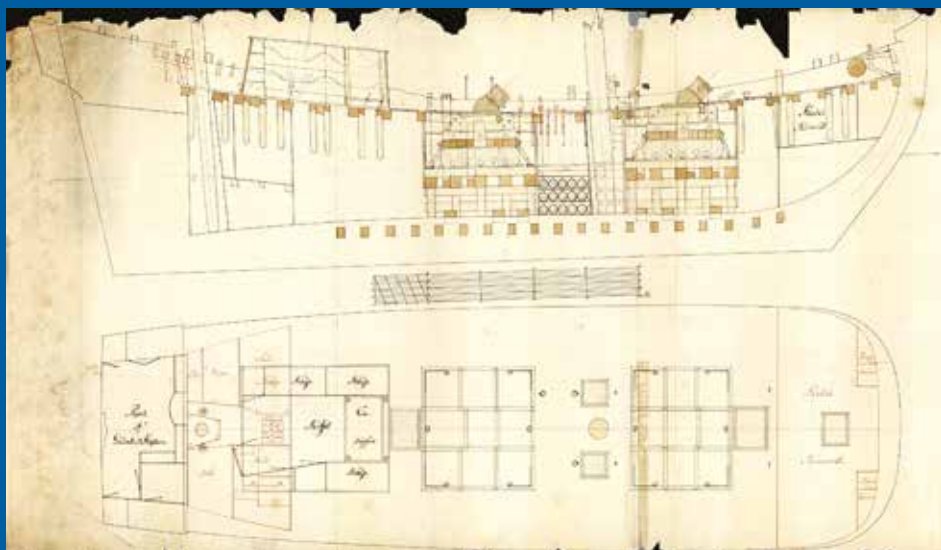


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



51. årgang

Nr. 3 - august 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

- Flådetogtet, der forsvandt fra 3
historiebøgerne
Jens Villumsen
- Motortorpedobåde kan sejle 16
tværs over land
Anton Englert
- F355 OLFERT FISCHER, Øvelse 23
Team Work 1992
Andreas Aagaard
- Sænkningen af ANYO MARU 32
Søren Nørby
- ”Slaget om Storebælt” 38
Peter Tolderlund
- Boganmeldelser
Angrebet på Tønder Basen 41
Knud Jacobsen
- Klart Skib - Orlogsflåden ved 42
Dansk Vestindien
Per Herholt Jensen
- Warship 2018 45
- Meddelelser fra Orlogsmusets
Modelbyggerlaug 46
- www.marinehist.dk**

*Forsidebillede: Ombygningstegning
af galioten GJERTRUD CATHRINE til
STAABE BRAV. (Rigsarkivet)*

Flådetogtet, der forsvandt fra historiebøgerne.

Af Jens Villumsen

I historietimerne i skolen blev det fortalt, at verdens første terrorbombardement blev begået af englænderne i 1807, hvor de fra 2. september igennem flere dage bombarderede København. Det er en ”sandhed”, som gennem mange gentagelser er blevet til ”fakta”.

Men hvis vi kigger lidt i de gamle arkivalier, så falder et helt andet terrorbombardement i øjnene. I første del af juli måned 1770 foretog den danske flåde et terrorbombardement af Algier by i Middelhavet. Men denne begivenhed forsvandt som dug for solen og blev skrevet (red.:næsten) helt ud af historien. Efter nederlaget i 1864 har det ikke figureret i historiebøgerne. Man har gjort alt for at glemme det, sandsynligvis fordi det ikke passede ind i situationen efter 1864, hvor vi som danskere havde behov for at redefinere vores selvforståelse og vores nationale identitet. Så var det mere bekvemt at fokusere på englændernes skændigheder i 1807 end vores egne i 1770. Men for at forstå begivenhederne i 1770 vil vi lige kaste blikket på begivenhederne i Danmark forud for den tid.

En af hovedpersonerne i optakten var



Christian Conrad lensgreve Danneskiold-Laurvig, 1723-1783.

Christian Conrad lensgreve Danneskiold-Laurvig. Han blev født i 1723 og gjorde lynkarriere, idet han allerede 17 år gammel blev udnævnt til kaptajn i marinen. Han blev udnævnt af greve Frederik Danneskiold-Samsøe, der på det tidspunkt var chef for den danske marine. Efter en række hurtige avancerer forventede Christian Conrad Danneskiold-Laurvig, at han kunne slippe godt fra næsten hvad som helst på grund af sin formue, sin familiemæssige forbindelse til kongen og sine indflydelsesrige venner. Men da han i marts bortførte skuespillerinden



Jomfru Mette Marie Rose.

jomfru Mette Marie Rose til sit palæ i Bredgade, en sag, der vakte megen opsigt, var situationen blevet så speget, at kongen til sidst var nødt til at gribe ind.

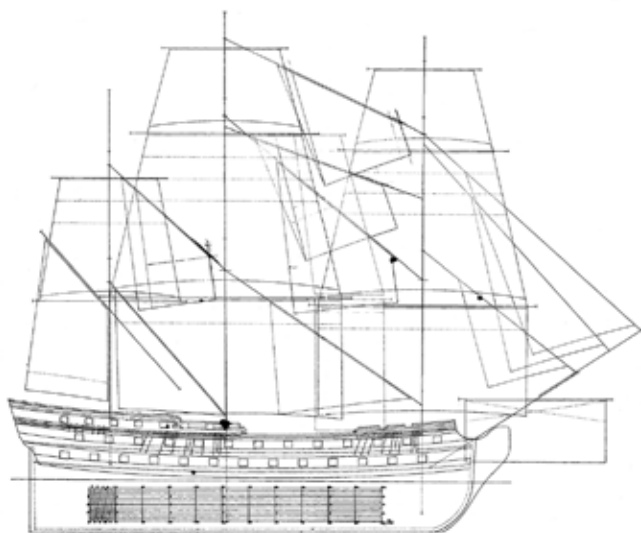
Efter at have løjet om forholdet over for kongen, faldt Christian Conrad Danneskiold-Laurvig i unåde og blev beordret til straks at begive sig til sine godser i Norge. Her førte han et, efter befolkningens mening, usædeligt levned, nu med fru Ingeborg Akeleje. I folkeviddet hed det sig da også hurtigt: ”Han kunne ikke plukke Rosen men måtte lade sig nøje med Akelejen”. Især manglen på orden og hæderlighed i hans økonomiske forhold vakte stor

irritation. Derfor følte han trang til hurtigst muligt forlade Norge og vende tilbage til Danmark. Men kong Frederik den 5. nægtede, trods flere henvendelser, at tage ham til nåde.

Da kongen døde i januar 1766 og blev afløst af Christian 7. var forvisningen til godset i Norge automatisk ophævet, og den nye konge tog ham til nåde. Igen skete det med hjælp fra Frederik Danneskiold-Samsøe, som imidlertid havde skaffet sig en del uvenner, der søgte at styrte ham som bestyrer for marinen. Dette udnyttede Christian Conrad Danneskiold-Laurvig ved at slutte sig til uvennerne, og fik i oktober 1767 Frederik Danneskiold-Samsøe fjernet fra bestyrelsen. Derved kunne Christian Conrad Danneskiold-Laurvig selv overtage hans embede, hvilket også skete, da han 14. juni 1769 blev udnævnt til intendant over Søetaten.

En af de første opgaver, som den nyudnævnte Christian Conrad Danneskiold-Laurvig måtte håndtere, var en krigserklæring fra Algier. Indtil da havde Danmark-Norge, lige som flere andre lande, hvert år betalt en stor sum penge til Barbaresk-staterne (det nuværende Marokko, Algeriet, Tunis og Libyen) for at deres sørøvere skulle lade de danske handelsskibe i fred. Det var denne aftale, som Algier opsagde i 1769, ved at man krævede væsentligt øgede betalinger, hvilket blev dem nægtet. Og da algienske sørøvere kort

*Flagskibet PRINTZ
FRIDERICH på 70
kanoner stod i
spidsen for eskadren,
der primo juli 1770
ankom til Algier.
(Rigsarkivet)*



efter kappede tre dansk-norske skibe og solgte besætningen som slaver, var en reaktion uundgåelig.

Den 25. november 1769 sendte Christian Conrad Danneskiold-Laurvig et brev til kammerherre og schoutbynacht Frederik Christian Kaas for at bede ham om at udruste en eskadre til et forestående togt til Algier. Brevet lyder: *Højædle og Velbaarne Høylærde Hr Herre og Schoutbynacht!*

Da Hans Mayestæt allernaadigst har behaget at anbetroe Deres Velbaarenhed Commandoen over den under 9^{de} huius anbefalede og til Middelhavet destinerede Escadre, og dermed at afsende dennem til Algier:

Saa skal den for dennem paa Togtet fornødne Instruction afmig udstædes, og dennem nærmere blive tilstillet; Da Deres Velbaarenhed ellers i henseende

til Expeditionen haver at efterkomme de Ordre som dennem desangaaende nærmere af Hans Excellence Herr Geheime Raad i Conseillet Grev Bernstorff maatte vorde tilstillede. Hvilket ieg ikke har skullet undlade Deres Velbaarenhed saaleedes til Deres Efterretning tjenstberegdevilligst at tilmelde. Forblivende derhos med meegen Consederation. Deres Velbaarenheds tjenstvilligste Tiener D Laurvig
Søe Etatens Krigs Cancellie d: 25^{de} Novemb^r 1769

Hr Kammer Herre og Schoutbynacht Kaas.

*Dr. Danneskiold-Laurvig
25. Novemb^r 1769.
Frederik Christian Kaas
Schoutbynacht*

Eskadrechefens Frederik Christian Kaas underskrift tv og Danneskiold-Laurvigs underskrift th. (Rigsarkivet)



Eskadrechefen Frederik Christian Kaas.

Eskadren kom til at bestå af orlogsskibet PRINTZ FRIDERICH som flagskib, fulgt af fregatten CHRISTIANS ØE, fregatten HAVFRUEN, orlogsskibene SLESVIG, MARS, PRINCESSE SOPHIA MAGDALENE, transportskibet DE FIRE SØSTRE samt to bombardérer PACKAN og STAAE BRAV.

Kammerherre og schoutbynacht Frederik Christian Kaas, der var udset til at stå i spidsen for togtet mod Algier, var søn af admiral Ulrik Kaas. På togtet fik han

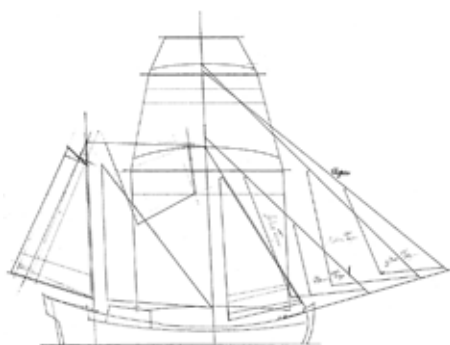
følgeskab af sin bror, Ulrik Christian Kaas, som kommandørkaptajn på orlogsskibet MARS.

Christian 7.s forholdsordre "Instruktion für den die gegen Algier zu agiren bestimmte Escadre commandirenden Schout by Nacht, den Kammerherre von Kaas; Rittern" til Frederik Christian Kaas er dateret 6. april 1770. Den går ud på, at deres Dey (regenten i Algier) betingelsesløst skulle frigive de kaprede danske skibe og de tilfangetagne søfolk, og tegne en ny fredsaftale identisk med den, som netop var blevet brudt. I modsat fald skulle eskadren bruge al nødvendig magt til at blokere havnen, afbrænde deres skibe, og sønderbombe Algier by. Det hele skulle ske for "*at ære Danmarks navn og vores krone, samt herligheden af vores folk og vores armé, hvor det er praktisk muligt.*"

*Kongens segl på
forholdsordren.
(Rigsarkivet)*



Fregatterne CHRISTIANS ØE og HAVFRUEN, samt orlogsskibene SLESVIG, MARS og PRINCESSE SOPHIA MAGDALENE. (Rigsarkivet)



DE FIRE SØSTRE fulgte med som forsyningsskib, og der var to næsten ens bombardérer STAAE BRAV og PACKAN. (Rigsarkivet)

Man havde ikke bombardérhuggerter og måtte i hast indkøbe og nydruste et par galioter. Koffardigalioten GERTRUD CATHRINE blev til STAAE BRAV og galioten CAROLINE blev til PACKAN.

