

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



50. årgang

Nr. 1 - februar 2017

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.)

Roret 89

3070 Snekkersten

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

Med flåden til Taranto

Henning Bjørnholt 3

Den danske erobring af Helgo-
land den 9. august 1714

Søren Nørby 14

USA's første søhelt

Ole Mortensøn 24

Du danskes vej til ros og magt

Bent Kofoed-Hansen 32

Fra redaktøren 39

Ekstra foredrag 40

Indkaldelse til generalforsamling 41

Meddelelser fra

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug 42

Bustur til Bohuslän 44

Medlemskort og fordele 45

Meddelelser fra kassereren 47

www.marinehist.dk

Forsidebillede:

*Kort over Helgoland, der viser den
danske landgang den 9. august 1714.*

(Forsvarsgalleriet)

Med flåden til Taranto 1954-55

Henning Bjørnholt



Følgende beretning er skrevet i april-juli 2003, dvs. ca. 50 år efter de begivenheder jeg oplevede. Oplevelserne er dukket frem, ikke på baggrund af en gammel dagbog, for dagbog førte jeg ikke, men dels ved god hukommelse, da den gode soldatertid huskes dels ved hjælp af nogle gamle smalfilm, Ferrania sort/hvide, som jeg optog med mit fine smalfilmskamera Bolex C8, samt fotos, hvilket alt sammen nok har hjulpet mig til at hive mange af begivenhederne ud af glemslen. Hvorfor brugte jeg Ferrania film? Jo, jeg var i Ferranias hjemland, Italien,

og der købte man Ferraniafilm uden fremkaldelse, og i Danmark, hvor jeg senere fik dem fremkaldt, købte man Ferrania film med fremkaldelse, så der var jo økonomi i det.

Mine gamle smalfilm er efterfølgende af en gammel ven blevet transformeret til videofilm, hvilket givet er gået lidt udover kvaliteten hvad angår skarpheden.

For amerikansk våbenhjælp blev der i Italien i Genova, Napoli og Taranto i 1953-1955 bygget fire korvetter til Det Danske Søværn.

Jeg var som værnepligtig maskinkorporal nr. 4927, blevet udtaget som ”key personnel” sammen med yderligere to andre værnepligtige maskinkorporaler og en værnepligtig elek-triker. Sammen med den øvrige stam-besætning skulle vi tage turen ned til Taranto i den syditalienske støvlehæl for at lære korvetten TRITON at kende og derefter sejle den hjem til Danmark.

Forudgående havde vi deltaget i undervisning ude på Holmen med henblik på hjemtagelse af korvetten DIANA, som blev bygget i USA, og vi gik til undervisning i engelsk og orientering om amerikanske forhold; men dette blev senere ændret til at korvetten blev bygget i Italien



TRITON under udrustning på værftet Cantiere di Taranto. Korvetten var blevet søsat den 12. september 1954 som US. Navy nr. PCE (Patrol Craft Escort)-1625. Korvetten har her fået Nato skrognummeret F 347 så det kunne tyde på at skibet på dette tidspunkt 1954-55 er overdraget til Danmark. (Forsvarsgalleriet)

så destination blev ændret, hvorfor sprogundervisningen og orienteringen ændredes til italiensk.

I oktober 1954 tog vi 4 værnepligtige toget fra Københavns Hovedbanegård sammen med befalingsmænd, underofficerer og officerer for via Tyskland at køre ind i Italien. Vi kunne ikke køre igennem Schweiz, fordi vi var uniformerede. Al vor udrustning havde vi med i vore køjesække. Det gjaldt i hvert fald de menige.

Ved afrejsen på Københavns Hoved-

banegård mødte prins Knud op på perronen, iført sin kommandøruniform. Det var måske ikke kun for at tage afsked med os, men med Hans Majestæt Kong Frederik IX som rejste med samme tog for at mødes med Dronning Ingrid vistnok nede ved Rivieraen i Sydfrankrig.

På Gedser-Grossenbrode færgen smugfilmede jeg vor konge, uden at jeg dog efterfølgende har stillet optagelserne til rådighed for andre.

Efter togsift i Rom nåede vi sent en aften vort logi i Taranto, en U-båds-

kaserne på flådebasen, som lå inde ved Mare Piccolo, et lille indhav eller indsø, kun forbundet med Tarantobugten med en lille kort kanal forsynet med en drejebro, som skulle svinges til side, såfremt større skibe skulle ud i rum sø eller ind i havn.

Vi fik en ”varm” velkomst af de italienske u-bådsgaster, som vi skulle dele kaserne med. Velkomsten bestod i at vort sengelinned lugtede ret kraftigt af naftalin, hvilket vi protesterede over, og da italienerne fandt ud af, at vi var danskere og ikke englændere, fik tonen en helt anden lyd. Vi blev feterede og hjulpet på alle mulige måder.

Grunden til den ”varme velkomst” skyldtes det had eller den uvilje, som italienerne på basen nærede overfor englænderne, som jo under 2. Verdenskrig fra bl.a. deres flybase på Malta kunne dirigere deres fly til Tarantobugten og der sænke de italienske ubåde, (Redak.: og også slagskibe, krydsere og andre enheder ved det dygtigt udførte flyangreb på Taranto den 11-12 nov. 1940), hvilket naturligvis gik ud over mange italienske familier. Englænderne fik efter sigende gode efterretninger over ubådenes bevægelser, når de skulle passere den lille kanal.

Vi blev virkelige gode venner med de

italienske marinere. Med den smule italiensk vi havde lært ude på Holmen var vi i stand til at kommunikere lidt med dem på italiensk. Italienerne kunne lidt engelsk, for nogle af dem skulle senere til USA eller Canada for at hente en ubåd bygget derovre, ligeledes her var der tale om våbenhjælp. Vi overværede deres afrejse på banegården, og der var selvfølgelig store afskedsscener, da de tog afsked med deres familier og kærester.

Maden på kasernen var vi lidt uvante med, bl.a. brugtes megen olivenolie i madlavningen, hvilket enhver dansker jo er bekendt med i dag. Det satte lidt gang i vore maver; men vore italienske venner anbefalede os at drikke flittigt med rødvin, hvilket skulle have den modsatte virkning, og det lod vi os da ikke sige to gange. Til gengæld fik det så nogle andre virkninger, hvilket er forståeligt nok fordi vi selv skulle aftappe vinen i en lille ca. 5 l ”mælkejunge” direkte fra en stor vintønde af træ.

Vi lærte dog hurtigt at beherske os.

På et tidspunkt fik vi lov til at koge kartofler på god gammeldags manér på et lille skib, måske en ”barkasse”, som lå fortøjet ved kajen, den blev nemlig benyttet som kabys, og herfra kom vor olivenolieholdige mad.

Vi kunne så spise dejlige kogte kartofler, som vor mor lavede dem. Til gengæld kunne italienerne ikke lide



TRITON på vej på prøvetur efteråret 1954, men endnu uden hverken våben- eller radar monteret. (Forsvarsgalleriet)

dem, og da en de danske marinere en dag påstod, at der havde ligget en død kat oppe på et af bordene, hvor maden tilberedtes, godt nok uparteret, afstod vi derefter hurtigt i at deltage i kabystjenesten.

Men stadig væk syntes vi alligevel, at maden var lidt ensformig, vi fik lasagne i forskellige afskygninger. Italienerne har jo adskillige skytshelgener, også for de forskellige våbenarter, og når det var den og den våbenart, der havde skytshelgensdag, ja så fik man lasagne i een form, og når det var en anden skytshelgensdag fik man lasagne i en

anden form, sådan oplevede vi det. Jeg skal for god ordens skyld nævne at lasagne er en af mine foretrukne spiser i dag.

Men kosten bevirkede så at vi for en afvekslings skyld gerne ville ud at spise i byen engang imellem, det gav vor beskedne værnepligtsløn dog ikke mulighed for. Derfor ansøgte vi om en lille lønforhøjelse, og sandelig om ikke orlogskaptajn Stilling tryllede lidt med finanserne. Vi fik bevilliget en lønforhøjelse, som satte os i stand til i hvert fald at gå ud at spise en gang om ugen.

Taranto er jo foruden flådeby også

en fiskerby, og der var rigtig mange fiskerestauranter i byen. Der var bare den fejl, at de lå i det der for os var den forbudte bydel, og vi skulle over den førømtalte svingbro for at komme derover.

Det forbudte lå i at udenlandsk, uniformeret personel ikke måtte komme ind i denne bydel, fordi flere udenlandsk uniformeret personel var stukket ned der med døden til følge. Det skyldtes hadet fra krigens tid, hvor vel nok specielt englænderne som omtalt var skyld i at specielt mange italienske ubådsbesætninger var gået tabt.

Vore førømtalte italienske flådekamerater fandt dog råd for det, de tilbød at tage os med i den gamle bydel, og da vi sammen med dem kom over på den anden side af broen, hvor det italienske flådepoliti stod og holdt vagt, indledte de en lille forhandling med politiet, og vi slap igennem, dog med det krav, at vi kun måtte være derovre i selskab med de italienske marinere.

Det overholdt vi til punkt og prikke, i hvert fald den første tid, og vi havde nogle pragtfulde kulinariske oplevelser, hvor selv vor relativ beskedne løn slog til. Her spiste vi muslinger, og her fik jeg mine første blæksprutter, nytårsaften stod den på fisk, efterfølgende vildsvinesteg, vin til maden, til andre titler godt italiensk

øl. Stemningen var som regel ret god, når vi skulle tilbage til kasernen, men når vi nærmede os vagten ved broen gjaldt det om at dæmpe sig lidt ned, og det lykkedes.

Nytårsaften sent oplevede vi i den gamle by en skik, indtil da ukendt for os. Vi var på vej hjem, og stemningen var særdeles høj. Vi fire værnepligtige og nogle af vore italienske venner, skulder ved skulder, fyldte nok det meste af gaden frafortov til fortov, og pludselig bragede det løs med porcelæn omkring os, det blev kastet oppe fra første og anden sals højde og knustes på stenbrolægningen, et held det ikke ramte os.

