange salver prellede simpelt hen af på det pansrede skib. Først vædrede panserskibet USS CUMBERLAND, som sank. Derefter blev USS CONGRESS nedkæmpet og sat i brand. Nu var mørket ved at falde på, og CSS MERRIMAC kastede anker for natten i ly af sydstatsbatterier i land. Det kunne nu konstateres, at sydstaternes tab i løbet af dagen blot var 7 døde og 17 sårede. Til gengæld havde skibet tabt sin vædderstævn, da USS CUMBERLAND blev sænket. På Nordstaternes side var tabene anderledes voldsomme. To

skibe var tabt, 261 havde måttet lade livet og 108 var såret.

Der var tilsyneladende ingen ende på Nordstaternes ulykker, og det sidste nordstatsskib, USS MINNESOTA, grundstødte i løbet af natten og var dermed så godt som prisgivet CSS MERRIMACS kanoner. Men redningen viste sig at komme til kamppladsen i ly af mørket i form af USS MONITOR. Skibets lave silhuet over vandet og manglende master gjorde, at dets ankomst forblev ubemærket i første omgang. Om morgenen, da CSS MERRIMAC satte kursen tværs over Hamptons Red for at gøre det endeligt af med det grundstødte USS MINNESOTA, kastede MONITOR sig imellem og de to skibe begyndte deres berømmelige kamp. USS MONITORS to vældige 11-tommers kanoner affyredes med syvminutters intervaller, mens CSS MERRIMACS mindre kanoner kun kunne holde en skudkadence på 15 minutter mellem hver bredside. CSS MERRIMAC var desuden ved at løbe tør for ammunition efter den foregående dags kampe. Da kampen mod USS MONITOR syntes håbløs, besluttede CSS MERRIMACS chef at ignorere MONITOR og i stedet bruge sit krudt på at sænke USS MINNESOTA, men under angrebet stødte panserskibet på grund. Skibet blev dog bragt flot, og efter kortvarigt at have genoptaget kampen med USS MONITOR, fortrak CSS MERRIMAC fra valpladsen og sejlede tilbage op ad Elizabethfloden. Dermed havde Nordstaterne formået at

opretholde flådeblokaden af Hamptons Red og reddet USS MINNESOTA fra en ellers dødelig skæbne.

Den danske pamflet beskriver malende, hvordan USS MONITOR i slagets slutfase "svømmede som en And i kreds om en langt større Modstander". Den meget mere fleksible USS MONITOR viste sig i sidste ende overlegen over den større CSS MERRIMAC, selvom CSS MERRIMAC havde flere kanoner og kraftigere pansring og ved første øjekast kunne overbevise mange om, at Sydstaternes skib måtte være det stærkeste.

De to moderne skibes kamp var ikke den eneste nyskabelse i den amerikanske borgerkrig 1861-64. Et andet eksempel på moderne søkrig, som vakte opmærksomhed langt ud over de omstridte nordamerikanske stater var Sydstaternes lille undervandsbåd CSS HUNLEY, der i 1864 lykkedes med at sænke den nordamerikanske krydser USS HOUSATONIC. Undervandsbåden sank ganske vist under operationen, men var ikke desto mindre den første ubåd, der nogensinde havde succes med at sænke et overfladefartøj.

Den lille pamflet, man kunne købe i København i 1862, var forsynet med et lille digt, der efter behag kunne afsynges på melodien "Nu skal vi nok atter med Preusseren slaaes" (som nok var kendt i brede kredse dengang, men ikke synes at have vundet en varig plads i den danske sangskat). Selvom digtet ikke markerede et højdepunkt i dansk lyrik, skulle det alligevel vise sig, at digteren havde ud-



Danmarks første panserskib ROLF KRAKE. (Orlogsmuseet)

foldet nærmest profetiske evner, da han skrev de få linier. For ikke kun fik han på vers deklameret, at de gamle træskibes dage var talte, men også at noget nyt ville træde i deres sted:

