MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

51. årgang Nr. 2 - maj 2018

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

Et orlogsskib bliver til. Konstruktionen af inspektionsskibet TRITON ved Svendborg Værft A/S 1988-1989. 3
KK (pens.) Erik Månsson

Cubakrisen 1962 og Danmark 22
Jens Perch Nielsen

Boganmeldelser

Ikke en jordisk chance 31
Frode Z. Olsen

Sorttjærede ligkister 33
Niels Bjørn Hansen

Referat fra Generalforsamling i Marinehistorisk Selskab 36

Regnskaber for MHS og kommandør Sigurd Barfods legat 41

Meddelelser fra Orlogsmusets Modelbyggerlaug 44

MHS udflugt 2018 47

www.marinehist.dk

Forsidebillede: Inspektionsskibet TRITON ved Færøerne juli 2011. Godt arbejde Svendborg værft! De fire THETIS-kl. sejler nu i deres nærlig 30 år uden, at der er den mindste skygge af afløsere i horisonten. (Foto:Niels Pind)

Et orlogsskib bliver til. Konstruktionen af inspektionsskibet TRITON ved Svendborg Værft A/S 1988-1989.

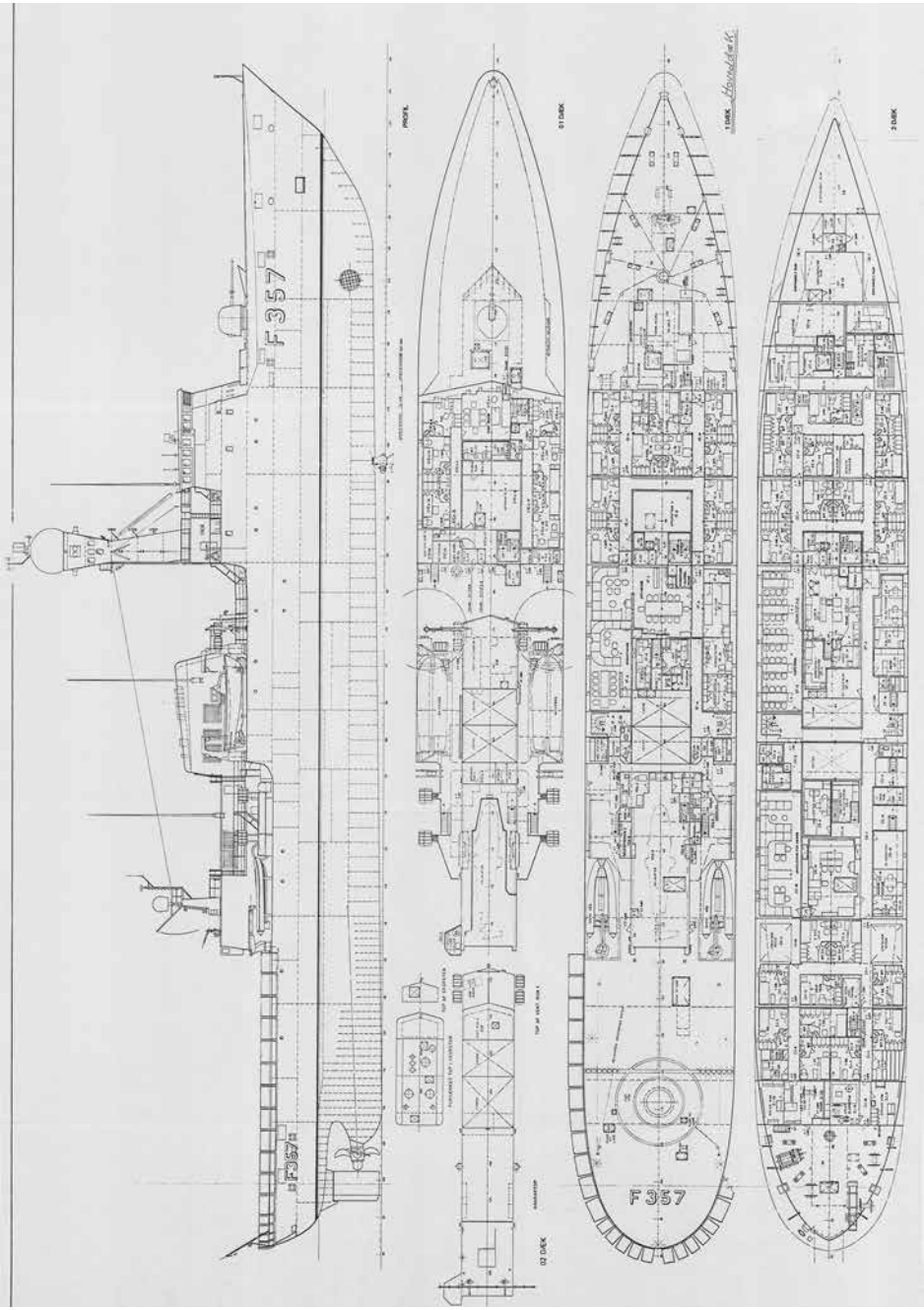
Af pens. kommandørkaptajn Erik Månsson. Med bistand fra Søren Nørby.

Indledning

Hvordan bliver et moderne orlogsskib til? Når politikerne i Folketinget beslutter, at Søværnet skal have et nyt orlogsskib, sættes en stor og lang proces i gang. Man siger som tommelfingerregel, at der går ti år fra beslutningen om at anskaffe et orlogsskib tages, og til skibet er operativt, men processen kan gennemføres hurtigere. Et eksempel på dette er anskaffelsen af de fire inspektionsskibe af THETIS-klassen. Skibene blev til på baggrund af en folketingsbeslutning af 14. oktober 1985, der afsatte 310 mio. kroner til projekteringen af fire nye inspektionsskibe som erstatning for de fire inspektionsskibe af HVIDBJØRNEN-klassen, der forventedes udfaset i årene 1988 til 1992. Søværnets Materielkommando (SMK) havde i maj 1985 fremsendt grovskitse for projektet, som nu blev lagt i hænderne på det skotske firma Y-ARD, der også havde været med til at designe Søværnets korvetter af NIELS JUEL-klassen. Efter at Y-ARDs præliminære design var blevet godkendt af SMK, kunne materielkommandoen den 3. november 1986 indgå aftale om projektering med firmaet Dwinger Marineconsult. I løbet af de kommende måneder blev ideerne bag skibene til detaljerede tegninger, og den 26. december 1987 kunne SMK indgå kontrakt med Svendborg Værft A/S om bygningen af fire inspektionsskibe med levering af det første i 1989. Prisen for de fire skibe var i alt 1.440 mio.kr.

De fire inspektionsskibe var de hidtil største inspektionsskibe i flådens historie og skulle bygges til at varetage: "*Inspektion, overvågning og suverænitetshævdelse samt isrekognisering og redningsaktioner i farvandene omkring Grønland og Færøerne, men vil også kunne indsættes på bevogtnings- og inspektionsopgaver m.v. i Nordsøen og andre danske farvande.*"

Bygning af så specialiserede skibe, som


F 357
PROFIL
01 DEK
02 DEK
F 357

inspektionsskibene er – de skal både kunne operere under ekstreme vejrforhold og som krigsskibe – blev dog ikke bare lagt i hænderne på det civile svendborgske værft. Byggeprocessen blev tæt fulgt af en lille gruppe officerer fra Søværnet, heriblandt daværende orlogskaptajn Erik Månsson, som i det følgende fortæller om sine oplevelser i forbindelse med skibenes tilblivelse.

Til Søværnet havde Svendborg Værft A/S tidligere bygget inspektionsskibet INGOLF (1963), hele Barsø-klassen (1969-1973), grønlandskutterne AGDLEK (1973), AGPA (1974) og TULUGAQ (1979), kabelminelæggerne LOSSEN (1978) og LINDORMEN (1978) samt isbryderen THORBJØRN (1980), men ellers var værftet i 1980'erne mest kendt for at være Danmarks bedste reparationsværft. I forbindelse med bygningen af THETIS-klassen blev størstedelen af reparationsværftets kapacitet imidlertid overført til nybygningsafdelingen, hvorfor værftet måtte sige nej til en del reparationsopgaver, som så gik til andre værfter. Dette skulle senere vise sig at blive Svendborg Værfts død.

Mine erfaringer som tilsynsførende teknikofficer på bygningen af inspektionsskibet TRITON

I sommeren 1989 fik jeg besked fra Søværnets Personelforvaltning om, at jeg efter afslutningen på mit daværende togt med inspektionsskibet BESKYTTEREN,

THETIS-klassens data
Ifølge aftalen med Svendborg Værft skulle såvel skrog som overbygning udføres i stål, og skibene skulle have følgende data:
Deplacement: Standard: 2.400 tons, udrustet: 2.700 tons, fuldt udrustet: 3.500 tons
Dimensioner: Længde mellem pp 99,75 m. oa 112,3 m., bredde: 14,4 m., dybgang: 6 m.
Maskineri: Hovedfremdrivningsmaskineri: 3 dieselmaskiner, MAN-B&W 12 cyl. 4-takt, 13.000 BHK/ 8.820 KW, 1 Ka-Me-Wa 4 bladet skrue.
Hjælpemaskineri: 3 dieselmotorer, 16 cyl. 2-takt Detroit Diesel, 460 KW. A. van Kaick generatorer
Nødgenerator: 1 DM, 6 cyl. 2-takt Detroit Diesel 120 KW. A. van Kaick generator.
Gear: Renc Tacke. 5 hydrauliske koblinger, 3 til hovedmotor, 1 til skrueaksel, 1 til akselgenerator.
1 Bowthruster: Brunvoll 600 KW/ 884 BHK. 1 Azimuththruster: Brunvoll 800 KW/1.088 BHK
Fart: Topfart: 21,5 knob/Kont: 20 knob/Økon:16 knob.
Oliebeholdning: 450 m^3. Tanke for helikopterbrændstof 47 m^3.
Besætning: 60 (+ plads til 12 passagerer)

Luftfotografi af Svendborg Værft A/S med alle fire enheder af THETIS-*klassen repræsenteret: Den næsten færdige gråmalede, der ligger ud for reparationsafdelingen, er* THETIS. *Ved udrustningskajen med kun malet mast ses* TRITON. *På byggebeddingen kan man se de første plader til* VÆDDEREN *og udenfor værftet på pladelageret ligger pladerne til* HVIDBJØRNEN. *Svendborg Værft gav de fire inspektionsskibe nybygningsnumrene 194, 195, 196 og 197. Værftet var i 1990 Svendborgs absolut største arbejdsplads med ca. 800 ansatte.*

skulle tiltræde som tilsynsførende teknikofficer på bygningen af inspektionsskibet TRITON ved Svendborg Værft. Hvorfor det lige blev mig blandt alle Søværnets teknikofficerer, der fik opgaven, ved jeg ikke med sikkerhed, men mine erfaringer fra min tjeneste om bord i BESKYTTEREN og fra ved flere lejligheder i løbet af min karriere at have gjort tjeneste som tilsynsførende på værfter, både under større reparationer og under nybygningen af bl.a. korvetten PETER TORDENSKIOLD, gjorde mig kvalificeret til opgaven.

Efter at have meldt mig hos chefen for SMK, kontreadmiral H. Dynnes Hansen, chefen for SMKs "Projektafdeling Skib", overingeniør Bent Hansen og Projektchef for THETIS-klassen, kommandørkaptajn Poul Budsted mødte jeg

på Svendborg Værft den 24. september 1989.
Jeg blev her introduceret for værftets nybygningschef Leif Madsen og mødte derpå tilsynsførende elektroofficer (ELO) løjtnant C.K. Jørgensen, tilsynsførende driftsofficer (DRO) premierløjtnant C.J. Sørensen samt tilsynsførende maskinregnskabsfører oversergent N.G. Petersen, som sammen med mig og en endnu ikke ankommet vedligeholdelsesofficer (VLO) skulle udgøre TRITONS tilsynsførende besætning.
Den tilsynsførende VLO kaptajnløjtnant Thorvald Pedersen, som jeg skulle få et helt formidabelt samarbejde med, ankom først et par dage efter mig. Vi besluttede med det samme, at der ikke var nogen hakkeorden, og der skulle ikke være nogen formel arbejdsfordeling, men at vi skulle udføre alting sammen.