Forklaringen til disse løjer var, at italienerne gemmer det beskadigede porcelæn i løbet af året, og en del af nytårsløjerne består så i at destruere det fuldstændigt nytårsaften, og den letteste måde er så at smide det ud af vinduerne, og som sagt så gjort. Vi nærmede os vagten ved broen, og dæmpede os ned.

Jeg har på fornemmelsen at vagterne ofte fik nogle andre ting at se efter, når vi var i anmarch, og som regel i en anden retning end den vi kom fra. De havde lært diplomatiets kunst.

For vore italienske venner var det ekstraordinært vigtigt, det med ædrueligheden. Beruselse blev straffet meget hårdt, ikke alene med nogle dage i ”brummen”, men vi så hvordan nog-



TRITON på prøvetur i Taranto bugten. (Forsvarsgalleriet)

le marinere sad deroppe med lænkede hænder til bordet. Det var altså ikke nok at komme i kachotten, man blev også lænket. Uvilkårligt kom man til at tænke på Venedigs Blykamre.

Under vort ophold tog vi hver dag over til skibsværftet på den modsatte side af Mare Piccolo, og her satte vi os ind i skibets opbygning, og for vi fire værnepligtiges vedkommende var det maskin-, rør- og elinstallationerne som interesserede os. Hovedmaskineriet var FIAT dieselmotorer og hjælpemaskineriet dieselmotorer og generatorer fra Ansaldo-Maybach.

TRITON var allerede ved vor ankomst stabelafløbet og døbt, men manglede

endnu nogle installationer, herunder våbeninstallationer i form af kanoner, antiubådsvåbnet Hedgehog og dybdebomber.

Imidlertid skulle der være prøvesejlads ude i Tarantobugten, og vi var alle sammen med på denne sammen med italienske flådefolk og folk fra værftet.

Der blev gjort hastighedsprøver og vendinger. Det blev også en festdag med lidt kulinarisk for ganen. Jeg havde naturligvis mit småfilmskamera med og filmede en del.

Italienerne stivnede når de så de var på, som var det fotografiske optagelser, medens jeg naturligvis var interesseret i at få bevægelse i filmen.

Under vort ophold i Taranto fik vi ud-



Fregatten TRITON. De fire fregatter af denne klasse er bygget i Italien og overdraget Soværnet på det amerikanske våbenhjælpsprogram. De bærer fregatternes typebogsstav F, skont de officielt benævnes korvetter som hørende til den mindste fregatttype. Med henblik hertil i forbindelse med deres italienske oprindelse har det maritime vid kaldt dem — ikke macaroni^o — men spaghettibådene. Fregatten ses her umiddelbart efter overtagelsen fra værftet ved Neapel.

Omtale af TRITON i en dansk avis. Avisen må have rodet lidt rundt i geografien, da der er langt fra Taranto til Neapel/Napoli.

dannelse i "fire-fighting", dvs. slukningskursus på en italiensk skole for samme. På skoleområdet var opbygget en kopi i fuld størrelse af en skibssektion med tilhørende luger, beboelsesfaciliteter og lastrum. Der blev så tændt brand med god røgudvikling, og vi gik efter forudgående instruktion ombord og ned under dæk med slangerne på nakken og tågestrålerør til beskyttelse mod varmen og ilden.

Brandene blev slukket. Forudgående havde vi på landjorden lært at betjene strålerørene ved slukning af ildebrand i nogle åbne bassiner med olie. Der var en kraftig røgudvikling. Det var tydeligt at tågestrålerørene gav stor beskyttelse mod den stærke varme fra ilden. Mine småfilmsoptagelser foregik med den tunge vandslange på ryggen samtidig med nogle af optagelserne, hvilket kan

forklare noget af kvaliteten.

Vi nåede efterhånden hen til jul, og orlogskaptajn Stilling, kaptajnløjtnant Heisterberg, og øverste chef for maskinen maskinkaptajnløjtnant Crillesen, som specielt havde vor sympati, løjtnant Ruth og resten af besætningen holdt juleaften på en af byens restauranter, der serveredes god mad og vin, og et orkester med violinspillende maestro musicerede. Det vakte positiv opsigt, da undertegnede med maestros tilladelse greb hans violin og sammen med orkesteret spillede Santa Lucia, og der blev sunget godt med. Jeg vil ikke påstå, at ikke et øje var tørt, men der var i hvert fald god stemning.

Vi værnepligtige og et par mather havde forfattet en sang, omhandlende lidt af livet på Holmen, og i lidt af sangen gik nok lidt udover nogle af officererne, som under denne fællessang måske



TRITON passerer fuldt udrustet svingbroen fra Mare Piccolo ud til Taranto bugten. Kursen er sat mod Danmark. (Forsvarsgalleriet)

sang lidt anstrengt med.

I mellem jul og nytår, hvor der ikke blev arbejdet på værftet og hvor der i øvrigt ikke var andre aktiviteter, tog vi værnepligtige med en del af det faste personel på en lille ferietur. Det blev arrangeret, at vi kunne bo på en flådekaserne i Napoli, og herfra gjordes udflugter til Pompeji og Capri, hvor vi så en del af øen, herunder også Den Blå Grotte, eller "Grotte Azurra", som den kaldtes. Vi blev sejlet derud i motorbåde, og fra disse blev vi omladet til robåde, som med passagererne liggende på ryggen nede i bådene førte os

ind i grotten.

Vandstanden i Napolibugten og bølgerne i øvrigt var bestemmende for adgangsforholdene, var der for stor bølgegang, var der lukket for besøg. Det der gjorde grotten til noget særligt og smukt, og nogen kan sige romantisk, var lyset som under vandet kom ind i grotten. Årene og den del af båden som var i vandet, havde et skrog som skinnende sølv, og stak man en hånd ned i vandet "forvandlede" den til sølv.

Vi besøgte også Dr. Munthes villa, en turistattraktion. Dr. Munthe havde jo ry for bl.a. sygdomsbehandling af den

svenske prinsesse Viktoria.

Under vor rejse fra Taranto op til Napoli passerede vi i øvrigt Bari-området, og vi beså her en de lokale turistattraktioner, de specielle *Trulli* beboelseshuse, bygget med et rundt, spidst tag.

Endvidere besøgte vi en meget stor og fin drypstenshule, som opdagedes i 1940erne ved at en pløjende bonde pludseligt mistede sit heste- eller muldyrforspand, som pludselig tog turen ned idybet.

Rådhusårnet sagdes at kunne stå dernede. Der var meget store Stalagmitter og Stalaktitter, store drypsten dannet igennem årtusinder, et flot syn.

Vi var efterhånden kommet hen i januar 1955, og tiden for hvor vi værnepligtige efter normale forhold skulle hjemsendes nærmede sig.

Vi blev spurgt om vi ville skrive under på at blive dernede til korvetten TRITON var fuldt færdigbygget og være med til sejladsen hjem til Danmark.

Jeg selv havde dog efter små tre års studier på Københavns Maskinskole og foregående fire års mesterlære som maskinlærling dog mere lyst til at komme ud at tjene nogle større penge end min hyre som værnepligtig maskinkorporal. Jeg sagde derfor pænt ”nej tak”, og mine værnepligtige kammerater var afsamme indstilling.

Det blev derfor bestemt, at vi skulle returnere til København, til Holmen,

og som sagt, så gjort.

Vi tog pænt afsked med resten af besætningen, pakkede vore køjesække blev kørt til togstationen, og kørte den selvsamme vej tilbage, hvor vi var kommet fra.

Det var en lang togrejse med op-pakningen; men ved hjælp af lidt rundhåndethed overfor en togbetjent fik vi da ”reserveret” en kupé for os selv over en længere strækning, og kunne således strække vor lange lemmer velbehageligt bag de nedrullede gardiner, medens de øvrige rejsende trængtes udenfor på toggangene.

Vi nåede omsider Holmen, hvor vi derefter havde vore gøremål indtil hjemsendelsen i april 1955, 18 måneder efter mønstringen på Holmen d.7. okt.1953.

Det var en oplevelsesrig værnepligts-tid. Fra rekrut på Holmen og Arresødals gamle barakker, kaproning med travaljer på Arresø, roning i Københavns Havn med skoleskibet DANMARK for indadgående, ligget i hængekøjer på det gamle kaserneskip FYEN, boet på KRABBE og sejlet med dampurbineskibet KRIEGER til Århus, Rønne og Kristiansand, med BUHL på sejlad i Øresund og Køge Bugt for prøveskydning af en nyinstalleret 40 mm. Bofors kanon. Endvidere fire måneders ophold i Taranto, inkl. prøvesejlads i Tarantobugten med den dieseldrevne korvet TRITON.



TRITON-KLASSEN var under Den Kolde Krig de danske enheder med den kraftigste antiubådsarmering. Foran broen fandtes to fremadkastende Hedgehog antiubåds-morterer og på agterdækket var der fire dydbombekasteapparater (to i sb. og to i bb side, plus et dydbombelad i hækken. Herved kunne en ubåd først engageres med de fremadkastende Hedgehog, hvorefter der kunne udlægges et mønster på 6-8 dydbomber, når korvetten forhåbentlig var over ubåden.
(Stilling / Forsvarsgalleriet)

For god ordens skyld skal nævnes at jeg før og efter værnepligtstiden sejlede i handelsflåden med både damp- og dieselskibe.

Ud fra foranstående skulle man umiddelbart tro at jeg har sejlet det meste af mit liv. Min karriere til søs fandt sted i tidsrummet 15. november 1952 til 8. december 1956.



Den 18. september 1955. Så kom den store dag da korvetten TRITON for første gang anløb København og Langelinje. Korvetterne var fire af en meget lang række skibe der i 1950erne- og 1960erne blev givet som gave fra USA til Danmark, og dermed bygget for amerikanske skattedollars. Korvetterne indgik i den danske flåde indtil den 9. januar 1981, hvor BELLONA og TRITON som de to sidste udgik af flådens tal. (Stilling / Forsvarsgalleriet)

En juvel fra arkivet.