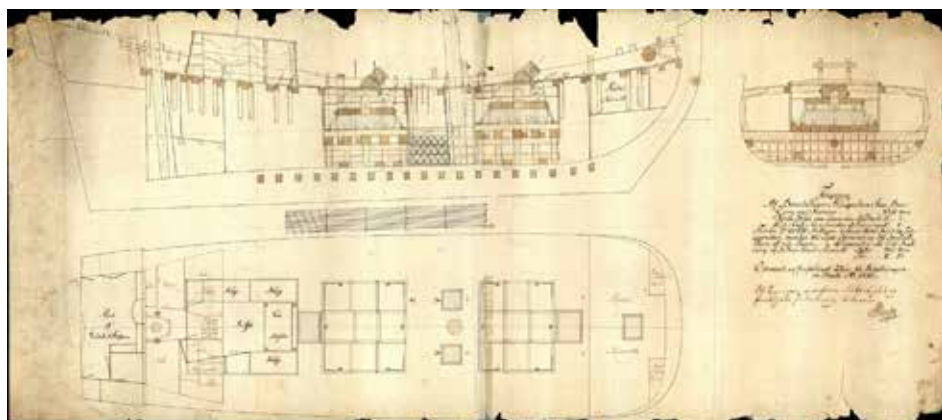
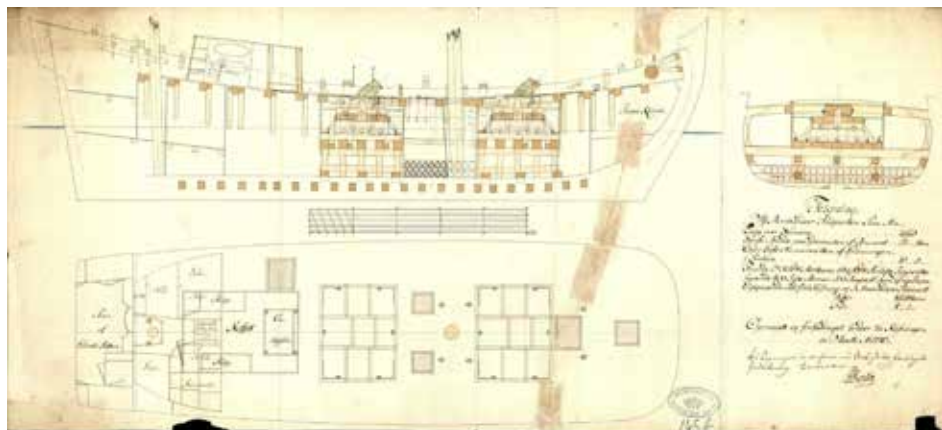
De nydrustede bombardérer var en type fartøj, som man ikke havde nogen erfaring med. Man vidste ikke, hvordan de ville reagere, når de skulle bruges med meget kraftigt skyts. Derfor foretog søofficer Hans Martin Bille forsøg med afskydning af bl.a. 50 pundige morterer, og kunne 24. april 1770 rapportere, at dette ikke havde medført væsentlige skader på bombardérerne.

Da hele eskadren var bemannet og provianteret blev den 2. juni 1770 lagt klar på Københavns Rhed, og 4. juni begav den sig samlet ud på togtet til Algier. Der var planlagt et par dages ophold

i Gibraltar, og avisen ”De til Forsendelse med Posten allene privilegerede Kiøbenhavnske Tidender” kunne 20. juni 1770 berette, at turen til Gibraltar var forløbet glat, uden en eneste storm undervejs, og at skibe og mandskab var i bedste stand. Kun ganske få af soldaterne havde været søsyge undervejs, og skibene havde undervejs skudt en fart af ”op til 2 Mile i en Time”.

Men den eskadre, der blev sendt afsted, var ikke så ideel, som den burde have været. Danneskiold-Laurvig sendte en dårligt vedligeholdt flåde afsted, og de to bombardérer var slet ikke egnet til formålet.

Undervejs til Algier forberedte schout-bynacht Frederik Christian Kaas sig på ankomsten til Algier, og han lavede 29. juni 1770, ombord på flagskibet



Ombygningstegningerne af galioterne CAROLINE og GJERTRUD CATHRINE til PACKAN og STAAE BRAV. (Rigsarkivet)

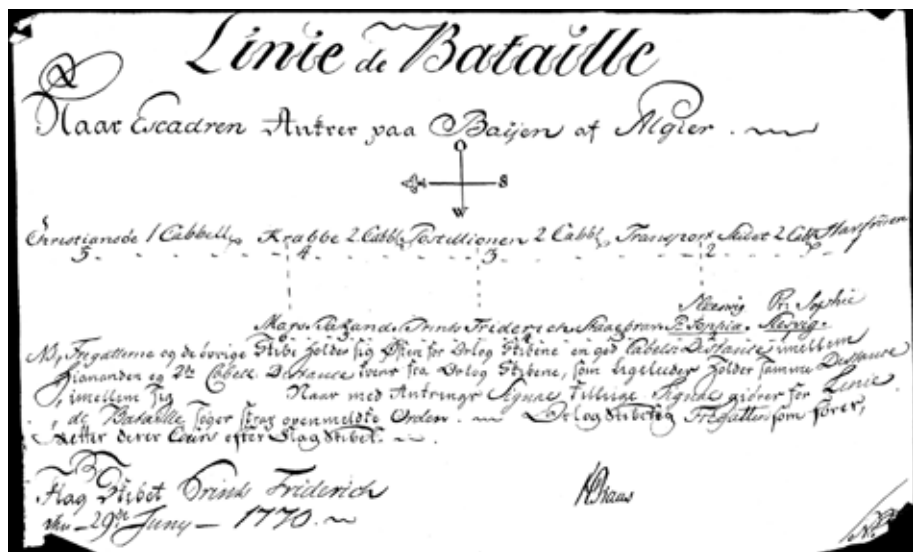
PRINTZ FRIDERICH, en tegning (øverst modstående side) med angivelse af skibenes indbyrdes placering, når de lagde sig parate ud for Algier.

Efter ankomsten til Algier kontaktede de Deyen og forelagde ham deres ærinde, og som ventet blev de danske krav pure afvist.

Derefter sammenkaldte F. C. Kaas eskadrens chefer for at rådslå :”*hvorleedes vi med denne Hands Majests Escadre paa det Bæste os mindst skadeligt og Vore Fienders yderste Ruin paa det Kraftigste kan*

Agere saavel i den Henseende proponerer – følgende Poster:

1. At alle Skibene legger sig Synder og



Linie de Bataille

Naar Escadren Ankrer paa Baijen af Algier:

5 CHRISTIANSØE 1 Cabbellg . 4 KRABBE 2 Cabbl: . 3 POSTILLIONEN 2 Cabbl: . 2
TRANSPORT SKIBET 2 Cabl: . 1 HAVFRUEN

6 MARS - 5 PACKAND - 4 PRINTS FRIDERICH - 3 STAAEBRAV - 2 SLEESWIG PR SOPHIA
- 1 Pr: SOPHIE SLESVIG.

NB: Fregatterne og de øvrige Skibe Holder sig Østen for Orlog Skibene en god
Cabels Distance imellem Hinanden og 2^{de} Cabell: Distance tvers fra Orlog
Skibene, som ligeleedes Holder samme Distance imellem sig. Naar med Antrings
Signal Tilliige Signal giøres For Linie de Bataille søges strax ovenmeldte Orden.
Orlog Skibet og Fregatten som fører, retter deres Cours efter Flag Skibet.

Flag Skibet PRINTS FRIDERICH den 29^{de} Junij - 1770 FC Kaas

Nord paa den behørlige Distance
at kunde Agere, og Distancen i
mellem Skiben at Determinere efter
omstændighederne, og i øvrigt at føl-
ge den givne Linie de Bataille da de
andre Varper efter Flaget.

2. At den første Dag det vel var tienligt
fornemmelig at Agere med Kastning

af Bomber fra Bombardierene, Kast-
ning af Bomber Fra Orlog Skibenes
eegne Mortérer og Ricochet skydning;
dog i øvrigt at overlade det til en hver
Skibs Chefs Conduite hvad ellers med
Succes kan foretages mod Byen eller
noget der henhørende.

3. At naar man begynte med Horizontal

Skud og Videre Operation, det kunde være vigtigt at beskyde og om mueligt ruinere communicationen mellem det Runde Taarn og Mullier, der gaaer ind til Byen liggende i N.W: dog med Reservation af hvad som i forige Punkt er andførdt.

4. At Fregatten HAVFRUEN legger sig S. Ostl: fra Princesse SOPHIA MAGDALENA saaleedes at hun er frie for Skud, men dog kan Observere og tage Dem der Kommer ud af Mullien og kan gaae til Seils naar befales.

5. At Fregatten CHRISTIANSØE Observerer og bringer op hvad der kommer ind til Baijen.

6. At intet blev foretaget med Levanten formedelst at Skibene og Bombarderingerne ved Dyndning og Rulling ej er i Stand at Agere, men ere exponerede at Drive paa Land. –

Flag Skibet PRINTS FRIDERICH
den 4de Julij 1770. F C Kaas

den 4de Julij 1770. F C Kaas

Faarestaaende Poster ere af os Samtlige forsamlede Ventileret og eenstemmig biefaldt.

Flag Skibet PRINTS FRIDERICH ut Supra
Maas. J C Krieger. F Moltke G W Becker
A: G: v: Ellebracht U C Kaas
N K Juell C Lutken J P Wleugel”

*ut Supra. —
J C Krieger Moltke G W Becker
A: G: v: Ellebracht U C Kaas
N K Juell C Lutken J P Wleugel*

Derefter gik man i gang med forberedelserne til at bombardere Algier by. Og ved et møde på flagskibet blev alle officererne enige om det videre forløb. Da det ikke var muligt at ramme byen med kanonerne på de store skibe, måtte man bruge de to bombardérer, STAAE BRAV og PACKAN, som skulle hale sig ind på passende afstand, så de kunne beskyde byen, som lå godt beskyttet bag fortet Mullien. STAAE BRAV skulle have sit varp på flagskibet, og PACKAN på orlogsskibet MARS. Derved kunne man hale bombardérerne tilbage, når der blev givet signal til det.

STAAE BRAV var på plads 6. juli kl. 6½ om eftermiddagen, 12-13 kabellængder (1 kabellængde = 185,2 meter) fra Mullien. Man forsøgte sig med 2 bomber fra mortererne med 10 pundige ladninger, men indså, at man ikke kunne skyde helt ind til land. Flagskibet gav derefter ordre til, at de skulle varpe længere ind mod byen. Desværre sprang deres varp, og varpankrene gled hen over havbunden. Derfor kom de først på plads næste morgen kl. 4. Under nattens manøvrer var de konstant blevet beskudt fra land, og nogle af skuddene var landet meget tæt på dem. Flagskibet besluttede derfor at varpe dem ud igen.

7. juli om eftermiddagen blev de beordret at varpe indefter, og kl. 8 var de kommet så langt ind, at de kunne

begynde at kaste bomber. Imidlertid havde 4-5 Schierbecker (de lokale piraters skibe) sat kurs ud fra land imod bombardéerne, for at entre dem. Det lykkedes dog den danske eskadre med kanonerne at få dem til at opgive dette forehavende. Derefter blev STAAE BRAV trukket tilbage til eskadren.

8. juli om eftermiddagen kl. 9 var de igen varpet ind og klar til at kaste bomber, og de nåede at kaste 18 stykker med 12 pundige krudtladninger. Fra Mullien blev ilden besvaret, og STAAE BRAV blev ramt af flere træffere. Og da der omkring midnatstid blev observeret flere Schierbecker med kurs mod dem, måtte man igen trække sig tilbage til eskadren, som det igen lykkedes at afvise Schierbeckerne.

Skaderne på STAAE BRAV var temmelig omfattende; dels var dæksplankerne sprunget op ved at affyre de 18 bomber, og det åbenbaredes, at der var adskillige rådne planker og dæksbjælker. Bjælkerne, som skulle fastholde mortererne, blev flået løs, så der blev hul ned til arsenalet af krudt og bomber, der derved let kunne blive antændt, selv om fyrværkeren og hans folk prøvede at forhindre det med presenninger og ved konstant at sprøjte vand rundt om batteriet. De korte dæksbjælker ved de forreste morterer var fuldkommen splittet ad, og de frygtede at det ville gå rent galt, hvis

de skulle kaste med fuld ladning op til 50 pund. Der foreligger to stort set enslydende rapporter fra STAAE BRAV, begge dateret 9. juli 1770 og underskrevet af hhv. S. M. Ursin og C. Nielsen.

Overskuden Saa Brav. 9 July 1770.