*"Ja, Dannebrog vaie skal paa "Monitor"
Og gid det maa veie paa mange!
De "Pantsere" gjør ei mange Ord,
Det synger kun dundrende Sange;
Det ligner jo "Skildpadden" i sin Skal,
Og snart vi Hr. Preussen traktere skal,
Og virkelig "Skildpadde" da skal han faae
Og ikke "forloren"—man kan vel forstaae!*

Selvom der i det noget platte digt ikke blev sparet på den nationale patos, er meningen let nok at forstå. Om kort tid ville Danmark endnu engang stå overfor Preussen i en væbnet konflikt (om Slesvig-Holsten, underforstået), og på det tidspunkt ville Danmark have anskaffet sig skibe af samme type som

det sejrtriumfale nordstatsfartøj USS MONITOR, og så kunne preusserne bare vente sig! Det interessante ved dette digt er, at det stort set ord til andet kom til at blive virkeliggjort i 1864, hvor det nyanskaffede danske monitorskib ROLF KRAKE som det første danske panserskib kom i kamp med preusserne.

ROLF KRAKE var i kamp ved flere lejligheder under kampene i Sønderjylland i 1864. Dels 18. februar 1864, hvor skibet søgte at forhindre de preussiske troppers overgang ved Egersund til Broagerland. Her havde preusserne etableret en flydebro, som man søgte at ødelægge med kraftig kanonild, ned det var ikke muligt for panserskibet at komme tæt nok på til at gøre nævneværdig skade på broen. Tværtimod blev skibet kraftigt beskudt fra batterier i land og led nogen skade

på overbygningen. Den 28. marts var ROLF KRAKE igen i kamp, da skibets kraftige kanoner blev taget i brug imod preussiske batterier ved Broager. Batterierne var en forudsætning for den preussiske fremrykning mod Dybbøl Skanse. Bombardementet var sejrrigt, og de preussiske tropper måtte for en stund trække sig tilbage. Ved selve stormen på Dybbøl d. 18. april ydede ROLF KRAKE ildstøtte til de danske tropper i land. Men selvom ROLF KRAKE og de øvrige kanonbåde gjorde hvad de kunne, var det i længden umuligt at forhindre de overlegne preussiske tropper i at nedkæmpe de talmæssigt underlegne danske styrker, og erobrede til sidst skanserne ved Dybbøl. Igen i juni var der bud efter panserskibet, som engagerede preussiske fartøjer under overførslen af tropper til Als den 29. juni. De danske skråsække sendte byger af projektiler ud over de preussiske tropper, og satte for en stund en stopper for overgangen. Men da skibet imidlertid var nået så sent frem, at preussiske tropper allerede havde vundet fodfæste på Als, afbrød ROLF KRAKE ilden, idet man frygtede at komme under dobbelt beskydning fra begge sider af Alssund. I dag kan man på Orlogsmuseet se en overskudt faldbarm fra skibets rigning, der er udstillet sammen med ROLF KRAKES pragtfulde originale skibsmodel. Der er langt fra Hamptons Red til Alssund. Men de skibe, der sejlede på begge farvande i midten af 1800-tallet

var en del af en helt ny epoke – panserskibenes epoke. Der er forskelle på den rolle, panserskibe spillede de to steder, men også ligheder. Begge steder var panserskibene en integreret del af en flådeblokade. Og både ved Virginias og Jyllands kyst var de pansrede skibe et helt epokegørende syn. De krige, de deltog i var begge udtryk for nationale oprejsninger og stemninger, som prægede det kulturelle, teknologiske og politiske opbrud, der fandt sted i det 19. århundrede.

Selvom USS MONITOR i det skelsættende slag ved Hamptons Red i 1862 viste sig som et fremragende kampskip, var det langt fra noget perfekt skib. At det i virkeligheden var en dårlig og ustabil sejler, viste sig senere samme år, da skibet under forlægning i hårdt vejr ud for Cape Hatteras ganske enkelt vendte bunden i vejret og sank efter kun at have været i tjeneste i et år. I 2002 blev det 120 tons tunge kanontårn hævet fra havets bund og er i dag under konservering. Fra 2010 vil det blive udstillet som et mindesmærke af national betydning på The Mariner's Museum i Newport News, Virginia. I Orlogsmuseets samlinger er den lille pamflet fra 1862 en knap så stor genstand, men den relaterer til samme begivenhed. Og den er i lige så høj grad et vidnesbyrd om den betydning, og den opmærksomhed som det voldsomme slag hin martsdag ved Virginias kyst vakte verden over.

