

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



51. årgang Nr. 4 - november 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

- ”Låst inde. Trawler stikker af” 3
Søren Nørby
- Danmark og mytteriet i Kiel 20
i 1918. SCHLESIEEN-affæren
Lars Jordt
- En juvel fra arkivet. 31
Land Carte von der Insull und
Profince Gotland, ca. 1679.
Søren Nørby

Boganmeldelser

- Sænk Skibene 38
Søren Nørby
- Dyk når i kan 42
Kaj Hvolgaard
- Meddelelser fra Orlogsmusets 44
Modelbyggerlaug
- Vigtig meddelelse! 47

www.marinehist.dk

*Forsidebillede: NIELS EBBESEN ved
Færøerne 1959. Der lades dybde-
bomber.*
(Niels Hauerbach / Forsvarsgalleriet)

”Låst inde. Trawler stikker af.”

RED CRUSADER-affæren den 29. maj 1961.

Af Søren Nørby, Ph.d.

Institut for Militærhistorie, -Kulturforståelse og Krigsteori, Forsvarsakademiet.

Klokken 1739 lokal tid den 29. maj 1961 modtog Færøernes Kommando et signal fra fyrmesteren på den færøske

ø Myggenæs. Han meddelte, at så vidt han kunne se, lå der mindst to udenlandske trawlere nord for øen i færd med at fiske på færøsk område. Havde nogen den dag fortalt fyrmesteren, at han med sit signal satte gang i en historie, som skulle ende i en international retssag i Haag, havde han nok ikke troet



RED CRUSADERs position fastlægges fra broen på NIELS EBBESEN. Dette fotografi blev efterfølgende brugt i forbindelse med undersøgelseskommisionen i Haag til at vise, hvordan man fra dansk side havde bestemt trawlerens position. Den danske opbringelse af RED CRUSADER skete samtidig med den første del af den såkaldte ”Torskekrig” mellem Storbritannien og Island - en serie stridigheder om fiskerettighederne i Atlanterhavet – hvilket måske har været med til at presse Ted Wood til den markante reaktion på den danske boarding. (Rigsarkivet)

dem; men det var hvad der skete i det, som er gået over i Søværnets historie som ”RED CRUSADER-affæren.”

