

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



50. årgang

Nr. 2 - maj 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
e-mail: twismann@gmail.com
Tlf. 2287 2029

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

ILMARINEN og VÄNÄMÖINEN <i>Lars Jordt</i>	3
Referat fra MHS/Orlogsmuseets Venners generalforsamling	34
Regnskab Marinehistorisk Sel- skab / Orlogsmuseets Venner	35
Regnskab Kommandørkaptajn Sigurd Barfoed's Legat	36
Meddelelser fra Orlogsmuseets Modelbyggerlaug	38
Bog anmeldelser	
For Kongen og flåten <i>H.C. Bjerg</i> mf.	40
For Flaget og Danmark <i>Søren Nørby / Jacob Seerup</i>	44
MHS's Bustur til Bohuslän	46

www.marinehist.dk

Forsidebillede:
VÄNÄMÖINEN 1941.

ILMARINEN og VÄINÄMÖINEN

”Fyrtårns” slagskibene.

af Lars Jordt

Introduktion

Den 25. maj 2017 er det 80 år siden, at det finske kystforsvarsskib VÄINÄMÖINEN i 1937 var på flådebesøg i København. Besøget er forevigtet på nogle billeder, som idag er digitaliseret og tilgængelige i Forsvarsgalleriet. 80 årsdagen og billederne var min inspiration til denne

artikel om de to interessante finske kystforsvarsskibe VÄINÄMÖINEN og ILMARINEN.

Øgenavnet ”Fyrtårns slagskib” på engelsk ”The Lighthouse Battleship” stammer fra Spithead flådeparaden den 20. maj 1937 i anledning af kroningen af Kong Georg VI, hvor én af de engelske deltagere skulle have kommen-



VÄINÄMÖINEN på flådebesøg ved Langelinie den 25. maj 1937. Skibets tunge luftværn med fire dobbelte 105 mm Bofors-kanoner kan ses på billedet. Der ikke penge til disse kanoner da VÄINÄMÖINEN blev bygget, så kun ILMARINEN fik kanonerne installeret fra starten. I henhold til de fleste kilder blev de først installeret på VÄINÄMÖINEN i 1937 – 1938, men som det ses her var de allerede ombord da skibet besøgte Danmark i foråret 1937 (Forsvarsgalleriet).

		VÄINÄMÖINEN	PEDER SKRAM	OSCAR II	EIDSVOLD
Nationalitet		Finsk	Dansk	Svensk	Norsk
Søsat		28.12.1930	02.05.1908	06.06.1905	14.06.1900
Afleveret		29.04.1932		03.04.1907	1901
Displacement	mt	3808	3785	4273	4166
Lpp	m	90,00	84,00	95,60	
Loa	m	93,00	87,40	97,90	94,60
Bmld	m	16,86	15,70	15,42	15,70
Sidehøjde	m	6,75	6,00	ca. 8.2	ca. 9
Dybdgang	m	4,33	5,00	5,13	5,40
Friborde	m	2,42	1,00	ca. 3	ca. 3.5
Effekt	IHK	4700	5400	9000	4500
Fart	Kn	15,0	16,0	18,4	17,2
Besætning		403	257 / 278	326 / 335	270 / 228
Sidepanser	mm	55	195 K.C.	150	178
Citadell	mm	30	175	100	?
Kontroltårn	mm	125	190	175	152
Dækpanser	mm	20	45 / 65	22 / 35	50
Kanonårne	mm	100	190	190	152

Bemærk at både de svenske og norske panserskibe havde større dybdgang og større fribord, hvilket skyldes, at deres operationsområde var mere åbne farvande end de danske og finske kystpanserskibes tiltænkte operationsområder.

teret VÄINÄMÖINEN's udseende med, at "... *selv finnernes fyrskibe havde 10 tommers kanoner*". Ikke så underligt når man ser VÄINÄMÖINEN's imponerende artillerimærs.

I modsætning til de øvrige nordiske kystpanserskibe benytter jeg her betegnelsen kystforsvarsskibe om de finske skibe, idet disse to skibe var betragtelig lettere pansret end de øvrige nordiske panserskibe. Til gengæld var

VÄINÄMÖINEN (søsat 1930) og ILMARINEN (1931) de sidste kystforsvarsskibe, der blev bygget i Norden, og for den sags skyld i resten af verden (bortset fra nogle små thailandske pansrede kanonbåde). De finske kystforsvarsskibe var også forløbere for den næste generation af kystpanserskibe, som Sverige gik i gang med at bygge kort tid inden udbrudet af 2. Verdenskrig. Den danske flåde arbejdede i 1930'erne også med

idéer til nye kystpanserskibe, men det var der ingen forståelse for i 30'ernes danske Laissez faire forsvarspolitik.

VÄINÄMÖINEN og ILMARINEN var næsten samme størrelse som de to norske kystpanserskibe af EIDSVOLD-klasse (1900), det svenske OSCAR II (1905) og den danske HERLUF TROLLE-klasse (1899 - 1908), og det er derfor værd at sammenligne skibene og de valgte løsninger, da det viser lidt om de specifikke forhold i de fire nordiske lande, nationale prioriteringer og mht. ILMARINEN og VÄINÄMÖINEN også 20 - 30 års udvikling og ikke mindst erfaringerne fra 1. Verdenskrig.

Udover de her nævnte kystpanserskibe byggede Sverige de tre SVERIGE-klassen (1915 - 1918) som med deres 6.850 t displacement var næsten dobbelt så store som VÄINÄMÖINEN og ILMARINEN, Danmark byggede NIELS IUEL (1918) der endte som en bastard med svært panser, men letkrydser bevæbning. Norge havde bestilt to kystpanserskibe af BJØRGVIN-klassen (1914) i England, men på grund af udbruddet af 1. Verdenskrig blev disse beslaglagt og indgik i Royal Navy. Norge fik efter krigen muligheden for at købe det ene tilbageværende skib, men i tråd med efterkrigstidens forventning om en fredeligere fremtid, takkede man nej.

Den finske vej til kystforsvarsskibe

I skyggen af Ruslands kollaps og

borgerkrigen mellem Bolsjevikker og de Hvide styrker erklærede Finland sig selvstændig i 1917. Finland udkæmpede sin egen blodig borgerkrig i 1918 også mellem Røde og Hvide, men i modsætning til Rusland vandt de Hvide borgerkrigen, med hjælp fra det tyske kejsrige. Rusland var et af de første lande til at anerkende Finland, men blev alligevel hurtigt anset for at være den farligste nabo, og Finland endte da også med at udkæmpe to krige mod Sovjetunionen, Vinterkrigen i 1939 – 1940 og som tysk allieret i det der i Finland kaldes Fortsættelseskrigen 1941 – 1944.

Den finske flåde blev grundlagt med de små, gamle, udrangerede skibe og vrage som den russiske flåde havde efterladt i den finske provins, da de trak sig ud af Finland i 1917, selvsagt ikke en imponerende flåde. Der var heller ikke mange penge til at modernisere flåden for i de første år efter Finlands selvstændighed. Finland var fattig, dets normale marked i Skt. Petersburg og Rusland var lukket for finsk landbrug og industri og borgerkrigen havde udmarvet økonomien.

Chefen for den finske flåde, Kommandør von Bonsdorff, foreslog dog allerede i 1919 at bygge fire skibe på 3.500 t med 6 x 30,5 cm kanoner. Lidt af en ingeniøropgave at installere så mange store kanoner på så lille et skib, og

ideen blev dog også hurtigt skrinlagt af krigsministeriet.

De første skitser til et flådeprogram kom i 1920 og indeholdt forslag om at bygge seks kystkanonbåde på 600 t, dette blev accepteret af regeringen, men afvist af parlamentet. Flådeprogrammet blev dog forbedret med bl.a. otte noget større kanonbåde på 700 t som senere blev ændret til seks 1.200 t kanonbåde som siden igen voksede til 1.250 t, men som alle tidligere forslag var skibene for små til at bærer den tiltænkte bevæbning og panser, og ideerne blev endnu en gang skrinlagt.

I 1922 nedsatte regeringen så en kommission ledet af politikeren og diplomaten Carl Enckell, som udarbejdede et forslag til seks, dog senere reduceret til 3 stk. 2.450 t pansrede kanonbåde. Bådene var nu ca. dobbelt så store som de planer, man arbejdede med i flådeprogrammet fra 1920, men stadig kun ca. 2/3-del af størrelsen på de andre nordiske landes kystpanserskibe (bortset SVERIGE-klassen). Til gengæld var der foregået en rivende udvikling op til og under 1. Verdenskrig, som finnerne kunne drage fordel af.

I 1924 begyndte planerne at modnes, og indenlandske såvel som udenlandske værfter blev forespurgt på design. Forslag blev modtaget fra svenske

såvel som et dansk værft, samt et hollandsk designbureau.

S2's forlis og den Finske Flåde Forening

En af de gamle russiske torpedobåde som den finske flåde var kommet i besiddelse af da russerne forlod Finland, torpedobåden S2 (ex-russisk PROZORLIVY) forliste med mand og mus under en forlægning i den Botniske Bugt den 4. september 1925. Tabet af skibet og den 53 mand store besætning var det værste tab den unge finske flåde havde lidt. Forliset resulterede i grundlæggelsen af den Finske Flåde Forening, der som et af sine vigtigste programpunkter talte for fornyelse af flådens skibe, ikke mindst med kystforsvarsskibe. Efter nogle forsinkelser, bl.a. et parlamentsvalg, blev der endeligt vedtaget en ny flådelov den 30. oktober 1927.

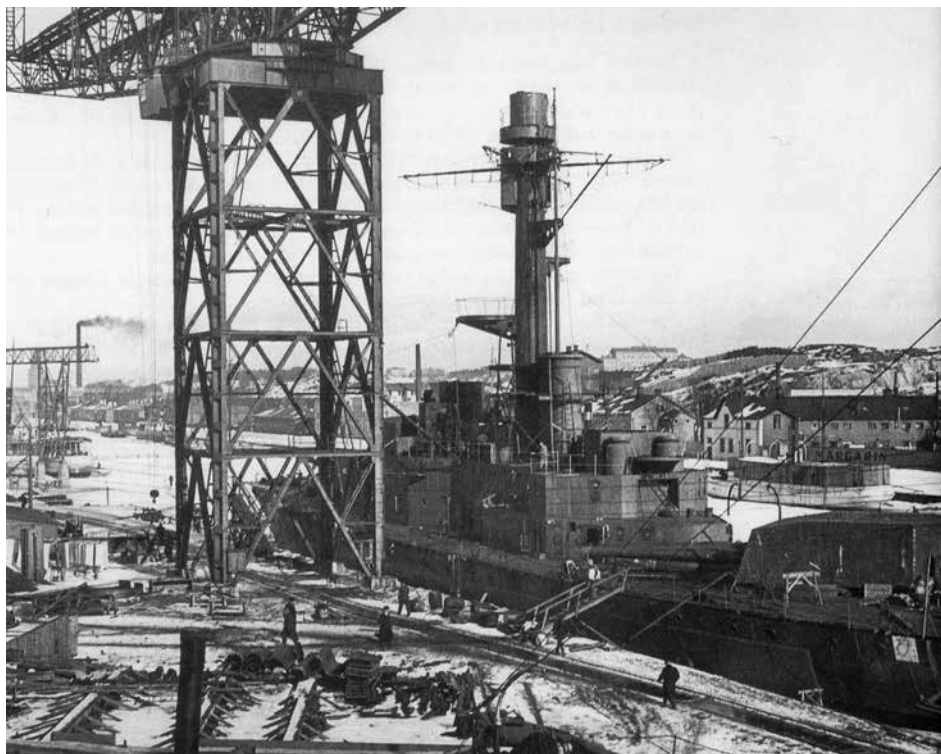
Det samlede budget for flådeplanen var på 215 millioner finske Mark med 100 millioner afsat til hver af de to kystforsvarsskibe. Ligesom så mange andre steder dækkede det afsatte budget dog ikke ambitionerne, da den samlede udgift var anslået til 308 millioner finske Mark for de to kystforsvarsskibe, fire ubåde og fire torpedobåde.

Design

Alligevel gik man videre med

planerne og kontrakten på designet af kystforsvarsskibene og ubådene gik til det hollandske skibsdesign firma "NV Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw" (IvS). Firmaet var blevet grundlagt i 1922 af den tyske flåde (Reichmarineamt) for at tyskerne kunne omgå Versailles-traktatens forbud mod tysk videreudvikling og salg af krigsskibsdesigns, specielt ubåde, og var ejet af de tre tyske værfter AG Vulcan, AG Weser and Germania-werft (ejet af Krupp). I øvrigt fik IvS tegningerne udfærdiget på moder-værfterne i Tyskland. Efter nazisternes magtovertagelse i Tyskland i 1933, skjulte tyskerne ikke længere deres oprustning, og dermed var der ikke længere behov for skalkeskjulet i Holland, så IvS blev lukket.