Bombarderen Saa Brav. 9 July 1770.


Bombardéren PACKAN havde tilsyneladende lidt større held med sig.

6. juli varpede de også ind til 13 kabellængders distance. Herfra kastede de 2 bomber, men kunne ikke nå ind til land. Derefter varpede de 4 kabellængder nærmere og smed 8 bomber. Men stadig var de ikke tilstrækkelig tæt på byen, og varpede yderligere 1 kabellængde nærmere og kastede yderligere 27 bomber. De var nu så tæt på land, at kanonaden fra Mullien blev meget voldsom, og ved daggry kl. 4 blev de trukket tilbage til MARS, uden væsentlige skader. Kanonaden fra eskadren havde også holdt Schierbeckerne på afstand af PACKAN.

7. juli begyndte de at varpe ud kl. 6 om eftermiddagen, men var kun nået 1 kabellængde fra eskadren, før Schierbeckerne og nogle galejer nærmede

sig. Disse blev dog drevet tilbage af en kanonade fra eskadren. Varpningen mod land fortsatte derefter, men kl. 9 om aftenen var galejer og Schierbeckerne kun 1½ kabellængde fra dem, så det var i sidste øjeblik inden de blev entret, at eskadren fik dem trukket tilbage.

8. juli var situationen nogenlunde den samme, og selv om PACKAN fik affyret en del bomber, både mod gallejerne, Schierbeckerne og mod land, måtte de lade sig trække tilbage til MARS med stort set uforrettet sag.

Selv om de ikke var blevet direkte ramt, havde PACKAN ved disse 2 dages bombardementer fået en del skader. Ved hver bombekastning sprang dæksplankerne løs, så de måtte bruge en del tid og kræfter på at slå dem fast igen. Og skaderne blev værre og værre for hvert bombekast, og egeplankerne omkring mortererne havde svært ved at modstå den stærke ild fra mortererne. Derved udsattes ikke kun bombardéren men hele eskadren for at blive sprængt i luften.

Rapporten fra PACKAN er dateret 9. juli og underskrevet af A. Kierulff.



I de følgende rapporter (12. og 13. juli) fra bombardérerne lød det at skibene

var stærke nok til at kunne skyde med fuld ladning (14 pund), men at risikoen for, at ilden fra mortererne var i overhængende risiko for at antænde bomberne i lasten.

14. juli beordrede Frederik Christian Kaas derfor en grundig inspektion af bombardérerne for at se, hvor alvorlige skaderne var, og vurdere hvor lang tid det vil tage at bringe dem i forsvarlig stand.

Inspektionen blev foretaget, og konklusionen var, at begge bombardérer, STAAE BRAV og PACKAN var så beskadigede, at de ikke kunne repareres. Og at hele konstruktionen af fartøjerne var ganske uegnet til deres formål. Rapporten, der er dateret 14. juli er underskrevet af W Stochfleth, E: W: Stibolt, S M Ursin, F: Kierulff, F: Zimmer, C: Nielsen, G: Mørch, Asbiørn Eilersen og Nicolai Peder.



Frederik Christian Kaas stod i en situation, hvor han var svækket, både med hensyn til ubrugeligt materiel, og til mandskabssituationen, hvor der var mange syge. Af hans rapport fremgår, at der mangler 787 mand. Manglerne fordeler sig således:

På PRINTS FREDERICH skal være 574 menige,
men der mangler 197 (heraf 99 syge)

På PRINCESSE SOPHIA MAGDALENA skal være 434 menige,
men der mangler 152 (heraf 59 syge)

På SLESVIG skal være 351 menige,
men der mangler 118 (heraf 44 syge)

På MARS skal være 351 menige,
men der mangler 124 (heraf 84 syge)

På CHRISTIANSØE vides kun, at der er 84 syge

På HAVFRUEN skal være 176 menige,
men der mangler 78 (heraf 60 syge)

På transportskibet DE FIRE SØSTRE er der
af deres egne folk 24 syge

På bombardéren STAAE BRAV skal være 29,
men der mangler 10 (heraf 4 syge)

På bombardéren PACKAND er alle Friske.

Frederik Christian Kaas lagde beslutningen om den videre aktion ud til officererne. Han bad dem alle om skriftligt at besvare disse 3 spørgsmål:

1. Om med Bombardérerne saaleedes som Rapporterne udviiser, de ere beskafne, noget kan udrettes ?

2. Om Man bør legge sig nermere til Byen for fra Skibene at beskyde Moullien ?

3. Om ved Udseylingen man ey kunde

søge at give dem det Glatte Laug.

Og svarene fra alle officererne var næsten enslydende.

ad 1. Bombardérerne er i så ringe stand, at de ikke kan udrette noget uden at være til fare for sig selv og hele eskadren.

ad 2. Man vil udsætte hele eskadren for for stor en risiko ved at prøve at lade skibene gå tættere på byen.

ad 3. De fleste fraråder det direkte, men

enkelte ser det som en mulighed. Men alle er enige om, at det ikke vil nytte noget.

Derfor traf Frederik Christian Kaas den eneste mulige beslutning, at afbryde togtet og sætte kursen hjemad.

Da flåden kom hjem og aflagde rapport til kongen, resulterede det, især på grund af bombardérfartøjernes ubrugelighed, i en irettesættelse fra kongen til Christian Conrad Danneskiold-Laurvig, og 18. september 1770 blev han afskediget.

I ”De til Forsendelse med Posten allene privilegerede Kiøbenhavnske Tidender” fra 27. august 1770 kan befolkningen læse:

Den 22de huj. (august) ankom Hr. Greve Moltke som Adjutant fra vores Eskadre, hvilken han den 27de Juli har forladt paa Port-Mahon. Med ham haves følgende sikre efterretninger, angaaende den Kongel. Danske Escadre fra Algier, at uagtet den i Algier forefundne stærke Modstand har de dog ikke der kundet hindre Escadrens Bombardement, ey heller tilføyet Escadren noget ubehageligt, hvor stor Skaden i Algier har været, kan endnu ikke bestemmes. Samme Havn holdes endnu bloqueret med 4 af Escadrens Skibe. Ved Deyens fredelige Sindelav er at haabe, om Freden ikke allerede, dog snart vorder sluttet.

Danmark måtte se i øjnene, at hvis vi fortsat ville drive handelssejlad i Middelhavet, var vi nødt til at få genoprettet freden med Algier. Efter 5 dages forhandlinger i 1772 lykkedes det at indgå en ny fredsaf tale. Men prisen var helt og holdent dikteret fra Algier. Og alle de fanger, der var blevet taget igennem de seneste par år, måtte man forhandle om prisen for hver enkelt.

Det var en for Danmark meget dyr fred, og en total fiasko for den danske flåde. Så deri skal vi måske se en del af forklaringen på, at det danske terrorbombardement af Algier er ”skrevet i glemmebogen”.

Men uanset forklaringen må vi erkende, at det ikke var englænderne, som foretog ”verdens første terrorbombardement” da de i 1807 bombede København. Danmark var 37 år tidligere på færde.

En tankevækkende krølle på historien er flagskibet PRINTS FREDERICH, som regnedes for flådens stolthed lige som søsterskibene NORSKE LØVE og DRONNING CAROLINE. Det blev skrevet ud i historiens glemsel efter togtet til Algier 1770, og linieskibets forlis ved Læsø natten mellem 28. og 29. september 1780 blev også i samtiden holdt skjult for offentligheden. To historier, som man har valgt at ”glemme”.

Orlog Skibet Prints Friderich Har i Behold Den 2 ^{de} Septbr ¹⁷⁷⁰ Derf kand 495 Mand Spise udi Uger	Fleisk	Ove-Kødt	Smør	Gryn	Eter	Haard Brød	Skibs Øll	Bræn- devin	Edikke	Salt	Lys	Brænde Veed	Steen Kull
	Skp ¹ Lsp ² tt:	Skp ¹ Lsp ² tt:	Skp ¹ Lsp ² tt:	Tef ¹ Sksp ² Off:	Tef ¹ Sksp ² Off:	Tend ¹ Lp ² tt:	Tend ¹ Lp ² tt:	Potter	Potter	Tend ¹ Lp ² Off:	Skp ¹ Lp ² tt	Favne	Tænder
	57 15 12	121 18 6	18 11 13	142 6	3 4 3%	176 4	15%	3002	85	8 1	2 6 14	16	
	22	22	Olie 3090 Potter 16 1/4	16%	1%	9	12/27 1/2 Filbe 11	11	13	16	10	5	
Orlog Skibet Prinsesse Sophia Magdalena Har i Behold Den 22 Septbr ¹⁷⁷⁰ Derf kand 350 Mand Spise udi	31 7 9	76 10 4	10 18 2	107 1 2		153 6 11	6184 Pott	1864	218	5 7 1	1 13 13	36%	
Orlog Skibet Slesvig Har i Behold Den 1 Septbr ¹⁷⁷⁰ Derf kand 495 Mand Spise udi	17	17	Olie 1320 Pott 13	15		9		11		15	13	10	
Orlog Skibet Mars Har i Behold Den 2 Septbr ¹⁷⁷⁰ Derf kand 386 Mand Spise udi	34 19 15	70 5 4	12 14 5%	95 1 7%		87 7 2	3420	2103	70	5 1 2 1/4	1 6 8	10%	
Orlog Skibet Slesvig Har i Behold Den 1 Septbr ¹⁷⁷⁰ Derf kand 495 Mand Spise udi	45%	45%	20	36		14%	10%	36	31	30%	14%	3%	
Orlog Skibet Mars Har i Behold Den 2 Septbr ¹⁷⁷⁰ Derf kand 386 Mand Spise udi	32 15 14	73 18 6	13 14 9	110 5 4	11 6 3	145 6 13	2398	1996	25	5 2 3	18	32%	
Orlog Skibet Slesvig Har i Behold Den 1 Septbr ¹⁷⁷⁰ Derf kand 495 Mand Spise udi	15	15	9	14	7	8		9	7	12	11	11	
Orlog Skibet Slesvig Har i Behold Den 1 Septbr ¹⁷⁷⁰ Derf kand 495 Mand Spise udi	6 18 10	16	14 9	28 4 5	17	24 10 7	2768%	753	4	1 1 7	17 12	12%	
Orlog Skibet Slesvig Har i Behold Den 1 Septbr ¹⁷⁷⁰ Derf kand 495 Mand Spise udi	8 4 12	37 12	11 17	32 5 1	7 3 1	89 2 2	2642	12	231	2 1	17 2	25%	
Orlog Skibet Slesvig Har i Behold Den 1 Septbr ¹⁷⁷⁰ Derf kand 495 Mand Spise udi	19	22	15%	9%	6%	12	7%	13	8	13	13	11	
Orlog Skibet Slesvig Har i Behold Den 1 Septbr ¹⁷⁷⁰ Derf kand 495 Mand Spise udi	4 11 1	8 7 15	1 19 9	14	2 2 3	18 7 11	540%	119%	10	1 4%	3 1	8	5%
Orlog Skibet Slesvig Har i Behold Den 1 Septbr ¹⁷⁷⁰ Derf kand 495 Mand Spise udi	16	16	7 1/4	14	6 1/4	7		12		4 5%	1 11	10	
Orlog Skibet Slesvig Har i Behold Den 1 Septbr ¹⁷⁷⁰ Derf kand 495 Mand Spise udi	3 10 13	4 18 12	1 6	6 5 4	6 4	9 9 14	400	50	11	6 2	4 12	8%	
Orlog Skibet Slesvig Har i Behold Den 1 Septbr ¹⁷⁷⁰ Derf kand 495 Mand Spise udi	13	13	6	10%	3 1/4	6%		5	3%	2 6%	6	6%	
Orlog Skibet Slesvig Har i Behold Den 1 Septbr ¹⁷⁷⁰ Derf kand 495 Mand Spise udi	1 3 12	2 7 13		4 2 4	4		87	32%		1 4	6 14	7	
Orlog Skibet Slesvig Har i Behold Den 1 Septbr ¹⁷⁷⁰ Derf kand 495 Mand Spise udi	7	7		7	2		1	3		6	23	7	

skp: her er der tale om vægtmålet skippund = 20 lispund = 158,72 kg (fra 1839 = 160 kg)
 men skp bruges også som forkortelse for rummålet skeppe, som her i listen er angivet som Skiep.

Lisp: Lispund = 16 pund = 7,94 kg (fra 1839 = 8 kg)

Pd: Pund = 496 g (fra 1839 = 500 g)

tt: må formodes at være et dårligt skrevet pundtegn, som

Rummålet Off på listen skal rettelig være Ott = Ottingkar = 1/8 Skeppe.