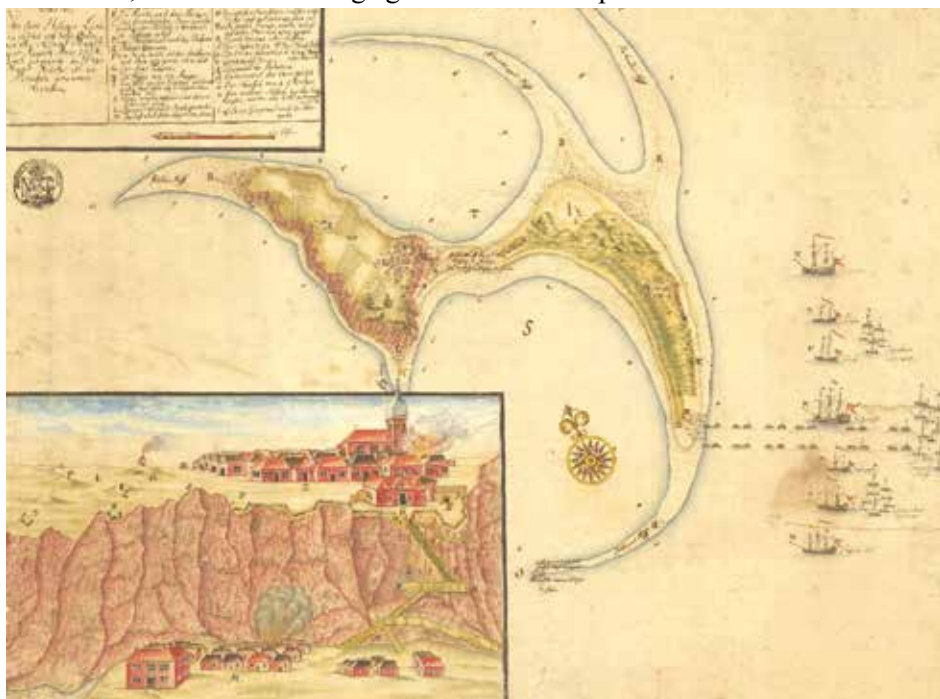
Den danske erobring af Helgoland den 9. august 1714.

Af Søren Nørby.

I dag huskes Store Nordiske krig 1709-1720 nok bedst for Tordenskiolds bedrifter omkring bl.a. Dynekilden og Marstrand, men han var ikke den eneste dansker, som udmærkede sig og hans

kampe var ikke krigens eneste slag. Blandt de mindre kendte – eller måske nærmere ukendte slag under Store Nordiske krig var den danske besættelse af øen Helgoland i august 1714.

I arkivet på Forsvarets Bibliotek eksi-



“Carte von dem Heiligen Lande, wie Solches auf hohe Ordre von Ihr König Majst. 9ten Augusti Anno 1714 durch Commando des Hon. Gen.Major Wilster ist in Posession genommen worden”. Kort over Helgoland, der viser den danske landgang den 9. august 1714. Invasionsflåden vises med ni navngivne krigsskibe, 24 landgangsbåde og ca. 20 lastfartøjer. Kortet er tilgået Forsvarets Bibliotek i 1814.

sterer der imidlertid et relativt ukendt men meget interessant kort over Helgoland, efter alt at dømme tegnet af en af deltagerne i angrebet i 1714. Kortet fortjener at komme til fleres kendskab, og jeg vil derfor her give en beskrivelse af det og historien bag det. Selve angrebet på Helgoland er beskrevet af generalløjtnant A.P. Tuxen i bogen ”Kampen om Tønning 1713-14 og Magnus Stenbock og hans hær i dansk fangenskab 1713-1719” (København 1940).

Forhistorien bag landgangen er som følger. I 1709 var Danmark genindtrådt

i den Store Nordiske Krig og det kom bl.a. til at gå ud over Hertugdømmet i Gottorp i det nuværende Slesvig. Hertugen her havde valgt at støtte svenskerne i krigen mod Danmark og i sommeren 1713 angreb den danske hær Gottorp. Krigslykken var med Danmark og i februar 1714 lykkedes at erobre hovedstaden Tønningen og derved få kontrol over næsten hele hertugdømmet. Eneste sted, der fortsat var under Gottorpsk kontrol, var den lille ø Helgoland ude i Nordsøen. Her holdt øens ca. 1000 indbyggere og en lille folk soldater stadig stand, og her-



Udsnit af “Übersichts-Karte der Länder um die Nord- und Ostsee” af Justus Perthes, 1854. Markeringen viser Helgolands placering i Nordsøen ca. 70 km nordvest for Elbens munding. Med kontrol over den strategisk vigtig ø kunne man kontrollere ind-/udsejlingen til floderne Eideren, Elben og Weser.

fra drev de en aktiv kaperkrig mod danske skibe i området.

Kort efter Tønningens overgivelse gjorde danskerne første forsøg på at få kontrol over Helgoland. I slutningen af maj 1714 ankom en lille dansk styrke på ca. 50 soldater, under ledelse af kaptajn Lauritz Hansen Reesen (1683-1714), til Helgoland. Her opfordrede de øens kommandant, major Heinrich Boldewahn, til at overgive sig. Det nægtede Boldewahn, trods danske trusler om at man så ville tage alvorlige forholdsregler over for øen og dens indbyggere.

Den danske styrke var dog ikke i stand til umiddelbart at sætte handling bag truslerne. Helgoland består mestendels af en stor klippeformation (det såkaldte Oberland), der hæver sig næsten lodret op på ca. 60 meter over havoverfladen. I 1714 var eneste vej op ad klippen en 130 trins trætrappe, som nemt kunne forsvares. Major Boldewahn rådede over en styrke på ca. 50 mand og 19 små kanoner, og det var nok til, at den danske styrke måtte returnere til fastlandet med uforrettet sag.

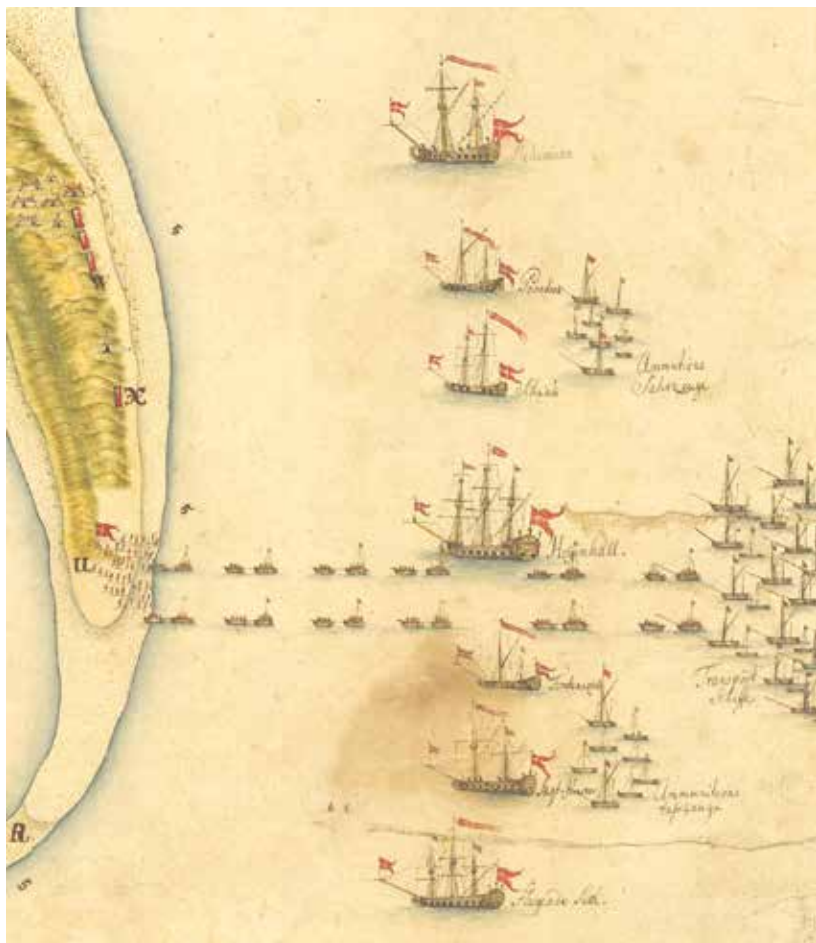
Da nyheden om major Boldewahns afvisning nåede København, fik chefen for den Glückstadske Ekvipage, kommandørkaptajn Edzard Philip Paulsen (1677-1719) ordre til, angribe og erobre Helgoland. Han måtte imidlertid melde København, at man ikke rådede over de nødvendige ressourcer til en

sådan operation. De få og små skibe, som man rådede over, var i dårlig stand og der var ikke penge til hverken reparationer, proviant eller sågar til mandskabets aflønning.

Kong Frederik 4 måtte derfor beordre fregatten HØYENHALD og snauen FLYVENDE FISK overført til den Glückstadske Ekvipage, og først med deres ankomst havde man ressourcerne til at sikre søherredømmet omkring Helgoland.

Chefen for den landmilitære del af den danske styrke blev generalmajor Martin Jacob Wilster (1655-1716), som både under Skånske Krig 1676-1679 og Store Nordiske Krig med held og dygtighed havde kæmpet for Danmark. Ordren til ham lød, at han indledningsvis skulle forsøge at finde en fredelig løsning. Valgte helgolænderne at overgive sig, ville de få lov til at beholde deres ejendom og privilegier, men nægtede de, så skulle han enten gennemføre et bombardement og derpå følgende angreb på øen eller afbrænde trappen med de 130 trin og så sulte indbyggerne og garnisonen til overgivelse.

I løbet af juni og juli samlede Wilster tropper og forsyninger i Glückstadt, og i de første dage af august var man klar. Vejret drillede dog indledningsvis, og først den lørdag 4. august forlod den danske styrke Glückstadt.