Det endelige design var på et ca. 3.800 t



VÄINÄMÖINEN under bygning ved værftet i Turku. Det svære artilleri er ombord, mens det tunge luftværn endnu ikke er monteret. Det blev det ikke før i 1937, da der ikke var penge til det. Søsterskibet ILMARINEN, der blev bygget som nummer to, blev udrustet som flagskib og fik det svære luftskyts fra starten.

skib med fire 25,4 cm kanoner, men med betydeligt lettere pansring end de andre nordiske kystpanserskibe, idet sidepansret kun var på 55 mm, mere herom senere.

Kontrakten på bygning af de to kystforsvarsskibe og fire ubåde gik til det finske værft Crichton-Vulcan Oy i Turku (der ligger i den overvejende svensktalende del af Finland, hvor byen kaldes Åbo) for en pris på 113.495.000 finske Mark pr. kystforsvarsskib. Prisen var over det i forvejen underfinansierede budget, og dyrere end skibene kunne bygges for i udlandet, men man prioriterede, at de blev bygget i Finland. Dog var det nødvendigt at købe en stordel af udstyret i udlandet, bl.a. artilleri og panser fra Bofors i Sverige, hovedmotorerne fra Krupp – Germaniawerft i Tyskland og det meste af elektriske udrustning fra Brown Boveri & Co. i Schweiz.

Crichton-Vulcan Oy var en sammenlutning af de to værfter AB Crichton and AB Vulcan, begge beliggende i Turku, (hvor Oy er den finske forkortelse for AS (aktieselskab) og AB er den svenske forkortelse). Værftet er sidenhen flyttet uden for byen og har været igennem mange sammenlægninger, overtagelser og rekonstruktioner, men det eksisterer stadig, nu under navnet Meyerwerft Turku, og er i dag et af verdens førende krydstogtsskibsværfter, ejet af det tyske Meyerwerft.

Skrog og pansring

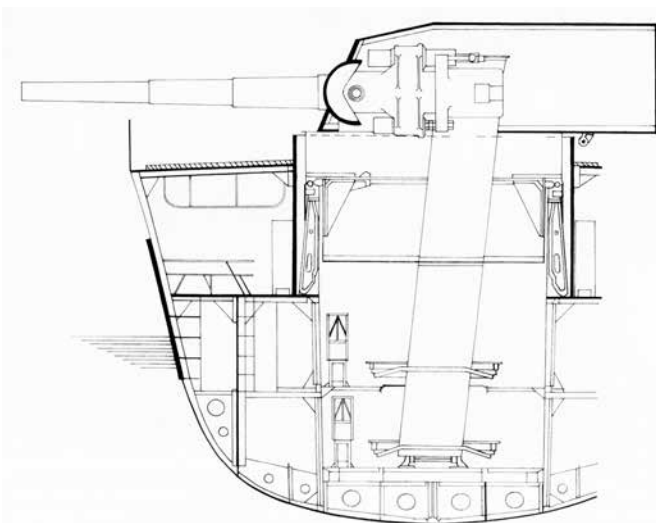
Skibenes skrog var robust bygget og der var i nogen omfang anvendt svejsning som også sparede vægt. Skrogformen var tilpasset sejlad i is, men det gjorde sammen med skibenes høje og meget massive artillerimærs, at de rullede en del selv i let søgang, så metacenterhøjden har nok ikke været så stor, men deres intakt stabilitet (i.e. stabilitet når skibets flydeevne ikke var skadet) var acceptabel. Rulningen blev forsøgt reduceret ved at ændre på skibenes slingrekøle, hvilket hjalp lidt.

Skrøget var bygget i stål med plade-tykkelser på 10 – 12 mm og en span-teafstand på 1.000 mm, i forskibet var pladetykkelsen forøget til 20 mm og span-teafstanden reduceret til 500 mm (såkaldte isspanter). Der var 13 tværskibsskotter og skroget havde dobbeltbund og tre dæk. Hoveddækket (dæk 2) var pansret med 30 mm og vejrdækket med 10 – 20 mm panser.

Skibene havde køjer hele vejen langs hoveddækket, for at give lys og ventilation. Desuden var der i hver sektion et køje på hver side, der var større, således at de i nødstilfælde kunne fungerer som nødudgang.

Skibenes panser var leveret af svenske Bofors med sidepanser på 55 mm dækkede fra spant 11 til spant 79 (72,5 m længde) og fra dæk 1 til ca. 1 m under

I forhold til andre nordiske panserskibe var de to finske kun let pansrede. Til gengæld var artilleriet særdeles kraftigt skibenes størrelse taget i betragtning. Sammenholdt med de taktiske forhold i den Finskebugt var det nok ikke noget dårligt valg.



vejrdaekket (ialt ca. 2,7 m højt). Pansringen var i stor udstrækning baseret på de nyeste principper og erfaringerne fra 1. Verdenskrig med et pansret citadel (side-, travers- og dækspanser), dog havde skibssiden over det deciderede sidepanser 20 mm panser.

Som nævnt var VÄINÄMÖINEN og ILMARINEN's sidepanser på 55 mm og dermed meget tyndere end kystpanserskibene i de øvrige nordiske lande, hvor man typisk anvendte panser tykkelser på 150 – 200 mm (se tabel s.4).

Der var i samtiden adskillige kommentarer hertil, men pansringen var sådan set på linje med tiden, fx de såkaldte "traktatkrydsere" (Washington traktaten fra 1922) med 203 mm kanoner og intet eller relativt svagt

side-panser, og ikke mindst de tyske "lommeflagskibe" af DEUTSCHLAND-klassen (1931) med deres 280 mm kanoner og 80 mm sidepanser, små slagskibe, men med krydserpansring. "Lommeflagskibene" var bygget til at kunne "sejle fra (næsten) alt, de ikke kunne nedkæmpe". På tilsvarende vis kunne de finske kystforsvarsskibe udnytte deres langtrækkende kanoner, lille størrelse og lave dybdgang til at kæmpe mod selv betragtelig større modstandere i deres egen skærgård.

En tredobling af sidepansertykkelsen, så den svarede til andre lignende kystpanserskibe, ville have øget skibenes vægt med ca. 400 t i.e mere end en 10 % forøgelse af skibenes displacement, hvilket igen svarer til ca. 35 cm større dybdgang. Herudover

ville dette øge de i forvejen pressede økonomisk rammer. Løvrigt var det næppe heller nødvendigt, da erfaringerne fra 1. Verdenskrig viste, at man kunne forvente meget større kampafstande, hvor granaterne ville ramme i en meget stejlere vinkel.

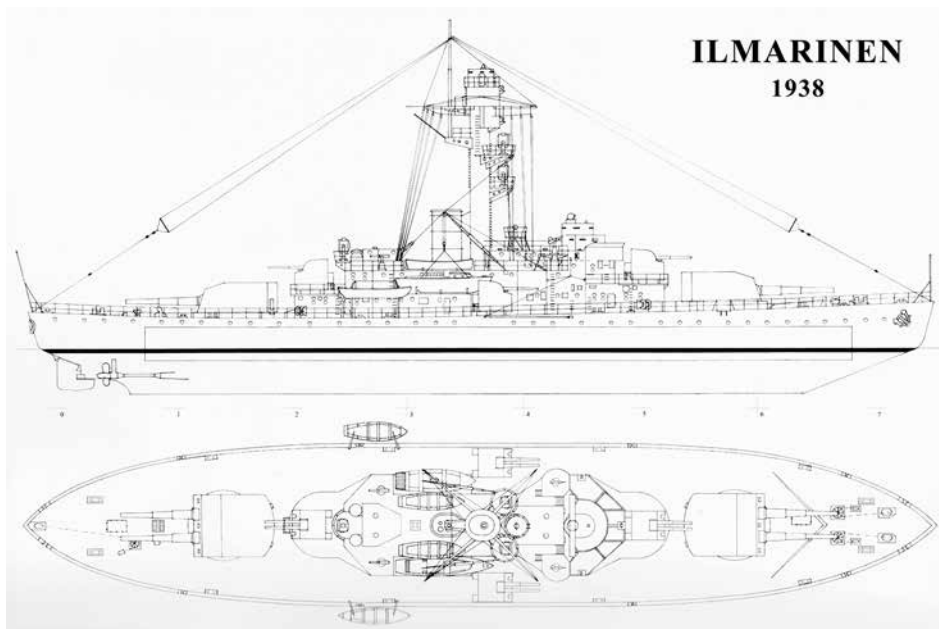
Dækspanseret var til gengæld bedre end de tilsvarende andre nordiske kystpanserskibe, hvilket også passede med de stærkt øgede kampafstande og dermed træffernes stejlere anslagsvinkel. Dækspanser er tungt, da det skal dække betragtelig større arealer end sidepanser. Således var dæksarealet i de finske kystforsvarsskibe mellem det tunge artilleri's barbetter ca. dobbelt så stort som arealet af sidepanseret i begge sider til sammen. Erfaringerne fra Vinterkrigen og Fortsættelseskrigen skulle vise, at den langt største fare var truslen fra flybomber, hvor et godt dækspanser også var vigtigt. Da skibene blev designet sidst i 20'erne, var der endnu ikke så stor forståelse for truslen fra luften.

Kanontårnene var pansret med 100 mm for og bag, 55 mm på siderne og 75 mm i taget, mens barbetterne og skibets kommandotårn var beskyttet af 100 mm panser. Luftskytset var beskyttet med 15 mm panser.

At konstruere pansrede skibe med en effektiv beskyttelse mod miner og

torpedoer var svært, og jo mindre displacement jo vanskeligere, for ikke at sige en umulig opgave. Selvom VÄINÄMÖINEN og ILMARINEN's skrog var inddelt i flere vandtætte sektioner end de andre nordiske panserskibe og i modsætning til dem, havde i hver side et 30 mm pansret torpedoskot ca. 2,7 m fra yderklædningen, var det ikke godt nok. Afstanden fra skibssiden til torpedoskottet på ca. 2,7 m var for lille til at skottet kunne modstå en torpedo eller minetræffer. Det havde erfaringerne fra 1. Verdenskrig allerede vist, feks. ved sænkningen af det Østrig-Ungarske slagskib SZENT ISTVAN I 1918, hvor to italienske 450 mm torpedoer ødelagde det 36 mm tykke torpedoskot, der var placeret 2,45 m fra skibssiden. Amerikanske og tyske erfaringer viste, at torpedoskotterne skulle placeres mindst 4 – 5 m fra skibssiden, hvilket var en umulighed i så små skibe, som havde en maksimal bredde på kun 16,86 m. Hertil kom at siden 1. Verdenskrig var torpedoernes og minernes sprængladninger øget med 50 til 100 %.

Problematikken kan ses af, at allerede under 1. Verdenskrig overlevede kun tre ud af 21 ramte pre-Dreadnought slagskibe (8 – 18.000 t store skibe), der blev ramt af et undervandsvåben. Et yderligere problem for mange af de ramte skibe var, at skibene havde langskibsskotter (torpedoskotter eller



ILMARINEN som de to kystforsvarskibe så ud i 1938.

anden langskibs opdeling af maskin- og / eller kedelrum), og når skaden så var usymmetrisk, kæntrede skibet. Dette var lige netop, hvad der skete med ILMARINEN, der i 1941 blev ramt af to miner i i bagbordside, og hurtigt kæntrede og sank.

Truslen fra miner og torpedoer var også ændret, idet man under 1. Verdenskrig trygt og roligt kunne sejle rundt bag egne minespæringer, var der under 2. Verdenskrig konstant en trussel fra miner eller torpedoer nedkastet fra fly.

Maskineri

VÄINÄMÖINEN og ILMARINEN var som stort set alle andre skibe bygget efter

1. Verdenskrig, bygget til at benytte olie som brændstof, i modsætning til tidligere kystpanserskibe, som primært anvendte kul. Olien fylder mindre for samme energiindhold, er lettere at håndterer og kan opbevares i rum/tanke, der ellers er svære at anvende, som fx bundtanke.