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Så kom efteråret og en snert af vinteren. Heldigvis er vinterens program i Arresten stort set på plads. Arbejdsdage om tirsdage veksler med forskellige medlemsmøder, der gerne skulle tiltrække lidt flere medlemmer end de nuværende 15-20.

Fravælges medlemsmøder kan Orlogsmuseets "gamle udstilling" i stedet besøges i de nye rammer på Tøjhuset. Udstillingen "Sømagt" er på mange måder en moderne præsentation af de gamle modeller og udstillingsgenstande fra Søkvæsthuset. Og som bekendt har alle medlemmer nu igen gratis adgang til museet. Husk blot medlemskortet.

Efterårets første medlemsmøde var tirsdag d. 4. oktober i Bræddehytten, hvor filmproducer Senia Dremstrup fra SF Studios underholdt om livet som producer og lidt om en films tilblivelse. Og naturligvis var der også dejlig mange insider historier. Om SF Studios vender tilbage til foråret med sit filmprojekt, der skal optages i Arresten er endnu ikke besluttet, men vi så dog en lille og ganske morsom prøvescene.

Mandag d. 10. oktober kunne fem stolte modelbyggere overdrage modellen af Mastekranen til Nationalmuseets formidlingschef, der til gengæld gav lidt til hals og mave. En festlig time. Og nu står funktionsmodellen inde i origina-



len til glæde for rundvisere og besøgende.

På kulturnatten fredag d. 14. oktober var det laugets medlemmer, der bemandede Arresten og Mastekranen, hvor modellen gjorde stor lykke. I alt var der omkring 625 besøgende de to steder. Det gik rigtig fint, og besøgstallet var meget tilfredsstillende. I efterårsferien havde modelbyggerlauget sin "børneudstilling" på Tøjhuset. Selvom den kun var bemanded et par timer hver dag, var tilstrømningen overvældende, og det blev nødvendig at sløjfe halvdelen af åbningsdagene for overhovedet at kunne følge med i produktionen af skibsdelen.

D. 18. oktober var en lille delegation på studietur til Flyvevåbnets modelsamling i Stauning. Flyvevåbnet er interesseret i, at lauget bygger en model af EH-101 redningshelikopteren

Når dette nummer af tidsskriftet går i trykken er laugets modelfaglige besøg ved firmaet Andresen & Meyer i fuld gang. Alle de 15 pladser blev besat indenfor 24 timer, og flere medlemmer måtte "gå forgæves". Så måske skal bestyrelsen overveje at lave endnu et besøg hos vores "professionelle kollegaer", der laver og sælger skalamodeller til rederier, fabrikker, udstillinger osv. Efter besøget flottede laugets sig og var vært for frokost på Restaurant Lynetten.

gang med stort og småt. Vi håber på mange deltagere og har derfor lånt Marinekasernens nordre pavillon (den modsat arresten). Her kan vi spise, spille, konkurrere, dele gaver ud og hygge os med voksne og børn.

Det nye år begynder i vores regi med "fremvisermøde" **tirsdag d. 10. januar** i Bræddehytten på Holmen. **D. 6. februar** er der igen medlemsmøde, hvor forfatteren Jens-Ole Bach vil fortælle om søofficeren Christian Ries, der under besættelsen blev tvunget til at stå for udlevering af 6 torpedobåde til besættelsesmagten.

Og så er det tid til årets generalforsamling tirsdag d. 4. april i Københavns Marineforening.