Pot: 4 Pegl = 0,966 liter

Motortorpedobåde kan sejle tværs over land!

Anton Englert, Füssen (Bayern)

Det var bestyrelsesformand for Aarhus Søfarts Museum, Ole Sonne, der igen-nem en mailudveksling med Kontakt-udvalget for Dansk Maritim Historie-og Samfundsforskning gjorde mig bekendt med påstanden blandt danske MTB-veteraner, at deres både kunne krydse tværs over den jyske hede efter duggens fald. Denne påstand satte tankerne i gang hos mig, fordi det mindede mig om historien af den 7. tyske Schnellbootflotille, som min morfar tjente i under Anden Verdenskrigs sidste halvdel.

Nu er det jo en historie ”von der anderen Feldpostnummer”, men jeg håber at den søfartsbegeistrede danske læser kan tåle en sådan historie efter seks årtiers tillidsfuldt samarbejde i NATO-regi. ”Aldrig mere en niende april!”, det kan vi alle være enige om. Mine kilder til denne historie er en to-timers samtale med min morfar Wilhelm Hertwig (1911-1984), da jeg var omkring 14 år gammel samt en artikel i det maritimhistoriske tidsskrift *Das Logbuch*, (1984/2, Paul Schnalle: Schnellboot Typ Mäxchen (S 151 – S 158), side 82-84) og alt det, man kan finde på Internettet. Jeg kan ikke lægge hovedet på blokken for alle detaljer, men prøver at nærme mig den histo-

riske virkelighed.

Min morfar var uddannet som sad-delmager og møbelpolstrer og ledte i arbejdsløshedens tid efter en sikker stilling i staten. Han var stolt af, at han bl.a. på grund af sine idrætsevner blev optaget i den såkaldte ”Hunderttau-send-Mann-Heer”. Versailles-traktaten begrænsning af det tyske militær til et ikke-værnepligtigt minimum blev dengang propagandistisk vendt til en styrke, Reichswehr anså sig selv som en professionel elite. Her begyndte Wilhelm Hertwig som en matros, der blev hånet for sin sydtyske dialekt, og arbejdede sig henover årene flittigt op til den højeste bådsmandsrang inden-for navigationstjenesten, Stabsobers-teuermann. Undervejs fik han formentlig mere på opleveren end han selv havde ønsket sig. Måske kan hans for krigens forløb helt ubetydelige løbebane tjene som en tilfældig stik-prøve i Krigsmarinens omskiftelige indsats af deres stampersonnel.

Fra 1935 kaldtes Reichsmarine for Kriegsmarine og blev af nazirege-lingen oprustet som en del af den nye, værnepligtige og dermed traktat-brydende Wehrmacht. På grund af de begrænsede kapaciteter til nybygning af krigsskibe kunne marinen ikke vokse lige så hurtigt som hæren eller luftvåbenet. Men denne underlegenhed



Fire af de otte schnellboote der fra 1941 blev bygget på Gusto værftet i Holland til den tyske Kriegsmarine. Bådene blev bygget til et Lürssen design, men havde kun ca. det halve displacement af de tyske S-boote som Danmark (GLENTEN-kl.) modtog efter krigen. De havde tre dieselmotorer på hver ca. 1.000 hk, hvilket også kun var ca. den halve maskinkraft af GLENTEN-kl.. Farten var derfor "kun" ca. 32 knob. (www)

i størrelse sammenlignet med andre stormagters søstyrker førte tilsyneladende til, at min morfar kom til at deltage i flere af de kendte tyske overvandsoperationer, mens han lærte de forskellige skibstyper at kende. Han sejlede på panserskibet ADMIRAL SCHEER under den spanske borgerkrig som en del af den internationale søblokade, og var om bord, da skibet beskød den republikanske havn Almeria i Andalusien den 31. maj 1937.

Under operationen "Weserübung" sejlede han i den lette krydser KARLSRUHE, da den blev torpederet af den engelske ubåd TRUANT på returvejen fra Kristiansand den 9. april 1940. Han huskede dette som en behagelig form for forlis, fordi besætningen nogenlunde tørskoet kunne omstige i de ledsagende torpedobåde. Hans efter eget udsagn hyggeligste tid i marinen var dog operationen "Seelöwe" i sommeren 1940. Han fik kommando over en artillerikutter med tolv mand

besætning. I flere måneder skulle de holde sig parat til invasionen af England mens de blev forkælet af en udmærket skibskok. Også blandt gamle tyske fiskere vækker "Seelöwe" dejlige minder om en sommer, hvor man blev betalt for at sejle hele vejen fra Østersøen til Frankrig og retur uden at skulle yde en blodig indsats. Frankrig er også stikordet til det bevis jeg nu skal føre, nemlig at motortorpedobåde virkelig kan sejle tværs over land.

I oktober 1941 blev der i Swinemünde (nu Świnoujście) opstillet den 7. Schnellbootflotille. Indtil september 1942 fik den tildelt bådene S 18-22, S 24 og S 151-158. De sidstnævnte otte både havde et særligt ophav, idet de stammede fra Gusto-værftet i Schiedam (red. Holland). De var projekteret under numrene TM 54-61 til et design fra British Power Boats til brug i de nederlandske kolonier i Ostindien. Inden byggeriet kom igang stod tyskerne i landet og ordren blev den 6. august 1940 over taget af den tyske Kriegsmarine. Bådene blev bygget til et tysk design på en licens fra Lürssen-værftet i Bremen, dog efter en ældre, mindre type (S 2) end de nyere tyske S-både. Deres moderate størrelse på 28,30 x 4,30 x 1,90 m med et displacement på ca. 57 tons gjorde dem særdeles velegnet til forlægning igennem de europæiske floder og kanaler. Fra april til oktober 1942

blev flotillen indsejlet i Østersøen. Jeg formoder, at min morfar blev uddannet i disse både i Swinemünde, fordi jeg har arvet et akvarel med fiskerbåde ud for den pommerske kyst, signeret "A. Pust. 40" og indrammet hos glarmester Kanzenbach i Swinemünde.

I september og oktober 1942 krydsede den 7. Schnellbootflotille med "Holland-bådene" S 151-158 tværs over land til Middelhavet! De brugte dog vandvejene ad Rhinen, Rhin-Rhône-kanalen (op til 340 m over havet) og Rhône. Og de var ikke de første til at gøre det, bådene af 3. Schnellbootflotille havde gjort samme nummer et år før, i oktober 1941, endda med deres noget større dimensioner. Under transporten gennem Vichy-Frankrig sejlede S-bådene ubevæbnede i transit, kamufleret som flysikringssbåde og med besætningerne i civilt tøj, ledsaget af franske forbindelsesofficerer.

Ankomsten i La Spezia blev flotillens materiel og personale gjort kampklare og underlagt Marinekommando Italien med indsatsområder i Tunesien (ankomst i Bizerta i januar 1943) og Sicilien (ankomst i maj 1943). Takket det tiltagende allierede herredømme over Middelhavet forringede indsatsområdet sig i efterår 1943 til det Liguriske Hav med baser i bl.a. Genua og Toulon. Allierede fly og destroyere gjorde det nærmest umuligt for S-bådene

S 157 og ukendt søsterbåd under flod-sejlads. Måske under forlægning til Middelhavet. (www)



at bekæmpe de allierede forsyninger til den nye italienske front.

Sidst i oktober 1943 blev det besluttet, at de tyske S-både i det vestlige Middelhav skulle forlægges til Adriaterhavet. Endnu engang skulle motortorpedobåde krydse tværs over land! Elleve både af 3. og 7. Schnellbootflottille blev gjort klar til landtransport over den laveste del af Appenninerne og den efterfølgende sejlads ned ad Po-floden. Passet ved Giovi ligger 472m over havet. Da skibene skulle søsættes på Po ved Piacenza, blev de forsinket af ekstremt lavvande, og farvandet måtte uddybes til dem. I marts 1944 nåede de Venedig for at blive gjort søklare igen. Deres nye base blev Pola (nu Pula), og deres nye opgave blev at bekæmpe allierede forsyninger til de jugoslaviske partisaner. Her slutter min bevisførelse for, at motortorpedobåde kan krydse tværs over land, endda i

472 meters højde over havet!

Om læseren tillader, mangler jeg nu kun at redegøre for højdepunktet og ende af min morfars maritime karriere. Det må være kendetegnede for krigsmarinens personelsituation i krigens sidste år, at der nu dukker styrmandstjenestegrader op i listerne over S-bådenes kommandanter. På internettets opremsninger om S-bådenes historie under Anden Verdenskrig finder jeg Stabsobersteuermann Hertwig først i det øjeblik, han fører en af bådene, nemlig S 158 den 1. juni 1944. I nætterne omkring denne dato lykkedes det S 158 sammen med S 153, S 155 og S 156 ved den for den jugoslaviske frihedskamp afgørende ø Lissa (nu Vis) i to træfninger at skyde otte mindre fartøjer i sænk, bestående af flere motorkuttere, et motorskib og et tankskib. I alt 355 overlevende fiskede de op af vandet, britiske soldater så vel som partisaner, kvinder og børn.



To af bådene i Middelhavet. Bag styrehuset var der en pansret kommandoplads. Der var maskintekniske problemer med at operere bådene under de meget varme forhold i Adriaterhavet om sommeren. Maskinrumstemperaturer på 50-60 gr. C nævnes. Enhver kan tænke sig de belastninger maskinbesætningerne har været udsat for. Underbringelsesforholdene var også begrænsede. (www)

Da husker jeg pludseligt morfars kortfattede svar, da jeg som dreng spurgte ham efter S-bådenes opgave i Adriaterhavet: ”*englische Tanker jagen.*” Hvad det dækker over, blev jeg blev først klar over, da jeg faldt over Dudley Popes bog Flag 4 fra 1954. Han skriver detaljeret over de engelske motortorpedobådenes indsats i Middelhavet, hvis aktioner ligeledes endte i Adriaterhavet, bare på jagt efter tyske styrker. De små hurtige krigsskibe blev ikke holdt på hylden som en fleet in being, men blev sendt ud indtil de var brugt op. Det meste foregik i nattens mørke, for ikke af blive bombet fra luften, døden lurede på kort afstand bag den nærmeste klip-

pepynt, og ildkampene varede ofte kun få minutter, indtil de lette både, der blev ramt, sprang i luften med deres store forråd på brændstof og ammunition.

S 158 fik et lignende skæbne. Den 25. oktober 1944 blev båden angrebet og ramt af engelske Mosquitobombere i den dalmatinske fastlandshavn Šibenik (ital. Sebenico): Jeg husker, at min morfar sagde, at båden var så smadret, at de måtte sætte den på grund for at stige ud og lade den synke. www.s-boot.net melder to døde, to hårdt sårede, deriblandt kommandanten Hertwig, og fire lettere sårede. Få dage senere, den 3. november indtog Titos partisaner Šibenik efter hårde kampe.

Natten til den 3. maj 1945, mens jugoslaviske landstyrker var i gang med at indtage marinebasen Pola, indskibede de tilbageværende S-både hele deres personel og sejlede tværs-over Adriaterhavet for at overgive sig direkte til Royal Navys operations-base i Ancona.