Da jeg ankom til Svendborg Værft var de første plader til TRITON blevet lagt på beddingen den 7. august, så der var ikke meget at se på endnu. Thorvald og jeg brugte derfor den første tid på at gennemgå THETIS, som efter navngivningen af Hans Kongelige Højhed Kronprins Frederik den 15. september 1989, lå næsten færdigbygget ved Kaj 3. Vi studerede endvidere en model af maskinrummet, som var opstillet i en stor hal lige over for byggebeddingen.[1]

Vores gennemgang af skibet, såvel på dæk som om læ og et nøje studie af maskinrumsmodellen afslørede et antal uhensigtsmæssigheder. Disse drejede sig om stort og småt, lige fra uhensigtsmæssige rørføringer og ventilplaceringer, døre der var hængslede i forkert side, dårlig placering af store maskinkomponenter som for eksempel incineratoren og nødgeneratoren, bærende søjler og dragere samt uhensigtsmæssig lejderføring i masten til istønden og loftet i skorstenen. Alt i alt udfærdigede vi en liste på godt og vel 120 punkter, som vi ville have ændret fra klassens første enhed THETIS til de tre følgende enheder, der jo stadig var under bygning.
Kommandørkaptajn Budsted fik et mindre chok, da vi forelagde listen for ham, men efter at vi havde haft ham med rundt og vist hvor de forskellige problemer var, kunne han godt se fornuften i det hele og han godkendte derfor næsten alt. Blandt de få punkter, som Budsted af hensyn til omkostningerne ikke ville godkende, var en flytning af nødgeneratoren, som var placeret i et lille rum under bakken i bagbord side, hvor forholdene var så snævre, at man næsten ikke kunne komme til at betjene hverken generator eller strømtavle. Budsted vurderede, at udgifterne til en ændring her var for store. På et sent tidspunkt i byggefasen udbrød der imidlertid brand ombord i TRITON i det lille rum i forskibet, hvor nødgeneratoren var opstillet, og det betød, at såvel motor

Kronprins Frederik fotograferet på Svendborg Værft i forbindelse med navngivningen af F357 THETIS den 15. september 1989. Ved kronprinsens side ses kaptajnløjtnant Mogens Jacobsen, der var inspektionsskibets næstkommanderende. (Forsvarsgalleriet.dk)

med generator og strømtavle som skot, dørk og lejder blev deformeret i en sådan grad, at det hele skulle udskiftes. I den forbindelse blev rummet så udført således, som vi i vores ændringsforslag oprindelig havde foreslået, og det blev også tilfældet på de efterfølgende skibe.

Budsted undrede sig naturligvis over, at THETIS besætning ikke havde været opmærksomme på alle disse uheldige forhold, men vi kunne så undskylde dem med, at de jo ikke, i modsætning til os, havde haft et næsten færdigt skib at kigge efter, hvilket han nødtvunget accepterede som forklaring.

Alle de ændringer vi fik godkendt og gennemført på de efterfølgende enheder, blev også ændret på THETIS ved dennes garantieftersyn. En særlig ting som optrådte flere gange på vores liste, var en uhensigtsmæssig og til tider helt tåbelig placering af bærende søjler. Eksempelvis stod der en søjle lige i centerlinjen i slusen fra helikopterdækket og ind i skibet, hvilket bevirkede, at hvis man skulle bære en båre med

Da TRITON skulle søsættes den 16. marts 1990, havde værftet arbejdet hele natten for klargøring, men TRITON ville ikke glide ud. Først efter mange timers banken og hamren og indsmøring med sæbe begyndte den at glide ud, og det skete med en sådan hast, at TRITON, til trods for at der var mange tons kæder til at bremse den, løb hele vejen over Svendborgsund, og var lige ved at løbe på grund på Tåsinge! En dramatisk start, men for os, der havde været involveret i skibets bygning, var det en fantastisk oplevelse at mærke og føle TRITON i sit rette element. (P.B. Sørensen/Forsvarsgalleriet.dk)

patient fra helikopterdækket og ind på hospitalet, så skulle båren vippes op i lodret position for at passere rummet. De fleste af disse søjler blev fjernet uden videre, men én søjle ville værftet ikke fjerne. Den var placeret midt i officersmessen, hvor den gik ned lige igennem spisebordet, og til trods for, at jeg leverede både tegninger op beregninger på hvordan man kunne føre kraftlinjerne ud til ovenover liggende dæksbjælker, påstod værftet, at søjlen ikke kunne undværes, da man af hensyn til kabelføringer under loftet ikke kunne indsætte et af mig foreslået strø mellem to dæksbjælker. Skibene måtte derfor i årene fremover have specielt syede duge med slids i.

I forbindelse med udbuddet om leve-

ring af maskinkontrolsystemet til inspektionsskibene havde det engelske firma Hawker-Siddely vundet entreprisen, idet de hævdede at have et fuldt færdigt system, som allerede var installeret og afprøvet i engelske fregatter. Programmet skulle gøre det muligt at starte, stoppe, og overvåge skibets maskineri, ventiler og spjæld centralt fra skibenes maskinkontrolrum, og systemet kunne således spare besætning for meget arbejde. Da tiden for færdiggørelsen af THETIS nærmede sig, havde Hawker-Siddely trods gentagne henvendelser fra Svendborg Værft stadig ikke leveret systemet. På vegne af Svendborg Værft gik det danske firma LOGIMATIC til sidst Hawker-Siddely på klingen, og fandt ud af, at der slet ikke fandtes noget færdigt system, og slet ikke noget som var indbygget og afprøvet i engelske fregatter. Hawker-Siddely blev derfor afskediget, og man rettede derfor i stedet henvendelse til det danske firma Søren T. Lyngsøe om levering af et system, der dog skulle tilpasses den af Hawker-Siddely leverede software.
Søren T. Lyngsøe ville her af tidsmæssige årsager ikke påtage sig at levere et færdigt system til THETIS, men ville dog kunne have systemet klart til TRITON. Det betød, at vi måtte installere et midlertidig – og meget skrabet - system på THETIS. Med dette system kunne kun ca. en fjerdedel af alle skibets ventiler betjenes fra computeren, hvorfor THETIS besætning nu skulle til at undersøge, hvor alle de nu manuelt betjente ventiler og spjæld befandt sig. Det var meningen, at THETIS skulle have det færdige Søren T. Lyngsøe system installeret i forbindelse med det efterfølgende garantieftersyn, men programmets installation om bord i TRITON viste sig mere besværlig end forventet. Kun takket været en meget ihærdig indsats fra såvel tilsynsbesætningen, værftet og personellet fra Søren T. Lyngsøe lykkedes det at få programmet til at virke som planlagt. Det var en omstændig proces, hvor vi brugte mange timer på at finde og afprøve hver enkelt ventil, men processen gav samtidig den fordel, at vores personel fik et dybtgående kendskab til systemet. Elektroofficeren (ELO) kom godt ind i skærmbilleder og undertavler og driftsofficeren (DRO) kom sammen med maskinbesætningen ind i de fysiske forhold i maskinrummene.

Vi havde en smule ondt af THETIS besætning, for skibet fik den værst tænkelige start. Ikke alene måtte de nøjes med det meget skrabede maskinkontrolsystem, men de måtte også leve med alle de fejl og mangler, som vi havde påpeget. På toppen af det hele oplevede THETIS at blive beordret direkte fra Svendborg Værft til Århus Flydedok for at blive ombygget for at kunne opfylde de krav der blev stillet for at de kunne deltage i ”KANUMAS”-projektet.

I foråret 1991 havde søværnet tegnet en 5årig kontrakt med firmaet Nunaoil A/S om leje af THETIS til seismologiske undersøgelser ved Grønland. Ombygningen indebar, at skibets afrundede hæk blev skåret af og erstattet af en flad hæk med port til udlægning af kabler, og hele dækket under hangardækket blev fyldt op med kabeltromler. Den 12. juli 1991 afgik THETIS *på sit første KANUMAS-togt.* (Forsvarsgalleriet.dk)

Hver morgen blev der under ledelse af nybygningschef Leif Madsen afholdt et møde, hvor de enkelte tilsynsførende gav en status over, hvorvidt de forskellige fastlagte terminer i byggeprocessen blev overholdt. Disse morgenmøder kom efterhånden til at udvikle sig til en ren farce, idet ingeniør Niels Stegenborg fra SMK tilsyneladende gjorde alt hvad der stod i hans magt for at gøre livet surt for Leif Madsen.

Et fast punkt på morgenmøderne var således et spørgsmål om forskellige elektromotorer, om disses fabrikat, deres chok-sikre opstilling og placering i det hele taget. Ved hvert møde fremkom Stegenborg med nye krav til choksikring baseret på beregninger foretaget af SMKs chokekspert civilingeniør Egon Bauch.

Hver gang et problem var løst dukkede Stegenborg op med et nyt, og somme-

tider ville han have ændret på noget, som dagen i forvejen var blevet ændret. Stakkels Mogens Højstrup, som var SMKs el-værkmester, kunne slet ikke følge med i alle de nye og sommetider helt tåbelige krav, der blev fremlagt. Alle vigtige punkter på morgenmøderne druknede derfor helt i elektromotorproblemer.

Til sidst bad jeg Leif Madsen om en fuldstændig oversigt over hvor mange elmotorer der var ombord, hvor disse var placeret og hvilken funktion den enkelte motor skulle udføre. Med denne liste i hånden brugte jeg det meste af en weekend på at kravle rundt for at se hvilken type motor der var tale om, hvordan den var opstillet på chokmounts eller om den på en eller anden måde var indkapslet således, at en sprængning af motoren ikke kunne forvolde skade på andet materiel. Ud af de godt og vel 200 motorer det drejede sig om kunne jeg nu påvise, at såfremt blot en af de større motorer blev skiftet til en Asea-motor, så var alle problemer løst. Dette blev gjort og Stegenborg blev derpå bedt om ikke længere at deltage i morgenmøderne.

Uddannelsen af den kommende besætning

I forbindelse med vores gennemgang af THETIS blev vi klar over, at der manglede et generelt uddannelsesprogram for dæks- og maskinpersonellets skibs- og systemkendskab.

Vi udarbejdede og gennemførte derfor et sådant uddannelsesprogram, som kom til at danne grundlag for teknikdivisionens personel. Der blev også udarbejdet et uddannelsesprogram for dækspersonellet, så de kunne få det nødvendige skibskendskab.

For teknikdivisionens personel omfattede programmet blandt andet: skibets indretning, skrog og tankanlæg, fremdrivnings- og hjælpemaskineri, hjælpeudstyr og dæksudstyr, herunder stabilisatoranlæg, toiletanlæg, ferskvands-generatorer osv., gas- og smøreoliesystemer, brandslukningssystemer, helikopterfuel- og helikopterhandlings systemer, maskinkontrolsystem og elinstallationer.

Undervisningen af personellet foregik i et par pavilloner bag ved værftet. Vi brugte også flittigt den på værftet opstillede maskinrumsmodel, hvor vi kunne vise systemerne, så folkene fik kendskab til de fysiske placeringer i maskinrummet. Tilsynsførende ELO og tilsynsførende DRO blev også en del af undervisningsteamet og fik derfor selv et meget indgående kendskab til skibene. Vi fik i forbindelse med vores udarbejdelse af undervisningsmaterialet værftet til at lave nogle tegninger og diagrammer i skemaform, som blev sat op på store plancher, og værftet lavede også tegninger og diagrammer i lommeformat, således at hver mand havde sin lille bog, som var lettere at have med ved den fysiske gennemgang

I forbindelse med skibenes tilblivelse var det involverede personel på fabrikskurser hos bl.a. Ka-Me-Wa i Sverige, MAN-B&W i Frederikshavn, LOGIMATIC i Ålborg, Nordisk Marine Hydraulik A/S i Næstved, Semco Maritime Odense, Intering i Hamburg samt i Skotland, England, Tyskland, og Norge. På disse kurser deltog udover et udsnit af officer fra tilsynsbesætningerne også relevante ingeniører og værkmester fra SMK, samt ofte et par lærere og instruktører fra Teknikskolen, med henblik på at disse kunne forestå undervisningen for efterfølgende besætninger i skoleregi. Her inspiceres en skibsskrue hos Ka-Me-Wa. (M. Højstrup)

af skibene.