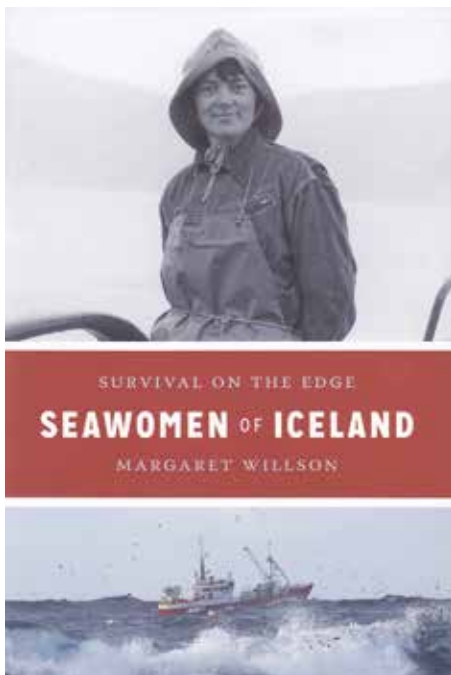


Boganmeldelser

"Seawomen of Iceland" af Margaret Wilson. Bogen er udgivet den 30. august 2016 i et samarbejde mellem *University of Washington Press*, Seattle og *Museum Tusculanums Forlag*, Københavns Universitet. 312 sider illustreret. Pris kr. 298.

Bogens undertitel er meget betegnende: *"Survival on the Edge"*. Forfatteren er ekstern lektor i antropologi og canadiske studier ved University of Washington. Hun har i sin ungdom taget hyre på en fiskekutter i Tasmanien og dermed oplevet som kvinde at dukke op i et totalt mandsdomineret samfund. Af mange årsager, som læseren bliver konfronteret med, så forlader hun Australien og karrieren inden for fiskeriet.

Hun får sin universitetsuddannelse og kommer på et tidspunkt på besøg i Island. På en rundvisning, hvor der bliver forevist en historisk hytte, som i fortiden var blevet brugt som opholdssted under vinterfiskeriet, ser hun en plakette med teksten: *"Dette var vinterfiskehytten for Thuridur Einarsdóttir, en af Islands største fiskeskippere, og hun levede fra 1777 til 1863"*. For en antropolog var en sådan plakette en udfordring: Var der mon andre kvinder i Islands historie, som var stået til søs? Det spørgsmål bliver langsomt besvaret efter en år-



række med fordybelse i spørgsmålet. Og svaret viser sig at være: Ja, der var overraskende mange! Bogen handler om mange stolte og stærke kvinder – og det kan måske skræmme nogle mandlige læsere væk. Når det er sagt, så skal det retfærdigvis siges, at Margaret Wilson går meget grundigt og seriøst til værks. I starten er bogen en smule tør, for nogle af de historiske kendsgerninger opremses lidt stereotyp, men lige pludselig, når hele scenen er sat, så giver hun en fantastisk gennemgang af Islands noget brogede historie gennem mere end

1.000 år. Begyndelsen er vel en kvinde fra Hebriderne, Audur Djúpúdgá, som omkring år 874 sejler sin båd til Island og bosætter sig øst for Breidafjörður. Gennem sine mange kontakter i Island lykkes det igennem en årrække Margaret Wilson at kortlægge landets kvindelige søfarende gennem hele historien. Antropologen interesserer sig for, hvorfor kvinderne står til søs, og hvorledes de klarer sig.

Fiskerierhvervet i Island har altid været hårdt, og kun for ganske få år siden blev der indført motorer og overdækkede både. Bådene fik også først sejl på et meget sent tidspunkt. Helt frem til det 20. århundrede ernærede mange islandske fiskere sig ved fiskeri ude på det åbne hav fra åbne træbåde med fire til ti årer. Mange af dem viste sig at være kvinder. En del af dem var ”formænd”, det islandske ord for skipper på en åben fiskebåd. Nogle af dem havde ry for at være gode til vejrrvarsler og havde held i fiskeriet, men det var et farligt erhverv, som krævede mange døds ofre.