De overraskede briter alarmstartede deres motortorpedobåde, da morgenlyset afslørede E-boats i deres egen havnemunding. Den tyske chefs anmodning om at måtte sejle en tur til for at evakuere flere soldater fra det truende, livsfarlige fangenskab i Jugoslavien kunne ikke imødekommes af briterne. Wilhelm Hertwig hørte til de heldige, der nåede at komme i engelsk fangenskab. Det varede til gengæld helt til 1948, i Ægyptens ør-kensand: *Nætterne i telt var meget kolde og englændernes te ret tynd.*

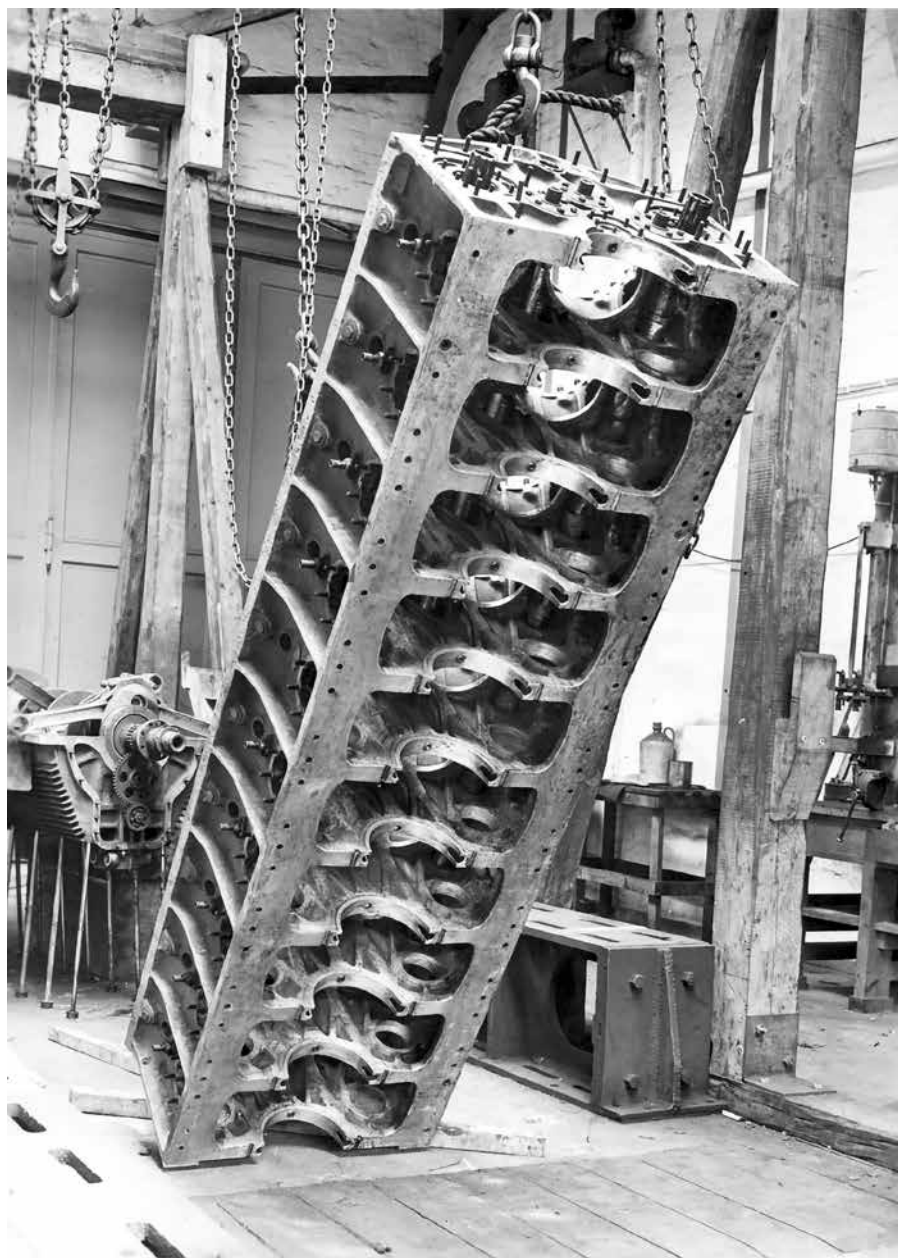
Fotografierne fra Ægypten viser velor-ganiserede tyske idrætsstævner i uvante omgivelser, indhegnet af pigtråd. I efterkrigens Tyskland syslede morfar med en lille købmandsbutik samtidig med at supermarkederne udbredte sig. Marinen som erhverv og livsstil forblev hans favorit. Da den tyske marine blev genetableret efter 1955, søgte han ind, men der kom hans sidste forlis på tværs: hørelsen på det ene øre var røget, og Bundesmarine havde et hav af afmønstrede kommandanter at tage af. Studerer man tjenestetiderne



Vraget af S 158 efter at være angrebet af engelske Mosquitobombere. (www)

på hans mere heldige kammerater, så blev de pensioneret kun få år efter.

Dengang, endnu i den Kolde Krigs tid, gav morfar mig dette råd med på vejen: *Hvis det skulle komme så langt, at du skal i krig, så vælg marinen. Der få du et nogenlunde tørt og varmt logis og rigelig med mad, og hvis det går helt galt, så går det hurtigt, sammenlignet med at rådne op i skyttegraven ...*



Fra glemmebogen! Stativ til 20 cylindret Mercedes motor til GLENTEN-kl..

F355 OLFERT FISCHER

Øvelse Team Work 1992 - ubådsjagt og polardåb

Andreas Aagaard

daværende Kampinformationsgast.

I foråret '92 deltog jeg med *Olfert Fischer* i den kæmpestore øvelse: "Team-work", der omfattende enheder fra hele NATO. 10-15 ubåde af alle størrelser, flere hangarskibe, mange, mange krigsskibe og hjælpeskibe, hundredvis af fly og helikoptere og en masse soldater der skulle landsættes. Det var en meget stor øvelse, med nogle meget store skibe, den lille danske korvet befandt sig i. Øvelsen foregik til dels i Atlan-

terhavet og Nordsøen, den store Vestfjord i Nordnorge og op og ned langs den norske kyst, både indenskærs og udenskærs. Selv om den Kolde Krig var sluttet, så øvede vi stadig NATOs forsvarsplaner af Europa og en del af tiden sejlede vi konvojbeskyttelse på indenskærs sejlruiter, hvor vi beskyttede indlejede handelsskibe mod angribende fly, ubåde og torpedobåde. Vi sejlede hele vejen langs kysten fra Sydnorge og op til Nordkap. Det forgik af nogenlunde den samme fantastiske smukke rute, som turister betaler titu-



F355 Olfert Fischer 1992. (Forsvarsgalleriet)

sindvis af kroner for at sejle. Det var meget, meget smukt. Desværre var det kun på frivagterne, jeg havde mulighed for at opleve de fantastiske omgivelser vi sejlede i, da jeg som Kampinformationsgast arbejdede i O-rummets mørke. Men det at gå ud på agterdækket efter en hyperhektisk og stresset vagt i O-rummet, og med en kop kaffe i hånden kigge ud over en nordnorsk fjord, sneklædte bjergtoppe og en kæmpe himmel, hvor nedgangssolen badede det hele i sin røde farvelade, og mærke roen brede sig i hele kroppen, mens kølvandsstriben bare forsvandt bagud... Det var stort! – Og en god måde at falde ned på, inden man skulle ned på ”buffen” og have sin dyrebare søvn. I løbet af denne mega-øvelse viste korvetten gang på gang, at den kunne bide skeer med de store. Der var selvfølgelig nogle begrænsninger qua skibsklassens størrelse. F.eks. havde nogle af de store fregatter og destroyere større radar- og sonardækning, længerevækkende våbensystemer, helikoptere om bord osv. Men i f.eks. EW (Electronic Warfare) gav vores mangeårige erfaring, grundige uddannelse og det danske ESM-udstyr (DESMO) korvetten en overlegenhed i forhold til andre. Det blev hurtigt bemærket. Også vores kampevner i kystnære operationer, billedopbygning i et kaotisk scenario, samarbejdsprocedure, Fleet Work, skibets omstillingsevne, sømandskab og meget mere, var ”second to none”. Vi

følte og oplevede selv, at vi (korvetten og besætning) ikke på nogen måde faldt igennem i det store internationale selskab. Det gjorde besætningen både personligt og professionelt stolt, og forstærkede yderligere skibets sammenholdsånd.

Ubådsjagt i Nordnorge

Vi lavede en del ASW (Anti Submarine Warfare) på denne øvelse. Det betød at skibets sonar kunne køre på alle tider af døgnet, og det var ikke altid lige populært. De fleste af den menige del af besætningen sov i treetagers køjer på mandskabsbanjer, der lå nede i skibet under vandlinjen. Her kunne man så ligge på sin køje og høre ”Piiiiing” efter ”Piiiiing” efter ”Piiiiing” forsvinde bølgende ud i vandmasserne. Det føltes nogen gange som om korvettens skrogmonterede sonar brugte netop ens køje som resonansforstærker. Hvis man var ”rigtig heldig”, kunne man også høre ekkoet fra de andre enheders meget større sonarer, komme mod skibet gennem vandet og slå mod skibets skrog og forsvinde videre ud i vandmasserne. Jo, det kunne være rigtig hyggeligt.

En af øvelsens rigtige stjernestunder var, da vi en morgen fandt og sænkede to ubåde i en nordnorsk fjord. Den ene, en norsk ubåd, endda to gange. Det var han ikke helt tilfreds med! Og det endda efter et par hollandske krigere i et par dage havde ”trawlet” rundt i fjord

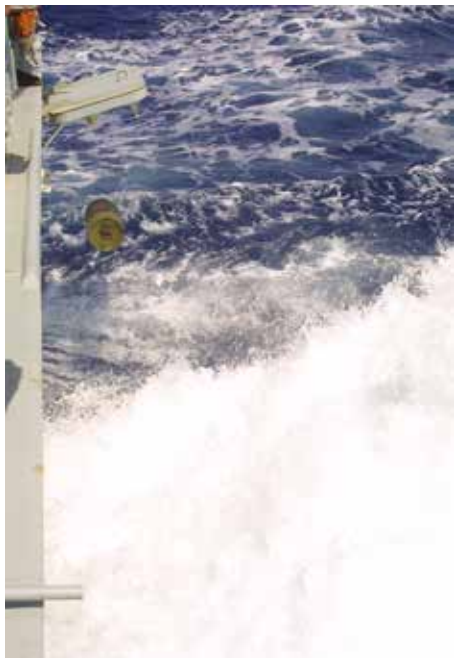


Dybdebomber ombord i OLFI. (Forsvarsgalleriet)

systemet på ubådsjagt. Her kom vi så sejlene ind fra sidelinjen, startede søgningen i en afsides fjordfinger, og ryddede fjorden op. Det var på ingen måde daglig kost at være så succesfuld med korvettens forholdsvis kortrækende skrogmonterede sonar PMS-26. Men det holdt ikke *Olfert Fisher* tilbage. Tre fundne og sænkede ubåde i løbet af knap fem kvarter fra den første til den sidste.

Til historien hører en lille sideforklaring på den dags store succes: Forberedelse og samarbejde! Inden *Olfert Fisher* afsejlede fra Holmen, havde fire af os KI'ere været ovre på Ubådseskadren og snakket med et par ubåds-

chefer. Vi vidste jo, at vi i løbet af øvelsen skulle lave en del ASW indenskærs i Norge. Så vi spurgte og spurgte og fik en masse gode råd og tanker om, hvordan en ubåd ville gribe tingene an i norske farvande. På et tidspunkt under vores snak hev en af ubådscheferne et kort op. Det viste en typisk norsk fjord et eller andet sted i Norge. "Hvis jeg nu skulle gemme mig i en fjord som denne her" forklarede han, "så ville jeg f.eks. prøve at lægge mig tæt på den lodrette klippevæg, der strækker sig dybt ned i fjorden. Eller i nærheden af en af de undervandsskær, der rager op fra fjordbunden. Det vil være næsten umuligt på en sonar at adskille klippevæg/skær



Dybdebombe gået. (Forsvarsgalleriet)

og ubåd”. Vi havde næsten glemt dette møde, lige indtil den morgen. Mens vi sejlede langsomt ind i fjorden, var der pludselig noget ved fjordens form, der fik en klokke til at ringe i et par af os. ”Er det ikke...? Det er sgu’ da *den* fjord!”, sagde en af de andre. Vi for op og fandt søkortet frem. Og jo! Den fjord vi nu sejlede stille ind i for at finde ubåde, var lige præcis den fjord ubådschefen havde brugt som eksempel. Fantastisk tilfælde! Vi vendte det begejstret og hurtigt med operationsoficeren og NK. Og så gik jagten ind. Sonaren blev tændt og begyndte at sende sine høje ”Piiiiing” ud i vandet.

Imens sad sonargasten inde i det lille sonar-rum, med øjnene fastlåst på sonarskærmen og ørerne helt inde i høretelefonerne, mens han intenst lyttede efter et ekko. Allerede ved første eller anden klippevæg vi dirigerede skibet hen imod, var der bid. Sonarens lydbølger skiftede tydeligt frekvens, da ekkoet fra en undervandskontakt slog tilbage gennem vandet. Vi sejlede direkte imod den og angreb med dybdebomber (under øvelse simuleret ved kanonslag). Efter et succesfuldt angreb fik vi hurtigt en ny kontakt. Denne gang lige ved det undersøiske klippeskær, som den danske ubådschef havde udpeget. Ny sænket ubåd. Tilbage mod den første ubåd, der nu havde flyttet position. Ny sonarkontakt, nyt angreb. Den sidste blev sænket af næstkommanderende fra brovingen, da vi under angreb mistede kontakten på sonaren. ”Jeg har den”, lød det roligt på intercom fra NK. Han stod oppe i brovingen med stopur i hånden, regnede og talte ned og droppede et kanonslag ”lige i tårnet”, som ubåden senere selv rapporterede. NK var tidligere ubåds-officer, så han vidste, hvad han gjorde. Det var et stunt, der gav ”street-credit” i besætningen.