Sideløbende med vores tilsynsvirksomhed blev vi bl.a. også involveret i SMKs indførelse af et EDB-styret driftsvedligeholdelsessystem, og vi blev af SMK bedt om at deltage i udvælgelse og indførelse af prototypesystemerne i Søværnets skibe. Vi brugte derfor en del timer hos LOGICMATIC i Danmark og AMOS – D i Norge, men også en del timer med personel i SMK for at udarbejde strukturen i systemerne og endelig havde vi personel i Svendborg til forsøg med dataopsamling og dataindtastning i systemerne. Der blev ligeledes afholdt en del teo-

retiske undervisningstimer på Teknikskolen på Holmen.
I forbindelse med en sådan undervisning fik jeg pludselig at vide, at jeg for en periode skulle afgå fra TRITON-projektet, og blev i stedet beordret ombord i det norske støtteskib ANDENES, som skulle assistere OLFERT FISCHER i den Persiske Golf. Mit fravær kom til at vare tre måneder (mere om dette i bogen om NIELS JUEL-klassen) og i denne tid blev afprøvningen af systemerne sammen med værftet klaret af Thorvald alene men med stor bravur.

Navngivningen af TRITON, som blev foretaget af statsminister Poul Schlüter, fandt sted den 28. september, mens jeg var i Golfen, så Thorvald var eneste repræsentant for skibet ved selve navngivningen og den efterfølgende festlighed. Ved denne lejlighed foreslog direktør for Svendborg Værft A/S Per Glente statsministeren at lade værftet bygge et femte inspektionsskib. Financieringen skulle findes ved at droppe en planlagt 100 mio. kr. dyr levetidsforlængelse af inspektionsskibet BESKYTTEREN og de to inspektionskuttere i MALLEMUKKEN-klassen, hvilket også var beregnet til at ville koste ca. 100 mio. kr. Udover de her opnåede besparelser ville Søværnet på sigt spare en del penge ved at have fem ens skibe i drift – både personelmæssigt og teknisk. Skulle ideen synes oplagt, var værftet parat til at forhandle pris, der i forvejen havde vakt opsigt ude omkring, med hensyn til, hvad denne type skibe normalt koster, og Glente tilbød direkte, at hvis regeringen ikke kunne finde pengene til at bygge skibene nu, så kunne værftet tilbyde at finansiere en femte enhed for "bareboat charter". Dette var en forretningsmodel, hvor værftet ejede skibet og Søværnet så lejede det, indtil det havde midler til at kan købe skibet. For værftet var fordelen ved en ordre på en femte enhed åbenlyse. Ikke bare ville den forlænge beskæftigelsessituationen på værftet, men også give værftet længere frist til at markedsføre skibstypen ude i verden, som et avanceret og effektivt skib til fredelige inspektionsformål, med omstilling til militære muligheder om nødvendigt. Desværre kom direktør Glentes ønsker aldrig til udførelse. Til gengæld blev vi vidner til, ikke alene værftets, men hele Svendborg bys solidaritet overfor direktør Glente i nødens stund. Han var blevet anklaget for groft bedrageri og anklaget for i 1980'erne at have skruet priserne på en række nybyggede coastere kunstigt op for dermed at få større lån fra Danmarks Skibskreditfond, end skibene var berettiget til.
Såvel banker som embedsmænd og ministre var klar over at dette skete, og betragtede det som en nødvendighed ikke alene for Svendborg Værft, men også for andre danske værfter for overhovedet at kunne konkurrere

*"Artist impression" af de nye inspektionsskibe af Thetis-klassen. (*Forsvarsgalleriet / Jacob Brahe Pedersen 1988)

med udenlandske værfter, som modtog store statssubsidier, men retten fandt det altså ulovligt i henhold til gældende EU-regler. Svendborg var klar over, at det netop var denne policy, der havde gjort værftet i stand til at byde på og vinde konkurrencen om at bygge de fire inspektionsskibe til Søværnet og dermed bevare over 1000 arbejdspladser i byen. Størstedelen af byens befolkning med borgmesteren i spidsen var derfor samlet langs havnen, og værftsarbejderne dannede espalier for Glente på broen over til Frederiks ø, da Glente vendte hjem efter sidste retsmøde i Østre Landsret, som stadfæstede byrettens dom, hvor han var blevet idømt 1½ års betinget fængsel for bedrageri.

Prøveture

Et centralt led i byggeprocessen var de omfattende prøveture, som skulle afholdes – og bestås, inden skibene kunne overdrages til Søværnet. Inden der skulle foretages prøveture, havde montører fra de forskellige underleverandører sammen med værftet foretaget bolværksprøver, og her indtraf en morsom detalje i forbindelse med afprøvning af azimuthtrusteren. Den kunne ikke køres ret langt ud og montøren kunne ikke se hvad der var i vejen, så man besluttede at vente til næste dag med at undersøge fejlen. Næste dag kom ingeniør Ebbe Jørgensen ned og kunne så fortælle at problemet simpelthen var det, at det havde været meget lavvandet dagen i forvejen, så trusteren gik bare ned og stod på bunden, i mellemtiden var vandstanden steget så meget, at der nu ingen problemer var mere.

Ellers må prøveturene med THETIS siges at være temmelig ustrukturerede. Der var således ingen, som havde

rigtigt kendskab til hvem der var ansvarlig for de enkelte prøver, og der var ikke afsat nogen bestemt tid til de enkelte prøver, hvorfor stort set hele programmet var flydende. Det største problem var dog, at der var ingen, som registrerede hvordan de enkelte prøveture havde forløbet, hvorfor man stort set ikke kunne se hvilket udbytte af de langvarige prøveture, man havde opnået. Sammen med værftet udarbejdede vi derfor et nyt prøveprogram for TRITON, der indeholdt nøjagtige tidspunkter og tidsforbruget til de enkelte prøver. Der var ligeledes angivet hvem fra underleverandørerne, værftet og SMK, der var ansvarlige for de enkelte prøver, og frem for alt var der uddelt skemaer, som skulle udfyldes, medens prøverne stod på, således at man efter endt prøvetur nøjagtigt kunne evaluere hvert enkelt delelement i prøveturen.
Såvel værftet som underleverandørerne var meget glade for dette initiativ, som altså blev iværksat på vores foranledning. Prøveturene blev derfor gennemført indenfor den planlagte tid og resultatet af de enkelte prøver gav mulighed for udbedring og ændring af systemerne.

Første værftsprøvetur, som foregik den tirsdag 19. marts 1991 fra klokken 0500 – 2330. Det overordnede ansvar for turen lå hos Svendborg Værfts prøvetursleder afdelingsingeniør Børn Jensen og hos SMKs prøvetursleder kommandørkaptajn Budsted. Derudover var samtlige af SMKs fagsektioner repræsenteret ligesom alle de centrale underleverandører fra Man-B&W Alpha, Binau Agentur (ferskvandsgeneratorer), Blohm & Voss (finne og stabilisatoranlæg) Logimatic Marine Consult, Semco Svendborg (samtlige elinstallationer) Søren T. Lyngsø, Renck Tacke (gear), Brunvoll (bow- & azimuthtruster), Motorfabrikken Dan (styremaskine og ankerspil) og designeret besætning. Prøveturen forløb stort set uden andre problemer end at de kunne rettes med det samme.

Anden værftsprøvetur foregik den tirsdag 26. marts 1991 fra klokken 0500 – 1200 med stort set de samme deltagere som under den første prøvetur. Her var programmet lidt mere dybtgående forsøg. Som følge af de gennemgribende bolværksprøver, der var blevet udført i tiden siden første prøvetur, samt udbedring af de fejl og mangler, der var konstateret på første prøvetur, forløb prøveturen uden de store bemærkninger, bortset fra et enkelt tilfælde, hvor der var problemer med smøreolietrykket på gearet, som fik systemet til at koble skrueakslen ud. Efter ankomst til Svendborg adskilte montøren fra Renck Tacke systemet og opdagede herved en defekt O-ring i dysen, der førte olie til koblingen. Denne blev skiftet, hvorefter systemet fungerede som det skulle. For en sikkerheds

Efter aflevering fra Svendborg Værft mandag den 31. marts 1991 klokken 0900 sejlede TRITON *til Holmen for at få foretaget våbeninstallation. Her er det installationen af en 76mm OTO Melare automatkanon på klassens første enhed på Holmen.* (P.B. Sørensen/Forsvarsgalleriet.dk)

skyld gav han VLO en ekstra O-ring – just in case.

TRITON blev overdraget til Søværnet den 31. marts 1991, og første chef blev kommandørkaptajn Henrik Hornhaver med Orlogskaptajn P. E. Nielsen som næstkommanderende. Efter overdragelsen udestod installation af våben og sensorer, hvilket foregik på Holmen i København. Dette indebar en række prøvesejladser for at afprøve det nye udstyr. På en af disse anløb vi Rønne på Bornholm, og ved afgang fra havnen opstod der pludselig et olietryksfald på gearet, der gjorde at alle koblingerne koblede ud. Det var et meget uheldigt tidspunkt for vi lå midt i indsejlingen og der var en færge for indadgående, men med lidt "snyd" fik vi sat olietryk på, således at vi kunne koble ind og dermed redde os ud af havnen uden at genere færgen. Herefter kunne vi så i fred og ro finde årsagen til trykfaldet og få dette udbedret. Her kom den O-ring, som montøren fra Renck Tacke havde givet VLO i brug, hvorefter systemet fungerede normalt.

TRITON ved kaj i Charlotte Amalie, Skt. Thomas, den 1. april 1992. Kommandørkaptajn Hornhaver var særdeles tilfreds med togtet og udtalte senere: "Besøget på U.S. Virgin Island krævede en stor indsats af hele besætningen, men alle opgaver er blevet gennemført med entusiasme og professionel stolthed. Det har været en lang tur, men udbyttet i form af en tilbundsgående gennemarbejdning af skibet, træning i længerevarende sejlads under fremmede himmelstrøg og specielt påvisningen af, at skibet kan klare i hvert fald subtroperne forekommer mig at være et væsentligt udbytte. TRITON, Dansk Skibsbygning og Søværnet har fået lejlighed til at præsentere sig på værdig og effektiv vis". (Forsvarsgalleriet.dk)

Den 1. oktober 1991 blev jeg frakommanderet TRITON på grund af min udnævnelse til kommandørkaptajn. Orlogskaptajn Eskild Biernat kom ombord i stedet for mig, og det var således ham, der var TKO da kommandoen blev hejst på TRITON for første gang den 2. december 1991.

Umiddelbart efter kommandohejsning sejlede TRITON med sin A-besætning på fiskeriinspektion ved Færøerne. Dette togt blev afsluttet i Thorshavn den 13. marts 1992, hvor TRITON gik ud på det første længere præsentationstogt for et skib af THETIS-klassen. Den 23. marts ankom TRITON til Norfolk i USA, hvor Chefen for SMK og forsvarsattacheen i Washington tog imod. Næste dag

kom chefen for den amerikanske Atlanterhavsflåde ombord og fik forevist skibet. Da amerikanerne havde forvisset sig om, at TRITON opfyldte alle reglerne fra den International Maritime Organization (IMO), var de fulde af lovprisning over skibet. Chefen kommandørkaptajn H. Hornhaver var godt tilfreds med den interesse det nye skib havde vakt og udtalte: "*Det var en stor fornøjelse at kunne få lov til at præsentere et nyt, godt skib for så lydhørt et publikum. Skibskontrolsystemet vakte særdeles stor interesse, men også kommandorum og beboelse affødte mange positive kommentarer*."

Den 26. marts blev kursen sat mod det tidligere Dansk Vestindien, hvor første besøg gjaldt Frederikssted på St. Croix, hvor man blev modtaget af udenrigsminister Uffe Ellemann-Jensen. Ved midnatstid forlagde TRITON mod Charlotte Amalie, hvor der blev ankret op ud for Fort Christian. Efter at have deltaget i forskellige ceremonier især på 75års dagen for øernes overdragelse til USA den 31. marts, afsejlede TRITON den 5. april og satte kurs mod Danmark og Flådestation Frederikshavn, hvortil skibet ankom den 15. april. Togtet kom til at danne grundlag for det sejladsmønster, som THETIS-klassen kom til at opleve, og i de efterfølgende år kunne man finde THETIS-klassens skibe på stort set alle verdenshave.

Det lange togt havde betydet, at man fik afprøvet skibet, besætningen og udrustningen i situationer og på områder der ikke havde været planlagt for.

Det lange togt bevirkede også at alle fejl og mangler blev afsløret, og disse blev sendt til Svendborg Værft, således, at de kunne være forberedte, når TRITON kom til garantieftersyn, der fandt sted i foråret 1992.