Læseren bliver introduceret til kvindelige fiskeskippere fra 1700-tallet, hele Islands historie med Danmark som den onde kolonimagt, pest og vulkanudbrud og meget mere. Når forfatteren langsomt bringer os ind i det 20. og det 21. århundrede, så følger vi udviklingen for kvinderne og for hele det islandske samfund i to parallelle spor. Omkring år 1900

kom hele den tekniske udvikling til fiskeriet, og her var der næsten ingen kvinder med, men de fortsatte deres andel i fiskeriet i de små lokalsamfund. Især efter Den anden Verdenskrig stod mange kvinder til søs som blandt andet fiskere, kokke og telegrafister. Langsomt kommer kvinderne ind på de større uddannelser, som bringer dem videre som styrmænd, maskinofficerer og kaptajner. Den økonomiske krise i 2008 ramte det islandske samfund meget hårdt. Den nyere udvikling har medført, at fiskeriet koncentrerer sig fra få, store havne. Tidligere havde alle islandske byer en fiskerihavn, en fiskeindustri og en ungdom, som var søvant. Alle hjalp hinanden, men denne sammenhængskraft i samfundet er nu ved at smuldre.

Det er meget interessant læsning at følge kvindernes problemer i stort og småt. De fleste er glade for at sejle – og for kammeratskabet om bord. De bliver normalt accepteret af mændene, men de skal lige vise, hvad de dur til først. ”Fjenderne” er kvinderne i land, misundelse og jalousi. Der er gode penge i fiskeriet, men når de mandlige jobs er truet, ryger kvinderne ofte ud. Mændene er også bange for den traditionelle udvikling, som ramte for eksempel lærerfaget i Island: Når et erhverv overtages af kvinder, så falder lønnen! Forfatteren bringer os igennem stort og småt omkring kvindernes job til søs, og for folk med

erfaring for livet til søs og kvinder til søs er der meget at nikke genkendende til: Samarbejde, sex, ligeløn, personlig hygiejne og meget mere. Stort og småt, alvor og morskab.

Bogen er en præstation – og den kan godt læses af mænd, uden at de tager skade. Hvis kvinder synes, at de har en hård hverdag, så er der også lidt inspiration at hente her, hvor et ægtepar er ude at fiske i åben båd. De har været på sælfangst og har ret mange sæler

i nettet. Manden råber, at hun lige skal hale båden på land, så renser han sælerne. Hun får veer, går hjem mod gården og føder sit barn på vejen. Navlestrengen bliver bidt over, og barnet kommer op i forklædet. Så går hun videre hjem, hviler sig en kort stund og går så ud og klarer aftenmalkningen!

Poul Grooss,
kommandør (pensioneret)

Besøg Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner hjemmeside

Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner har fået sig en hjemmeside. På internet adressen www.marinehist.dk kan alle interesserede nu læse om selskabernes historier og virke, se vedtægterne samt få en oversigt over, hvem der sidder i bestyrelsen.

Sidst men absolut ikke mindst indeholder siderne en komplet samling af Marinehistorisk Tidsskrift samt årgange af Håndbog for Søværnet, Orlogsgasten, Søværnets Havarikommission, Fakta om Forsvaret, Flåden

i Korsør, registre til Tidsskrift for Søværnen samt ikke mindst Søværnsorientering.

Besøg www.marinehist.dk og send linket til en ven, der kunne tænkes også at blive medlem af vores lille selskab.

Enhver ide til elementer, der kan gøre siden bedre, modtages med glæde.

Søren Nørby
noerby@gmail.com

Gratis adgang!

Alle medlemmer af Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner har gratis adgang til Tøjhusmuseet, herunder Orlogsmuseet. Indtil videre opfordres alle medlemmer der besøger museet, at medtage eget nummer af Marinehistorisk Tidsskrift som bevis på medlemskab. Senere vil bestyrelsen få udgivet et medlemskort der medsendes til alle medlemmer i f. m. anden korrespondance”.

Der gives også 10% på alt i museumsbutikken!

Afsender
Marinehistorisk Selskab
C/O Poul Grooss,
Tuborg Boulevard 20 st. tv.
2900 Hellerup



MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

Arrangementer sæsonen 2016 - 2017

Alle foredrag og generalforsamling:

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

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

1. marts 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.