Skibenes maskineri var dieselelektrisk, hvilket var usædvanligt. Alle tidligere kystpanserskibe benyttede dampmaskiner til fremdrivning, bortset fra SVERIGE-klassen, som havde dampturbiner. Der var mange fordele ved det finske valg; opstart var hurtigere, sejlads på dellast mere økonomisk, udstødsgassen fra dieselmotorer var

langt mindre synlig, og desuden var valget af det diesel-elektrisk maskineri også påvirket af, at det er særdeles velegnet til sejlads i is, idet drivmotorerne kan yde fuld moment ved lave omdrejninger. Tilsvarende havde de danske isbrydere ELBJØRN, DANBJØRN og ISBJØRN også diesel-elektrisk fremdrivning. Desuden giver et dieselelektrisk anlæg mulighed for at lave en bedre vandtæt inddeling med flere mindre rum. Således var skibenes fire diesel-generatorer opstillet i fire separate vandtætte rum, og med de to fremdrivningsmotorer opstillet i hvert sit vandtætte rum. Herudover var maskinrummene adskilt af en center passage med diverse udstyr.

Skibene havde fire sekscylindrede 39/40 Krupp-Germaniawerft dieselmotorer, der hver drev en 700 kW dynamo på 230 V jævnstrøm, som leverede strøm til to 1.400 kW fremdrivningsmotorer, der drev hver sin propeller med op til 180 omdrejning/min. Propellerne var med fast stigning og med en diameter på tre meter. Herudover havde skibene to mindre hjælpemotorer fra General Motors hver med 100 kW dynamoer på 230 V jævnstrøm. Foruden fremdrivningen leverede det elektriske system strøm til skibets forbrug af lys, ventilation, varme og ikke mindst ildledelse og artilleri.

Skibenes designfart var 15 kn og ILMARINEN opnåede 15,4 kn på prøveturen.

Normal oliebeholdning var 93 t dieselloie, hvilket gav skibene en rækkevidde på kun 700 sm ved 10 kn (mod PEDER SKRAM's 275 t kul som gav en rækkevidde på 2.600 sml ved 9 kn), hvilket skønnedes tilstrækkeligt for skibenes operationsområde i den finske skærgård og til Ålandsøerne. Oliebeholdningen kunne øges til 178 t, hvis der var behov herfor.

Armering

VÄINÄMÖINEN og ILMARINEN var bestykket med fire 25,4 cm Bofors kanoner, kaliber 45 i to dobbelttårne, placeret for og agter (A- og Y-position). Kanonerne kunne plonger/eleveres fra -10° til $+45^{\circ}$ og havde en skudhastighed på 2,1 skud/min ved 15° . Hvis elevationen var 45° var skudhastigheden reduceret til 1,7 skud/min (i adskillige kilder står der at kanonerne kunne skyde tre skud/min?). Fra billeder af skibene, når de giver ild fremgår det, at man oftest skød halve salver og at det andet løb er i tilnærmet vandret position (måske 15° , og at dette var ladepositionen). Det svarer også godt til den reducerede skudhastighed ved højere elevationer. Ladningen vejede 70,5 kg og granaten 225 kg, hvilket gav granaten en mundingshastighed på 850 m/s og en rækkevidde på 30.300 m.

Hvert tårn blev betjent af 42 mand - 1 officer, 10 underofficerer og 31 menige. Vægten af tårnet med alle bevægelige dele (inklusive kanonerne) var 256 t, herudover var der 72 t fast monterede dele i skroget relateret til tårnet.

Ildledelsen var fra det tyske firma Carl Zeiss med 6 m stereoskopiske afstandsmålere, men det blev allerede i 1938 moderniseret til et hollandsk anlæg fra firmaet Hazemayer, som på det tidspunkt var et af verdens førende inden for dette felt. NIELS IUEL blev i øvrigt

også opgraderet i 1935 - 36 med et tilsvarende system fra Hazemayer. I de finske skibe var systemet placeret i artillericentralen og i det meget dominerende ildledelsesmærs, og var baseret på tre seks m afstandsmålere, en i mærs, en umiddelbart over kommandotårnet og en agter. Data blev beregnet på en mekanisk computer og kanonerne blev rettet herefter ved elektrisk overførsel via et følgevisersystem. Skudafgivelsen kunne foretages direkte fra ildledelsesmærs, fra artillericentralen eller direkte fra kanonen.



Et 25,4 cm kanon samt håndtering af granater i skibenes ammunitionsmagasin. Hvert skib havde plads til 260 skud / 65 skud pr. kanon. Så store kanoner i så lille et skib gav store accelerationer i det ca. 30 m høje mærs, så besætningen deroppe fik blå mærker, hvis de lænede sig op ad skottet, når der blev skudt.



VÄINÄMÖINEN med det forreste 254 mm kanontårn. Det interessante ved billedet er, at der er monteret en enkelt eks-russisk Obuhov 102 mm kanon der, hvor den forreste dobbelte Bofors 105 mm senere blev monteret.

VÄINÄMÖINEN og ILMARINEN var bygget til at kæmpe i skærgården, og med det meget høje artillerimærs, og kanonerne store elevation var det tanken, at de kunne engagere fjenden, når skibene lå dækket bag øer og skær, evt. med artilleriobservation fra andre skibe, fra land eller fra fly. Allerede under 1. Verdenskrig benyttede englænderne med held små monitører, som med hjælp fra flyobservationer skød over landområder, til at nedkæmpe den tyske krydser KÖNIGSBERG i Rufiji flodens delta.

Desuden kunne de finske kystforsvarsskibe udnytte deres lave dybgang, minespæringer og kanoners større rækkevidde i forhold til potentielle modstandere. Ligesom det russiske slagskib SLAVA havde gjort under kampene ved Moonsund i 1917 mod de større, stærkere og nyere tyske slagskibe KÖNIG og KRONPRINZ.

At finsk skydning på stor afstand kunne være effektiv, viste den første træfning til søs under Vinterkrigen den 1. december 1939, hvor finsk kystartilleri fra fortet på Russarö med fire gamle 23,4 cm kanoner fra zartiden efter fem minutters kamp på en afstand af 24 km havde skudt sig ind på den svære krydser KIROV, og skadet den så den trak sig ud af kampen.

Til nærforsvar mod sømål - og fjernluftforsvar var skibene bygget med

et efter deres størrelse meget kraftigt mellemartilleri på otte stk. 105 mm kanoner i dobbelttårne, forbilledlig placeret for og agter (B- og X-position) over hovedartilleriet, og en i hver side midtskibs på vejrdækket. Da der ikke var penge til disse kanoner fra starten, sejlede VÄINÄMÖINEN de første år uden mellemartilleri. I 1934 installerede man fire 102 mm ex-russiske Obuhov kanoner som man havde på lager. Disse blev i 1937 erstattet af de oprindelig planlagte Bofors-kanoner. De otte 105 mm kanoner, kaliber 50, kunne plongeret/eleveres fra - 10° til + 85° og havde en skudkadance på 10 – 12 skud pr. minut. Mundingshastigheden var 800 m/s og rækkevidden var 18.200 m vandret eller 12.000 m lodret med en 25 kg enhedsgranat, hvor selve projektilet vejede 16,1 kg.

Det lette luftværn udgjordes af fire engelske Vickers 40 mm "pom-pom" maskinkanoner, kaliber 40, som ikke levede op til forventningerne under Vinterkrigen, på grund af mange funktioneringsfejl og deres korte rækkevidde. De blev derfor efter Vinterkrigen erstattet af fire 40 mm Bofors kanoner. Fra starten var skibene også udrustet med to 20 mm Madsen maskinkanoner leveret af Dansk Industri Syndikat A/S (senere DISA, og tidligere kendt som Dansk Rekyl Riffel Syndikat A/S). Antallet blev senere øget til otte på det tidspunkt var



Bagbord 105 mm kanon og kamufleret som skibene så ud mens de støttede luftforsvaret af Turku under Vinterkrigen. Skibene affyrede tilsammen 1.300 granater mod russiske fly under Vinterkrigen.

ganske kraftigt luftværn. Faktisk blev VÄINÄMÖINEN og ILMARINEN i perioden under Vinterkrigen, hvor operationer ikke var mulig pga. is, d.v.s. fra midt i januar 1940 benyttet til forstærkning af luftforsvaret af Turku. Til sammenligning havde den engelske

letkrydser HMS LEANDER på 7.270 t også bygget i begyndelsen af 30'erne kun fire 102 mm og 12 stk. 12,7 mm luftskyts. Vores egen NIELS IUEL havde umiddelbart inden krigen en luftværnsbevæbning på 10 stk. 20 mm og 14 stk. 8 mm, og den meget større

SVERIGE-klasse fire 75 mm, seks 40 mm og tre 20 mm kanoner.

Løvrigt var de finske kystforsvarsskibe i modsætning til deres ældre nordiske kolleger ikke udrustede med torpedoer. Brugen af torpedoer fra artilleriskibe havde under 1. Verdenskrig vist sig ikke at have nogen nævneværdig virkning.

De finske kystforsvarsskibe versus andre nordiske landes kystpanserskibe.

Sammenligner man VÄINÄMÖINEN og ILMARINEN med de andre nordiske panserskibe, så var de designet på basis af erfaringerne fra 1. Verdenskrig, hvorimod alle øvrige nordiske panserskibe var designet inden krigen. De finske skibe var bygget med næsten samme displacement (bortset fra SVERIGE-klassen), men med forholdsvis sværere bevæbning, til gengæld var de lettere pansrede. Det baserer sig bl.a. på den kendsgerning, at 1. Verdenskrig havde vist, at der blev kæmpet på markant større afstande end forventet. Desuden gav det stærkt forbedret ildledelsesudstyr, der var blevet til rådighed efter 1. Verdenskrig, også større chance for at ramme på disse øgede afstande.

VÄINÄMÖINEN og ILMARINEN var de eneste kystforsvarsskibe, der blev bygget i mellemkrigstiden. I Danmark diskuterede man i 1930'erne en erstatning for HERLUF TROLLE-klassen

uden der var politisk forståelse herfor. I Sverige endte overvejelserne til gengæld med, at der blev bestilt to nye kystpanserskibe. Disse blev kølstrakt så sent, at byggeriet måtte opgives efter krigsudbruddet. Det er interessant, at se på de ideer, der var fremme i Danmark og Sverige med kystpanserskibe på 4.000 – 7.000 t bevæbnet med 4 stk. 20,3 – 25,4 cm kanoner, samt et antal 12 - 15 cm kanoner i sekundærartilleriet, stort set var en videreudvikling af de finske kystforsvarsskibe bortset fra, at pansringen var betydelig kraftigere, de svenske projekter var med 125 – 200 mm sidepanser.

Strategiske opgaver for VÄINÄMÖINEN og ILMARINEN

Efter afklaringen af uoverensstemmelserne mellem Finland og Sverige om Ålandsøerne i 1921 ved den internationale domstol i Haag, hvor Finland fik tildelt øerne som en selvstændig region, var der et særdeles nært forhold mellem de to lande, hvorfor Sverige blev ikke længere anset som en trussel. Finlands potentielle fjende var derfor primært Sovjetunionen. Fra begyndelsen af 1930'erne begyndte Tyskland at genopruste og dermed også at blive en magtfaktor i Østersøen, men den fysiske afstand var så stor, at tyskerne heller ikke blev anset for en trussel.

De to finske kystforsvarsskibe var primært beregnet til, i samarbejde med ubåde, torpedobåde (som aldrig blev



Det sovjetiske slagskib MARAT som VÄINÄMÖINEN og ILMARINEN var bygget til at kunne holde i skak/genere sammen med finske ubåde, torpedobåde, kystforter og minespæringer.

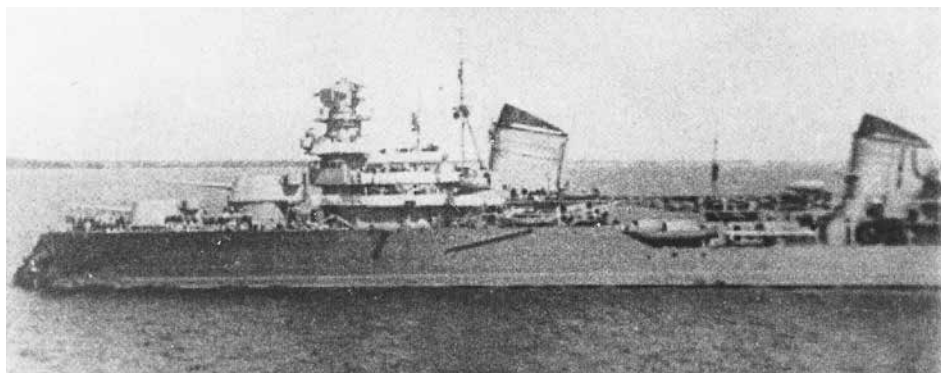
bevilliget / bygget), motortorpedobåde, minespæringer og et udstrakt net af kystforter, at forsvare skærgårdskystlinien langs den Finske Bugt. Ligesom skibene kunne anvendes til at understøtte hæren. Desuden var skibene beregnet til hurtigt at kunne etablere et forsvar af Ålandsøerne, der i fredstid var demilitariseret område. Øerne blev set som låsen til Finlands søforsvar, og kystforsvarsskibene nøglen dertil.