Ved punktet u ses de danske tropper gå i land. 24 robåde er tegnet på vej mod kysten, dækket af den flådestyrke bestående af jagten MEHRMANN (55 mand, 12 3 pd. kanoner) galioten PARADIS (23 mand, 8 kanoner af ukendt kaliber), en unavngivet snau (sandsynligvis SCHWARZER ADLER (34 mand, 8 3 pd. kanoner)), fregatten HØYENHALD (140 mand, 18 8 pd. kanoner; 12 4 pd. kanoner), jagten THORENSCHEUT (23 mand, 8 3 pd. kanoner), jagten JUNCKER (45 mand, 10-12 3 pd. kanoner) og snauen FLYVENDE FISK (36 mand, 8 2 pd. kanoner). Bag disse skibe ligger to grupper med hver otte ammunitionsfartøjer og bag disse de 10 transportfartøjer og 8 mindre fartøjer, som sejlede soldaterne og deres udstyr til Helgoland.¹



Bombardementet er illustreret to gange på kortet. Først midt på, hvor man i fugleperspektiv ser placeringen af det danske artilleri og morterer og deres skudbaner mod Helgolands lille by på toppen af klippen. Den danske styrke medbragte fire kanoner og fire morterer, og sidstnævnte svarer til antallet af skudbaner fra mortérstillingen. Helgolændernes huse lå både på toppen af klippen og ved foden, og det ses af tegningen, at danskerne beskød både toppen af klippen og stranden.

Helgoland nåede man dagen efter ved aftenstid, og næsten morgen begyndte udskibningen af tropperne. På kortet kan man skridt for skridt følge angrebets videre forløb.

Landsætningen foregik uden modstand fra øens garnison, og både den 6. og 7. august gik med at landsætte de ca. 500 dansk soldater, der snart opslog en lejr lige nord for landsætningsstranden. Den 6. august var en dansk parlamentær blevet sendt til major Boldewahn, hvor han havde bedt om øens kapitulation. Boldewahn ville imidlertid kæmpe til sidste blodsdråbe og ved 17-18 tiden den 7. august indledte danskerne derfor et

bombardement af byen. Det blev afbrudt ved mørkes fremkomst, men genoptaget næste morgen ved solopgang.

Ifølge optegnelser fra snauen JUNCKER affyrede danskerne i alt 200 bomber og 11 kugler og det resulterede i, at 21 huse blev skudt i brand. Efter pres fra byens beboere kapitulerede major Boldewahn om eftermiddagen den 8. august og kapitulationen blev underskrevet af generalmajor Wilster og majoren allerede samme aften.

Ifølge kapitulationsbetingelserne ville danskerne sørge for, at majoren og hans ca. 50 soldater blev transporteret til



Udsnit af kort på side 14. Det er en tegning af bombardementet af byen set i normalperspektiv. Man ser her både trappen med de 130 trin samt flere bygninger på både stranden og på klippen i brand. En række bygninger og lokaliteter er markeret med bogstaverne A-M.

A. Hellig-Landt, B. Die Kirche und das fleeken, C. Das Commandanten Haus welches rundtümfer Pallisad u. wodurch Die Passage gehet, D. Das Trenchement und die Batteries, E. Pulver Cammers, F. Eine Bache welche mit feurthurm und Stein eine gerade Line Räet, G. Der feur Tuhrm, H. Die Treppe von 130 Steigen, I. Ein Theil von der Treppen welches auf grosse mast baum lieg u. abgenommen werden kan, K. Treppe welche pallisad u. mit i Canons defendiert wird, L. Pyramid v. fels welche Mönche gen. wird, M. Das Dorff oder d. fischer Häuf unt. am felsen.

fastlandet, hvorfra de frit og under dansk eskorte kunne marchere til byen Eutin i den vestlige del af Slesvig-Holsten.

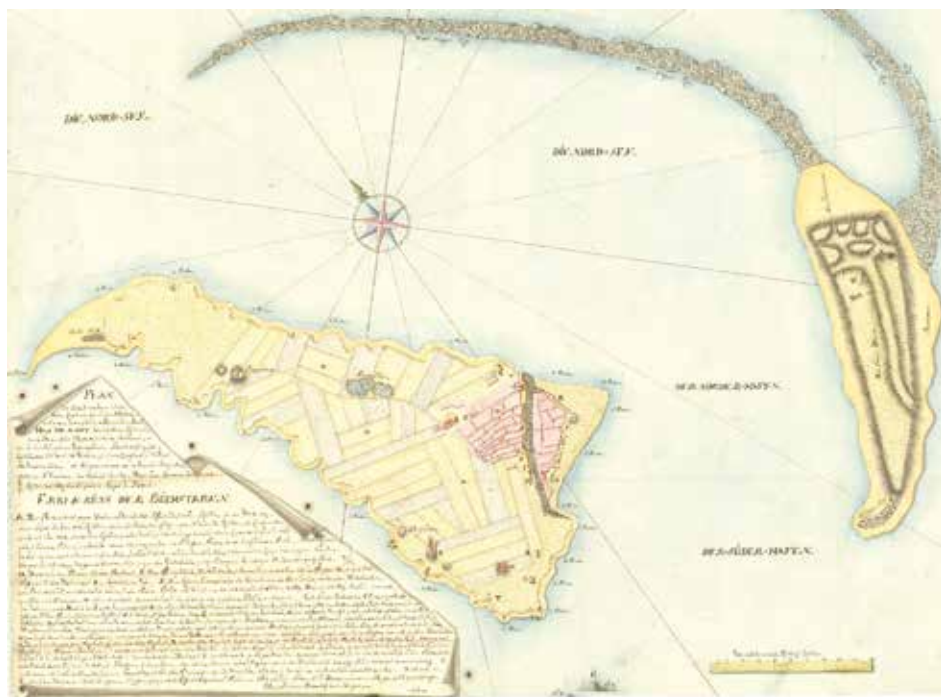
Tilbage på Helgoland konfiskerede danskerne helgolændernes fartøjer, så de ikke igen kunne øve kaperi i området. En lille styrke på ca. 50 danske soldater forblev på øen, mens resten

af den danske styrke den 11. og 12. august blev indskibet og eskorteret af FLYVENDE FISK og PARADIS returnerede de den 13. august til Glückstadt. Samme dag blev major Boldewahn og hans mænd sejlet til Husum. Den 16. august var alle danske soldater og skibe retur i Glückstadt efter en succesfuld mission, hvor ikke en eneste dansk soldater var

faldet, endsiges blevet såret, og hvor der var blevet sat en endelig stopper for kaperiet fra Helgoland.

Prisen for beboerne på Helgoland var dog hård. Generalmajor Wilsters styrker konfiskerede, efter kongen ordre, alle fartøjerne på Helgoland. Det satte en stopper for kaperiet, men gjorde det også umuligt for øens beboere at drive fiskeri og tilbyde

lodsning af udenlandske skibe på vej til Elben. Begge dele var hårde slag for øen, men kong Frederik 4. gav ordre til, at fartøjerne først måtte returneres, når øens beboere havde erstattet de skibe, som de havde opbragt. Det lykkedes ikke øboerne at skaffe midlerne til dette, og i maj 1715 blev deres fartøjer solgt ved auktion.



Plan von dem dermaligen Wüze lichen Zustande der in der Nordsee belegen Königlich Dänischen Insel Helgolandt benebst ihren Retrenche ... Håndtegnet kort i ca. 1:10.000 (måler 48 x 68 cm). På kortet har de Feignet med omhyggelig tekst beskrevet samtlige bygninger og lokaliteter på øen.

I Forsvarets Biblioteks samling findes endnu et kort over Helgoland, som fortjener at blive nævnt i denne artikel. Det er fra 1757 og viser også øen i fugleperspektiv (s. 21). Sammenligner man de to kort, er det tydeligt at der i de 43 år, der er mellem de to, er sket en markant ændring af Helgoland. I 1720 havde en stormflod fjernet den midterste del af øen, så Helgoland i dag består af to øer.

1757-kortet er udarbejdet af general-løjtnant J.C.J. de Feignet (1698-1771) og viser med stort detaljegrad øens bygninger og befæstninger. Kortet er ledsaget af en meget detaljeret tekst, som det dog vil være for omfattende at citere her.

Helgoland bliver britisk

Under krigen mod England blev Helgoland den 4. september 1807 besat af britiske styrker. Storbritannien vurderede øen som strategisk vigtig, og overmagten var så stor, at øens beboere måtte overgive sig uden kamp. Helgoland forblev under britisk kontrol frem til fredsslutningen i Kiel den 14. januar 1814, hvor den danske involvering i krigen mod Napoleon blev afsluttet. Ved fredsaftalen måtte Danmark afstå øen til Storbritannien – den eneste danske besiddelse, som Danmark måtte afstå efter krigen. Som ”betaling” for Helgoland fik Danmark et område i Svensk Forpommern med Rügen, der i 1815 med Preussen blev byttet med hertugdømmet Lauenburg.

Den britiske regering solgte øen videre til Tyskland i den 1. juli 1890, og Helgoland er i dag stadig tysk område.

Om de to kort vides kun, at de begge er indgået i Forsvarets Biblioteks samling i 1814.

Kortene kan downloades i høj opløsning via www.forsvarsgalleriet.dk. De har numrene 108a og 108b.

Litteraturliste

Johansen, J., *”Danmark-Norges deltagelse i Den store nordiske Krig.”* København 1935.

Laursen, G., *”Erobringen af Helgoland – 1714.”* <http://milhist.dk/slaget/erobringen-af-helgoland-1714/>

Tuxen, A.P., *”Kampen om Tønning 1713-14 og Magnus Stenbock og hans hær i dansk fangenskab 1713-1719.”* København 11940.

Volden, S. C., *”Hærens Mærkedage”*. Karup 2008.

Wikipedia. Opslag om J.C.J. de Feignet

https://da.wikipedia.org/wiki/J.C.J._de_Feignet

Wikipedia. Opslag om Martin Jacob Wilster https://da.wikipedia.org/wiki/Martin_Jacob_Wilster

Noter

¹Oplysningerne om skibenes bemanding & bevæbning er taget fra Orlogsmuseets ”Sorte Registrant”.