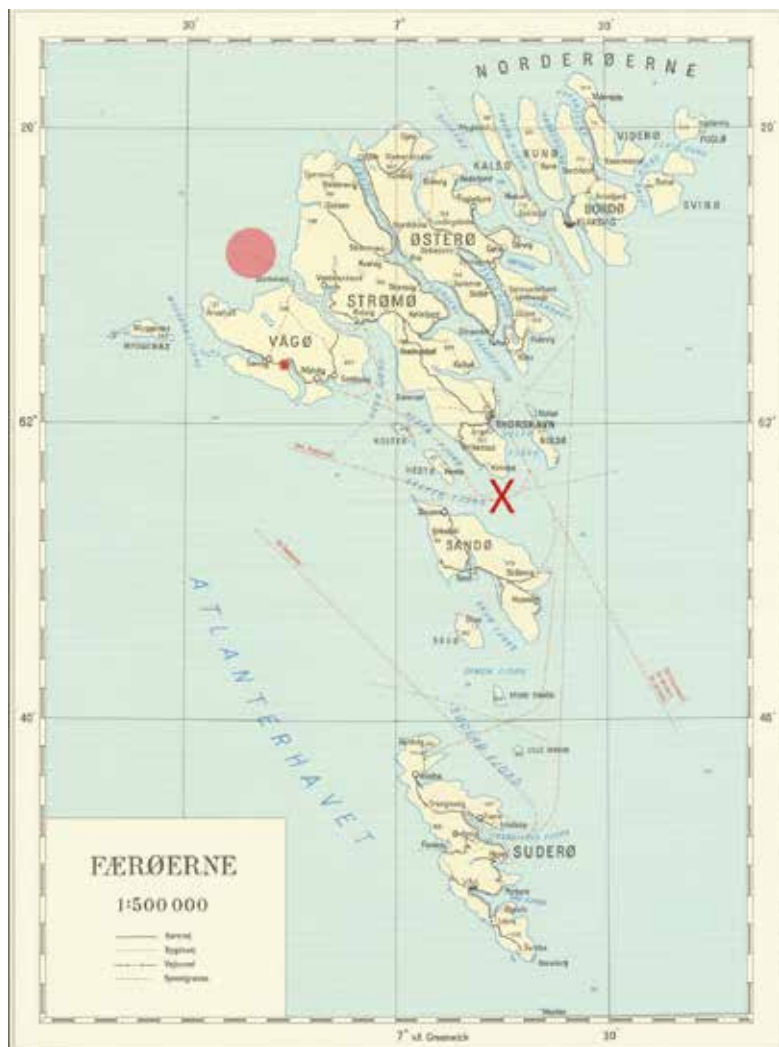
Via Færøernes Kommando gik Fyrmersterens besked rutinemæssigt videre til fregatten NIELS EBBESEN, der denne sommer varetog opgaven med at håndhæve dansk suverænitet ved Færøerne. Fregatten lå ved kaj i Thorshavn, men da skibschefen, kommandørkaptajn E. T. Sølling, fik beskeden fra Myggenæs, blev NIELS EBBESENS besætning kaldt tilbage til skibet, og kl. 1745 (1845 lokal tid – NIELS EBBESEN opererede under dansk tidszone. De følgende tidsangivelser er alle holdt i dansk tid) afgik fregatten med 14 knobs fart mod farvandet nord for Myggenæs. Undervejs blev alle køjer blændet og alt udefra synligt lys - inklusiv lanterner - slukket. Formålet med at mørklægge skibet var at undgå, at de to trawlere opdagede det danske orlogsskib tidsnok til, at de kunne nå ud i internationalt farvand igen, hvis de befandt sig i færøsk territorialfarvand. Samtidig blev der gjort klar til trawlerulle, hvilket bl.a. indebar, at man fra fregattens bro gjorde klar til hurtigt, men præcist at kunne fastslå den mistænkte trawlers position.

Kl. 20.55 fik man fra NIELS EBBESENS bro øje på to udenlandske trawlere, der begge blev vurderet til at befinde sig inde på færøsk territorialfarvand. Da

Niels Ebbesen kun kunne håndtere én trawler af gangen, valgte skibschefen at fokusere på den trawler, der befandt sig længst inde på færøsk område. Denne blev få minutter senere identificeret som A240 RED CRUSADER, hjemmehørende i Aberdeen. Ved roret denne majaften stod trawlerens skipper Albert Edward (Ted) Wood. Trawleren var relativt nybygget, og hverken den eller Ted Wood havde tidligere været mistænkt for brud på fiskerireglerne omkring Færøerne.

I løbet af den næste times tid, mens fregatten nærmede sig RED CRUSADER, gennemførte man fra skibets bro en række positionsmålinger, både ved hjælp af fregattens radar og decca samt ved optiske observationer, der alle viste, at den skotske trawler befandt sig ca. 1 sømil inde på færøsk territorialfarvand. Den havde trawl ude og gik ca. tre knob. Da RED CRUSADER opdagede NIELS EBBESEN, satte den kurs mod åbent hav samtidig med, at den bjærgede sit trawl, hvilket kun bekræftede, at der var tale om et klart brud på det forbud mod fiskeri på færøsk område for udenlandske trawlere, som var i kraft i 1961.

Fra NIELS EBBESEN signalerede man fra kl. 2139 både visuelt og med råber til RED CRUSADER, at den skulle lægge bi, men dette blev ignoreret. Først da NIELS EBBESEN affyrede et varselsskud



Den danske regering havde ved en kongelig anordning i 1959 udvidet søterritoriet omkring Færøerne fra 3 til 12 sømil. Der blev dog samtidig lavet en aftale med den britiske regering, der indebar, at britiske fiskere havde ret til at fiske på indtil 6 sømils afstand af Færøerne. Den røde cirkel er stedet, hvor RED CRUSADER blev opbragt af NIELS EBBESEN. X markerer stedet, hvor Red Crusader valgte at sætte kurs mod Aberdeen. Der befandt sig, ifølge dagspressen, mellem 60 og 70 britiske trawlere i farvandet omkring Færøerne i maj 1961.