Truslen fra søsiden ændrede sig løbende, som følge af tilgangen af nye skibe og nye våben. Ligesom Sovjetunionen i fredstid relativt hurtigt kunne flytte skibe fra Sortehavet til Øs-

tersøen og omvendt.

Sovjetunionen havde tre ældre slagskibe af GANGUT-klassen (bygget af zarriget umiddelbart inden 1. Verdenskrig), som var blevet moderniseret i løbet af 1930'erne, af dem var MARAT og OKTYABRSKAYA REVOLYUTSIYA i Sovjetflåden, mens PARIZHSKAYA KOMMUNA i 1929 blev overflyttet til Sortehavsflåden. Herudover byggede Sovjetunionen to sværkrydsere af KIROV-klassen sidst i 1930'erne til Sovjetflåden samt et større antal destroyere, ubåde og mindre skibe.

På åbent hav ville VÄINÄMÖINEN og ILMARINEN med deres lave fart ikke have mange chancer mod disse skibe,



Umiddelbart inden krigen fik Sovjets Østersøflåde tilført to nye sværkrydsere KIROV og MAXIM GORKY. Krydserne var ligesom slagskibene kystforsvarsskibenes potentielle modstandere. Under Fortsættelseskrigen blev MAXIM GORKY sat ud af spil allerede to dage inden Finland gik ind i krigen, da den løb på en tysk mine i Rigabugten den 23. juni 1941.

da modstanderne ville kunne bestemme, hvordan kampen skulle foregå og ikke mindst vælge kampafstanden. I de snævre farvande i den finske skærgård var det til gengæld omvendt, her var kanonernes store rækkevidde, skibenes lave dybdgang og gode manøvreegenskaber, i samarbejde med kystartilleri, minespærringer, ubåde og motortorpedobåde en stor trussel mod enhver tænkelig modstander. Da en sådan kamp måtte forventes at foregå på stor afstand, var deres relativt tynde sidepanser heller ikke så væsentlig.

Det blev da heller ikke til træfninger mellem de sværere russiske enheder og de små finske kæmper under Vinterkrigen 1939 – 1940 eller under Fortsættelseskrigen 1941 – 1944, men respekten for VÄINÄMÖINEN og ILMARINEN hav-

de sin indflydelse på søkrigens gang.

De første år og livet ombord

ILMARINEN blev færdig som det sidste af de to kystforsvarsskibe, og blev ved sin færdiggørelse flagskib for den finske flåde, en status den beholdt til sin undergang. Bygningen af de tokystforsvarsskibe, langt de største skibe i den finske flåde, var en kraftanstrengelse for det unge Finland, og skibene viste da også flaget rundt om i Finland de næste år, mens besætningerne trænede og skibene blev gennemtestet. Der var gode forhold for besætningerne ombord, der var en høj moral og god stemning og ligesom på landet i Finland var det ikke nødvendigt at mandskabet låste sine skabe.

Fritiden skulle også fordrives, men på



1938. VÄINÄMÖINEN for anker. Skibets meget karakteristiske udseende med det dominerende artillerimærs gav skibene øgenavnet "lighthouse battle-ships". Bemærk de mange køjer langs skibside, de største var desuden tiltænkt som nødudgange. Det lykkedes da også nogle af de overlevende fra ILMARINEN's undergang at undslippe den vej.

VÄINÄMÖINEN var søfolkenes foretrukne tidsfordriv kortspil imidlertid forbudt. Til gengæld blev der læst flittigt, og hvo' den som vovede sig ombord efter orlov uden læsestof. Skakspil var tilladt og der blev spillet mange skakturneringer.

Skibenes øvelsessejladser foregik fra april til oktober, hvorefter skibene blev lagt op hen over vinteren med en reduceret besætning for at spare penge. Under en af øvelserne kolliderede ILMARINEN den 5. juli 1934 med den ligeledes finske ubåd IKU-TURSO. Senere samme år under en forlægning til Vaasa løb ILMARINEN på grund og fik alvorlige skader, så maskinrum nr. 2 løb fuld af vand, men med assistance

udefra lykkedes det at sikre skibet og bringe det til Vaasa. Her blev det nødtørftigt repareret, hvorefter det forlagde til Turku for endelig reparation. Uheldet blev enden på skibschefen Arvo Wirt's sømilitære karriere.

Det blev også til en lang række besøg i udlandet for at vise flaget. I 1935 var skibene for første gang udenlandsk, idet ILMARINEN var på flådebesøg i Riga og Liepaja i Letland og VÄINÄMÖINEN var i Kiel. I 1935 eller 1936 var VÄINÄMÖINEN i Tallinn, og i 1936 var ILMARINEN sammen med to ubåde i Gdynia i Polen.

Spithead flådeparade og besøg i København i 1937

Den 20. maj 1937 deltog VÄINÄMÖINEN

i Spithead flådeparaden til ære for kroningen af engelske konge Georg VI's, i øvrigt sammen med danske NIELS IUEL, svenske DROTTNING VICTORIA og det sovjetiske slagskib MARAT, en af de potentielle modstandere fra den sovjetiske Østersøflåde. De finske kystforsvarsskibe var ikke just bygget til åbent hav, så VÄINÄMÖINEN fulgtes med DROTTNING VICTORIA, som allerede ved Gotland måtte assistere i dårligt vejr.

Englænderne var imponerede over disse små svært bevæbnede skibe, og i en artikel om flådeparaden i "The Naval Review" i 1937 beskrives flådeparaden og bl.a. at den helt nye engelske krydser SOUTHAMPTON, som var indgået i Royal Navy den 6. marts 1937, var værtsskib for VÄINÄMÖINEN. Englænderne kommenterede at designet "... sacrifices defense for the sake of greater gun power", samt at "Her appearance, with a single heavy mast



En vigtig del af et flådebesøg er, at skabe og vedligeholde gode relationer. Værtsnationens højeste søofficerer modtages ombord og besigtiger det besøgende skib, der holdes selskabelige sammenkomster ombord og på værtslandets skibe. På den tid var der ikke så store begrænsninger på udskænkningen af alkohol som idag, så finnerne har sikkert serveret rigeligt med deres national drik vodka til de danske gæster, som her ses komme ombord. (Forsvarsgalleriet)

amidships, was certainly unique.”

På vejen hjem blev der tid til et besøg ved Langelinie den 25. maj 1937, herfra stammer de seks meget fine billeder af skibet, som var inspirationen til denne artikel.

I 1938 bragte ILMARINEN den finske præsident Kyösti Kallio på statsbesøg i Stockholm og i marts 1939 bragte ILMARINEN den afdøde svenske ambasadør Heidenstams kiste til Stockholm og senere på året var begge skibe på flådebesøg i Stockholm.

Vinterkrigen

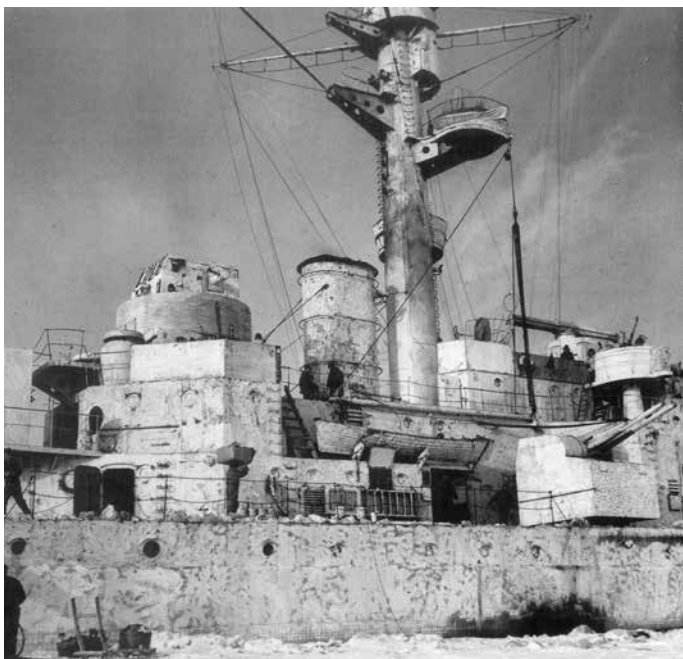
I sommeren 1939 begyndte det at trække op til konflikt i Europa, og med Hitler-Stalin pagten den 23. august 1939 enedes Tyskland og Sovjetunionen om at dele Polen, mens Sovjetunionen fik frie hænder overfor Finland og de baltiske lande. Efter Tysklands overfald på Polen tiltvang Sovjetunionen sig baser i de tre Baltiske lande. Dette forværrede den finske flådes strategiske stilling, da Sovjetflåden nu havde en base i Tallinn ved indsejlingen til den Finske Bugt. Herefter krævede Sovjetunionen også territoriale indrømmelser af Finland, samt en leasingaftale for Hanko halvøen på Finlands sydvestlige hjørne til en flådebase. Da Finland ikke umiddelbart bøjede sig for de russiske krav, ophævede Sovjetunionen den gensidige ikke-angrebspagt og angreb

den 30. november Finland, i hvad der senere er kaldt Vinterkrigen.

En af den russiske flådes vigtigste mål var at sætte de to finske kystforsvarsskibe ud af spillet. Allerede den 30. november bombede russiske fly skibene, mens de var opankret nær den finske ø Russarö dog uden at ramme dem. Den sovjetiske ubåd L-1 blev også sendt ud for at forhindre, at VÄINÄMÖINEN og ILMARINEN forsøgte at undslippe til Sverige, hvilket nok må anses som et udtryk for den sovjetiske flådeledelses overoptimistiske forventninger til krigsforløbet. Operationen var i øvrigt så hemmelig, at ubådens kaptajn kun fik mundtlige ordrer.

VÄINÄMÖINEN og ILMARINEN gik fra starten af krigen til Ålandsøerne for at sikre øerne mod en sovjetisk invasion. De opholdt sig der og i skærgården ved Turku, indtil isen midt i januar 1940 blokerede for yderligere operationer, hvorved også truslen mod øerne forsvandt. Herefter returnerede skibene til Turku for at styrke byen og havnens luftforsvar. Byen og skibene blev bombet ikke mindre end 61 gange under Vinterkrigen, uden nævneværdige skader på skibene. Ildledelsessystemet mod flyangreb havde dog vist sig ikke at leve op til forventningerne og ved krigens afslutning var luftskytsammunitions lagrene også faretruende lave. Man havde med sædvan-

For at skjule skibene bedst muligt blev de malet hvide, der blev strøet sne på skibenes dæk og de blev tilsluttet landstrøm, så udstødsgassen ikke røbede deres position.



lig politisk påholdenhed ikke sikret sig tilstrækkelig lagre af luftskytsammunition!

Den blotte eksistens af kystforsvarsskibene kunne også have indflydelse på slagets gang, som da den bevæbnede finske isbryder TARMO i nærheden af Kotka angreb den russiske isbryder YERMAK, tog denne straks flugten, da den åbenbart troede, at den stod overfor VÄINÄMÖINEN.

Da russerne i februar – marts var ved at bryde igennem på fronten ved Vyborg, arbejdede man med planer om at indsætte begge skibe til at yde artilleristøtte. Skibene ville være nød til at have isbryderassistance og man frygtede, at røgen fra de kulfyrede is-

brydere ville udgøre en for stor risiko for at blive opdaget i utide, og da luftskytsammunitionsbeholdningen samtidig var faretruende lav, opgav man planerne.

Krigen sluttede den 13. marts 1940 og russerne fik hvad de kom efter, men omkostningerne i mandskab og materiel var store for begge parter. For den finske flåde var det værste, at Sovjetunionen fik en flådebase på Hanko-halvøen i det sydvestlige hjørne af Finland, og dermed udgjorde en direkte trussel mod Finlands søværtsforbindelser til Sverige og resten af Europa.



Da skibene kun sejlede meget begrænset under Vinterkrigen og Fortsættelses-krigen var det vigtigt stadigt at holde besætningerne skarpe, hvorfor der løbende blev holdt øvelser, ligesom man på grund af faren for luftangreb konstant skulle være klar ved luftskytsset.