Under forlægningen den 21. april fra Frederikshavn og til Svendborg for det kommende garantieftersyn berørte TRITON grunden sydøst for Endelave. Der blev ikke konstateret olieudslip og efter at samtlige rum var inspiceret afslørede en dykkerundersøgelse, at samtlige skruetippe var beskadiget, hvorefter der fortsattes mod Svendborg med reduceret fart. Der blev udfærdiget en ny liste til Svendborg Værft, hvilket bevirkede megen lystighed på værftet, da man spurgte om der skulle arbejdes efter den første eller den anden liste.

TRITON garantieftersyn inklusive dokning varede fra den 22. til den 30. april og grundstødningen og den deraf følgende reparation kom til at koste Søværnet ca. 800.000 kr.

Efter garantieftersynets afslutning forlod VLO Thorvald Pedersen Søværnet og dermed var både tilsynsførende TKO og tilsynsførende VLO helt ude af TRITON-projektet, men begge med en god ballast og talrige erfaringer indhøstet under byggeperioden.

TRITON kom til at stå som rollemodel

for de efterfølgende tre enheder, både hvad angår bygning med installation og afprøvning af udstyr samt uddannelse af personellet.
Og skibene tjener i skrivende stund stadig Søværnet.

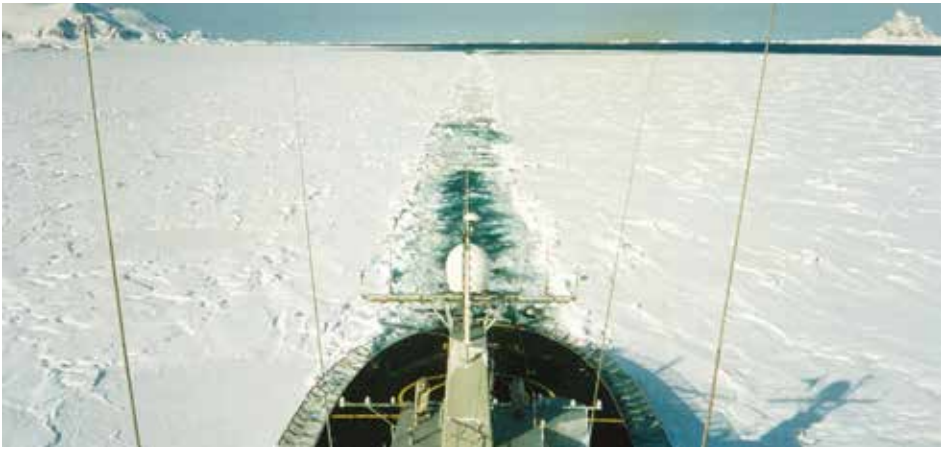
Kildemateriale

Flådens Skibe og Fartøjer af Gunnar Olsen og Svenn Storgaard
Atlantsejlerne af Per Herholdt Jensen
Oplysningsbog for Chefen for THETIS klassen
Programmer for første og anden prøvetur for TRITON
Søværnets Havarikommissions Årsberetning for 1992
Notater modtaget fra OVKM Mogens Højstrup Sørensen
Kystartillerribladet nr. 9 - december 1990
Billedmateriale modtaget fra Mogens Højstrup og Hans Erik Hansen. Oplysninger modtaget fra Thorvald Pedersen

Noter

[1] Den omtalte maskinrumsmodel blev ved værftets lukning nedtaget og transporteret til København, hvor den blev opstillet på Teknikskolen på Holmen. I årevis kunne den her beundres af interesserede elever, men uvist af hvilken grund blev den nedtaget og sendt til første eskadre i Frederikshavn, hvor inspektionsskibene er hjemhørende. Her kunne man dog ikke finde plads til den, og modellen blev 00'erne overdraget til Svendborg Museum, der i 2017 udstillede den i de gamle værftsbygninger i Svendborg. "Motormodel fra værftets storhedstid på udstilling." Fyns Amts Avis 22. marts 2017.
Jeg har senere erfaret at søjlen blev fjernet på alle skibene i årene 2000 – 2003, da man lavede visse ændringer i de ovenover liggende lokaliteter.

[2] Jeg har senere erfaret at søjlen blev fjernet på alle skibene i årene 2000 – 2003, da man lavede visse ændringer i de ovenover liggende lokaliteter..



1993. Triton i sit rette elemet 1993. (Forsvarsgalleriet / Kim Olsen).

Inspektionsskibet F358 TRITON togt 2010. Havariøvelse hvor der er udført en afstivning med havaritømmer. (Foto: Niels Pind)

Cubakrisen 1962 og Danmark

af Jens Perch Nielsen

Den 21. oktober 1962 kl. 16.30 sejlede det sovjetiske skib M/S Krasnograd fra flådehavnen Baltiysk ved Kaliningrad i retning mod Cuba. Det finskbyggede fragtskib sejlede normalt med tømmer, men på denne sejlads var skibet lastet med sovjetiske soldater og militært udstyr, bl.a. fire R-14 (SS-5) mellemdistancemissiler til fremføring af atomvåben[1].

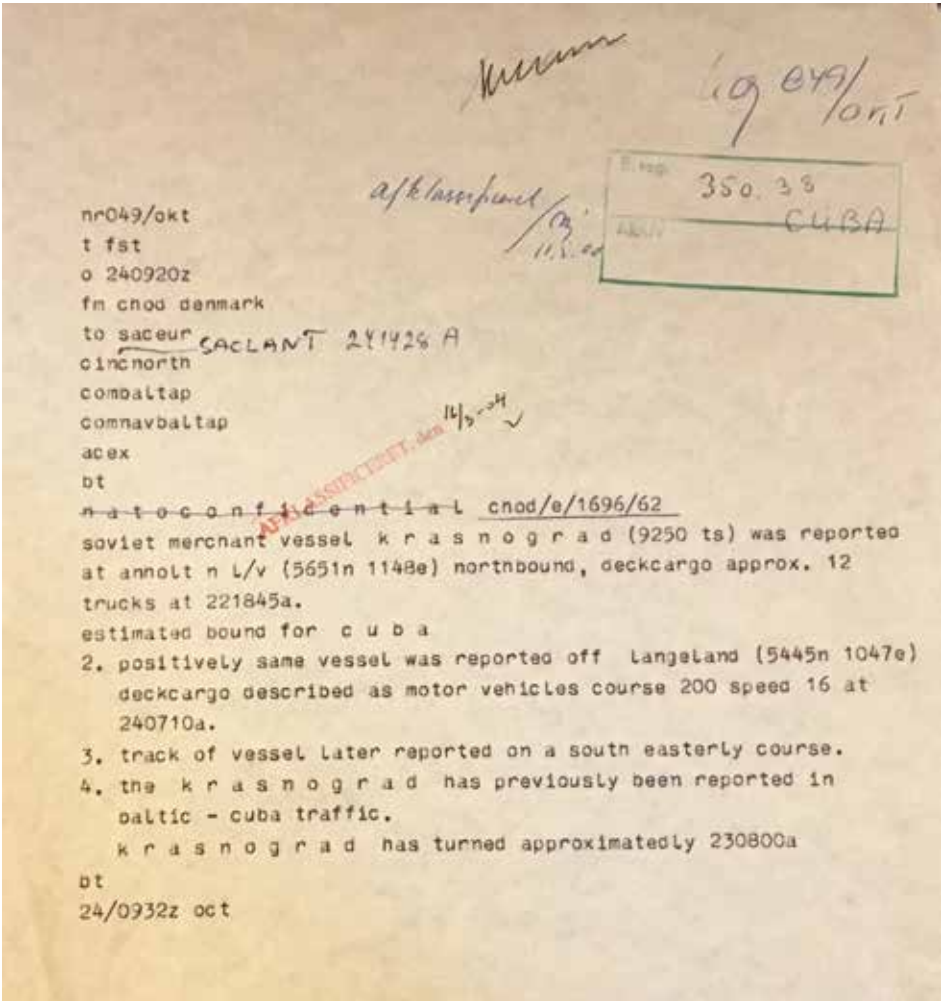
Under farten gennem dansk farvand blev M/S Krasnograd overvåget af Søværnets radarstationer og udkigsposter ligesom alle andre sovjetiske handelsskibe. Ifølge et signal fra Søværnets Operative Kommando blev skibet observeret fra Anholt N fyrskib den 22. oktober i nordgående retning. Men den 24. oktober om morgenen observerede man fra marineudkigsstationen på Langeland, at M/S Krasnograd var vendt om og nu sejlede tilbage mod Østersøen.

Denne oplysning var meget opsigtsvækkende set i lyset af præsident Kennedys tv-tale den 22. oktober 1962 om, at amerikanerne havde fundet sovjetiske mellemdistancemissiler på Cuba og derfor ville iværksætte en flå-

M/S Krasnograd (U.S. Navy Historical Center)

deblokade af øen. At et af de sovjetiske skibe nu var vendt om var således et tegn på, at Sovjetunionen ville bøje af for USAs krav og måske standse opstillingen af missiler på Cuba. Oplysningen blev derfor hurtigt sendt videre til NATO samt til USA gennem den amerikanske ambassade i København[2].

– Det var første og mig bekendt eneste gang i tjenestens historie, at der blev sendt et telegram med mærket "X" – den højeste prioritet i NATO, husker orlogskaptajn A. W. Thorsen fra Forsvars-



nr049/okt
t fst
o 240920z
fm cnod denmark
to saceur SACLANT 241428 A
cincnorth
combaltap
comnavbaltap
acex
bt
~~n a t o c o n f i d e n t i a l~~ cnod/e/1696/62
soviet merchant vessel k r a s n o g r a d (9250 ts) was reported at annolt n l/v (5651n 1148e) northbound, deckcargo approx. 12 trucks at 221845a.
estimated bound for c u b a
2. positively same vessel was reported off langeland (5445n 1047e) deckcargo described as motor vehicles course 200 speed 16 at 240710a.
3. track of vessel later reported on a south easterly course.
4. the k r a s n o g r a d has previously been reported in baltic - cuba traffic.
k r a s n o g r a d has turned approximately 230800a
bt
24/0932z oct

Det danske telegram til NATO om M/S KRASNOGRADS *bevægelser.* (Rigsarkivet, FE's arkiv)

stabens Efterretningsafdeling (FST-E), som havde ansvaret for at samle og analysere oplysningerne om de sovjetiske skibe under Cubakrisen i 1962[3].

Udkigsposten på Langeland var ikke den eneste, som havde observeret, at nogle sovjetiske skibe på vej gennem dansk farvand var vendt om. Forsvarets Centralradio (FCR) under Forsvarsstabens Efterretningsafdeling opdagede allerede den 23. oktober 1962 kl. 2.00, at to sovjetiske skibe på vej ud i Atlanterhavet havde skiftet retning og var ved at vende om. Da de fortsatte pejlinger af skibenes radar- og radiosignaler viste, at skibene var vendt om og nu sejlede tilbage, blev dette også rapporteret til den danske regering og de amerikanske myndigheder[4].
De danske observationer af sovjetiske skibe, der vendte om under Cubakrisen i oktober 1962, regnes af mange som et af højdepunkterne i det danske efterretningsvæsens og farvandsovervågnings historie[5]. Historien om, at man var med til at observere de sovjetiske skibe vende om, fortælles derfor også flere steder i Danmark, bl.a. på Langeland, Stevns, Bornholm, i Gedser, Helsingør og Frederikshavn[6]. Ifølge "*Den Store Danske*" var det fotorekognosceringsfly fra det danske flyvevåben, som konstaterede, at de sovjetiske skibe var vendt om efter præsident Kennedys tv-tale[7]. Kort sagt viser alle disse historier, at det netop var ved at sammenholde observationerne fra mange kilder, at man med sikkerhed kunne konstatere, at de sovjetiske skibe på vej gennem dansk farvand var vendt om efter Kennedys tv-tale, og at Sovjetunionen derfor tilsyneladende var ved at bøje af for USAs krav.

	Nordgående	Sydgående	Last[8]
M/S Krasnograd	22.10.1962	24.10.1962	4 R-14 (SS-5) missiler
M/S Kasimov	21.10.1962	25.10.1962	5 R-14 (SS-5) missiler
M/S Kislovopsk	15.10.1962	29.10.1962	Intet angivet (red.)
M/S Bolshevik Sukhanov	17.10.1962	30.10.1962	Udstyr til R-14(SS-5)
M/S Metallurg Kurakov	16.10.1962	30.10.1962	Intet angivet (red.)
M/S Poltava	Sortehavet	01.11.1962	7 R-14 (SS-5) missiler
M/S Yuriy Gagarin	Sortehavet	03.11.1962	Intet angivet (red.)
M/S Kimovsk	13.10.1962	03.11.1962	5 R-14 (SS-5) missiler

Sammenstilling af Ugerapporterne fra Forsvarsstabens Efterretningsafdeling om de sovjetiske handelsskibes bevægelser under Cubakrisen.