Så grundig forberedelse, samarbejde, erfaring fra øverst til nederst - og en lille smule held, var nok forklaringen på korvettens ASW-succes den morgen. Det lille effektive ASW-intermezzo blev bemærket i den store styrkes

Imponerende ser det ud når en dydbombe detoner.

*(Red. I virkeligheds-
ens verden var der
vist ikke mange
andre lande end
Danmark der be-
nyttede sig af dette
fortidsvåben i 1992).
(Forsvarsgalleriet)*



øvelsesledelse. De sendte et anerkennende signal til *Olfert Fisher*, og beordrede os kontakte den ”fjendtlige” norske ubåd, og fortælle, at han skulle sejle i havn i 24 timer som ”ukampdygtig”. Det var han heller ikke helt tilfreds med. Også den anden af de sænkede ubåde, en hollænder, bed mærke i vores navn. Det erfarede vi under en anden øvelse senere på året, da en ubåd angreb *Olfert Fisher* på åbent hav. På trods af at der lå flere store og potentielt vigtigere mål omkring os, affyrede ubåden i første omgang kun én torpedo og sænkede kun *Olfert Fisher*. Vi forstod ikke helt den dybere mening. Ikke før vi kiggede i øvelsesordren og så, at vores modstanderubåd var en gammel hollandsk kending fra tidligere på året i Nordnorge. Så det var en lille varm ubådshilsen med et ”tak for sidst!”.

Skitur og Polardåb

”Team Work ’92” var ikke kun øvelser, der var også tid til havneophold, bl.a. i Narvik i Nordnorge. Her blev der arrangeret to busture til et skisportssted inde i Sverige, lige på den anden side af den nærliggende grænse. En stor del af os havde aldrig stået på ski, og ingen havde skitøj med. Så folk mødte op i alt fra højorange varmedragter med søværnets logo på ryggen til blå joggingsæt uden på tre lag tøj eller termobukser og marineblå uldtrøjer. Det var nogle farverige orlogsgaster, der trillede ned af løjperne i en kuglesky af sne, ski og brækkede skistave. En fantastisk fridag midt i alle øvelserne. Et par stykker kom lettere til skade og en enkelt forstrakte knæet så forholdsvis alvorligt, at hun måtte transporteres hjem til Danmark på ambulancefly. Chefen blev noget bekymret over skaderne. Næste dags bustur blev sendt af

sted med formaning om, ikke at komme til skade. Vi var jo midt i en øvelsessejlads.

Under øvelsen blev der også tid til en gammel sømandstradition, som vi alle sammen havde set frem til: Polardåb. Den historiske baggrund for dette ritual kender jeg ikke, men når man passerer den nordlige polarcirkel (66° 33' N), sejler skib og besætning ind i Kong Neptuns nordlige rige. Her sejler kun "Havkarle". For at blive fundet værdig til at besejle de nordlige oceanernes isfyldte farvande - og til at blive havkarl - skal man igennem polardåbens mange prøvelser og udfordringer.

Den første udfordring kom allerede, da vi passerede linjen. Der skulle fremvises Polardiplomer som bevis på "havkarle"-status. Havde man intet Polardiplom at fremvise, var man "Kagle", og som bevis på kaglernes status skulle næsen være farvet rød indtil dåben. Selve polardåben blev først gennemført senere, da øvelsesprogrammet tillod det. Indtil da var kagler "underlagt" havkarlenes kommando. Ud af de ca. 95 mand (m/k) om bord, var kun omkring 20 havkarle. Så der var rigtig mange næser, der dagligt skulle tegnes op med rød tusch - og mange kagler der skulle holdes styr på. Jeg var blevet polardøbt flere år tidligere på Grønland, men mit diplom hang fint og nydeligt hjemme på væggen i Nyboder. Flot sømand! Dermed var jeg "superkagle". To passager af linjen,

uden at kunne fremvise diplom!?! For-masteligt!

I tiden frem til dåben var der som altid en masse godmodig og humoristisk drillen mellem kagler og havkarle. Opfindsomhed var stor og alt foregik i højt humør. Selvom en gang spuling på agterdækket med brandslangernes iskolde havvand, godt kunne svække en kagles humoristiske iderigdom et kort øjeblik. Det er en gammel tradition i søværnet - og en uskreven regel, at intet tager overhånd. Det skal være sjovt for alle. Mens verdenen om bord selvfølgelig kørte videre med diverse interne og eksterne øvelser, var det også sjovt at opleve folk i deres professionelle virke med tusch-rød næse døgnet rundt. Det kom der rigtig mange gode grin ud af. Især når andre enheder kom tæt på os og måbende kiggede over på den rød næsede danske besætning.

Havkarlene skulle planlægge og klar-gøre hele det store setup, som en polardåb er. Under selve polardåben skal man forbi flere stationer. Først en anklager og en dommer derefter frisør, fotograf, læger, stjernetyder, et foretræde for Kong Neptun og hans hustru Neptunine - og hendes sure fod - og til sidst et møde med biskoppen, der døber kaglen i et bassin med iskoldt vand tilsat alt godt fra Nordhavet. Så der skulle nedskrives anklager og domme, findes på dåbsnavne, fordeles roller, laves udklædning og udstyr, fabrike-

*Kong Neptun pibes
ombord.*

(F. Petersen/FBIB)



res ”shampoo”, ”salver” og ”medicin” m.m. til skønheds- og sundhedsbehandling af kagler under dåben og ikke mindst klargøres dåbsbeviser. Så de havde travlt.

En tidlig morgen kastede OLFERT FISHER anker i bunden af en fjord. Dagen for polardåben var kommet. Den startede meget tidligt, med morgengymnastik for alle kagler på fordækket. Heldigvis var vi udsovede, da alle kagler var blevet lagt tidligt i seng aftenen før. Efter morgengymnastik var der udstikning til rengørings- og arbejdsopgaver. Udover at skibet skulle skinne, inden Kong Neptun ankom med sit følge, så skulle havkarlene beværtes med det store morgenbord. Kaglernes morgenmad bestod af tvebakker og vand.

Da Kong Neptun og hans følge ankom, sejlene i skibets 9-meter båd, blev han budt velkommen om bord med alt,

hvad der hører en majestæt til. Bådsmandspiben, skansevagt bevæbnet med iskøller og Chefen, der med honnør bød velkommen ved falderebet. Ude på agterdækket stod hele besætningen ret, mens chefens kommandotegn blev nedhalet og Kong Neptuns blev sat. Havets konge indtog derefter den opstillede tronstol, bankede i dækket med sin trefork og beordrede dåben sat i gang. En efter en blev kaglerne så ført igennem hele møllen, afsluttende med biskoppens dåb iskolde bassin. Her fik man sit navn, der ved denne dåb var på oldnordisk. Efter en tur helt under i det iskolde vand, skulle man gentage sit navn overfor biskoppen. Noget der var ualmindeligt svært at huske, da hjernen tømmes, når man kommer under koldt vand. Hvis man ikke kunne huske, blev turen i karret gentaget et par gange, indtil man kunne huske sit dåbsnavn, når man kom op. Derefter var man døbt og blev sendt



En kvindelig gæst får vasket hår. (F. Petersen/FBIB)



Dåb. (F. Petersen/FBIB)

under dæk, for at tage et bad og få rent og varmt tøj på. Skibets læge døbes altid som den første. Han vender så hurtigt tilbage til agterdækket for nidkært at overvåge løjerne. Det kunne godt blive for koldt. Resten af os kagler blev døbt i en rækkefølge bestemt af havkarlene. De kagler der havde været særligt formastelige eller bare drillen og irriteret havkarlene for meget - eller var superkagler! - , kom selvfølgelig allerbagerst i køen. Nogle af os fik lige en ekstra omgang rundt, da det endelig blev vores tur. Bare for at Kong Neptun – og ikke mindst Neptunine, kunne blive helt tilfreds.

Efter en tre-fire timer, var selve dåben overstået og Kong Neptun og følge gik fra borde. Da jeg kom ned, var det nogle meget trætte nydøbte, der stod i baderummet. Her stod vi så og prøvede at skurre krop, hår, øjne, næse og ører fri for snask, margarine, birkes, gæret melklister, ubestemmelige særdeles ildelugtende ”cremer” og madolie. Da jeg var en af de sidste nede, var det varme vand sluppet op. Så det var næsten en forgæves kamp. Jeg fandt birkes i mine øre gange tre dage efter.

Så var der oprydning og opklaring overalt, blev der rigget til dåbsmiddag om aftenen. Her mødte alle op i fuld paradeuniform og dåbsbeviser blev ud-delt. Det foregik ved, at det oldnordiske dåbsnavn på diplommet blev oplæst, og

indehaveren af navnet skulle så melde sig. Hvis man ikke kunne huske sit navn, og dermed ikke meldte sig, ville diplommet blive destrueret foran forsamlingen. Heldigvis kunne alle mere eller mindre huske deres navn. Nogle med lidt god hjælp. Ved nogle navneopråb var der mange, der meldte sig, ”bare for en sikkerheds skyld”. Til sidst var der fælles festmiddag og skibshygge. Hele skibet sov rigtig godt den nat. Næste dag startede øvelserne igen.

Det var nogle begivenhedsrige og udfordrende uger vi havde bag os, da vi ankom tilbage til Holmen sidst i marts. Så var det tid til lidt frihedsafvikling. Men også klargøring til næste sejlads allerede tre uger efter. OLFERT FISHER skulle i 3 måneder, som den første danske overfladeenhed siden 1986 indgå i STANAVFORLANT. Men det er en anden historie...

Tak til Søren Nørby for hjælp med denne artikel.

Sænkningen af ANYO MARU No. 17

den 19. november 1986

Søren Nørby, Ph.D.

For Søværnets virke ved Grønland har en af hovedopgaverne altid været at bistå skibsfarten, når den var i nød. Farvandene omkring Grønland er farlige og ofte er der meget langt til hjælp, når noget går galt. Bedst kendt er måske passagerskibet HANS HEDTOFTS forlis i 1959, men i tidens løb har søværnet utallige andre gange måttet rykke ud og hjælpe danske og udenlandske fartøjer i farvandene omkring Grønland. Skibstrafikken blev i mange år overvåget fra Grønlands Kommando i Grønnedal, og her modtog man om morgenen den 17. november 1986 signal om, at der var udbrudt brand om bord i det japanske fiskerfartøj ANYO MARU NO. 17., der lå på en position øst for Arsurk i den sydlige del af Grønland.

Søværnets nærmeste enhed var inspektionskutteren AGDLEK, der lå ved kaj i Grønnedal, og den blev straks sendt afsted mod havaristens position. Da AGDLEK ved 1430-tiden nåede frem til ANYO MARU, var branden om bord i trawleren kommet ud af kontrol, og trawlerens besætning var bleget reddet om bord i et andet japansk fiskerfartøj ved navn KOHUKO MARU.

Fra AGDLEK kunne besætningen tydeligt se branden om bord i ANYO MARU, hvor den på dette tidspunkt havde raseret styrehuset og nu havde bredt sig til området under brodækket. Varmeudviklingen fra branden var så kraftig, at skyer af damp steg op fra skroget, når det blev overskyldet af dønninger, og det var tydeligt, at en aktiv bekæmpelse af brand om bord i ANYO MARU på



ANYO MARU No. 17 var bygget i Japan i 1976. Det var 56 meter langt, 9,3 meter bredt og havde en tonnage på 349 bruttoregistertons. (T.Ø. Jørgensen)



Orlogskutteren Y386 AGDLEK blev søsat fra Svendborg Skibsværft A/S i oktober 1973, og tjente søværnet frem til april 2008. AGDLEK var 31 meter langt, 7,7 meter bredt og havde et displacement på 330 tons. Dets besætning var på 12 mand og dets B&W Dieselmotor på 800 Hk gav det en topfart på ca. 12 knob. AGDLEK var, sammen med dets søsterskibe AGPA og TULUGAQ, specielt bygget til brug ved Grønland. (Forsvarsgalleriet.dk)

dette tidspunkt ikke var mulig. AGDLEK fik af Grønlands Kommando ordre til at forblive ved havaristen.