VÄINÄMÖINEN beskyder Hankö i 1941. Det kan ses, at der skydes halv-salver, idet et kanonløb er eleveret, mens det andet er i ladeposition (tæt ved vandret).



Fortsættelseskrigen

Med Tysklands angreb på Sovjetunionen den 22. juni 1941 så Finland chancen for at genvinde det tabte fra Vinterkrigen, men afventede i første omgang udviklingen. Efter sovjetiske bombardement af mål i Finland den 25. juni 1941, erklærede Finland samme dag, at man var i krig mod Sovjetunionen, kaldet Fortsættelseskrigen. Til søs var en af de største aktiviteter minelægning, som Finland allerede i det skjulte var startet med fra ubåde natten mellem 21. og 22. juni. Der blev i løbet af krigen lagt mere end 60.000 miner i den Finske Bugt af finnerne, russerne og tyskerne.

VÄINÄMÖINEN og ILMARINEN fik for første gang lejlighed til at benytte deres svære artilleri i krig, idet de foretog fire fremstød for at beskyde den af Sovjetunionen annekterede flådebase på Hankö. Skibene affyrede ialt 124 stk. 25,4 cm granater mod havnen, ammu-

nitionsdepoter, befæstninger og flyvepladsen. Disse angreb voldte stor skade og frustration, da de blev udført på ca. 18 km's afstand, og dermed uden for russernes rækkevidde.

Under et fremstød mod Bengtskär i nærheden af Hankö i juli 1941 blev VÄINÄMÖINEN og ILMARINEN angrebet af 18 russiske fly. ILMARINEN blev ramt af en bombe, der ramte agterdækket med en død og 13 mand sårede, samt mindre materiel skade til følge. Skibene trak sig herefter tilbage til skærgården.

ILMARINEN's katastrofe

Den 13. september 1941 deltog begge skibe i "Operation Nordwind", som var en afledningsmanøvre, for at sikre tysk overgang til de to estiske øer Saaremaa og Hiiumaa. I gruppen deltog ud over VÄINÄMÖINEN og ILMARINEN, fire VMV-patroljebåde, isbryderne JÄÄKARHU og TARMO, passagerdamperen S/S ARANDA, den tyske minelægger BRUMMER (ex-norske



Billedet er taget fra VÄINÄMÖINEN den 13. september 1941 og er det sidst kendte af ILMARINEN. På VÄINÄMÖINEN's fordæk er trækasser med sandfyld, der som en ekstra foranstaltning var opstillet for at sikre antiluftskysbesætningerne mod splinter. Kasserne var ca. 1,5 m høje, 2,5 m lange og 0,4 m tykke, og vejede adskillige tons. Da ILMARINEN kængrede og sank, rev disse kasser sig løs og klemte eller ligefrem knuste adskillige af de mænd de skulle beskytte.

OLAV TRYGGVASON), de tyske højsøslæbebådene MONSUN og TAIFUN og fem tyske forpostbåde.

ILMARINEN løb ind i en hidtil uopdaget russisk minespærring på 60 miner, der var blevet udlagt i 2,5 m dybde den 5. august 1941. To miner blev viklet ind i skibets styrbord paravane og da skibet

skulle vende kl. 2030 ramte minerne skrogets bund i bagbord side og eksploderede. Det var meningen, at paravanernes wire og wiresakse skulle klippe minernes wire over, men russerne benyttede i nogle tilfælde kæder, som saksene ikke kunne klippe over.

Bjærgning eller sætning af minetrykningsparavane, som den de russiske miner viklede sig ind i.

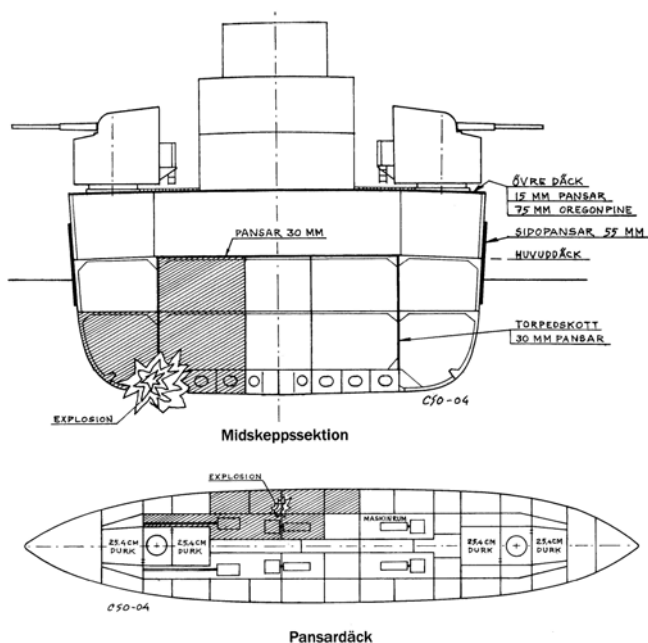


Skibet fik hurtigt en kraftig bagbords slagside, nogle øjenvidner siger op mod 45° på de første 15 sekunder, hvorefter det rettede sig lidt inden krængningen igen øgedes hurtigt. Strømmen gik og nødlyset fungerede ikke. Ved 90° krængning ramte artillerimærset vandet og krængningen standsede for et kort øjeblik, men skibet rullede helt rundt og lå hurtigt med kølen op. Efter kun ca. 7 minutter sank ILMARINEN med et tab på 271 mand af den 403 mand store besætning. Den finske flådes største tab i krigen, ja nogensinde.

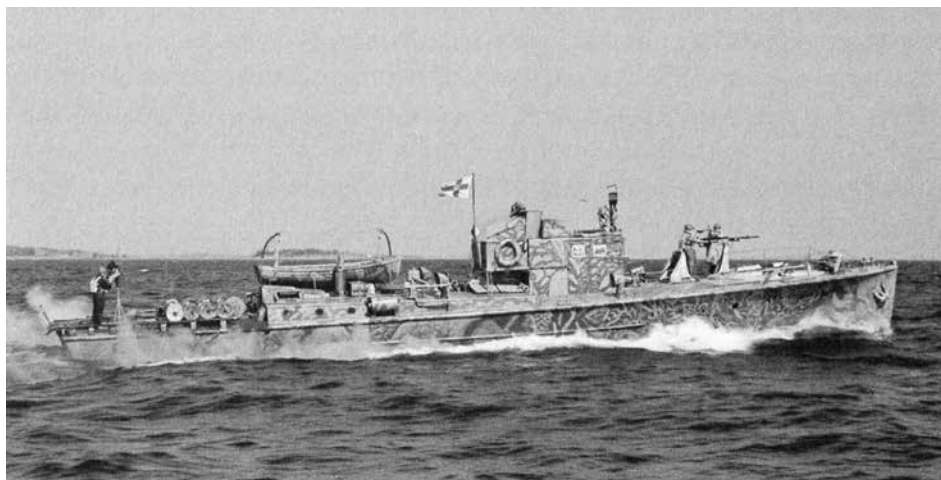
Chefen for VMV 1 viste stort mod og handlekraft, og sejlede direkte til ILMARINENS køl, og reddede 57 mand tørskoede direkte fra det kæntrade skrog

over på VMV-båden. Dette var ikke uden risiko for VMV 1 selv for, når et skibe kæntrer er der overhængende fare for at ammunitionen falder ud af hylderne i ammunitionsmagasinerne, og det kan medføre en eksplosion, men dette skete ikke for ILMARINEN. Den hurtige indsats fra alle fire eskorterende VMV-både reddede mange af de besætningsmedlemmer, der slap væk fra skibet op af vandet, men den hurtige kæntring og det kolde vand gjorde, at kun ialt 132 mand blev reddet.

Nyheden om tabet blev censureret i Finland, men slap alligevel hurtigt ud i svenske aviser, og dermed fik også fjenden kendskab til den finske flådes smertelige tab. Det store tab af mandskab lod sig heller ikke skjule, så



De skadede rum på ILMARINEN, der meget hurtig fyldtes med indstrømmende vand, da minerne eksploderede mod skibets bund, og mange vandtætte rum fyldtes meget hurtigt. Med den skade var skibets stabilitet ikke tilstrækkelig, og da det hele gik meget hurtigt lykkedes det ikke at korrigere for skaden ved at kontra fylde tanke i styrbord side, hvorfor skibet kæntrede meget hurtigt.



En VMV-båd tilsvarende de fire der eskorterede VÄINÄMÖINEN og ILMARINEN under "Operation Nordwind". VÄINÄMÖINEN's chef beordrede øjeblikkelig de fire VMV-både til at redde ILMARINENS besætning.

nyheden bredte sig efterhånden også i Finland. Den 21. september 1941 blev der afholdt en mindeceremoni ombord på VÄINÄMÖINEN for de faldne, og dagen efter blev tabet af ILMARINEN offentliggjort i Finland. Som så ofte før i en svær situation tyr man til galgenhumor, så de overlevne blev sidenhen kaldt ”ILMARINEN uimaseura”, hvilket betyder ”ILMARINEN’s svømmeteam”.

Som et kuriosum kan nævnes at kun ca. 9 sømil fra det sted, hvor ILMARINEN sank den 13. september 1941, sank den estiske passagerfærge ESTONIA den 28. september 1994 med det største tab af menneskeliv i en søulykke i Europa i fredstid siden 2. Verdenskrig.

Efter dette for Finland så smertelige tab blev VÄINÄMÖINEN benyttet med øget varsomhed. Den udførte endnu en beskydning af den russiske base på Hanko den 15. november 1941, hvor den afskød 32 svære granater. Kort tid efter, den 2. december evakuerede russerne Hanko. Derefter opererede VÄINÄMÖINEN kun i beskyttelse af skærgården og dens svære kanoner kom ikke længere i krigsmæssig brug. Selvom finnerne var meget forsigtige, så VÄINÄMÖINEN ikke også skulle gå tabt, forlagde den længere mod øst til et område mellem Helsinki og Kotka for at beskytte mine- og netspæringerne ”SEEIGEL” og ”NASHORN”, der skulle holde Sovjetflåden indespærret

i Kronstadt. Skibets blotte eksistens medførte, at russerne stadig var nødt til at tage foranstaltninger imod den, hvorfor de var meget opsat på at få ram på den. På trods af den svære militære situation i sensommeren 1944, hvor russerne rykkede frem, blev VÄINÄMÖINEN’s svære artilleri ikke sat ind mod de fremrykkende styrker.

”Sænkningen” af VÄINÄMÖINEN

I august 1944 havde russerne fået opsnappet, at VÄINÄMÖINEN befandt sig i Kotka havn, og den 16. august 1944 angreb de med ikke mindre end 131 fly. På trods af kraftigt luftværn og med et tab på 9 fly, lykkedes det russerne at sænke skibet. For denne heltedåd modtog fire russiske piloter medaljen ”Den Gyldne Stjerne”. Stor var derfor overraskelsen da den sovjetiske forhandlingsdelegation under fredsforhandlingerne mindre end en måned senere kom ombord på en uskadt VÄINÄMÖINEN. Det viste sig, at det ikke var VÄINÄMÖINEN, der var blevet sænket i Kotka havn, men det tyske luftværnsskib (flakskib) NIOBE. NIOBE havde iøvrigt et luftværn, der var meget tilsvarende det som VÄINÄMÖINEN havde.

VÄINÄMÖINEN var gemt væk i skærgården ikke så langt fra Kotka for med sit svære artilleri at kunne understøtte den finske hær, hvis de sovjetiske fremrykninger skulle nå dertil. På trods af behovet for støtte og general



Det tyske flakskib NIOBE som det så ud efter ombygningen til flakskib. Skibet var en gammel hollandsk krydser GELDERLAND, som tyskerne havde erobret ved Hollands besættelse i juni 1940 og ombygget.

Mannerheims ønske, blev VÄINÄMÖINEN ikke indsat.

Den 9. september 1944 sluttede Finland separat fred med Sovjetunionen. En af klausulerne, var at finnerne skulle afvæbne de tyske soldater, der var tilbage i Finland efter den 15. september 1944. For at sikre Ålandsøerne mod en tysk invasion, blev VÄINÄMÖINEN og flere ubåde flyttet til øerne. Tyskerne havde da også planer for en landgang på Ålandsøerne med kodenavnet "Tanne West", men den plan blev ikke iværksat. Til gengæld iværksatte tyskerne den 14. september et halvhjertet forsøg på at erobre den finske ø Suursaari med operation "Tanne Ost", men det forpurrede finnerne og russerne sammen. Dette samt den finske beslutsomhed med at drive tyskerne ud, kan have lempet finnernes forhold til Sovjetunionen efterfølg-

ende, og Finland endte da heller ikke i den kommunistiske blok efter krigen.