De fortrolige ugeoversigter fra Forsvarsstabens Efterretningsafdeling dateret 1. og 8. november 1962 viser, at efterretningstjenesten registrerede disse sovjetiske handelsskibe passere gennem dansk farvand nordgående i retning mod Cuba og senere sydgående i retning mod Østersøen med deres last i 1962.

1768/62

- 6 -

AFKLASSIFICERET

2. Østmagtfiskefartøjers passage til og fra ØSTERSØEN 17-23 okt. 1962.

SISC no 728.3 756.571 N 55M 4N/C (DM) TIL TJENESTEBRUG

Sovjetiske	42 indg.	33 udg.
Polske	17 "	13 "
Østtyske	26 "	40 "
Ialt	85 indg.	86 udg.

C. DIVERSE. TIL TJENESTEBRUG

1. Der er i perioden konstateret en del sovjetiske trawlere i farvandet omkring SKAGEN. Samtidig befinder ca. 3 fiskerimoderskibe sig i området, og det anses derfor som sandsynligt, at der i lighed med tidligere år vil blive oprettet en fiskebase her.

2. Følgende sovjetiske handelsskibe er udpasseret danske farvande destineret for CUBA og senere returneret til ØSTERSØEN med lasten:

KRASNOGRAD	N-g. 22 okt	S-g. 24 okt
KASIMOV	N-g. 21 okt	S-g. 25 okt
KISLOVOPSK	N-g. 15 okt	S-g. 29 okt
BOLSHEVIK SUKHANOV	N-g. 17 okt	S-g. 30 okt
METALLURG KURAKO	N-g. 16 okt	S-g. 30 okt.

1815/62

- 8 -

AFKLASSIFICERET

3. Følgende sovjetiske handelsskibe er i rapportperioden indpasseret ØSTERSØEN efter at have været destineret for CUBA:

1 nov	POLTAVA	udpasseret SORTEHAVET	14 okt
3 nov	YURIY GAGARIN	udpasseret SORTEHAVET	11 okt
3 nov	KINOVSK	udpasseret ØSTERSØEN	13 okt

Endvidere er følgende skibe udpasseret, sandsynligvis på vej til CUBA efter et kort ophold i ØSTERSØEN:

3 nov	BOLSHEVIK SUKHANOV	indpasseret ØSTERSØEN	29 okt
5 nov	POLTAVA	indpasseret ØSTERSØEN	1 nov.

Ovenstående ses de originale signaler hvor skibsbevægelserne fremgår.
(Rigsarkivet, FE's arkiv)

Forsvarsstabens Efterretningsafdeling forsøgte også at undersøge, om der var atomvåben ombord på de sovjetiske handelsskibe, som sejlede gennem dansk farvand. Tjenesten satte en speedbåd i vandet, som sejlede hen til et af skibene og satte en geigertæller på siden. Men apparatet kunne ikke måle radioaktivitet, og i dag ved vi, at de sovjetiske atomsprænghoveder til missilerne på Cuba blev udskibet fra flådehavnen Severomorsk ved Murmansk[9].

Det var bl.a. udstyr og mandskab fra de sovjetiske missilbaser i Letland og Litauen, som blev sendt til Cuba i 1962. Den tidligere sovjetisk-lettiske officer Ilgonis Upmalis husker, at – *In 1962, during the Cuban crisis, ... various units of missile and aviation crews were secretly transferred from Latvia to Cuba hidden in merchant ships. ... After the Cuban crisis had stabilised, the military units returned to their bases.*[10]

Fik de danske observationer betydning for Cubakrisens videre forløb?

Der er en vis uenighed om, hvor stor betydning de danske observationer af de sovjetiske skibes bevægelser fik for Cubakrisens videre forløb. Den daværende efterretningschef oberst H. M. Lunding skrev senere i sine erindringer[11]:

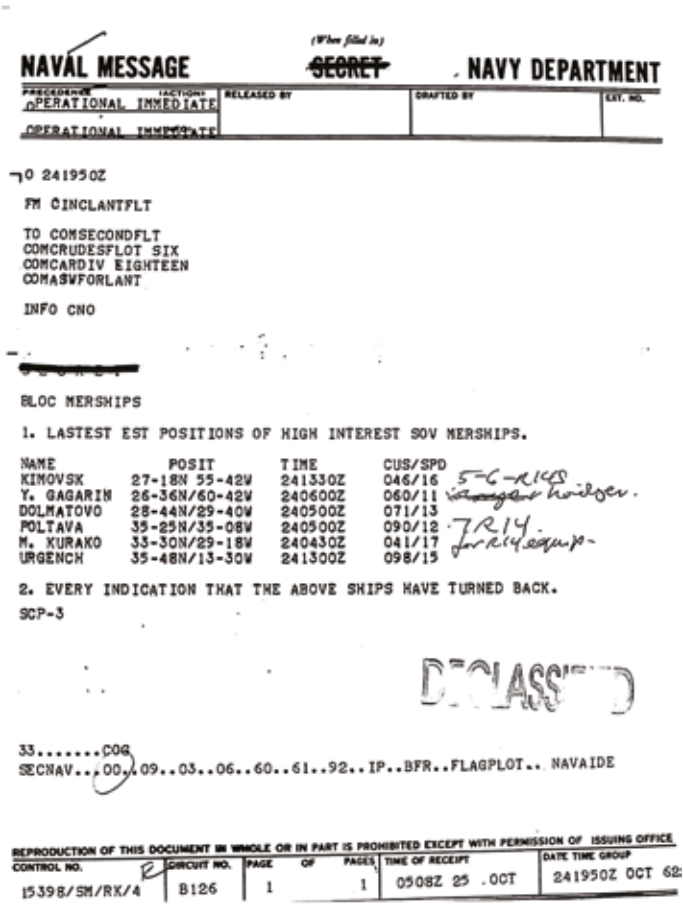
– *Cuba-krisen gik så langt som til tærsklen af en storkrig. De sovjetrussiske raketvåben-tilførsler, som blev udskibet fra Østersø havne, skulle jo nødvendigvis passere de danske farvande og kunne ikke unddrage sig opmærksomhed. Da det kunne konstateres, at visse skibe pludselig vendte om og atter satte kursen mod Østersøen, var dette naturligvis højst opsigtsvækkende og en betydningsfuld oplysning for USAs præsident Kennedy i den tilspidsede situation.*

Oberst Lunding fortalte også en journalist på Politiken en historie om, at Forsvarsstabens Efterretningsafdeling allerede inden præsident Kennedy holdt sin tv-tale havde konstateret, at et skib med atomraketter var vendt om i Skagerrak og havde sat kursen hjemad: – *Det er højst sandsynligt, at meddelelsen fra os fik Kennedy til at føre sig langt friere til at spille med musklerne i sin berømte tale,* forklarede Lunding til journalisten[12].

Oberst Lundings historie kan imidlertid ikke bekræftes af andre kilder. Den omfattende internationale forskning om Cubakrisens forløb viser tværtimod, at præsident Kennedy og hans krisekomite ExComm først halvandet døgn efter tv-talen, nemlig den 24. oktober om formiddagen blev informeret om, at en række sovjetiske skibe på vej til Cuba var standset eller vendt om[13].

De afklassificerede dokumenter fra den amerikanske efterretningstjeneste viser også, at USA fulgte skibstrafikken mellem Sovjetunionen og Cuba tæt i sommeren og efteråret 1962, bl.a. baseret på efterretningerne fra Danmark. Dansk Institut for Internationale Studier (DIIS) skriver i rapporten om Danmark under en kolde krig, at – *Under Cuba-krisen kunne den danske efterretningstjeneste derfor også give et vigtigt bidrag til det overordnede vestlige efterretningsbillede ved at viderebringe oplysninger om den sovjetiske skibstrafik til og fra Cuba i krisens forskellige faser.*[14]

Men alt tyder på, at amerikanerne efter Kennedys tv-tale var mest optaget af at følge de sovjetiske skibe, der befandt sig nær ved den blokadelinje omkring Cuba, som USA havde fastsat. Ame-



(When filled in)

NAVAL MESSAGE ~~SECRET~~ NAVY DEPARTMENT

PRECEDENCE (ACTION): OPERATIONAL IMMEDIATE | RELEASED BY | DRAFTED BY | EST. NO.

OPERATIONAL IMMEDIATE

O 241950Z

FM CINCLANTFLT

TO COMSECONDFLT
COMCRUDESFLOT SIX
COMCARDIV EIGHTEEN
COMASWFORLANT

INFO CNO

~~SECRET~~

BLOC MERSHIPS

1. LASTEST EST POSITIONS OF HIGH INTEREST SOV MERSHIPS.

NAME	POSIT	TIME	CUS/SPD
KIMOVSK	27-18N 55-42W	241330Z	046/16
Y. GAGARIN	26-36N/60-42W	240600Z	060/11
DOLMATOVO	28-44N/29-40W	240500Z	071/13
POLTAVA	35-25N/35-08W	240500Z	090/12
M. KURAKO	33-30N/29-18W	240430Z	041/17
URGENCH	35-48N/13-30W	241300Z	098/15

2. EVERY INDICATION THAT THE ABOVE SHIPS HAVE TURNED BACK.

SCP-3

DECLASSIFIED

33.....COG
SECNAV...00..09..03..06..60..61..92..IP..BFR..FLAGPLOT.. NAVAIDE

REPRODUCTION OF THIS DOCUMENT IN WHOLE OR IN PART IS PROHIBITED EXCEPT WITH PERMISSION OF ISSUING OFFICE.

CONTROL NO.	CIRCUIT NO.	PAGE	OF PAGES	TIME OF RECEIPT	DATE TIME GROUP
15398/SM/RK/4	B126	1	1	0508Z 25 OCT	241950Z OCT 62

Den amerikanske flådes liste over de vigtigste sovjetiske handelsskibe, der var vendt om efter Kennedys tv-tale. Alle skibe på listen befandt sig midt i Atlanterhavet, da de vendte om. De tidlige danske observationer af sovjetiske skibe, som vendte om, er ikke med på listen. (The National Security Archive)

rikanernes fokus var bl.a. på det sovjetiske skib M/S Kimovsk, som var sejlet fra Kaliningrad den 12. oktober 1962 med 5 R-14 (SS-5) missiler, og som den 22. oktober 1962 befandt sig nær ved den amerikanske blokadelinje med kurs mod Cuba. Efter Kennedys tv-tale vendte M/S Kimovsk imidlertid om, og skibet blev derfor aldrig konfronteret af de amerikanske krigsskibe, der befandt sig i området for at bevogte blokadelinjen[15].

Et CIA-memorandum fra den 25. oktober 1962 viser, at CIA på det tidspunkt havde overblik over 22 sovjetiske handelsskibe på vej mod Cuba, hvoraf mindst 14 var vendt om, herunder M/S Krasnograd[16].

Alt i alt var de danske observationer af de sovjetiske skibes bevægelser altså kun med til – sammen med andre og vigtigere observationer – at bekræfte amerikanerne i, at en række sovjetiske skibe på vej til Cuba var vendt om efter Kennedys tv-tale. Der er således intet i den omfattende internationale forskningslitteratur om Cubakrisen, som tyder på, at særligt de danske observationer fik nogen væsentlig, endsige afgørende betydning for Cubakrisens forløb eller afblæsning[17].

Kilder og litteratur

Chang, Laurence & Peter Kornbluh (red.): *Cuban Missile Crisis, 1962 – A National Security Archive Documents Reader*, New York: The New Press 1998.

Clemmensen, Jesper: *Flugtrute Østersøen – historien om "den usynlige mur" mellem DDR og Danmark under den kolde krig*, København: Gyldendal 2012.

Cortes, Palle: Farvandsovervågningen – før, nu og i fremtiden, i *Tidsskrift for Søvæsen*, Årg. 168, nr. 3 (1997), s. 123-136.

Dansk Institut for Internationale Studier (DIIS): *Danmark under den kolde krig – Den sikkerhedspolitiske situation 1945-1991,* bind 1 1945-1962, København: DIIS 2005.