I den danske flådes historie spiller Helgoland en central rolle, da den under krigen 1864 var hjemstedet for flådens største sejr den 9. maj, hvor Nordsøeskadren bestående af fregatterne JYLLAND og NIELS JUEL og skruekorvetten HEIMDAL kom i kamp med en Østrig-ungarsk eskadre bestående af skruefregatterne SCHWARZENBERG og RADETZKY og tre preussiske dampkanonbåde. Slaget ved Helgoland blev i 1894 malet af Vilh. Til højre forrest NIELS JUEL, fulgt af JYLLAND. I billedets venstre side SCHWARTZENBERG med ild i forreste mærs. Bag SCHWARTZENBERG anes RADETZKY. De østrigske orlogsskibe var sejlet hele vejen fra Middelhavet for at møde de danske skibe ved Helgoland. (Museet for Søfart)



Dampkorvetten HEIMDAL i 1886. Korvetten blev køllagt i 1852 og hugget op i 1888.



Besætningen på dampkorvetten HEIMDAL. Det ser ud til at kadetkorpset er ombord.

USA's første søhelt

Ole Mortensøn

USA's første søhelt.

I byen Washingtons centrum findes på strækningen mellem museerne i øst og Lincoln mindesmærket i vest en national mindepark. Går man rundt her foretager man så at sige en rejse i USA's historie. Det handler først og fremmest om landets deltagelse i de store krige og mindesmærkerne er en hyldest til USA's krigsdeltagere. De største mindesmærker er for Anden Verdenskrig, Koreakrigen og Vietnamkrigen, hvor en lang væg rummer

navnene på alle de faldne soldater. Ved en vejudfletning ved Independence Ave SW står en bronzestatue af en mand. Han har trekantet hat på og skødefrakke og man tænker umiddelbart, aha, en af revolutionens sønner! Når man har fundet et hul i den uendelige række af biler og har krydset vejen, for at se nærmere på mindesmærket, kan man læse inskriptionen: John Paul Jones står der hugget ind stenen over statuen.

Den unge John Paul

Hvem var denne mr. Jones? Og hvad gjorde han for at få denne ærefulde placering? Manden var skotte og sømand, født i 1746 med navnet John Paul. Som 13-årig kom han til søs fra havnebyen Whitehaven i Cumberland. Han sejlede i en årrække som matros og avancerede i 1764 til tredjestyrmand i slaveskibet KING GEORGE og som andenstyrmand i 1766 i TWO FRIENDS. Han forlod slaveskibet i Vestindien og kom om bord i briggen JOHN. Da kaptajnen og styrmanden døde af gul feber overtog han kommandoen og bragte skibet hjem til England. Den skotske skibsreder syntes om den unge mand og gjorde ham til kaptajn. John Paul gjorde to rejser mere med briggen. Han havde gjort lynkarriere og var velanskrevet, men den situation ændrede sig brat, da han i 1770 på briggen lod en opsætsig tømmersmand



Statuen af J.P. Jones, som den ses i Washington. (Ole Mortensøn)

piske. Det skete med en grusomhed, som resulterede i at manden døde. Da skibet kom hjem blev John Paul arresteret, men kom atter på fri fod. Hans gode rygte var sat over styr og han forlod sin hjemegn, rejste til London og fik dér en vestindiefarer BETSY at føre.

Men ude i Vestindien gik det atter galt. Han dræbte med sin kårde en ombordværende mand, som på det oprørske mandskabs vegne ønskede hyren forhøjet. John Paul hævdede, at det var selvforsvar, men ville ikke stille sig for Admirals Court i London. Han flygtede til Virginia. Det var ved

denne lejlighed, måske for at skjule sin identitet, at han ændrede sit navn til John Paul Jones, et ganske almindeligt engelsk navn. Året var 1775. Det år de amerikanske kolonier startede deres uafhængighedskamp.

Uafhængighedskrigen 1775 - 1782

Urolighederne i kolonierne var begyndt i Boston p.g.a. nye toldsatser og skatter. Den engelske konge og regering havde ikke i sinde at give efter for de amerikanske koloniers ønsker om lavere toldsatser og ret til selv at bestemme skatter. I stedet kom det til sammenstød mellem soldater og de



Tea Party i Boston i 1773 var ikke noget teselskab, men en sabotageaktion mod det Britiske Ostindiske Kompagni, som til Boston-købmændenes store utilfredshed havde fået favorable toldordninger, hvilket gjorde købmændenes egen indbringende handel med te umulig. Omkring 100 borgere forklædt som Mohawk-indianere gik om bord i kompagniets skibe i Boston havn og kastede 342 baller te over bord. En stor menneskemængde overværede begivenheden fra land. (National Constitution Center, USA)

ubevæbnede borgere. Den såkaldte Bostonmassakre i 1770. Dermed blev oprøret slået ned, men det ulmede stadig og i december 1773 sneg en del borgere sig om bord i de britiske handelsskibe, som lå i havnen. Forklædt som indianere bemægtigede de sig skibenes værdifulde last af te og kastede teen i havet. Dette førte fra den engelske regering til nye restriktioner mod kolonierne, hvilket omvendt resulterede i at kolonierne mødtes på den første kongres. De dannede en samlet front mod regeringen i London og i 1775 kom det til de første træfninger mellem den britiske hær og bevæbnede kolonisterne ved Lexington. I juli 1776 fremsatte kolonierne den amerikanske uafhængighedserklæring.

Nu kom det til en langvarig styrkeprøve mellem amerikanerne og briterne. De første havde ingen hær, men kun bevæbnede friskarer. De havde heller ingen flåde, som kunne kæmpe mod den mægtige britiske flåde. Amerikanerne kunne ikke stille meget op over for de tropper med professionelle soldater, som ankom. Soldaterne var i øvrigt hvervede tyske soldater. Men den amerikanske general Washingtons dygtige ledelse og de britiske generalers ubeslutsomhed gav krigen et forløb, hvor de amerikanske landstyrker fik bedre og bedre fodfæste. I 1778 erklærede Frankrig England krig og den franske flåde kom ame-

rikanerne til undsætning. Den franske flåde afspærrede Delawarebugten og fra landsiden var de engelske styrker belejret af amerikanerne. En storm tvang imidlertid den franske admiral til at hæve søblokaden. Kampene fortsatte til lands med britiske sejre under general Cornwallis i syd. Men i 1781 kunne den amerikansk hær forstærket af en fransk hær- og flådestyrke indeslutte Cornwallis i Yorktown i Virginia. Cornwallis måtte kapitulere. Efter et regeringsskifte i England og langvarige forhandlinger kunne man i 1782 afslutte den amerikanske befrielseskrig. De tidligere kolonier i Amerika blev uafhængige.

Men hvordan gik krigen til søs? De amerikanske kolonier havde en veludviklet søfart, især i de nordlige af de 13 kolonier. Berømt er jo hvalfangerskibene fra dette område, men amerikanerne var ikke mindre aktive i søhandlen til Europa og til Sydamerika. De oprørske kolonier havde skibsbyggerier og søfolk, men ingen orlogsskibe. Det var en mangel som politikere på "the Continental Congress" i Philadelphia forsøgte at råde bod på. Man oprettede i 1775 "the Continental Navy", som behøvede skibe, kanoner, skibsførere og mandskab. De første skibe var handelsskibe, som blev ombygget til orlogsskibe og man begyndte et ambitiøst byggeprogram, der skulle skaffe 13 splinternye fregatter. Continental



I 1976 blev bygget en rekonstruktion af sluppen PROVIDENCE med hjemhavn Newport, Rhode Island. Her ses den under sejl ved floden Thames øst for Newport. Ved stormen Juno i januar 2015 blev sluppen slået til vrag, da den stod på land. Den private ejer forsøger at få den istandsat. (flickr.com)

Navys opgave var at afbryde de britiske forsyningslinjer til kolonierne og at gøre mest mulig skade på den britiske søhandel.

John Paul Jones i Continental Navy.

John Paul Jones var ankommet til Virginia, men rejste snart til Philadelphia, hvor han meldte sig til Continental Navy. Han blev i december udnævnt til førstestyrmand på fregatten ALFRED, et ombygget handelsskib. ALFRED og fle-

re andre skibe forlod Delaware og sejlede til Bahamas, hvor den britiske flådebase Nassau blev angrebet.

Herefter fik Jones kommandoen på en slup PROVIDENCE, en god sejler, som på et seks ugers togt op til Nova Scotia tog en hel del britiske handelsskibe som priser og forstyrrede den britiske søhandel. Stadig i farvandet ved Nova Scotia fik Jones ordre til at befri de mange hundrede amerikanske fanger som arbejdede i kulminerne, men vint-

ren forhindrede ham i at udføre ordren. Til gengæld lykkedes det ham at kapre et britisk forsyningsskib lastet med vinterudrustning til hæren i Canada.

Tilbage i Boston kom kaptajn Jones på kollisionskurs med lederen af Continental Navy, kommandør Hopkins. Jones var utilfreds med sit advancement. Han var bl.a. blevet lovet kommandoen på en af de tretten nye fregatter. Han fik imidlertid ikke en fregat, men en nybygget slup RANGER. Med den sejlede han til Frankrig for at organisere en amerikansk indsats derfra mod England. Blandt de amerikanske kommissionerede i Frankrig var Benjamin Franklin, som John Paul Jones fik et godt forhold til. Franklin var vellidt i Paris og var medvirkende til at den franske konge støttede de oprørske amerikanere. Franklin lyttede interesseret til kaptajn Jones ideer om at angribe England. Da Frankrig i februar 1778 underskrev traktaten med de 13 oprørske kolonier, og dermed anerkendte deres uafhængighed, blev der fra de franske orlogsskibe saluteret for sluppen RANGER, som nu havde sin base i Brest.