Chefen på AGDLEK forsøgte i de følgende timer flere gange via radioopkald til KOHUKO MARU at få ANYO MARUS besætning til at oplyse, hvor meget brændolie, der var om bord i den brændende trawler, men på grund af manglende engelskkundskaber hos japanerne lykkedes det ikke at få disse oplysninger, inden KOHUKO MARU forlod området for at sejle til Nuuk, hvor ANYO MARUS besætning skulle land-

sættes.

Samtidig forsøgte Grønlands Kommando at afgøre om man skulle forsøge en bjærgning af trawleren eller sænke den. Til brug for denne beslutning kontaktede Kommandoen skibets reder hjemme i Japan. Her var man så heldig, at en af officererne ved Grønlands Kommando havde en kone af japansk oprindelse, der hurtigt blev udpeget til forbindelsesofficer mellem Kommandoen og ANYO MARUS japanske reder, og på denne måde lettede kommunikationen betragteligt.



Den brændende trawler fotograferet fra Agdlek. (T.Ø. Jørgensen)



Det udbrændte vrak af ANYO MARU No. 17 fotograferet kort før AGDLEK sænkede skibet. Skaderne fra branden ses tydeligt på både skrog og overbygning. (T.Ø. Jørgensen)

Hele resten af den 17. november og den følgende dag blev AGDLEK liggende relativt tæt på den stadig brændende trawler. Om formiddagen den 19. november stod det klart, at branden om bord i den japanske trawler var ved at være brændt ud. Skibet lå ”tungt på vandet med ca. 5 graders slagside til

bagbord. Bjærgning af skibet var på dette tidspunkt udelukket,” og det blev efter konsultation med Grønlands Kommando besluttet, at sænke ANYO MARU, hvilket skulle ske ved hjælp af AGDLEKS selvdestruktionsbomber.



ANYO MARU gik ned på positionen 6134n 5136w, cirka ret øst for Arsuk. Agdlek observerede efterfølgende kun et mindre udslip af gasolie, og opsamlede endvidere det vraggods der vurderedes at være til fare for skibsfarten, før AGDLEK igen returnerede til Grønnedal.



Anyo Maru synker. Inden sænkningen havde AGDLEKS besætning været ombord i ANYO MARU og skåret alle nye reservetrawl fri. Da trawleren sank, drev adskillige trawl rundt på overfladen. De blev efterfølgende bjærget og solgt ved ankomst til Nuuk, hvorved der bl.a. blev penge til nye stereoanlæg og andre velfærdsgoder ombord i AGDLEK. (T.Ø. Jørgensen)

Ved middagstid gennemførte inspektionskutterens besætning først en besigtigelse og gennemfotografering af ANYO MARU, hvorefter AGDLEKS to bomber blev anbragt hhv. på trawlerens styrbord bov uden på skroget under vandlinien og i bagbord side i maskincasingen ved indgangen til maskinrummet. Kl. 1235 detonerede bomben i maskincasingen, mens den anden bombe af ukendte årsager ikke kunne bringes til sprængning. Den ene bombe var dog nok, og kl. 1245 sank ANYO MARU på ca. 3000 m vand på position 6134,2n 5136,4w. Chefen for AGDLEK, daværende kaptajnløjtnant Torben Ørting Jørgensen, noterede efterfølgende i sin rapport, at "Søværnets

mest offensive aktion siden fregatten PEDER SKRAM's utilsigtede "sænkning" af sommerhusområdet ved Lumsås var således succesfuldt tilendebragt."

Litteratur

Jensen, P.H., "Støt kurs Flåden ved Grønland i 275 år - Grønlands Kommando i 60 år." København 2011.

Jørgensen, T.Ø., "Rapport vedr. sænkningen af den japanske trawler ANYO MARU NO . 17." Dateret 1. december 1986.

Rigsarkivet. Søværnets Operative Kommando (SOK). Søværnets Skibsjournaler. Agdlek. 1986-1987.

Stavns indførelse i inspektionsstatistikken Agtale 12, Turbin Drifts lægges "Ingen" besvarelse, da det er selvbetjente i forbindelse med skifte af olie og olie til 17,5 liter side på den levetid og længden. Efter at være placeret og tilsluttet til Agtale 12 gennemdrifts ret og alle skiftende på Agtale 12, som bestemte stude på 12. Højstkomme var taget med og levetid længere på 12. Højstkomme stude forsvarende. Det kom, og forstaten, at der var glat på på skroget side for og agtale

¹Samal, Samal, Samal – Hermed skænkets mest julelige skænk. Regatten Peder Sørensen omkring et kender-kender-kender i det gamle.

Signalet (købt i Skotland) i Danmark, hvor Lærkes håndbøger fra 1982, at Harpoon-musik var blevet med i et sommerhusmusikbånd, langt fra var gjort.

Så kan du se, at der er en masse af de samme ting, som du har set før. Det er fordi de fleste af de ting, som du har set før, er de samme som de, som du har set før. Det er fordi de fleste af de ting, som du har set før, er de samme som de, som du har set før.



Experiments can measure the strength
of individual neurons and "map"
them to behavior.

Jeffrey C. Gerschlager
David A. Koppelman



37

”SLAGET OM STOREBÆLT.”

Historien om et flot og dramatisk fotografi.



Peter Tolderlund.

Daværende chef for Torpedobåden BREDAL, kaptajnløjtnant.

Hændelsen fandt sted under de dengang jævnlige GDP-øvelser (General Defence Plan). Øvelsen i september 1989 hed SHARP SPEAR, hvor en stor del af den danske flåde udgjorde ”BLUE FORCES”. ”ORANGE FORCES” blev blandt andet spillet af modparten i denne anekdote, tyske (S) 143-kl. missilbåde.

I den pågældende situation var en ”BLUE” minelægger af FALSTER-kl. på vej nordover i Storebælt, mod til et sikkert område efter nattens/morgenens minelægningsoperationer. En Torpedobådsdivision bestående af de danske torpedobåde RODSTEEN og BREDAL havde til opgave at beskytte minelæggeren, mens en ”ORANGE”

division bestående af to tyske 143-kl. af deres eskadrechef havde fået følgende ordre: ”Harass one BLUE ML in Great Belt area”.

Da de tyske 143-kl. nærmede sig i ”formation one” forsøgte den danske division indledningsvis at genere dem ved at lægge sig tæt på hver side af den tyske divisionschef. Som modtræk splittede de tyske både op, danskerne fulgte nu hver en, og i stedet blev det en dyst én mod én. Det skulle siden vise sig, at BREDAL med den yngste danske torpedobådschef var blevet matchet mod den ældste tyske divisionschef.

Taktikken over for tyskerne var i virkeligheden enkel. Det drejede sig om konstant at sejle i en spids vinkel ind foran dem, så man generelt placerede sig imellem minelæggeren



Det var tæt på den dag i Store Bælt.

og tyskerne.

Da tyskerne således ikke umiddelbart kunne gennemføre den beordrede aktion mod minelæggeren rapporterede de til deres eskadrechef: "Harassment not possible, due to two BLUE FPB's in the area". Svaret fra den tyske eskadrechef var lakonisk: "Then try high speed". Dette svar sagde meget om den evige, men venskabelige rivalisering mellem danskerne og tyskerne. Det var nemlig for alle et velkendt faktum, at tyske 143-kl. havde en topfart på 40-41 knob, medens de fleste WILM-kl. havde en topfart på 35-37 knob.

Det var imidlertid også især blandt de

danske chefer en kendt sag, at hvor WILM-kl. med sine fremragende og meget fleksible turbiner kunne accelerere fra 0 til max momentant, var tyskerne tvunget til at accelerere og ikke mindst decelerere væsentligt langsommere i step på 5 knob. Dette kunne BREDAL udnytte, og derfor er anekdoten et godt eksempel på et vindende princip: "Know yourself – know your enemy".

Duellen blev nu skarpere, da tyskerne blev mere aggressive i deres forsøg på at komme nærmere minelæggeren. Over ca. 1 time havde BREDAL sejlet på tværs og gang på gang accelereret ind foran sin tyske modstander.



WE BRAKE FOR NOBODY.

Til sidst kom de to kombattanter meget tæt på, hvilket ses på det drabelige billede. Det skal her bemærkes at man tydeligt kan se hele underkanten til trimklappen på BREDAL, og nærmest et "hul" i vandet, hvorefter kølvandet forsvinder i en bue ud af billedet. Dette er en følge af at der i situationen gives absolut alt, hvad turbinerne kan trække. Det skal vel også bemærkes, at der ikke var tale om at, de to enheder rørte hinanden.

Herefter havde den tyske chef fået nok, hvilket markeredes ved at han lagde sig stille i vandet, og ikke gjorde yderligere forsøg. På billedet ovenfor ligger BREDAL også stille vinkelret foran tyskerens stævn. BREDALS besætning havde fundet et skilt frem med teksten "WE BRAKE FOR NOBODY", der dog ikke var fremstillet til lejligheden. Det var en godt sammentømret enhed med en særdeles høj moral, der så sandelig ikke blev svækket af denne episode.

Ud over det at kende sin modstander var episoden vel et eksempel på, at skibene skulle sejles med fornøden dristighed. Men de nævnte manøvrer krævede også et særdeles sammentømret team af primært rorgænger, maskinmester og Chef.

Også RODSTEEN havde en voldsom dyst med sin modstander, og kom sejrrigt ud af sit mellemværende, uden at det dog blev helt så dramatisk. Angiveligt betragtede man herefter BREDALS kamp i spænding.

Der kom et uformelt efterspil ved et cocktailparty på det tyske kommandoskib, umiddelbart efter øvelsen. Da CH BREDAL kom ombord blev han hilst velkommen med de ildevarslende ord "So you are the one from BREDAL" af den tyske eskadrechef, der i øvrigt var en meget imponerende person med tilnavnet "Grosse Fritz". Under cocktailparty'et blev CH BREDAL af "Grosse Fritz" trukket til side og vist billede 2 med ordene "Young man is that you sailing there?", hvorefter chefen måtte erkende at det vist var tilfældet. Herefter blev CH BREDAL så forevist billede 3: "Is that you too?", hvorefter der under smil blev svaret "No Sir – definitely not". "Grosse Fritz" tog det hele pænt og udtrykte stor anerkendelse af den danske indsats.

Indsendt af Søren Nørby.

Boganmeldelser

"Angrebene på Tønderbasen" af Knud Jakobsen. Udgivet af *Sea War Museum Jutland* i Thyborøn. 64 sider illustreret. Pris kr. 75.

Den 19. juli 2018 var det præcis 100 år siden, at verdens første flyangreb fra et hangarskib fandt sted. Målet var den tyske flådes store Zeppelin-base i Tønder, som indtil Genforeningen i 1920 lå på tysk grund. Angrebet blev udført af 7 britiske fly af typen Sopwith Camel, som lettede fra Royal Navy's hangarskib HMS FURIOUS. Hangarskibet lå 25 sømil vest for fyret i Lyngvig, da flyene lettede. Beretningen er meget spændende for såvel fly-entusiaster som folk med maritime interesser. I løbet af krigen fra 1914 til 1918 gennemgik flyene en fantastisk teknisk udvikling, og på grund af krigen gik flyveruddannelsen måske lidt for hurtigt. Mange flybesætninger blev dræbt i ulykker helt uden fjendtlig indblanding.

Forfatteren udgav i 2017 den meget roste bog *"Jyllandsslaget og Første*



Verdenskrig i Nordsøen". Han er kommet godt til bunds i denne sag, hvor angrebet lykkedes, men hvor tre af de angribende fly måtte nødlande i Danmark. Det er en meget spændende og flot illustreret beretning fra flyvningens barndom. En af de britiske flymotorer er udstillet på museet i Thyborøn frem til den 1. september 2018.

Poul Grooss,
kommandør, (pensioneret)

Med henvisning til
Selskabets Persondatapolitik se hjemmesiden
marinehist.dk

”Klart skib – orlogsflåden ved Dansk Vestindien” af *Per Herholdt Jensen*. Udgivet af Nautilus Forlag den 6. november 2017. 240 sider, rigt illustreret. Vejledende pris: Kr. 299.

Flådens rolle i de danske kolonier har ikke tidligere været særlig grundigt beskrevet. Nu foreligger der til gengæld et meget flot værk, og det har den store fordel, at det ikke er skrevet af en historiker, men af en søofficer med stor historisk indsigt. Det er Per Herholdt Jensen, som tidligere har skrevet om søværnets opgaver i Nordatlanten. Han skriver godt, og bogen er forsynet med mange smukke og relevante illustrationer.