Den tyske sværkrydser PRINZ EUGEN var på dette tidspunkt ved den Finske Bugts munding, og truede på et tidspunkt fortet på Utö, men det kom heller ikke denne gang til konfrontation mellem VÄINÄMÖINEN og et fjendtligt krigsskib.

I sovjetisk tjeneste

Efter krigen blev VÄINÄMÖINEN henlagt i Turku med reduceret besætning. Finland blev dømt til at betale en krigserstatning til Sovjetunionen på 300 mil. USD, og som en omend lille del af betaling på dette beløb, blev VÄINÄMÖINEN den 29. maj 1947 overdraget til Sovjetunionen. Dens værdi blev sat til 265 millioner Finske Mark. Russerne omdøbte VÄINÄMÖINEN



Det er næsten ikke til at se det, men her ligger VÄINÄMÖINEN skjult i skærgården ved Sipoo øst for Helsinki den 29. juli 1944.

til VYBORG, efter den vigtigste by i det område som Sovjetunionen havde indlemmet fra Finland efter krigen. Ikke særligt taktfuldt af russerne!

I fredsftalen indgik, at Sovjetunionen lejede området omkring Porkkala ca. 30 km vest for Helsinki til en base, i stedet for Hanko. Her blev VYBORG stationeret, og de første år efter overtagelsen endnu en gang grundig afprøvet. I 1952 blev den dokket i Kronstadt og i 1953 var en større reparation og modificering tiltrængt på det nu 20 år gamle skib. Hovedmotorerne blev erstattet med nye motorer af typen 46A6 også fra Krupp-Germania med samme ydelse som de oprindelige motorer, men med forøget dybdgang og nye propellere var skibets fart reduceret til godt 12 kn.

Hjælpemotorerne blev også udskiftet med tre russiske motorer. Denne ombygning varede til 1957, herefter forblev VYBORG primært i Kronstadt, med enkelte afstikkere til flådebasen i Tallin. Flådebasen i Pokkala var blevet tilbageleveret til Finland i 1955.

Et sovjetisk forsøg på at sælge VYBORG tilbage til Finland sidst i 1950'erne løb hurtigt ud i sandet og i 1960 blev VYBORG oplagt. I 1966 var det så endeligt slut for den gamle kæmpe og den blev ophugget. Ifølge sovjetiske opgørelser blev der genvundet 2.700 t metal fra skibet.

Efterskrift

Selv om Finland udkæmpede to bitre krige mod Sovjetunionen og også konfronterede Tyskland i 1944, kom den



*VÄINÄMÖINEN hen-
lagt i Turku efter
krigen, ventende på
sin skæbne. Skibets
kamuflagebemaling
ses stadig. Skibet
forblev her indtil at
det blev overleveret
til Sovjetunionen
den 29. maj 1947.*

finske flådes største og mest potente enheder ikke i kamp med fjendtlige flådestyrker, men deres blotte tilstedeværelse havde indflydelse på fjendens beslutninger. Som det fremgår, var tabet af ILMARINEN et så svært slag, at finnerne selv begrænsede brugen af det tilbageblevne skib. Finnerne havde i 30'erne haft planer om et tredje kystforsvarsskib, for netop at undgå at man med tabet af et skib

skulle blive stillet i den svære situation kun at have ét kystforsvarsskib tilbage, men som så ofte før blev en sådan beslutning ikke taget af politikerne.

Sovjetunionen forsøgte ikke en større landgang bag frontlinjen under de to krige, og på den måde kan man sige, at de to kystforsvarsskibe opfyldte den opgave, som de var tiltænkt. At Finland så endda efter krigen "solgte" det tilbage-



Under sovjetisk flag på Neva floden i Leningrad (nu Skt. Petersburg), VYBORG flager over toppen, der er stort set ingen forskel at se siden den tilgik Sovjetflåden, ud over det russiske flag på hækken.

blevne og nu forældede VÄINÄMÖINEN til russerne for 265 millioner finske Mark, kan man vel sige, at de fik valuta for investeringen, selv om det må have været hårdt for Finland og den finske flåde at skulle aflevere sin stolthed.

Kilder:

Bøger:

- Finskie pancerniki obrony wybrzeza typu VÄINÄMÖINEN af Wawrzyniec Markowski & Piotr Wisniewski
- Sju minuter på havet af Vilho Heinämies
- Suomen Laivasto Sodassa 1939 – 1945 af Kalevi Keskinen og Jorma Mäntykoski
- Krigen i Østersøen 1939 – 1945 af Poul Gross

- Janes Fighting Ships, flere årgange
- Weyers Flottentaschebuch, flere årgange
- The Naval Review, vol XXV no 3, August 1937

Websider

- www.wikipedia.com
- www.en.academic.ru
- www.dieselpunks.org
- www.tank-net.com
- www.2db.com
- www.veteraanienperinto.fi
- www.laststandonzombieisland.com

Billeder:

- Forsvarsgalleriet
- Billeder fra ovennævnte bøger
- Billeder fra ovennævnte internet sider

Generalforsamlingen i Marinehistorisk Selskab/

Orlogsmuseets Venner.

Årets generalforsamling løb af stablen torsdag 6. april 2017 i *Ubåden*, Holmens Kirke og havde flot tilslutning af 43 medlemmer.

Gunnar Kjems blev med akklamation valgt som dirigent og førte forsamlingen dygtigt og kvikt gennem den fastsatte dagsorden, idet han kunne konstatere at generalforsamlingen var rettidigt indkaldt og derfor beslutningsdygtig.

Først fik formanden ordet.

Bestyrelsen har i sæsonen 2016-17 bestået af:

Gustav Lang, formand

Poul Grooss, kasserer

Søren Nørby, medl.koordi. og webmaster

Trine Kjems, sekretær

Tom Wismann, redaktør

Peder Ellegaard-Larsen

Finn Wiberg-Jørgensen

Lars Rosendahl Christophersen

Ole Lisberg Jensen

Torben Ingemann-Hansen

og har fungeret i et excellent godt samarbejde internt, med passende entusiasme og virkelyst.

Formanden orienterede blandt andet om det glædelige i, at Selskabet nu har fundet sig godt til rette i faste mødelokaler under Holmens Kirke, hvor kirkens Menighedsråd og Orlogsprovsten med stor velvilje har stillet lokaliteterne til rådighed for os.

Herpå gennemgik formanden afvigte sæsons fem foredrag, hvor tilslutningen ved hvert foredrag har været meget op-

løftende stort, omkring 55-75 personer hver gang! Sommerudflugten 2016 gik til Flådestation Korsør, hvor fregatten IVER HUITFELDT blev besøgt og med støtte af besætningen blev en grundig rundvisning og gennemgang af skibets opgaver og evner givet til bedste. God tilslutning også her, afsluttende med en solid frokost i Lystbådehavns restaurant.

Marinehistorisk Tidsskrift kunne i marts 2017 markere sit 50 års jubilæum, og bestyrelsen søger fondsstøtte til udgivelsen af en jubilæumsudgivelse af en ny bog om dansk minekrigsførelse, minevåbenet og minelæggere. En sådan bog har ikke tidligere været produceret, og Tom Wismann m.fl. er i gang med at skrive manuskripterne. Fondsstøtten er endnu ikke på plads, men der arbejdes på at bogen kan udgives i år.

Selskabet har økonomisk støttet udgivelsen af *For flaget og Danmark*, skrevet af Søren Nørby og Jakob Seerup, og der er givet tilsagn om økonomisk støtte til udgivelsen af en lille bog i serien Flådens Skibe om DAPHNE-klassen, som Tom Wismann udgiver i år.

Formanden fortalte om det gode samarbejde Selskabet har med Nationalmuseet, in casu Tøjhusmuseet hvor "Orlogsmuseet" nu har til huse på 1. sal. Der blev holdt et godt møde 22. marts 2017, hvor de gensidige forventninger til det fremtidige samarbejde mellem

vores Selskab og Tøjhusmuseet blev drøftet. Et godt møde, der især bekræftede den gode stemning og lysten til at arbejde sammen om mange gode tiltag til fremme for ”maritim historie” generelt.

Selskabet har i det forløbne år haft meget stor succes med at indtræde på scenerne blandt ”sociale medier” på internettet. Vi har vores flotte hjemmeside, vi har annonceringer på Facebook forud for hvert møde, og den store interesse som vi har konstateret for vores virke, kan meget vel ikke mindst skyldes, at vi nu optræder smart og relevant på disse medier. Formanden udtrykte stor tak til Søren Nørby for hans utrættelige indsats på disse områder (også). I det hele taget er der overalt kraftigt øget interesse for maritim historie – også søfarts historie og museer – og 2016 gav flere eksempler herpå. Formanden fremhævede blandt andet indvielsen af det nye *Sea War Museum* i Thyborøn, *Strandingsmuseet* i Thorsminde der genåbner nu i maj og *Museet for Søfart* i Helsingør, der virkelig har succes! Herpå gennemgik kassereren regnskaberne (se omstående). Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner har næppe i nyere tid kunnet fremlægge så flot et årsresultat, og forsamlingen godkendte enstemmigt det reviderede regnskab der blev fremlagt.

Kontingentet for den kommende sæson blev af bestyrelsen foreslået uændret og forslaget blev vedtaget. Det betyder, at kontingentet endnu et år kun er kr.

275 for ordinære medlemmer, kr. 300 for ægtepar og kr. 200 for pensionister. Endvidere fastsatte kassereren, at betaling for skafning ved foredragsaftenerne, i lyset af Selskabets gunstige regnskabsresultat, kan nedsættes til kr. 100 igen. Den nyhed blev modtaget med klapsalver.

Der var ikke indløbet forslag fra medlemmerne, hvorfor generalforsamlingen overgik til ”valg til bestyrelsen”. Trine Kjems havde bedt om at udtræde af bestyrelsen efter at have været en fantastisk god støtte, en dygtig sekretær og ikke mindst, en virkelig god bidragyder til bestyrelsesarbejdet i legio henseender uafbrudt siden 2004.

Generalforsamlingen sagde samlet en stor tak for indsatsen til Trine!

Efter bestyrelsens indstilling blev orlogskaptajn *Torben Martinsen* valgt som nyt bestyrelsesmedlem. *Tom Wismann* blev genvalgt som redaktør af Marinehistorisk Tidsskrift, *Gunnar Kjems* og *Peter Thorning Christensen* blev begge genvalgt som revisorer – alle med akklamation.

Endelig orienterede formanden igen om Sommerudflugten 2017, der i perioden 5-8 september vil føre os til Dynekilen og omegn, med *Ole Lisberg Jensen* og *Finn Wiberg-Jørgensen* som højt kvalificerede guider. Turen har været beskrevet i Marinehistorisk Tidsskrift og man kan læse om den på hjemmesiden. Skynd jer at meld jer til! Herpå kunne dirigenten erklære generalforsamlingen for afsluttet.

Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner
Resultatopgørelse
2016
2015
Indtægter

Kontingent	127302	101344
Salg af tidsskrifter og bøger	401	14473
Kursregulering/afkast investeringsbeviser	35924	4016
Overskudsandel Barfoeds legat 2015	4370	21808
Overskudsandel Barfoeds legat 2016	44826	0

Indtægter i alt **212823** **141641**

Udgifter

Tilskud til bogsalg	15500	12301
Marinehistorisk tidsskrift	98744	100375
Mødeomkostninger	2152	2494
Administration	17955	38037

Udgifter i alt **134351** **153207**

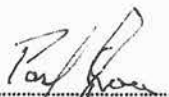
Resultat **78472** **-11566**

Balance
Aktiver

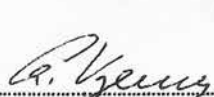
Kassebeholdning	200	200
Danske Bank giro 2124432	0	0
Danske Bank 4150210860	0	0
Danske Bank 4150851319	0	0
Sydbank 1468804	3592	122442
Investeringsbeviser	307179	258693
Tilgode overskudsandel Sigurd Barfoeds Legat 2016	44826	0
Tilgode hos Sigurd Barfoeds legat	64654	0
Udestående fordringer	0	0
Aktiver i alt	420451	381335

Passiver

Egenkapital	411699	333227
Hensættelser	0	0
Mellemregning Barfoed's legat	0	9143
Skyldige omkostninger	8500	38965
Gæld til Poul	252	0
Passiver i alt	420451	381335



 Kasserer



 Revisor



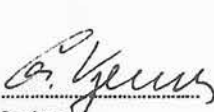
 Revisor

Kommandørkaptajn Sigurd Barfoed's legat

	2016	2015
Resultatopgørelse		
Afkast af investeringsbeviser	18.272	25.906
Kursregulering	65.741	-17.777
Nettoindtægter i alt	84.013	8.129
Betalt gl. skat + gebyrer	22.537	-
Depotgebyrer og renter	260	541
Regnskabsassistance	5.078	2.125
Omkostninger i alt	27.875	2.666
Renteudgifter skattekontoen	104	-
Årets resultat	56.033	5.462
Fordeles iflg. § 4 i fundats		
1/5 til konsolidering af legat	11.207	1.092
4/5 til Orlogsmuseets Venner	44.826	4.370
Balance		
Aktiver		
Danske Bank 3946270938	-	-
Sydbank 1468838	89	25.843
Investeringsbeviser	864.175	711.794
Tilgodehavende udbytteskat	4.065	-
Mellemregning Orlogsmuseets Venner	-	9.143
Aktiver i alt	868.329	746.780
Passiver		
Egenkapital	749.367	738.160
Danske Bank 4150478448	-	-
4/5 af overskud gæld til Marinehistorisk Selskab	44.826	4.370
Mellemregning Orlogsmuseets Venner	64.654	-
Gæld for regnskabsudarbejdelse	3.750	4.250
Skyldig selskabsskat Skattekonto	5.732	-
Passiver i alt	868.329	746.780



 Kasserer




 Revisor Revisor

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Formand Niels Mejdal

Et gammelt foreningsår er slut, og et nyt kan tage sin begyndelse. Tirsdag d. 4. april blev der afholdt generalforsamling i modelbyggerlauget i Københavns Marineforenings spændende marine-stue. 23 ud af laugets 75 medlemmer mødte op og gav sit besyv i et udramatisk møde. 33 procent er vel egentlig et meget tilfredsstillende fremmøde i en landsdækkende forening. Heldigvis blev bestyrelsens beretning godkendt – endog med lidt ros for at komme vidt omkring. Det samme gjaldt regnskabet, der kunne fremvise et overskud på knap 50.000 kr., hvilket primært skyldtes indtægter fra tidligere og igangværende byggeprojekter. Med dette flotte resultat var det ikke underligt, at kontingentet kunne fastholdes på de nuværende 275 kr. Heraf går de 200 kr. umiddelbart til dækning af Marinehistorisk Tidsskrift, som efter en digital periode er tilbage som papirudgave. Og godt for det. Valg til bestyrelse mm. gik hurtigt, da alle var villige til genvalg. Bestyrelsen består derfor stadig af Niels Mejdal, Niels Buhl, Flemming Petersen, Sven Holm-Jensen, Poul Beck og John Andersen. Og meget mere er der vel ikke at sige om året generalforsamling.



Men naturligvis er der sket andet siden seneste udgave af Marinehistorisk Tidsskrift.

På medlemsmødet i februar på fregatten Peder Skram fortalte forfatteren Jens-Ole Bach om søofficeren Christian Ries. I dag nok mest er kendt for, at han måtte stå for overdragelse af 3 af de 6 danske torpedobåde til den tyske besættelsesmagt i april 1941 – hvorefter han begik selvmord. Efter generalforsamlingen d. 4. april underholdt Poul Beck med et grundigt foredrag om Admiral Michiel de Reuyter – det hollandske svar på vores egen Niels Juel – samt om Nederlandene i denne periode.

Til juni prøver lauget noget nyt. 7-8. juni arrangeres en udflugt til Strandingsmuseet i Thorsminde og Sea War Museum i Thyborøn. Natten tilbringes på Dragonkasernen i Holstebro. Lauget sponserer indgang, rundvisning, overnatning og middag.

Udsnit af den utroligt detaljerede model af det engelske linjeskib ST. GEORGE som Lauget bygger til/for Strandingsmuseet i Thorsminde.



Med lidt held kan der arrangeres fælleskørsel, så udgiften for det enkelte medlem bliver minimeret. Invitationen er sendt ud, og tilmeldingen er fin.

Og netop denne udflugt passer fint med laugets store projekt – bygning af det britiske 90 kanoners linjeskib ST. GEORGE til Strandingsmuseet. Et projekt, som skrider planmæssig fremad og som i høj grad præger arbejdet hver tirsdag i arresten. Tegningsmaterialet er lavet, og rigtig mange af laugets medlemmer arbejder samtidig på bygning af stort og småt. Det kræver god planlægning og godt samarbejde. Ikke, at vi bliver klar til museets indvielse efter den store ombygning d. 19. maj, men en video af bygningen og flotte tegninger kan lauget bidrage med. Når modellen kan afleveres i 2020, vil den være godt 2 m lang, knap 2 m høj og 70 cm bred. En skibsmodel, der ikke vil være til at

overse i det nye museum.

Kirkeskibet fra Sundby Kirke har i marts fået en mindre opfriskning, og lauget overvejer lige nu sit engagement i landets kirkeskibe, der for det meste er af en ringe byggefaglig standard. Desuden er det vel Nationalmuseet, der burde interessere sig for området.

Modellerne af fregatten ROLF KRAKE, korvetten TRITON og missilbåden WILLEMOES håber vi at kunne aflevere til Nationalmuseet senere i år. Men først skal opstilling og skiltning nærmere aftales med museet. Og til næste år skulle modellen af kongebåden Svanen blive klar. Lidt ude i periferien spøger en model af redningshelikopteren EH101 til Flyvevåbnet og en vandlinjemodel af fregatten Christiansborg til modellen af Mastekranen.

Boganmeldelser

For Kongen og Flåten, Matros Trosners dagbok, 1710-1714

H. C. Bjerg m.f.

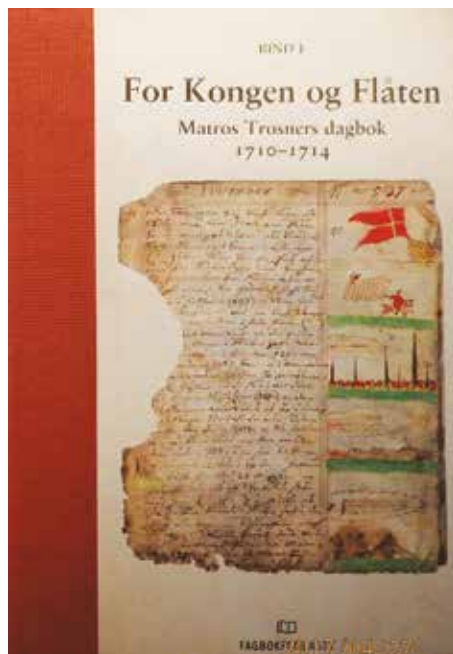
Vejledende pris kr. 1.100 for begge bind.

Kan bestilles hos: www.saxo.dk, www.scanvik.dk, og www.williamdam.dk
ISBN: 9788245021509

Anmeldelse let forkortet af redaktionen

Cand. mag. overarkivar Hans Christian Bjerg og cand. philol Kommandør-kaptajn Tor Jørgen Melien RNN har i fællesskab transskriberet og redigeret en usædvanlig håndskrevet dagbog, der er mere end 300 år gammel. Der er tale om matros Daniel Trosners dagbog fra årene 1710-1714, hvor han gjorde tjeneste i den Dansk/Norske Flåde. Udgivelsen har været under udarbejdelse med assistance fra en lang række akademiske kolleger. Der er ydet økonomisk støtte fra den norske Sjøforsvarsstaben, Institut for Forsvarsstudier samt Forsvarets museer. Værket blev udgivet i december 2016 og omfatter to fine indbundne bind på samlet ca. 900 sider. Udgiver er Fagbokforlaget i Bergen. Præsentation foregik d. 24. marts 2017 på Søværnets Officersskole med den norske ambassadør som vært.

De to gennemarbejdede bind vil være en lækkerbissen for enhver maritim



historisk interesseret, især dem der besidder et højt akademisk niveau. De første 48 sider en kort indledning til at beskrive flåden og skibene som anført af forfatterne. Dernæst følger de ca. 800 sider, side for side med alle mulige oplysninger dag for dag. Jeg vil i denne anmeldelse ikke gå i detaljer med det beskrevne. Daniel Trosners egne fortegnelser taler deres eget sprog med en lang række oplysninger om skibsnavne, navne på skibschefer, hvor mange kanoner der var på skibene benævnt stykker, besætningsmedlemmer der blev straffede typisk med et par dage i bøjlen,

spændes for kanonen og uddelt stryg, springe fra råen, kølhalet eller ligefrem slået ihjel af en hidsig kaptajn. Ikke en eneste gang forholder Daniel Trosner sig til om straffene var berettigede, om de var for strenge eller om de var for milde. Han noterer blot lidt enfoldigt, at så fik den og den sin straf fordi han i havde indladt sig i håndgemæng eller at han var mødt for sent på skibet efter landlov. I en tid, hvor ingen besad armbåndsure, hvor ingen (næsten ingen) kunne læse og skrive og søfolk med udbetalt hyre har været eftertragtet selskab for værtshusholdere eller letlevende piger, så kan det ikke undre, at det har været hyppigt, at matroserne ikke er mødt til tiden. Da skibene konstant var i bekneb for besætninger, kan det heller ikke undre, at det har været straffet strengt at møde for sent. Daniel Trosner skriver også gentagne gange om anvendelsen af "pres-gangs" en fremgangsmåde til at skaffe søfolk, som var udbredt i Royal Navy helt frem til afslutningen af Napoleonskrigene i 1815. Metoden var problematisk, idet man bare gik ud på gader og stræder og indfangede løsgængere, fyldebøtter, lurendrejer, løjsere eller andre som man mente at kunne bruge i kongens skibe. Når de så først var ombord med en enevældig skibskaptajn, så kunne de have nok så mange ligegyldige undskyldninger, lige lidt hjalp det. Derfor var det også udbredt, at skibene fremfor i at gå i havn og se 1/3 af besætningen

desertere i løbet af nul komma fem, at man i stedet lå for anker ude på Reden eller nede i Køge Bugt. Daniel Trosner gør således meget ud af at beskrive om skibene under kommando var trukket udenfor bommen eller om de ikke var det. Bommen var det der også er kendt som bomløbet, der er den passage, der ligger lige udfor det lille hvide hus der i dag ligger yderst på Elefanten over til Nordre Toldbod.

Ifølge de i bøgerne anførte skibslister bestod den Dansk-Norske flåde i 1710 af 36 orlogsskibe og 20 fregatter. Orlogsskibe var skibe med to batteridæk og så stærkt byggede, at de kunne indtage en plads i linjen. De største af disse førte op til 100 kanoner på 3 batteridæk og de mindste kun 50 kanoner på 2 batteridæk. I 1710 ville der have været kanoner i forskellige størrelser typisk med 18-30 pundinge på nederste batteridæk, 12-18 pundinge på mellemste batteridæk og mindre kanoner på øverste eller åben batteridæk. Besætningerne på orlogsskibe har været fra ca. 500 til 900 mand. Daniel Trosner omtaler ikke et eneste sted kanonernes størrelser, men taler alene om antallet af stykker. Fregatterne var for at give dem større fart lettere byggede end orlogsskibene ligesom antallet af kanoner lå fra 10-36 stykker med typisk 6-12 pundinges. Helt frem til panserkibenes fremkomst omkring 1860, blev det betragtet som helt utænkeligt, at en fregat skulle

kunne gennemføre en ildkamp med et orlogsskib. Den eneste skibskaptajn der slap heldigt fra den slags letsidigheder var kaptajn Peter Wessel på fregatten LØVENDALS GALEJ. Det er hævet over enhver tvivl, at der på intet tidspunkt har været udrustet mere end højst 2/3 af flådens skibe. 24 orlogsskibe og 14 fregatter har krævet besætninger på omkring 22.000 søfolk. Når der i hele Danmark-Norge har boet omkring 650.000 mennesker, hvor halvdelen har været børn, og halvdelen af de voksne har været kvinder og 80% har været bønder, og måske 30% inkapable, så efterlader det alene en rekrutteringsmulighed på 22.750. Men da dette ville have betydet en tømning af alle byerne for voksne mænd, har man i 1700-tallet i vid udstrækning måttet belave sig på køb af udenlandske søfolk, pressede søfolk eller måske endda en række, der har været deciderede uegnede til at være søfolk. Orlogsskibenes besætninger har været af en højest blandet karakter. Når det kommer til uddannelse af besætninger eller træning af besætninger skriver Daniel Trosner stort set ingenting. Søofficersskolen blev som bekendt først grundlagt i 1701, så hovedparten af søofficererne havde ikke modtaget en regelret og struktureret navigations- og officersuddannelse. Peter Wessel havde som bekendt lært sin navigation under en handelsrejse til Guldkysten, hvor han var så heldig, at en række af skibets andre navigatører

døde af tropesygdomme, hvorefter han selv blev udnævnt til 3. styrmand. Jeg kan forestille mig, at man i den svenske flåde havde haft flere skibskaptajner på kongens skibe, der ingen eller kun har lidt eller ingen søofficersuddannelse, men er fundet kapable alene fordi de af fødsel var adelsmænd. Officererne i flådens skibe havde således for en stor dels vedkommende modtaget deres søfartsuddannelse i koffardien, idet flådens skibe alene har været udrustede og sejlet under krig. Det har formentligt skyldtes økonomiske årsager, prisen på krudt, og risikoen for sprængning af kanonerne at Daniel Trosner intet skriver om kanoneksercits, fartøjsøvelser, oplæring i tovværksarbejder, baksning med sejl og alt hvad der eller skal til at sejle en sejlførende skib med flere hundrede mands besætning. Han skriver heller intet om forplejningen ombord, underbringelsesforholdene eller forholdet imellem officerer og matroser.