Herfra stak Jones til søs i april. Efter nogen succes i det Irske Hav med at skræmme og opbringe britiske handelsfartøjer besluttede kaptajn Jones, at forsøge et angreb på sin gamle hjemhavn Whitehaven. Måske var der et regnskab der skulle gøres op

eller måske valgte Jones havnebyen, fordi han kendte den så godt. Inden dette mislykkedes et forsøg på at tage en britisk slup DRAKE, som lå for anker ved den irske kyst. Angrebet på Whitehaven foregik med to både, hver med 15 mænd. Målet var at brænde og ødelægge flest mulige fartøjer i havnen. Angriberne sikrede sig først et kanonbatteri ved havneindsejlingen. Kanonerne blev fornaglet, så de var ubrugelige. Derefter fortsatte bådene ind i havnen. Der manglede tændvæske til angrebet og en gruppe folk skulle skaffe dette ved overfald på nogle butikker, men de faldt for fristelsen til at tage sig en drink eller to hvilket forsinkede angrebet. Det iværksattes først ved daggry og byens forsvarer kom hurtigt på benene. Det lykkedes at stikke ild i et enkelt skib i havnen lastet med kul, men derpå måtte amerikanerne tage flugten. Fornaglingen af kanonerne viste sig at være en klog disposition. Bådene slap væk.

Herefter sejlede RANGER lidt nordpå og Jones gik i land for at tage den skotske jarl af Selkirk til fange. Ideen var at udveksle ham med et større antal tilfangetagne amerikanske søfolk. Imidlertid var jarlen ikke hjemme. Jones havde svært ved at styre sine folk, som ønskede at plyndre. To officerer og nogle mænd blev sendt op på slottet, hvor de af den chokerede frue, Lady Helen, fik udleveret familiens

sølvtoj, der blev bortført som bytte. Besætningen på RANGER opførte sig som kapergaster og ikke orlogsgaster. Efter denne episode sejlede RANGER nordpå og mødte igen sluppen DRAKE. Denne gang kom det til en artilleriduel mellem de to fartøjer. Den duel vandt RANGER. DRAKE strøg flaget og blev ført til Brest. Fra britisk side blev Jones beskyldt for pirateri. Jones viste sig imidlertid som en gentleman. Han opkøbte det bortførte sølvtoj og sendte det med et galant, undskyldende brev til Lady Helen.

Kampen ved Flamborough Head

Den franske konge søgte at ophjælpe den amerikanske flåde og det skete bl.a. ved at overgive franske skibe til amerikanerne. Et af de skibe var en ældre ostindienfarer, DUC DE DURAS, bygget i 1765. I februar 1779 blev skibet skænket til den amerikanske flåde. Fører af skibet blev John Paul Jones og han valgte navnet BONHOMME RICHARD til ære for ambassadør Benjamin Franklin, der havde udgivet kassesuccesen "Poor Richards Almanac", oversat til fransk som "Les Maximes du Bonhomme Richard". Kaptajn Jones foretog forskellige ændringer på skibet, bl.a. ændredes rigning og bestykning. BONHOMME RICHARD fik ekstra 6 styk 18 pundige kanoner og 160 mands besætning. Skibet var et ældre fartøj og ingen hurtigsejler.



Piraten Paul Jones, samtidig engelsk smædetegning. (wikiwand.com.)

Den 14. august stak kaptajn Jones til søs med sin fregat BONHOMME RICHARD og fire andre orlogsskibe samt to kaperskibe. Kursen blev sat mod Irland. En engelsk flådeenhed blev sendt efter Jones, men han fortsatte op igennem det Irske hav, gik nord om Skotland og ned i Nordsøen langs den engelske østkyst, hvor amerikanerne skabte panik. Den 23. september traf den amerikanske flådestyrke ved Flamborough Head på en engelsk konvoj ledsaget af fregatten SERAPIS og et britisk armeret skib. Disse lagde sig imellem handelsskibene og de angribende amerikanske krigsskibe, hvorpå det kom til kamp. SERAPIS var et nyere skib, en bedre sejler og bedre



Guldmedalje slået den amerikanske kongres i anledning af sejren ved Flamborough Head. Forsiden viser de to fregatter i kamp og bagsiden et relief af John Paul Jones i uniform, udført efter en gibsskulptur af den franske billedhugger Houdon. www.coinarchives.com

bestykket end BONHOMME RICHARD. De to fregatter åbnede ild. Ved at manøvrere sit skib tæt på SERAPIS håbede Jones at kunne drage fordel af sin større besætning. Skibene kom til at ligge side om side og efterhånden var mange af kanonerne ubrugelige og der var ild i begge skibe. Briterne havde overtaget og på et tidspunkt råbte fregattens kaptajn Pearson om amerikanerne ville stryge flaget? Ifølge myten råbte Jones til svar: *"Surrender – I have not yet begun to fight!"*. Selv skrev kaptajn Jones i et brev til Benjamin Franklin: *"The English commodore asked me if I demanded quarter, and I having answered him in the most determined negative way, they renewed the battle with double fury."*

Kampen fortsatte til den bitre ende med mange døde og sårede og store ødelæggelser. BONHOMME RICHARD løb af med sejren, men var så ilde medtaget af mange grundskud, at Jones flyttede sin kommando over på SERAPIS. Også det britiske armerede skib blev erobret. Efter forgæves at have foretaget reparationer blev BONHOMME RICHARD d.25. forladt og sank. Jones ankom velbeholden til Holland med SERAPIS og de øvrige skibe. Sejren vakte opsigt og i det britiske admiralitet stor bekymring. Et nederlag i egne farvande! Den franske konge hædrede Jones med titlen "chevalier", en medalje og en æressabel. Men Jones fik ingen ny kommando. Først i 1782 fik han overdraget kommandoen over

den nybyggede fregat USS AMERICA, men skibet blev kort efter skænket til Frankrig som erstatning for et tabt fransk skib. Fra kongressen blev han for sin indsats under krigen belønnet med en guldmedalje. Krigen var i øvrigt ikke gået særlig godt for Continental Navy, ingen store sejre, mange af flådens skibe var blevet opbragt af englænderne og mandskabet måtte vandre i krigsfangenskab.

I russisk krigstjeneste.

Efter fredsaftslutningen fik Jones mindre opgaver, men som andre søhelte blev han arbejdsløs i fredstid. Ligesom vores egen søhelt Willemoes efter Slaget på Reden i 1801 kiggede Jones sig omkring og fandt, at Rusland var stedet, hvor man havde brug for dygtige orlogskaptajner. I 1787 kom han i tjeneste hos kejserinde Katharina d. 2 af Rusland, der kom i krig med tyrkerne. Jones blev kontreadmiral og fik kommando over flagskibet VLADIMIR, som med held opererede på floden Dnepr med de andre flådeenheder imod de tyrkiske styrker. Den russiske flåde havde fremgang. Imidlertid blev Jones offer for intriger fra den øverstkommanderende, prinsen af Nassau-Siegen, og han blev kaldt tilbage til Skt. Petersborg. Her opholdt sig adskillige fhv. britiske søofficerer, som heller ikke brød sig om amerikaneren. Intrigemagerne anklagede Jones for voldtægt af en 12-

årig pige, hvilket foranledigede, at han blev arresteret. Han kom dog på fri fod, idet anklagen viste sig at være falsk. Han havde kun forlystet sig med pigen, ikke voldtaget hende. Hele sagen forbitrede Jones, som i 1788 rejste fra Rusland, selv om han modtog St. Anne ordenen for sin indsats.

I de følgende år søgte han i Europa, at fortsætte sin karriere til søs, men uden held. Det var urolige år. Han rejste til Paris, hvor revolutionen vendte op og ned på alting. Her blev han d. 18. juli 1792 fundet død i sengen i sin lejlighed i Rue de Tournon. En lille gruppe af venner og repræsentanter fra den franske Nationalforsamling fulgte liget af den 45-årige søhelt til begravelse på St. Louis kirkegården. *Sic transit gloria mundi*. En trist og tidlig livsafslutning for Amerikas første søhelt.

Glemte var han dog ikke i U.S.A., hvor man havde brug for helte. I 1905 lykkedes det, at opspore og opgrave resterne af John Paul Jones. Under udfoldelse af et stort ceremoniel blev de jordiske rester sejlet med USS BROOKLYN fra Frankrig til Annapolis, hvor kisten højtideligt med tale af præsident Theodore Roosevelt blev nedsat i en krypt på flådeakademiet. Statuen i Washington kom til i 1912.

Også vraget af BONHOMME RICHARD blev eftersøgt. Men da der ikke eksisterer nogen position for hvor det sank, har alle forsøg, også i de senere år, vist sig forgæves.



NIELS EBBESEN ankommer til Rønne i 1952. (Forsvarsgalleriet)

Du danskes vej til ros og magt - Et dansk flådebesøg i New York, der kom på forsiden af avisen.

Bent Kofoed-Hansen

I mange år efter 2. Verdenskrig var søværnets beholdning af skibsmateriel præget af gamle danske orlogsskibe, der havde overlevet krigen, samt enheder leveret som lån, køb eller våbenhjælp fra England eller USA.

I 1945 indkøbte søværnet to fregatter af RIVER-klassen fra England. De fik under dansk flag navnene HOLGER DANSKE (F338) og NIELS EBBESEN (F339). Begge havde under krigen sejlet under canadisk flag og bl.a. gjort tjeneste som eskortefartøjer ved ishavskonvojerne til Murmansk. De havde her fået en hård start på tilværelsen og under dansk flag blev de flittigt brugt som skoleskibe for kadetter og mathelever og til fiskeriinspektionstjeneste i Nordatlanten.

Jeg var selv tjenestegørende i søværnet i perioden 1958-1966 og blev tilkommanderet fregatten NIELS EBBESEN som telegrafist i begyndelsen af 1960. I april måned var vi afgang til Færøerne for at gøre fiskeriinspektions- og stationstjeneste her. Under opholdet i de færøske farvande var der flere havarier på fregattens gamle tregangs dampmaskiner, og hver gang blev de kun nødtørftigt repareret af skibets egen maskinbesætning.