Davidsen-Nielsen, Hans: *Spionernes krig – historien om Forsvarets Efterretningstjeneste*, København: Politikens Forlag 2008.

Dobbs, Michael: *Cubakrisen – Kennedy, Khrusjtjov og Castro på randen af atomkrig*, den danske udgave af *One Minute to Midnight*, København: Informations Forlag 2009.

Dobbs, Michael & Rachel: *Thirteen Days in October*, Foreign Policys webside 8. oktober 2012: http://foreignpolicy.com/slideshow/thirteen-days-in-october

Forsvarets Efterretningstjeneste: *Viden om Den Kolde Krig – Cubakrisen 1962*, FE's webside 2013: https://fe-

ddis.dk/om-os/Historie/Den-Kolde-Krig/Pages/Den-Kolde-Krig.aspx
Forsvarets Efterretningstjeneste: *FE 1967 – 2017: Fra militær varslingstjeneste til udenrigsefterretningstjeneste*, 50 års jubilæumsskrift, København: Forsvarets Efterretningstjeneste 2017.
Greenway, Ambrose: *Soviet Merchant Ships*, 3. udgave, Havant: Kenneth Mason 1978.
Gribkov, Anatoli I. & William Y. Smith: *Operation Anadyr: US and Soviet Generals Recount the Cuban Missile Crisis*, Chicago: edition q, inc. 1994.
Hammerich, Paul: *En danmarkskrønike 1945-72*, bind 5: Kagen skæres, 2. udgave, København: Gyldendal 1984.
Hansen, James H.: *Soviet Deception in the Cuban Missile Crisis – Learning from the Past*, i Studies in Intelligence, Årg. 46, nr. 1 (2002).
Hansen, Peer Henrik: *På Afgrundens Rand: Cubakrisen 1962, den kolde krig og Danmark*, Rudkøbing: Øhavsmuseets forlag 2012.
Jensen, Bent: *Ulve, får og vogtere*, København: Gyldendal 2014.
Lundholm, Kurt: *Søridderne*, Frederikshavn: Brunlynget Bogforlag 2011.
Lunding, H. M. & Otto Lippert: *Stemplet fortroligt – Oberst H. M. Lundings erindringer*, København: Gyldendal 1970.
Rostgaard, Marianne: Cubakrisen, i John T. Lauridsen, Rasmus Mariager, Thorsten Borring Olesen & Poul Villaume (red.): *Den kolde krig og Danmark*, Gads Leksikon, København: Gad 2011.
Thompson, Robert Smith: *The Missiles of October – The Declassified Story of John F. Kennedy and the Cuban Missile Crisis*, New York: Simon & Schuster 1992.
Upmalis, Ilgonis m.fl.: *Latvia – USSR Military Base: 1939-1998: Materials and Documents on the Soviet Army's Presence in and Withdrawal from Latvia*, Riga: Apgãds Zelta grauds 2012.

Noter

1. Dobbs (2012). Ifølge Greenway (1978: 47) havde M/S Krasnograd en ekstra lang dæksluge på ca. 30 m (98ft). Skibet kunne derfor fragte de sovjetiske R-14 (SS-5) missiler i lastrummet under dækket.

2. Davidsen-Nielsen (2008: 118-20) og Hansen (2012: 123-24).

3. Davidsen-Nielsen (2008: 118-20).

4. Forsvarets Efterretningstjeneste (2013) og Forsvarets Efterretningstjeneste (2017: 57).

5. Cortes (1997: 127) og Davidsen-Nielsen (2008: 117).

6. Clemmensen (2012: 60-61), Hansen (2012: 211-12), Lundholm (2011: 202-3) og https://slks.dk/verdensarv/kronborg.

7. http://denstoredanske.dk, søgeord: Farvandsovervågning.

8. Oplysningerne om skibenes last

af R-14 (SS-5) missiler stammer fra Dobbs (2012). Gribkov & Smith (1994: 45) skriver, at "By mid-October the Poltava was bound for Cuba again with twenty-four intermediate-range R-14s on board." Det kan imidlertid ikke passe, at M/S Poltava i én last skulle kunne fragte alle de 24 R-14 (SS-5) missiler, som efter den sovjetiske plan skulle til Cuba. Mere sandsynligt er det, at en del af de 24 R-14 (SS-5) missiler til Cuba blev fragtet på andre tilsvarende skibe, sådan som Michael Dobbs beskriver. Ifølge Dobbs (2012) sejlede M/S Poltava således fra en havn ved Sortehavet den 12. oktober 1962 med 7 R-14 (SS-5) missiler. Gribkov & Smith (1994: 34) nævner da også, at "the Poltava was one of a class of ships that had oversize cargo areas able to hold the giant missile containers."

9. Davidsen-Nielsen (2008: 118) og Dobbs (2009: 85).

10. Upmalis (2012: 49).

11. Lunding & Lippert (1970: 144).

12. Hammerich (1984: 113-14).

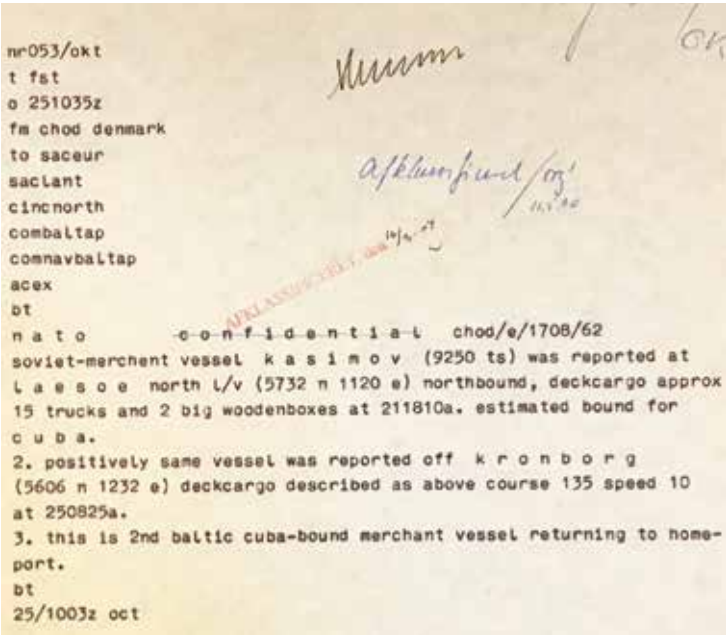
13. Thompson (1992: 297), Gribkov & Smith (1994: 141), Chang & Kornbluh (1998: 370) og Dobbs (2009: 115-20).

14. DIIS (2005: 543).

15.. Dobbs (2009: 115-21) og Dobbs (2012).

16. https://jfk14thday.com/tracking-soviet-ships-october-25

17. Rostgaard (2011: 158-59) og Jensen (2014: Bind 2, 152) når frem til samme konklusion.



nr053/okt
t fst
o 251035z
fm chod denmark
to saceur
saclant
cincnorth
combaltap
comnavbaltap
acex
bt
n a t o c o n f i d e n t i a l chod/e/1708/62
soviet-merchent vessel k a s i m o v (9250 ts) was reported at
l a e s o e north l/v (5732 n 1120 e) northbound, deckcargo approx
15 trucks and 2 big woodenboxes at 211810a. estimated bound for
c u b a.
2. positively same vessel was reported off k r o n b o r g
(5606 n 1232 e) deckcargo described as above course 135 speed 10
at 250825a.
3. this is 2nd baltic cuba-bound merchant vessel returning to home-
port.
bt
25/1003z oct

Det danske telegram til NATO om M/S Kasimovs bevægelser. (Rigsarkivet, FE's arkiv)

Boganmeldelser

”Ikke en jordisk chance”
af Frode Z. Olsen. Udgivet den 10. november 2016 på forlaget Turbine. 317 sider rigt illustreret. Pris kr. 349,95.

Bogens undertitel er ”*Danske frivillige i forsvar af Hong Kong 1941*”. Den er skrevet af en tidligere kriminalinspektør, og det har han gjort godt. Der ligger et omfattende research bag udgivelsen, og kilderne til hele beretningen findes detaljeret beskrevet bagest i bogen.
Hovedberetningen er selvfølgelig det japanske angreb på den britiske kronkoloni Hong Kong, som tidsmæssigt er sammenfaldende med angrebet på Pearl Harbor. I Hong Kong var der betydelige danske handelsinteresser, hvor ØK og Nordisk Fjer nok er de mest kendte. For at kunne beskrive danskernes situation får læseren baggrunden for hver enkelt af de udsendte. Tillige gives en udmærket beskrivelse af Hong Kong og af situationen i Kina, som havde været under angreb fra Japan siden angrebet på Manchuriet i 1931 og fra 1937, hvor Japan førte en regulær angrebskrig i selve Kina.
I Hong Kong var der en del samfærdsel med Shanghai, men fra 1937 begyndte den voldsomme krig at skabe problemer for de vestlige befolkningsgrupper, herunder også for samfærdslen mellem de to store byområder. Mange af de udsendte i Hong Kong frygtede udviklingen i Japan, samtidig med krigstruslen i Europa tilsyneladende også voksede. Hvis man satte pris på det etablerede samfund i Hong Kong, så var det naturligt at melde sig til områdets forsvar, når de mørke skyer begyndte at trække sig sammen. Mange af danskerne i Hong Kong meldte sig til tjeneste i det lokale hjemmeværn, som var *Hong Kong Volunteer Defence Force*.

Styrken fik ikke nogen imponerende træning, men da udviklingen lige pludselig gik stærkt, så mødte alle op, og styrken blev indsat til forsvar af kronkolonien sammen med en række regulære hærenheder, først og frem-

mest to regimenter fra Canada. Den japanske styrke var i overtal, og en kinesisk undsætningsstyrke nåede ikke frem på trods af, at der i byen var en kinesisk admiral, som rådede over sin egen efterretningstjeneste, og som havde kontakt til regulære kinesiske hærenheder samt partisanenheder i de japansk besatte områder.
To af danskerne faldt i de hårde kampe omkring juletid i 1941. En enkelt dansker undslap om bord i en britisk torpedobåd, som også bragte den kinesiske admiral videre. Resten faldt i japansk fangenskab, som varede frem til eftersommeren 1945. I fangenskabet døde yderligere en dansker, og ham kan man følge meget tæt, for han førte en omhyggelig dagbog. Da han døde i den japanske fangelejr, sørgede en af hans danske medfanger for, at hans dagbog blev gravet ned. Kort tid efter det japanske nederlag i 1945 blev dagbogen gravet op igen, og den viste sig at være uskadt.
Læseren orienteres om, hvad der hændte de overlevende efter deres befrielse i 1945. Der orienteres også kort om de retssager, som blev ført mod de japanske officerer, som førte krigen og som bevogtede lejrene.
Udenrigsministeriet og dets medarbejdere spiller en lidet flatterende rolle i bogen. Blandt andet viderebringer de ukritisk japanske meldinger om, at fangerne har det godt. En af dem var afgået ved døden, selv om han ifølge Udenrigsministeriets medarbejder havde det godt. Et af bogens springende punkter er en forespørgsel til danske myndigheder, om danskere i det lokale hjemmeværn i Hong Kong kan sværge troskab til den britiske monark. Svaret fra Danmark er nej, og da japanerne angriber og de pågældende danskere havner i fangenskab, så er konsulens svar blot, at det kunne de pågældende jo have ladet være med at rode sig ind i.

Ud over at berette selve hovedhistorien har bogen mange kvaliteter, for den bibringer også læseren et indtryk af en svunden tid, som måske er helt ukendt for den yngre generation: Når et familiemedlem blev udsendt til en stilling i Fjernøsten, så skulle man ikke regne med at se vedkommende igen før end om ca. fem år. Man rejste med tog og dampskib. Den gang kunne folk skrive breve, posten blev bragt ud (når krigshandlinger ikke forhindrede det), og vigtige meddelelser blev afsendt som telegram. Livet i den britiske kronkoloni var præget af de britiske normer for social omgang og en naturlig distance til ”de indfødte”.
Bogen er blevet til med støtte fra flere fonde og Forfatterforeningen. Det er en særdeles flot udgivelse i stort format, på tykt papir og med store typer. Den er forsynet med relevante fotos og gode kort. Det er en barsk historie om pligter, krig og fangenskab.
Poul Grooss,
kommandør (pensioneret)

”Sorttjærede ligkister”
af *Niels Bjørn Hansen*.
Bog om dansk-norske søfolk som krigsfanger i England under krigen 1807-1814.
Udgivet på forlaget *Den blå ugle,* 176 sider med mange fine illustrationer.
Pris: 249,95 kr.