De 800 sider med dagsbogsfortegnelser, der selvom de ikke er en side for meget kan for den mere utrænede læser nemt blive til en prøvelse af tålmodigheden. Der er det så forudseende af de to forfattere, at der er en lang række forklaringer både under teksten på hver eneste side, samt i diverse tillæg bagerst i bindende. I takt med at man læser sig igennem de to bind, bliver man som læser mere og mere frotdrolig med Daniel Trosner,

ligesom man kan hygge sig over de ca. 5.000 naivistiske tegninger. Hvorfra Daniel Trosner kommer, om han har familie eller børn ulejliges han ikke os andre med at fortælle. Derimod holder han meget af at fortælle om markante slag, hvor svensken har fået en på hatten eller hvor det går svenske ilde. Vores allierede russerne omtales som Moskovitterne. Alle oplysninger med numerisk indhold skal læses med et betydeligt forbehold. I begyndelsen af første bind skriver Daniel Trosner meget om hvor mange der afgik ved døden i København grundet pesten. De tal han nævner er sandsynligvis vildt overvurderede. Det var sjældent at pest førte til dødsrater over 35-50%. Midlet imod pest var at tage langt væk fra byen samt at ryge husene ud, hvilket er helt virkningsløst.

For en navnenørd har det været hyggeligt at se hvordan flåden igennem mange århundrede har genbrugt de samme skibsnavne såsom FYEN, SVANEN, HAVFRUEN, TOMLEREN, BESKÆRMEREN, LAALAND, LOSSEN, ØRNEN, WINDHUNDEN, MAKRELEN m.fl.

Jeg tør slet ikke tænke på, hvad det har kostet den enevældige monark at være krigsførende. Det har været voldsomt. Hertil alle de civile, der har måttet lide under sygdomme, lokal hungersnød, belejringer, plyndringer, mord, voldtægt, pest og hvad ved jeg. Når man i matros Daniel Trosners dagbok læ-

ser om hverdagens lidelser er det vanskeligt at forstå, at fra år 1700 til år 1800 blev Danmark befolkning næsten fordoblet fra ca. halv til en hel million og vores bruttonationalprodukt blev firedoblet. Netop derfor er Daniel Trosners arkivalie så vigtigt et dokument, der fortjener at blive læst af alle med maritim og kulturhistorisk interesse.

I mine fem årtier med brændende interesse i maritim historie har jeg aldrig set tilsvarende. Daniel Trosners håndskrevne manuskript foreligger således nu transskriberet i fint tryk, på nydansk med de trykte illustrationer samt en række forklaringer.

Når alt kommer til alt, så bygges vores nuværende søværn på traditionerne af erfaringer indhøstet igennem de sidste fem hundrede år. Derfor sender jeg en tak for det veludførte arbejde til cand. mag. overarkivar Hans Christian Bjerg og cand. philol Kommandørkaptajn Tor Jørgen Melien RNN. Forfatterne fortjener begge signalet Bravo-Zulu.

Farum april 2017

Lars Wismann, Cand.merc.

”For flaget og Danmark”

Søren Nørby og Jakob Seerup.

Udgivet af Forsvarsakademiet den 28. marts 2017. 240 sider, rigt illustreret. Pris kr. 300. (Forsendelsesgebyret er kr. 50). www.universitypress.dk

Bogens undertitel er ”*Søværnet dag for dag gennem 500 år*”. Chefen for Marinestaben, kontreadmiral Frank Trojahn, har skrevet forordet om traditionernes betydning i det over 500 år gamle værn.

Bogen er udgivet i et flot format med overdådige illustrationer. Den er udgivet med støtte fra en række fonde. I forordet fortæller forfatterne om den lange vej fra daværende kommandørkaptajn F. A. H. Kjølens første udgave af bogen af ”*Vort Søværns Hæders- og Mindedage*” fra 1942 og til dagens udgave, herunder hvad kriterierne er for at gøre en dag til ”mindeværdig”.

Bogen tjener flere formål. Det er en komprimeret danmarkshistorie, og den fortæller utrolig meget om ”Flåden”, ”Marinen” og ”Søværnet” og historien bag. Bogen er systematisk opbygget. Der er ikke baggrund for at fremhæve årsdagen for en begivenhed på hver enkelt af årets 365 dage, og på grund af sejlads mønstret i fordums tider, hvor flåden kun var udrustet fra omkring april til oktober, så er der naturligvis en overvægt af begivenheder i som-



merhalvåret.

Efter hver måned indgår et forklarende kapitel, og emnerne her spænder vidt: Det er om traditioner, krigergrave, omkomne i tjenesten, stabelafløbninger, Nyboder og meget andet.

Bogen dækker perioden fra 1510 og fremefter, og der er derfor mange henvisninger til begivenheder i de tidligere danske kolonier i Trankebar og på De vestindiske Øer. Flådens tidlige ekspeditioner og jordomsejlinger bliver også nævnt, tillige med mange begivenheder i Grønland, Island og Færøerne. Norge indgår jo også i riget i flere hundrede år, og en del begivenheder udspiller sig selvfølgelig i Sverige eller tæt på den svenske kyst. I forbindelse med svenskekrigene er der også en hel del træfninger på den nuværende tyske Østersøkyst og Nordsøkyst, så læseren bliver bragt vidt omkring. På tværs af århundrederne serveres

svenskekrigene, englandskrigene, de to slesvigske krige, to verdenskrige og Den kolde Krig.

Den tekniske udvikling er interessant, for i den første tid byggede man stort set skibene uden ændringer gennem mere end 100 år. Fra begyndelsen af 1800-tallet starter en rivende teknisk udvikling, hvor træskibe erstattes med skibe af jern og stål. I stedet for vinden bliver det nu dampmaskiner, først med hjulkasser og siden med skruer, som driver skibene frem. Samtidig sker der en rivende udvikling indenfor våben og ammunition. Siden kommer hele udviklingen med undervandsbåde, fly, radiotelegrafi, radar, sonar med mere. Holmen var med sit værft Danmarks største arbejdsplads i flere hundrede år, og også her kan læseren følge den tekniske udvikling. På værftet var der også en produktion af fly fra 1912 til 1940. Det er skræmmende at læse om de mange flyulykker, som ramte Søværnets Flyvevæsen fra 1912 og frem til sammenlægningen med Hærens Flyvetropper i det nye Flyvevåben i 1950.

Læseren præsenteres via begivenheder på markante datoer for hele den tekniske og operative udvikling i Flåden i mere end 500 år, og det er dygtig gjort. Valget af illustrationer er foretaget med en heldig eller dygtig hånd, og alene af den grund bør man anskaffe sig denne bog, hvis man interesserer sig for dansk marinehistorie. Mangfoldigheden er er

stor. Der er farvefotos, gamle daguerreotypier (sort/hvide fotos), malerier, kobberstik, såkaldte "kadettegninger", våbenskjolde, håndkolorerede kort og søkort. Bogen er meget velegnet til at forklare søværnets personel betydningen af historien og traditionernes betydning. Fra anmelderen skal der hejses flagsignalet "Bravo Zulu", som betyder "Well done" i signalbogen.

Poul Grooss,
kommandør (pensioneret)

Der er stadig ledige pladser til Marinehistorisk Selskabs årlige udflugt 2017

Vi besøger stederne for Tordenskiolds bravader i Bohuslän !

Tirsdag den 5. til fredag den 8. september.

Bustur til Bohuslän den 5.-8. september 2017.

Indkvartering: Nordiska Folkhögskolan, Oluf Palmesväg 1, SE 44231 Kungälv.

Tlf. +46 303 206200

mail: info@nordiska.fhsk.se

PROGRAM.

Tirsdag den 5. september 2017.

- Afg. 09.00 Valby Station .Fra Lysbjergvej på sydsiden af stationen.
Turen går over Öresundsbron, forbi Malmö, Helsingborg,
og Halmstad. 170 km.
- Ank. 11.30 Frokost i Laxbutikken i Heberg, syd for Falkenberg.
- Afg. 12.45 Afg. fra Heberg. Kørsel videre nordpå over Varberg,
Göteborg og Kungälv til Marstrand. 150 km.
- Ank. 15.00 Marstrand. Med færge fra Koön til Marstrand by.
Vandring til fæstningen og rundvisning med guide.
- Afg. 17.00 fra Marstrand.
- Ank. 18.00 Nordiska Folkhögskolan i Kungälv. 15 km.
Middag kl. 1900

Onsdag den 6. september 2017.

- Afg. 08.30 Fra Folkhögskolan mod Dynekilen. Ca. 130 km.
- Ank. 10.00 Dynekilen. Storslået natur, Pause ved mindestenen. Derefter
besøges Blomsholms skeppsætning 5 km syd for
landsbyen Dyne.
- Afg. 11.30 Til Strömstad. 8 km.
- Ank. 12.00 Strömstad, Frokost i Restaurant Heat. Ångbåtskajen nr. 6.
- Afg. 13.15 til Vitlycke Museum. Tanums Hede. 25 km.
- Ank. 13.45 Vitlycke museum med de berømte helleristninger m. tidligste
bådtegninger.
- Afg. 15.00 Til Nordiska Folkhögskolan med middag kl. 18.30.

Afg. 09.00 til Sjöfartsmuseet och Akvariet i Göteborg.
 Ank. 09.45 Sjöfartsmuseet vid Stigbergstorget.
 Besøg på museets udstillinger med guide.
 Kl. 12.00- 13.30 Frokost i museets restaurant.
 Afg. 14.00 Til Maritima, historiske skibe i Göteborgs havn,
 Bl.a. Jageren Halland, ubåden Nordkaparen og monitoren
 Sölve.
 Afg. 16.00 Retur til Kungälv.20 km.
 Ank. 17.00 Nordiska Folkhögskolan med middag kl. 18.30

Fredag den 8. september 2017

Afg. 08.30 Afrejse fra Nordiska Folkhögskolan.
 Ank.10.30 Varbergs Fæstning. Rundvisning på bastionerne.
 Afg. 12.30 Fra Varbergs fæstning til Heberg syd for Falkenberg.35 km
 Ank. 13.30 Laxbutiken. Frokost.
 Afg. 14.30 Returrejse sydpå.170 km.
 Ank. 17.00 Valby station.

24.04 2017

Ole Lisberg Jensen



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

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



MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

Arrangementer sæsonen 2017 / 2018

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

25. oktober 2017 kl. 19.30

(Foredragsholder tilgår)

Med fregatten PETER WILLEMOES

29. november 2017 kl. 19.30

Lars Rosendahl Christophersen

Livet ombord i kongeskibet DANNEBROG.

6. december 2017 kl. 19.30

Jakob Seerup

Rundvisning i "Orlogsmuseet". **BEMÆRK! Mødested: Tøjhusgade 3**

31. januar 2018 kl. 19.30

Poul Grooss

Krigen i Stillehavet 1941 - 1945.

28. februar 2018 kl. 19.30

Peder Ellegaard-Larsen

Marinens Flyvevæsen.

4. april 2018 kl. 19.30

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 100 kr.

Tilmeldinger til foredragsaftener og generalforsamling til torben.martinsen@gmail.com
eller telefon 4227 2794. Det skal præciseres, at tilmelding til spisning skal ske
senest **mandag kl. 1200**, før det pågældende foredrag/generalforsamling.