I juni 1960 ankom kongeskibet DANNEBROG til Torshavn (dog uden regentparret ombord). DANNEBROG skulle videre til Grønland, hvor kong Frederik IX, Dronning Ingrid og prinsesse Margrethe (vor senere Dronning Margrethe II) skulle støde til. NIELS EBBESEN indgik i kongedelingen og skulle ledsage DANNEBROG på hele resten af turen.

Den marchfart som passede for DANNEBROG (så vidt jeg husker 13,5 knob) var ikke særlig hensigtsmæssig for NIELS EBBESENS gamle dampmaskiner, idet denne fart fik hele skibet til at ryste med fare for, at noget skulle falde fra hinanden. Turen til Grønland sammen med DANNEBROG foregik derfor, for NIELS EBBESENS vedkommende, med varierende farter mellem 12,5 og 14,5 knob. Dette plus sejladsen i de Grønlandske farvande tog hårdt på NIELS EBBESENS slidte maskiner.

Ved hjemkomsten til Holmen i begyndelsen af august - efter et i øvrigt vellykket togt - trængte NIELS EBBESENS maskiner derfor til en større overhaling. Det var der bare ikke tid til, for N.E. skulle afgå fra København igen allerede 5 dage senere. Da vi passerede Skagen for indgående sammen med Kongeskibet, kom lods båden derfor ud til os med nogle ingeniører fra Orlogs-



28/29 juli 1960. NIELS EBBESEN i Grønlandsk fjord. (Gunnar Olsens arkiv)

værftet, der under sejladsen til Holmen undersøgte maskinerne og planlagde reparationerne. Ordresedler blev via skibets radiostation sendt til værftet, og ved ankomsten til Holmen stod en større skare reparationsarbejdere klar på kajen, selvom det var en søndag aften. De næste 5 dage arbejdede de i døgndrift, og de sidste værftsarbejdere blev afhentet af en marinekutter ved passage af Frederikshavn for udgående fredag nat.

Hvorfor nu dette hastværk? Jo, der skulle gennemføres et større fremskud i USA for danske interesser, og en sending meget værdifulde kunstskeatter fra de kongelige samlinger på Rosenborg Slot skulle udstilles i Amerika i denne forbindelse. Kunstskeatterne skulle sej-

les fra København til New York ombord på DFDSs skib OHIO, og for at sikre dem mod "sørøveri eller andre farer" skulle OHIO ledsages af et dansk orlogsskib. Materielsituationen gjorde, at kun NIELS EBBESEN var til rådighed til denne opgave og til at vise flaget i New York. Afgangen fra København skulle altså ske kun 5 dage efter vor hjemkomst fra Grønland. Skibet blev klar til afgangen fra Langelinie fredag eftermiddag, men kunne ikke gå hurtigere end 12 knob. Under et møde i Søværnskommandoen inden afgang aftalte chefen for NIELS EBBESEN - kommandørkaptajn J.A. Hviid - og kaptajnen på OHIO derfor at holde denne fart over Atlanterhavet, men ikke så snart havde vi rundet Skagen, før OHIO



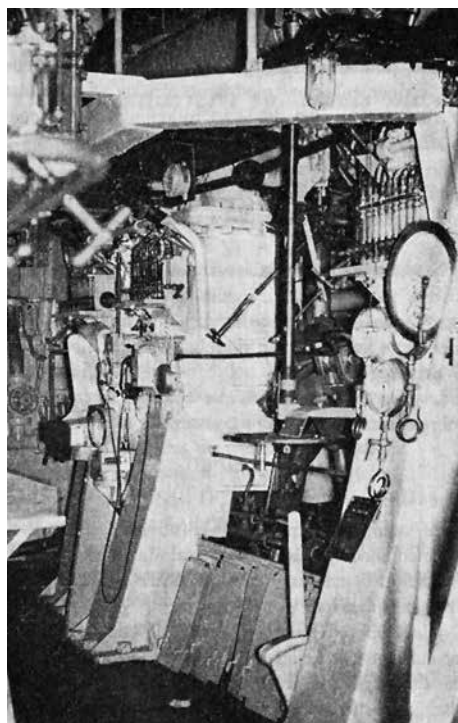
“Hurtigsejleren” MS OHIO.
(MS Museet for Søfart)

satte farten op til sine normale 15-17 knob. Afstanden mellem de to skibe øgedes langsomt og konstant, men vi havde flere gange dagligt radiokontakt mellem NIELS EBBESEN og OHIO. Om bord i N.E. syntes vi det var ”lidt tarveligt” af OHIOs kaptajn sådan at stikke af fra os, men syntes i øvrigt ikke, at situationen var specielt opsigtsvækkende.

På den tid udsendte Lyngby Radio hver dag en særlig ”søfartsradioavis” til danske skibe i oversøisk fart, for at disse kunne holde sig ajour med, hvad der skete i Danmark. Denne radioavis blev udsendt på morsetelegrafi og hver dag modtaget i de fleste danske skibe - således også i NIELS EBBESEN.

Radioavisen bestod som regel af 4-5 forskellige korte nyheder og fyldte normalt en maskinskrevet side.

Da vi den 25/8 modtog radioavisen ombord i N.E. var vores forbavselse stor, da vi opdagede, at der denne dag



Manøvrepladsen ved den ene af skibets to dampmaskiner. Om det var dampmaskinerne, kedlerne eller noget andet der var årsagen til den lave fart fortælles ikke.

Den bagudsejlede fregat "NIELS EBBESEN" er almindelig samtaleemne herhjemme og i søværnet er man ikke glad for den opmærksomhed sejladserne har vakt. Fragtskibet "OHIO" har nu nedsat farten efter at afstanden mellem dette og ledsagerfartøjet var 300 sømil. OHIO har villet udnytte de gunstige vejrforhold og fortsatte derfor med uændret fart men vil nu vente på fregatten så de samtidig ankommer til New York 30 aug programmessigt. NIELS EBBESENS maskinchef havde før afsejling fra København gjort opmærksom på at fregatten ikke kunne holde mere end 12 knob.

Maskineriet er gammelt og slæbt og brød sammen på grønlandsturen den kan derfor kun sejle med en kedels fart. oprindelig er skibet bygget til at sejle 20 knob. Det diskuteres iøvrigt hvem der har ansvaret for at et ophugningsmodent fartøj blev sendt ud på en sådan præsentationsrejse.

Dagens nyheder mener at fregatten er i en sådan forfatning at risikoen for at OHIO med sin dyrebare last må ile fregatten til undsætning er større end den omvendtemulighed. Den rigtige Niels ebbesen der dog vog den kullede grøve vender sig formentlig i sin grav af skam og rundt i verden har man fået sig en billig latter over de danskes vej til ros og magt siger bladet -

Mødt 25/8 kl 1500 wt sh

Den original udskrift fra "Søfartsradioavisen". (Bent Kofoed-Hansen)

kun var én nyhed i "avisen", og at vi var hovedaktøren i denne. Når man læser avisen fra den dag, kan man forstå, at vores bitterhed overfor kaptajnen ombord i OHIO ikke blev mindre. Vi skal huske på, at han, inden afgang fra København, var blevet orienteret om, at vi ikke kunne sejle mere end ca.

12 knob, og at han havde indvilliget i at holde denne marchfart på turen over Atlanten. Senere kom han med mange gode undskyldninger for ikke at have holdt aftalen - bl.a. faren for dårligt vejr. Vi havde en fin tur på 8 dage - i magsvejr - over Atlanterhavet. Da OHIO passerede Newfoundland slog



30. AUGUST 1960. NIELS EBBESEN anløber "trods alt" New York til den aftalte tid. I billedets højre side byder Frihedsgudinden velkommen. (Gunnar Olsens arkiv)

han ned i fart, så vi indhentede ham og ankom sammen til den festlige officielle modtagelse i New Yorks havn den 30. august.

Behøver jeg at nævne, at de danske-journalister, der skulle dække det danske fremstød i USA, interesserede sig meget for NIELS EBBESENS tilstand, når de var på besøg ombord. Det gjorde jo ikke interessen mindre, at vor egen førstestemester i spøg sagde til en journalist, at "det eneste der holder NIELS EBBESEN sammen nu er det minesikringskabel, der løber hele vejen rundt om skibet" på indersiden af klædningen.

Det var i øvrigt en helt igennem fin tur, som der kan fortælles mange "løgnehistorier" om. Men sådan har vi det vel alle sammen med vor tid i Søværnet.



Ubåden H3 HAVKALEN under den korte beredskabsperiode i Aarhus i efteråret 1939. (Forsvarsgalleriet)

Fra redaktøren

Jeg har altid brug for medlemsindlæg til publicering i
Marinehistorisk Tidsskrift.

Hvis du går og har enten en hel- eller en halv ide til en mulig artikel, så kontakt mig, så vi kan tale din ide igennem. Lad være med at holde dig tilbage, hvis du er usikker på din ide, ikke har illustrationer eller andet der kan hæmme pennens lette dans.

Ring til mig på tlf. 2287 2029 eller send mig en mail på *twismann@gmail.com*, så kan vi tale nærmere om din ide.

Ekstra foredrag

Onsdag den 22. marts 2017, kl. 1930

i mødelokale "U-båden" Holmens kirke.

Hvordan foregik Søværnets genoprustning fra 1945 til afslutningen af den kolde krig i 1989?
 Hvad var behovene for Danmarks forvar ifølge NATO, og ville de danske politikere betale regningen? Hvor skulle minefelterne placeres? Hvor og hvornår skulle torpedobådene sættes ind?
 Hvorfor fik vi ikke flere fragatter? Hvad var ubådernes roller? Hvad var operation HURRICANE?
 Det er en kompliceret historie: om den teknologiske udvikling fra radar til elektronisk krigsførelse, om politikens uvilje til at følge de militæres ønsker, om samarbejdet med Vesttyskland, og om hvordan Søværnet måtte tilpasse sig og få det bedste mulige ud af knappe ressourcer.
 Bogen fortæller historien ud fra hidtil hemmelige dokumenter, krydret med „gode historier“ fra deltagere i den kolde krig, både fra NATO og Warszawapagten.