Fra august 1807 og frem til freden i Kiel i januar 1814 tog den britiske flåde i alt 1381 dansk-norske handelsskibe (svarende til ca. 1/3del af samtlige landets handelsskibe) og flere tusind danske og norske søfolk endte i britisk fangenskab – mange af dem i årevis og under mildt sagt kummerlige forhold, hvor ca. 5 % af de tilfangetagne måtte lade livet.
Historien om sømændenes tid ”på prisonen”, som fangeskibene blev kaldt, er en ofte overset del af Englandskrigen 1807-1814. Krigen er rig på drabelige kampe mellem underlegne danske kanonbåde og enkelte mindre sejlskibe og så den overmægtige britiske flåde. Den danske flåde oplevede her enkelte sejre, men var efter Flådens Ran i 1807 fjenden så underlegen, at man reelt ikke kunne true den britiske flådes søherredømme over de danske farvande. Derfor kunne ofte kun vind og vejr redde danske skibe fra at falde i fjendens hænder. Blev et dansk/norsk handelsskib eller orlogsskib taget af briterne blev officererne ofte indkvarteret i land under acceptable forhold- og tilfangetagne officerer fra den danske flåde kunne tilmed få lov til at gå frit rundt, blot de gav deres æresord om, at de ikke ville forsøge at flygte. Imens var den almene besætning stuvet om bord i rådnende linjeskibe (heraf flere tidligere danske, taget i 1807), hvor de boede tæt og uhumsk.
Briterne tog under krigen tusindvis af krigsfanger af mange nationaliteter. For den anstrængte britiske statskasse udgjorde forplejningen til og bevogtningen af disse en stor udgift, og den britiske krigsminister Castlereagh udtalte i det britiske underhus, at nok skulle briterne holde alle disse krigsfanger i live, men også kun lige akkurat. Med den holdning fra den britiske regering kan det ikke overraske, at

forplejningen om bord var mildt sagt ringe. Kvaliteten illustreres af denne beskrivelse af kaffen om bord på Prisonerne: *"[Kaffen] var ikke baseret på kaffebønner, men den bestod af brændt brød, som blev kogt i vand. Hertil kom sirup eller puddersukker."* Den britiske regering ønskede at minimere den byrde, som fangerne udgjorde, og bl.a. derfor var briterne klar på at udveksle fangerne med egne borgere, taget til fange af danskerne. En mindre gruppe af de tilfangetagne danskere og nordmænd kom derved hjem til deres kære. Andre måtte lide den tort at sidde i Prisonen i hele krigens tid, og mindst én dansker sad i Prisonen i over 5½ år! De hårde vilkår var også medvirkende til, at en mindre gruppe af de tilfangetagne valgte at meldte sig til den britiske flåde - et valg, der medførte dødsstraf, hvis de blev taget til fange af danske styrker.

En central person i historien om de dansk-norske sømænd i Prisonerne er den danske præst i London Ulrik Frederik Rosing. Trods minimale ressourcer gjorde han en enorm indsats for bogstaveligt talt at holde liv i sine indespærrede landsmænd. Han besøgte dem så ofte han kunne og gik her frem og tilbage mellem London og Chatham for at spare pengene til transport – penge, som han i stedet kunne bruge på folkene i Prisonerne. Som tak for den livsvigtige hjælp udfærdigede en gruppe fanger en smuk benmodel af et linjeskib til præsten – en model, som efterfølgende blev solgt for at skaffe penge til folkene på Prisonerne.

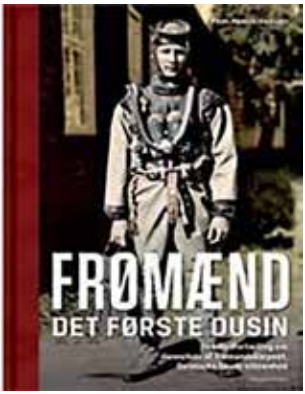
Bogen fortæller også den dramatiske historie om det danske forsøg på at tilbageerobre Anholt i marts 1811. Den danske styrke her var med sine ca. 1000 mand fjenden talmæssig overlegen, men tabet af overraskelsesmomentet samt dårlig ledelse gjorde, at angrebet mislykkedes totalt. 638 danske soldater og sømænd blev taget til fange. Så mange fanger kunne øen ikke rumme, og til glæde for de tilfangetagne danskere valgte man fra engelsk side at sætte danskerne i land på Jyllands østkyst blot få dage efter slaget. Af andre interessante beretninger fra perioden er også historien om Peter Buhl og Hans Birch Dahlerup, der begge blev taget til fange og udvekslet flere gange i løbet af krigen.

Bogen er baseret på grundig research, hvor forfatteren let skifter mellem relevante citater fra kilderne og egen tekst. Sproget er let og flydende, og det er lykkes forfatteren at finde mange velvalgte illustrationer.

Anmeldt af Søren Nørby, Institut for Militærhistorie og Krigsteori, Forsvarsakademiet.

Se flere boganmeldelser på *Marinehist.dk*

Ind i mellem har vi flere boganmeldelser på lager, end der er plads til i dette tidsskrift. For at anmeldelserne ikke skal blive alt for gamle, bringer vi dem i stedet på Selskabets hjemmeside. Vi ville helst bringe dem i Marinehistorisk Tidsskrift, men på grund af luksusproblemet "pladsmangel" prøver vi med publicering på hjemmesiden.



Referat fra Generalforsamling i *Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner* Foreningsåret 2017-18

Årets generalforsamling fandt sted i mødelokalet "Ubåden" ved Holmens Kirke, onsdag 4. april 2018 og havde flot tilslutning af 36 medlemmer.

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

2 Formandens beretning
Bestyrelsen har i sæsonen 2017-18 bestået af:

Gustav Lang, formand
Poul Grooss, kasserer
Søren Nørby, medlemskoordinator og webmaster
Torben Martinsen, sekretær
Tom Wismann, ansvarlig for Marinehistorisk Tidsskrift
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 et efter forholdene passende antal bestyrelsesmøder og god virkelyst.

Selskabet fortsat befinder sig særdeles vel i de gode mødelokaler under Holmens Kirke, hvor kirkens Menighedsråd og Orlogsprovsten med stor velvilje har stillet lokaliteterne til rådighed for os. Herpå gennemgik formanden afvigte sæsons fire foredrag, hvor tilslutningen også i denne sæson ved hvert foredrag har været meget opløftende stort, mellem 55-85 personer hver gang! Et par gange var vi faktisk lidt flere til stede ved et foredrag, end rimeligt er – det vil sige, at lokalets rammer blev spændt til bristepunktet og det kneb med stolepladser til alle.
Derfor har vi fra januar måttet indføre den nyskabelse, at medlemmerne skal

melde sig til et foredrag foruden som sædvanligt, at melde sig til skafningen. Vi håber at der er bred forståelse for denne nye ordning, der jo alene har det sigte at sikre at medlemmerne oplever at få første prioritet til at få adgang til en glad foredragsaften – mens ikke-medlemmer (men dermed, nok kommende medlemmer) får plads til at komme hvis vi vurderer det kan lade sig gøre. ”Loftet” for antal tilhørere til en foredragsaften har bestyrelsen besluttet, bør ligge omkring 60-65 personer.

Foredragsaftenen 6. december 2017 var planlagt at foregå i Tøjhusmuseet, hvor afgående inspektør Jakob Seerup skulle give os en særlig rundvisning og herunder fortælle om den oplevede flytning fra Christianshavn til Tøjhuset. Desværre opstod der komplikationer kort før denne aften og vi var nødt til at aflyse. Bestyrelsen skal igen beklage det indtrufne og vi håber ikke at skulle opleve det samme nogensinde mere!

Sommerudflugten 2017 blev en fire dages rejse til Bohuslän ved Göteborg. Turen var lagt til rette af Ole Lisberg Jensen, der på grund af sit tidligere virke gennem en årrække netop på den egn var den helt rigtige, ja den optimale – til at planlægge turen og aktivere sine mange gode kontakter deroppe. Finn Wiberg-Jørgensen assisterede Ole, og forestod for eksempel de historiske gennemgange både i Dynekilen og i Strømstad. Vi var 31 deltagere og vi havde en fantastisk god tur på næsten alle måder – det var godt tilrettelagt, logistikken perfekt, buschaufføren to-the-point og vi der var med, lærte eller genlærte meget. Kun vejret snød os – men det skrækkelige og varende regnvejr tog dog ikke modet fra nogen.

Marinehistorisk Tidsskrift kunne i marts 2017 som tidligere meddelt markere sit 50 års jubilæum, og bestyrelsen søger fortsat fondsstøtte til udgivelsen af en jubilæumsudgivelse af en ny bog om minekrigsførelse, minevåbenet og minelæggere. En sådan bog har ikke tidligere været produceret, og Tom Wismann, orlogskaptajn Finn Linnemann samt brigadegeneral Michael Clemmesen er rigtig godt i gang med at skrive manuskripterne. Fondsstøtten er endnu ikke på plads, men der arbejdes på at bogen kan udgives i 2018.
Selskabet har meddelt økonomisk støtte til udgivelse af SØLØVEN-klassen, i serien af ”Flådens skibe” af Tom Wismann.

Formanden fortalte om det gode samarbejde, Selskabet har med Nationalmuseet,

in casu Tøjhusmuseet hvor ”Orlogsmuseet” nu har til huse på 1. sal. Det er fortsat muligt for Selskabets medlemmer at komme gratis ind på museet hvis man har et medlemsbevis med (se f.eks. bagsiden af Tidsskriftet nr 1/2018). Tøjhusmuseet skifter pr 1. juli 2018 navn til ”Krigsmuseet” og tillige en form for ”selvstyre”, som et led i den forholdsvis omfattende reorganisering af hele Nationalmuseet som er indledt efter skiftet af Nationalmuseets direktør i sommeren 2017. Ikke mindst ser alle nok frem til, at der etableres en elevator fra grundplanet til 1. sal, så også gangbesværede kan nyde udstillingen ”Sømagt” – det tidligere Orlogsmuseum”.

Selskabet har i det forløbne år fortsat haft meget stor succes med at anvende sociale medier på internettet. På vores flotte hjemmesider er der lagt en lang række bøger og andre publikationer op til alles gavn og glæde – og igen skal der lyde en stor tak til Søren Nørby for hans utrættelige indsats på disse områder (også).

3. Regnskaber
Kassereren gennemgik regnskaberne (se eferfølgende). Marinehistorisk Selskab/ Orlogsmuseets Venner har aldrig før kunnet fremlægge så flot et årsresultat, og forsamlingen godkendte enstemmigt det reviderede regnskab der blev fremlagt. Efter gennemgang af regnskabet blev bestyrelsen af revisorerne opfordret til at vurdere, hvordan de rådige økonomiske midler i Selskabet bedst bringes i anvendelse, og meddele dette ved næste generalforsamling.

4. Forslag fra medlemmerne
Der var ikke indløbet forslag fra medlemmerne.

5. Fastsættelse af kontingent
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 også i den kommende sæson er på kun kr. 100,-.

6. Valg af formand
Formanden blev genvalgt.

7. Valg til bestyrelsen
Torben Ingemann-Hansen er på grund af varig sygdom fratrådt som medlem af bestyrelsen og Ole Lisberg Jensen har anmodet om at træde tilbage. Selskabet er selvsagt kede af at Torben efter så mange gode års virke i bestyrelsen har måttet træffe denne beslutning og vi vil sige ham en stor tak for den flotte og gode indsats. Oles indsats gennem årtier i bestyrelsesarbejdet vil stå i eftertiden som et skoleeksempel på ansvarlig opfølgning på det ansvar og de pligter man løfter i et sådant frivilligt og uegennyttigt arbejde, og generalforsamlingen hyldede Ole gennem lange klapsalver.
I fortsættelse heraf meddelte formanden, at bestyrelsen har besluttet at udnævne Ole Lisberg Jensen som æresmedlem af Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner. Poul Grooss holdt en fornem tale hvorunder Oles karriere blev opridset og hans store indsats som direktør for Orlogsmuseet blev især fremhævet, ligesom Oles meget store aktiviteter som skribent selvsagt blev omtalt. Forsamlingen applauderede beslutningen om Oles udnævnelse til æresmedlem, som Ole modtog.
Efter bestyrelsens indstilling blev kommandør Niels Jacob Priisholm Hansen valgt som nyt bestyrelsesmedlem – alle med akklamation. Formanden bemærkede, at bestyrelsen jf. vedtægterne skal bestå af 9 medlemmer og en formand. Det niende medlem er der flere kandidater til, men det endelige tilsagn udestår endnu. Bestyrelsen vil derfor endnu nogen tid bestå af *i alt* 9 personer:
Gustav Lang, Poul Grooss, Lars Rosendahl Christophersen, Torben Martinsen, Tom Wismann, Peder Ellegaard-Larsen, Finn Wiberg-Jørgensen, Niels Jacob Priisholm Hansen, Søren Nørby.