Forfatteren tager læseren igennem en krogologisk beretning om de danske interesser i Vestindien. Hvorledes kolonierne blev erhvervet, drevet og forsvaret gennem årene. Desuden er der i indledningen en udmærket beskrivelse af hele områdets geografi, oceanografi, meteorologi og meget mere. Læseren får hermed baggrunden for dyrkning af sukkerrør, behovet for slaver/billig arbejdskraft og kongemagtens militære og økonomiske muligheder – og begrænsninger.

Tilværelsen i kolonierne var præget af såvel internationale konflikter som internationalt samarbejde. Livet i Vestindien var ikke altid så nemt, som man måske kunne få et indtryk af ved



at studere et smukt maleri derfra. Tilværelsen for de udsendte danskere var i høj grad påvirket af tropesygdomme, jordskælv, vulkanudbrud, orkaner, sørøveri og ikke mindst slaveoprør. I en tid, hvor de færreste danskere igennem et langt liv ikke havde bevæget sig længere væk end måske 20 – 30 km fra hjemstavnen, så kunne Flådens folk, som havde været på de vestindiske øer, fortælle beretninger om palmer, storme, pirater, sorte kvinder og billig rom.

Danmark tog den første ø, St. Thomas, i besiddelse i 1665. Andre magter havde også store ambitioner, hvad angår kolonibesiddelser, så der var

specielt konkurrence med hollændere, englændere, franskmænd, spaniere og portugisere. I forbindelse med Spaniens tab af kolonierne kom der problemer med de nye stater i Syd- og Mellemamerika. Flådens skibe skulle således ikke blot patruljere i nærheden af de tre danske øer, men også undertiden til Sydamerika og en række andre øer i Det Caribiske Hav. Skibscheferne i alle de mange orlogsskibe i området kunne af gode grunde ikke vide, hvilke lande man for nylig var kommet i krig med, for postgangen var jo lidt uregelmæssig. Skibscheferne, fortcheferne og guvernørerne måtte derfor bruge lidt situationsfornemmelse og fingerspitzengefühl. Indledningsvis var indtægterne fra plantagerne store, og Danmark havde generelt store indtægter fra den berømte "trekant-sejlads" i hele "den florissante periode" inden Englandskrigene.

Efter englandskrigene kom der en økonomisk nedtur for Danmark, samtidig med, at det økonomiske grundlag for Danmarks vestindiske besiddelser begynder at skride. Sukker kunne også produceres af sukkerroer i hjemlandet, og dermed faldt sukkerpriserne. Hele problematikken omkring slavernes frigørelse hørte også med til diskussionen om moral og etik, human opførsel og plantagernes økonomi.

Ud over de mange træfninger i Det

caribiske Hav fortæller forfatteren på glimrende vis om stormagtsambitionerne i området. Specielt er den tyske interesse for besiddelser interessant. Den nye stormagt i området, USA, ønskede ikke en tysk tilstedeværelse, og briterne skulle heller ikke udvide imperiet yderligere. Et salg af de danske øer i Vestindien til USA var på tale i begyndelsen af det 20. århundrede, men det gik i vasken.

Efter krigsudbruddet i 1914 blev USA nødt til at træffe en række udenrigs- og sikkerhedspolitiske foranstaltninger, herunder sikring af Panama-kanalen, og her kom de danske øer ind som en mulighed. Øerne havde længe givet underskud, og den 31. marts 1917 var alt faldet på plads og øerne blev overdraget til USA af kommandør Henri Konow, skibschef på krydseren Valkyrien og konstitueret guvernør over Dansk Vestindien. Det skete på et tidspunkt, hvor Danmark forsøgte at bevare et nogenlunde godt forhold til det krigsførende Tyskland, og hvor USA stod på spring for at gå ind i krigen mod Tyskland.

Bogen er bagest forsynet med en ordliste over maritime udtryk, definitioner og eksempler på datidens sejlskibe samt sejlordren for den sidst udsendte skibschef. Desuden er der en oversigt over de danske forter på øerne samt en liste over samtlige danske orlogsskibe,

som har gjort ”stationstjeneste” på øerne. Fælles for de sidstnævnte skibe var, at de var bygget til noget helt andet, men en nation med begrænsede midler måtte jo bruge det, der var ved hånden. Endelig er der en liste over danske flådebesøg på øerne siden 1917 samt en omfattende litteraturliste.

Forfatteren har måttet navigere meget forsigtigt med sit ordvalg for at være

politisk korrekt, men når kilderne eksempelvis skriver ”negeroprør”, så bliver han nødt til at gengive teksten, som den står. Bogen kan varmt anbefales til alle, som interesserer sig for såvel danmarkshistorien som Danmarks maritime historie.

Poul Grooss,
kommandør (pensioneret)



Museumsfregatten PEDER SKRAM på sin vante plads langs ”Elefanten” på Nyholm, ”skudt” fra en lidt anden vinkel end hvad der normalt ses. Billedet er taget fra en stille ølbænk vest for Gefionspringvandet af et af Selskabets medlemmer, tidligere elektroniktekniker i Søværnet Bo Fønss. Bo fortæller at han sad og sendte tanker til sin tid ombord i F350 INGOLF ved Grønland og P580 BILLE i syd danske farvande i 1980erne. (Bo Fønss)

Warship 2018

Årbog med artikler om nye og gamle krigsskibe og beslægtede emner.

Udgives på engelsk af Osprey Publishing Group.

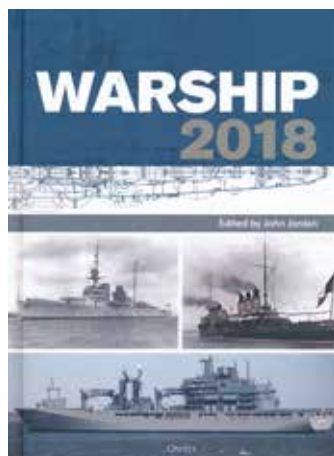
224 sider med masser af illustrationer.

Kan bl.a. bestilles på f.eks. *amazon.co.uk*, 40£.

Warship startede som et kvartalsmagasin i 1977 om design, udvikling og levneds historie vedrørende krigsskibe. I 1989 blev magasinet til en årbog der i 2018 udgaven glædeligt er blevet udvidet med 16 sider, da der er stof til det – og også den nødvendige efterspørgsel på verdensmarkedet.

Warship 2018 lægger ud med en 20 siders artikel om ”*NIELS IUEL: A funny little Danish Warship*” der oprindeligt var designet som en tungt bestykket, to enkelte 30,5 cm kanoner, og svært pansret monitortype kystpanserskib. Skibet blev påbegyndt i september 1914 næsten sammenfaldende med at Første Verdenskrig brød ud. På grund af krigen gik byggeriet imidlertid meget langsomt. Da Første Verdenskrig var forbi i 1918, var der hos de danske politikere ingen stor lyst til, at fortsætte bygningen, af det svært bevæbnede og pansrede skib. Det var jo krigen der skulle slutte alle krige som nu var overstået. I stedet blev NIELS IUEL færdiggjort som en mærkværdig/underlig blanding af en krydser, et skoleskib og ”et vise flaget skib”.

Skibet endte sine dage som skoleskibet NORDLAND i den tyske Kriegsmarine fra 1944-45. Det blev sænket af sin egen



besætning (tysk) den 3. maj 1945. Artiklen er i al beskedenhed forfattet af dette tidsskrifts redaktør.

Af øvrige artikler kan nævnes: The Battle of the River Plate: A Tactical Analysis, Under the Guns: Battle Damage to GRAF SPEE 13 December 1939, The Armoured Cruiser JEANNE D'ARC, Breaking "Ultra": The Cryptologic and Intelligence War between Britain and Italy 1931-1943, The IJN Light Cruiser OYODO, Coast Defence and Coast Offence: Russian Monitor Designs of the First World War Era, Modern Naval Replenishment Vessels, Lost in the Fog of War: Royal Navy Cruiser Designs for Trade Protection 1905-1920, AMATSUKAZE: A Destroyer's Struggle, USS HUNTINGTON (ex-WEST VIRGINIA).

Udover artiklerne er der også forskellige korte indlæg og bogomtaler.

Bogen kan varmt anbefales.

Tom Wismann

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Hvis intet nyt er godt nyt, så går det godt med Nyholms fremtid. Trods tilsagn fra Forsvarets ledelse om medindragen har vi intet hørt. Og efter planen skulle der foreligge en skitse før sommerferien. Men måske holder skitsefolkene slet ikke sommerferie i år! Så vi er fortsat fortrøstningsfulde og forventet, at lauet - også efter planens gennemførelse med bortsalg af den sydlige del af Nyholm - vil residere i Nyholms fredede Arrest med værksteder, bibliotek, mødelokale og magasiner. Forsvarsaftalen udløber i øvrigt først i 2023, og alle forventer, at Nyholmprojektet bliver noget af det sidste, der efter politisk godkendelse skal føres ud i livet.



18. juni 2018. Værkstedet i "arresten" på Nyholm, hvor SKT. GEORG begynder at tage form. Det er lidt historiens vingesus at der kun er 50-200 m til Marsmarken, hvor der i hundreder af år blev bygget skibe til den danske flåde i skala 1:1.



Tirsdag d. 12. juni kunne 15 medlemmer beundre "skattene" i Søfartsmuseets anonyme magasiner i Helsingør. Gennem velvilje og gode forbindelser fik vi adgang og rundvisning blandt flotte udstillingsgenstande, der blot ikke passer ind til museets nuværende udstillinger. Efter denne oplevelse var lauet vært for en beskeden frokost på Søfartsmuseets gode restaurant. En dejlig dag blandt venner og modeller.

I weekenden 4. – 5. august deltog lauet i seminar på Fregatten JYLLAND omkring bygning af skibsmodeller. Der var stor interesse og beundring af medlemmernes kunnen og fingerfærdighed. Den halvfærdige model af linjeskibet SKT. GEORGE, der skal afleveres til Strandingsmuseet om 2 år, blev brugt som demonstrationsmodel. Laugets traditionelle sommermøde blev afholdt lørdag d. 19. august med pårørende, grill og hygge. Igen var ar-

*Detaljerigdom på
SKT. GEORG, d. 18.
juni 2018.*



restgården en fin ramme for en uforstyrret sammenkomst. Det var også sidste lørdag, hvor skibene på Holmen (Fregatten PEDER SKRAM, Missilbåden SEHESTED og Ubåden SÆLEN) var åben for besøgende. Lauget var derfor den stolte sponsor af billetter til de deltagere, der var interesserede i et skibsbesøg.

Og så til det mere fremadrettede.

Årets store ”studietur” går til Sverige d. 6. – 7. september. Knap var invitationen udsendt, før de 20 pladser var besat. Rejsen bliver med tog frem og tilbage. Først til Kalmar med besøg på Kalmar Lens Museum og studie af resterne af regalskibet STORA KRONAN. Næste dag besøges så Karlskrona Orlogsmuseum, og først på aftenen er man tilbage i København.

Efterårets første medlemsmøde bliver tirsdag d. 2. oktober i marinestuen på Nyholm, hvor vort medlem Bernt Kure

vil fortælle om ”Dampskruefregat nr. 48 på byggebedding nr. 1”. Naturligvis byder lauget først på lidt smørrebrød klokken 18.

Fredag d. 12. oktober er der den traditionelle kulturnat, hvor lauget igen åbner arresten og Mastekranen for de mange besøgende. Vi er allerede godkendt som arrangører og håber på lige så mange besøgende som sidste år.

Årets sidste møde – det traditionelle julemøde – med spisning, konkurrencer og hygge er fastlagt til tirsdag d. 27. november med start klokken 18. Også i år har vi været så heldige at låne Bræddehytten på Nyholm.

Og når jul og nytår er historie, bliver der medlemsmøde d. 29. januar, hvor historiker og forfatter Palle Thilo vil fortælle om orlogsbriggen LOUGEN fra 1791.

Afsender
Marinehistorisk Selskab
C/O Niels Jacob P. Hansen
Mikkelborg Allé 17
2970 Hørsholm



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

Orlogskaptajn *Mads Buhl Jørgensen*

Søværnets uddannelser 2018/19

VIGTIGT! Onsdag 12. december kl. 1930. **VIGTIGT!**

Afholdes i Bræddehytten på Nyholm

Orlogspræst *Camilla Munch*

Hvad laver en orlogspræst nu om dage

Onsdag 30. januar 2019 kl. 1930

Flotilleadmiral *Søren Thinggaard Larsen*

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/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.