MEDDELELSER FRA MARINEHISTORISK SELSKAB/ ORLOGSMUSEETS VENNER

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

torsdag den 6. april 2017 kl. 19.30

i mødelokalet ”Ubåden” i Holmens Kirke.

I overensstemmelse med selskabets vedtægter § 5 er dagsordenen
følgende:

1. Valg af dirigent.
2. Aflæggelse af selskabets beretning.
3. Forelæggelse af selskabets regnskab, herunder også fondsregnskaber.
4. Fremsatte forslag, herunder behandling af forslag til vedtægts-
ændringer.
5. Fastsættelse af kontingent for det kommende år.
6. Valg af formand. (Udgår i år, da formanden er valgt for 2 år i 2016).
7. Valg til bestyrelsen.
8. Valg af redaktør til Marinehistorisk Tidsskrift
9. Valg af revisorer.
10. Eventuelt.

Efter generalforsamlingen vil der blive vist historiske fotos.

Der vil som sædvanligt blive serveret smørrebrød efter generalforsam-
lingen. Husk tilmelding til sekretæren, Trine Kjems via e-mail:

Trine@Kjems.com, eller tlf. 2990-6015 senest mandag kl. 12 inden mødet.

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG



Dagene er blevet længere, og de flittige medlemmer, der møder op hver tirsdag på værkstedet i Arresten, begynder nu i dagslys. "Arbejdsdagens" længde gør dog, at de stadig må tage hjem efter solnedgang. Hvor andre kun har adgang til Nyholms militære område mellem klokken 8 og solnedgang, gælder det nemlig ikke os. Vi har adgang "døgnet rundt", fordi vi af Forsvaret officielt er godkendt som en "traditionsbærende forening".

Siden sidst har vi haft det traditionsrige julemøde. Denne gang i nye og fornemme omgivelser – Marinekasernens nordre pavillon, hvor Kommandocentral og Meldecentral havde til huse under Den Kolde Krig, og hvor Søværnets chef mf. i dag har mødelokaler. 45 sultne og nysgerrige medlemmer mødte op d. 6. december. Efter spisning begyndte så de traditionelle konkurrencer. Bingo med masser af sidegevinster efterfulgt af "amerikansk lotteri" med endnu flere gevinster. Men ak, med mit korte medlemskab købte jeg kun få "amerikanske lodder", og det var her de mange og bedste gevinster blev fordelt. Dette fortalt til andre uerfarne medlemmer, der møder op til næste julemøde. Da vi sluttede havde alle dog flasker, chokolade og små julegaver at hjembringe. Endnu et godt og uhøjtideligt medlemsmøde, hvor det sociale havde prioritet (sammen med mad og gevinster).

Så kom julen og nytåret, som forhåbentlig er forløbet godt i de mange modelbyggerhjem. Det nye år begyndte med endnu et traditionelt medlemsmøde, hvor modelbyggerne kunne præsentere deres modeller. Det fandt sted allerede d. 10. januar i Bræddehytten på Holmen. Et lidt begrænset fremmøde, men Tommy Martinussen fik megen ros for sin model af kongebåden Svanen. Et stort projekt som nu nærmer sig afslutning. Da Tommy har brugt så mange hjemmetimer på arbejdet, er det kun godt, at den færdige model skal pryde privaten. Tillykke med resultatet. Niels Buhl fremviste og fortalte også om sin lille model af en 48 fods barkasse i skala 1:48. Her var træet skåret og slebet til udvendig, før det blev flækket, udhulet indvendig og igen samlet over en køl. Og naturligvis var dæksplankerne formet en efter en efter skibssidens krumning. Derefter var det Poul Becks tid til at præsentere tegninger af laugets store satsning – linjeskibet Skt. Georg. Spændende og udfordrende bliver det. Og rigtig mange medlemmer arbejder sideløbende på hver sin lille eller større del af projektet. Til sin tid vil modellen blive en perle i det helt nye Strandingsmuseum i Thorsminde.

Næste medlemsmøde bliver tirsdag *d. 7. februar* i officersmessen på fregatten Peder Skram. Her vil forfatteren Jens-Ole Bach fortælle om søofficeren Christian Ries. Trods et meget spændende og afvekslende liv er Christian Ries i dag nok mest kendt for, at han som chef for Marinestation Svendborg, måtte lide den tort at skulle formidle overdragelsen af 3 danske torpedobåde til den tyske besættelsesmagt i april 1941. Det var tilsyneladende dråben, der fik bægeret til at flyde over. Den 6. april 1941 tog Christian Ries sit eget liv. Det kan kun blive en spændende aften, hvor vi delagtiggøres i, hvorledes den tidligere generation havde det med æresbegreber og livsholdning.

Foreningsåret slutter så med generalforsamling tirsdag *d. 4. april* i Københavns Marineforenings marinstue med efterfølgende foredrag ved Fabrikmesteren Poul Beck.

Marinehistorisk Selskabs årlige udflugt 2017.

Vi besøger stederne for Tordenskiolds bravader i Bohuslän !

Tirsdag den 5. til fredag den 8. september.

I dagene 5.- 8. september 2017 organiserer Marinehistorisk Selskab en 4 dages bustur til Bohuslän, som en del af 300 års julilæet for Store nordiske Krig, hvor Tordenskiold hærgede i området.

Under Store nordiske Krig dominerede Peter Wessel den svenske Kattegatkyst fra Göteborg til Strömstad og der vandt han triumfer, der gav ham navnet Tordenskjold. De fleste danskere kender søhelten og for at mindes hans bravadaer, organiserer Marinehistorisk Selskab i år en bustur til de fæstninger, steder og havne som gjorde ham berømt i den danske flådes historie.

Dag 1. Vi kører med bus fra København op langs Hallands kyst og Göteborg og besøger den næsten uimagelige Karlsten fæstning i Marstrand i den smukke Bohuslänske skærgård.

Dag 2. Vi besøger det naturskønne Dynekilden og den lille grænseby Strömstad i det nordlige Bohuslän samt de verdensberømte helleristninger i Tanums Hede.

Dag 3. her skal vi til søs og foretager en sejltur til Nya Ävlsborg fæstning i Göta elvs munding og herefter Göteborgs Sjöfartsmuseum

Dag 4. På hjemvejen aflægger vi besøg på Varbergs fæstning som er et af Christain IVs betydelige bygningsværker, og hvorfra han sendte sin hær på marscher mod øst ind i landet mod Jönköping og Kalmar. Herefter kører bussen mod København.

Vi bor på Den Nordiske Folkhögskola i Kungälv, ca. 20 km. nord for Göteborg. Her spises også morgenmad og aftensmad. Skolen ligger med udsigt til Bohuslens fæstning, engang Norges sydligste forsvarsanlæg. Skolen har god standard i enkelt- og dobbeltrum med moderne bekvemmeligheder.

Prisen for turen er 3.400 kr. i delt dobbeltværelse og 3.950 kr. i enkeltværelse, og inkluderer alle måltider (drikkevarer er ikke inkluderet), entréer, guider mm.

For at turen kan gennemføres kræver det minimum 30 tilmeldte og der er plads til maksimum 54 (efter først til mølle princippet).



Kampen ved Dynekilden 8. juli 1716, hvor den svenske transportflåde ødelægges. (Carl Neumann)

Tilmeldings- og betalingsfrist er senest 15. april 2017.

”Det er vigtigt at melde sig til turen inden den 15. april. Antallet af tilmeldte til turen der har betalt pr. 15. april afgør, om turen gennemføres. Såfremt antallet på denne dato er nået over minimumsdeltagelsen på 30, vil der selvfølgelig være mulighed for at flere kan tilmelde sig. Læs her om i maj nummeret af *Marinehistorisk Tidsskrift*.”

Send din tilmelding med angivelse af antal personer, og om du ønsker dobbelt eller enkelt værelse på e-mail til:

Trine@kjems.com

Betalingen for turen foretages på netbank til foreningens konto:

Registreingsnr. 7045, kontonr. 0001002920

Med venlig hilsen

Ole Lisberg Jensen - Turarrangør

Medlemsfordele

Du har som medlem af Marinehistorisk Selskab gratis adgang til Tøjhusmuseet. Udover dette får du også 10 % rabat på indkøb i Museumsbutikken. Begge dele ved fremvisning af medlemskort som angives nedenfor. Dette kan ske ved at medbringe bladet, så du ikke er nødsaget til at klippe i det. Dit medlemsnummer står sammen med dit navn på øverst på bagsiden.

ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB



Medlemskort 2017

Navn:

Medlemsnr:

Type:

Medlemskortet giver gratis adgang til Tøjhusmuseet,
og 10 % på køb i museumsbutikken.

Meddelelser fra kassereren:



Har du glemt at indbetale kontingent for 2017 kan det stadig nås:

Kr. 275 for ordinære medlemmer,

Kr. 300 for ægtepar og

Kr. 200 for pensionister.

Beløbet bedes indbetalt på selskabets konto

8075 – 1468804

med tydelig angivelse af afsender.

Girokortoplysninger: Korttype 73. Kreditor nr. 86486199.

Har du modtaget brev med posten om kontingent, så betyder det, at vi mangler din e-mailadresse. Hvis du har en e-mail-adresse, så send den til poulandlone.grooss@mail.dk Så sparer selskabet porto!

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



MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

Arrangementer forår 2017

Alle foredrag og generalforsamling:
- mødelokalet "Ubåden" Holmens Kirke.

1. marts 2017 kl. 1930

Finn Wiberg

Dynekilen - Tordenskiolds ødelæggelse af den svenske transportflåde 1716

22. marts 2017 kl. 1930

Peter Bogason

NATOs strategi og Søværnets taktik 1967-1989.

DATOÆNDRING!!!! fra 5. april til torsdag **6. april 2017** kl. 1930

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.