8. Valg af redaktør til Marinehistorisk Tidsskrift
Tom Wismann blev genvalgt som redaktør af Marinehistorisk Tidsskrift, – med akklamation.

9. Valg af revisor
Gunnar Kjems og Peter Thorning Christensen blev begge genvalgt som revisorer med akklamation.

10. Eventuelt
Formanden orienterede om Sommerudflugten 2018, der vil blive en dagstur til Helsingør for at besøge Museet for Søfart i Helsingør, lørdag 1. september. Peder Ellegaard-Larsen har tilbudt at arrangere, og i det kommende nummer af vores

Tidsskrift vil detaljerne om turen blive oplyst. Fremover vil det ligge fast, at hvert andet år foretages en flerdages udflugt, hvert andet år en dagstur.

Tillige, at det bestemt bør overvejes om Selskabet skal engagere sig i sagen vedrørende Nyholms fremtidige indretning og brug, samt overveje hvorvidt samarbejdet med Tøjhusmuseet kan optimeres.
Bestyrelsen modtog en bemærkning om, at det bør revurderes hvorvidt Selskabets navn fortsat bør indeholde "Orlogsmuseets Venner", nu da et sådant museum ikke længere eksisterer som selvstændig enhed med egen inspektør.
Et medlem foreslog at de boganmeldelser der blev indsendt til redaktøren af MHT og som af pladshensyn ikke kan bringes i tidsskriftet i stedet publiceres i elektronisk form på selskabets hjemmeside.
Et medlem meddelte at han syntes at det var godt hvis selskabets formue bevaredes til eventuelt dårlige tider.
Herpå kunne dirigenten erklære generalforsamlingen for afsluttet.

Orlogsværftets personale ved Maskinafdelingen, 1902. Påstillet foran Kedelsmedien. (Forsvarsgalleriet)

Marinehistorisk selskab Bemærkninger

Resultatopgørelse	**2017**	**2016**
Indtægter		
Kontingent	114.326	127.302
Mødeindtægter	17.960	401
Afkast investeringsbeviser	17.753	-1.339
Kursregulering investeringsbeviser	-22.280	37.263
Overskudsandel "Barfods Legat"	16.908	49.196
Tidsskrift til modelbyggerlauget	12.400	-
Indtægter i alt	**157.067**	**212.823**
Udgifter		
Bogtilskud	5.500	15.500
Marinehistorisk Tidsskrift	99.855	98.744
Mødeomkostninger	14.144	2.152
Administration og div. Udgifter	35.685	17.955
Udgifter i alt	**155.184**	**134.351**
Resultat	**1.883**	**78.472**
Balance		
Aktiver		
Kassebeholdning	200	200
Sydbank konto 1468804	118	3.592
Investeringsbeviser depot 1451875	406.058	307.179
Overskudsandel legat fra 2015	-	44.826
Overskudsandel legat fra 2016	-	64.654
Overskudsandel legat fra 2017	16.908	-
Aktiver i alt	**423.284**	**420.451**
Passiver		
Egenkapital	415.971	411.699
Skyldige omkostninger	7.313	8.500
Gæld til kassereren	-	252
Passiver i alt	**423.284**	**420.451**

Peter Thorning Christensen
revisor

Poul Grooss
kasserer

Gunnar Kjems
revisor

Kommandørkaptajn Sigurd Barfods Legat

Legatets formue er overført til Marinehistorisk Selskab den 20. december 2017.

Resultatopgørelse	**2017**	**2016**
Indtægter		
Afkast af investeringsbeviser	56.366	18.272
Kursregulering	-28.091	65.741
Nettoindtægter i alt	**28.275**	**84.013**
Betalt gl. skat + gebyrer	2.485	22.537
Depotgebyrer	145	260
Regnskabsassistance	4.500	5.078
Omkostninger i alt	**7.130**	**27.875**
Renteudgifter	10	104
Årets resultat	**21.135**	**56.033**
Fundats § 4: Konsolidering 20 %	**4.227**	**11.207**
Fundats § 4: Til Marineh. S. 80 %	**16.908**	**44.826**

Balance		
Aktiver		
Sydbank konto 1468838	6.549	89
Til gode fra Skat	1.568	-
Investeringsbeviser depot 4539	755.543	864.175
Tilgodehavende udbytteskat	11.720	4.065
Aktiver i alt	**775.380**	**868.329**
Passiver		
Egenkapital	753.972	749.367
Gæld til Marineh. S. 80 %	16.908	44.826
Mellemregning Marineh. S.	-	64.654
Gæld for regnskabsudarbejdelse	4.500	3.750
Skyldig selskabsskat og skattetillæg	-	5.732
Passiver i alt	**775.380**	**868.329**

Peter Thorning Christensen revisor	Poul Grooss kasserer	Gunnar Kjems revisor

Pastor ved Holmens Kirke, dr. theol. Børge Ørsted holder Gudstjeneste om bord på ÆGIR i Middelhavet i 1964.
I 2. række med ryggen mod kameraet sidder ÆGIRs skibschef, kommandørkaptajn O. Felding. (Axel Fiedler)

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Generalforsamlingen d. 10. april forløb i god ro og orden. 28 medlemmer var mødt, og efter lidt smørrebrød kunne generalforsamlingen gå i gang. Lauget har 71 medlemmer – en færre end for et år siden. Bestyrelsen består af Niels Mejdal (formand), Niels Buhl (næstformand), Poul Beck, Svend Holm-Jensen, Steffen Pedersen og Flemming Petersen. Steffen Ortmann er suppleant.

Efter generalforsamlingen holdt Poul Beck foredrag om ”Skånske krig 1675 - 1679 og det svenske regalskib Store Kronan`s undergang under Slaget ved Øland 1. juni 1676”.

Den 28. januar blev der indgået en forsvarsaftale for perioden 2018-2023. Forligspartierne er enige om at flytte Søværnets enheder fra Nyholm og sælge den sydlige del. Partierne er også enige om, at de historiske bygninger og monumenter på Nyholm skal bevares.

Modelbyggerlauget har ”hovedkvarter” i den fredede arrest på Nyholms nordlige del, hvor der er værksted, bibliotek, arkiv og udstilling, så interessen for, hvad der ligger bag teksten, er stor. Sammen med seks andre frivillige foreninger med ”bopæl” på Nyholm har lauget fået en orientering fra Forsvarsministeriet, og vil lige som de øvrige foreninger blive inviteret til bilateralt møde, hvor man kan fremsætte sine ønsker og synspunkter. Mens der ventes på dette, har foreninger og andre med fremtidig bopæl på Nyholm Nord haft et par møder, hvor ønsker og synspunkter er blevet koordineret.

I foråret inviteres medlemmerne tirsdag d. 12. juni til at besøge de normalt lukkede magasiner hos *Museet for Søfart* i Helsingør. Her kan vi se spændende ting og få en levende omvisning. Og en beskeden frokost byder lauget også på. Invitationen er i støbeskeen.

I weekenden 4. – 5. august følger lauget op på udstillingen på Fregatten Jylland med et større seminar. Her vises, hvordan medlemmerne bygger skibsmodeller, middelspantmodeller og støber kanoner og ankre til bl.a.

modellen af linjeskibet St. George. Desuden fortælles om fremstilling af dekorationer til modeller af de sejlførende orlogsskibe. Og endelig bliver der et vandreforedrag i udstillingen med baggrund i laugets videofilm om modelbygning.

Laugets sommermøde i arrestgården med grill og familier er fastlagt til lørdag d. 19. august. Det er også sidste lørdag, hvor skibene på Holmen (Fregatten Peder Skram, Missilbåden Sehested og Ubåden Sælen) er åben for besøgende.

Til efteråret er planlagt studietur for op til 20 medlemmer med tog til Kalmar 6.-7. september for bl.a. at bese resterne af Regalskibet Stora Krona og retur via Karlskrona Orlogsmuseum. To dage med oplevelser, fællesskab og overnatning i Karlskrona.

Tirsdag d. 2. oktober er der så medlemsmøde med smørrebrød og foredrag. Her vil vort medlem Bernt Kure fortælle om Holmen og fregatten Jylland.

Til beroligelse for alle følger bygning af linjeskibet St. Georg tidsplanen, men flere aktiviteter kører sideløbende. Skroget med de 90 kanonporte er bygget, master og fartøjer er under bygning, kanonerne støbes og inden længe skal maler og dekoratør i gang. Modellen bliver afleveret inden terminen i sommeren 2020.

2017. Minestrygeren Bremön (Arholma-kl. 1940-41) er en af flere lækre modeller i 1:1 der kan ses på på museet i Karlskrona. (Tom Wismann)

Slaget i Øresund den 29. oktober 1658. (Willem Van de Velde, 1665)

Marinehistorisk Selskabs ekskursion
lørdag 1. september 2018 til

M/S Museet for Søfart og Kronborgs bastioner

Vi mødes **kl. 1030** ved nedgangen til M/S Museet for Søfart og går derfra ad Unescos verdensarvsrute til Kronborgs Søbatterier. Her vil Finn Wiberg-Jørgensen berette om to sømilitære begivenheder i Sundet under slottets kanoner:

- den 29. oktober 1658 slog en hollandsk flåde under admiral Wassenaer Obdam en svensk flåde under admiral Carl Gustav Wrangel. Sejren sikrede undsætning af det belejrede København.

- Den 30. marts 1801 passerede en engelsk flåde under admiral Parker Kronborg og bombarderede slottet og byen. Tre dage senere fulgte Slaget på Rheden, skærtorsdag den 2. april.

Kl. 12 er vi tilbage på museet og spiser frokost i den smukke café (drikkevarer for egen regning).
Kl. 1330 samles vi i forhallen til rundvisningen på M/S Museet for Søfart, hvor vi skal se og høre om museets prisbelønnede arkitektur med placering i den ene af Helsingør Skibsværfts tidligere tørdokker.
En kompetent guide vil derefter vise os de væsentligste sider af museets samlinger og særudstillingen.
Ekskursionen forventes afsluttet kl. **1500.**

Entré til museet med forskellige rabatordninger fremgår af museets hjemmeside.
Omvisningen betales af Selskabet. Frokosten koster kr. 110 opkræves i forbindelse med spisningen.
Transport til og fra Helsingør sker ved egen foranstaltning.

Tilmelding til torben.martinsen@gmail.com eller sms 4227 2794 efter ”først til mølle princippet” (der er maximalt 30 pladser) senest den 15. august 2018.

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

POST PP DANMARK

MEDDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

Arrangementer sæson 2018 / 2019

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

BEMÆRK !! **Torsdag** 1. november kl. 1930
Forfatter Knud Jakobsen
En aften om Første Verdenskrig

Onsdag 28. november kl. 1930
Kommandørkaptajn *Stig Meyer*
Søværnets uddannelser 2018/19

Onsdag 12. december kl. 1930
Orlogspræst *Camilla Munch*
Hvad laver en orlogspræst nu om dage

Onsdag 30. januar 2019 kl. 1930
Flotilleadmiral *Søren Thingaard*
Commander Standing NATO Maritime Group 1 (COM SNMG1) 2018

Onsdag 27. februar 2019 kl. 1930
Kommandør (pens.) Poul Grooss
Søkrigen 1939 – 1945 set fra kodeknækkerne i Bletchley Park

Onsdag 3. april. 2019 kl. 1930
Generalforsamling

Efter foredragene og generalforsamlingen er der mulighed for at få 2 stk. smørrebrød, en ostemad, samt en øl og kaffe for i alt 100 kr.
Tilmeldinger til **foredragsaftener** og **generalforsamling** til *torben.martinsen@gmail.com* eller SMS 4227-2794. Det skal præciseres, at tilmelding til spisning skal ske senest **mandag kl. 1200**, før det pågældende foredrag/generalforsamling.