RED CRUSADER var på 274 tons, havde en besætning på 13 mand og var bygget i 1958. Skibets topfart var 12 knob. *RED CRUSADER* var ejet af The Crusader Fishing Company, Ltd. Trawleren var ifølge dagspressen den første britiske trawler, som blev boardet efter indgåelsen af den aftale mellem Storbritannien og Danmark, der indebar indførelsen af ubevæbnede boarding-hold. Det var kommandørkaptajn Sølling selv, der på Søværnets vegne havde indgået denne aftale med chefen for den britiske fiskeriinspektion i Nordatlanten. Denne havde klaget over, at de danske boardinghold ved Færøerne kom om bord i trawlerne "bevæbnet til tænderne, som om man var i krig med Storbritannien", og Sølling og han var derfor blevet enige om, at Søværnet fremover kun ville sætte en symbolsk – og ubevæbnet - boardingstyrke om bord i opbragte trawlere. (For-svarsgalleiet.dk)

med sin 40mm kanon, reagerede skipperen på *RED CRUSADER*, og kl. 2147 stoppede trawleren op. Ted Wood blev derpå hentet om bord i den danske fregat. Her vedgik han, at han været på grænsen til færøsk territorialfarvand, men forklarede, at det var sket ved et uheld, mens *RED CRUSADER* cirklede rundt for at klare sit trawl. Trods denne forklaring fik Ted Wood besked på, at han og hans skib var tilbageholdt, mistænkt for at have fisket ulovligt i

færøsk farvand. *RED CRUSADER* skulle derfor følge med NIELS EBBESEN til Thorshavn, hvor den lokale ret skulle afgøre, om trawleren havde fisket på ulovligt område, og hvad Ted Wood i så fald skulle betale i bøde for dette. En dom i en sådan sag betød normalt, at *RED CRUSADERS* fangst og fangstredskaber ville blive konfiskeret, og skibets ejere idømt en større bøde. Ted Wood fik samtidig besked på, at to medlemmer af fregattens besætning,

skibets fiskeriofficer den 30-årige søløjtnant Hjalgrimur S.T. Bech og den 19-årige korporalelev og signalgast Ole A.J. Kropp ville følge med ham retur til RED CRUSADER for at sikre, at trawleren fulgte med NIELS EBBESEN til Thorshavn. Boardingholdet skulle have omfattet en tredje mand, men han var for søsyg til at deltage.

Ted Wood, som beskrives som meget nervøs under sit besøg om bord i NIELS EBBESEN, gik med på at sejle sit skib til Thorshavn, og ved 2340-tiden satte de to skibe kurs mod den færøske hovedby, der lå 3-4 timers sejlads væk.

”Låst inde. Trawler stikker af.”

Da RED CRUSADER efter små tre timers sejlads ved 0250-tiden passerede Kirkjubønes, det sidste næs inden Thorshavn, bad Wood pludselig søløjtnant Bech gå ned i chefslukafet, hvor trawlerens radiosender befandt sig. Herfra skulle Bech sende et signal til NIELS EBBESEN om, at Wood havde ændret mening og nu alligevel ikke ville følge med til Thorshavn. Bech opfattede indledningsvis Woods besked som, at RED CRUSADER ikke ville gå med ind i havnen, men da han kl. 0258, efter at have sendt signalet, forsøgte at komme tilbage til trawlerens bro, opdagede han, at han var låst inde i chefslukafet. Samtidig mærkede Bech, hvordan RED CRUSADER vendte rundt og satte fuld fart på. Bech hamrede på døren, men til



Chefen for NIELS EBBESEN var i 1961 den 55årige kommandørkaptajn Eugène Thorbjørn Sølling (1906-1966). Han var indtrådt i Søværnet i 1927 havde bl.a. både været med til flådens sænkning i 1943 og i årene efter krigen været dansk marineattaché i først Stockholm og siden London. Efter RED CRUSADER-sagen blev Sølling udnævnt til chef for Søværnets Eksercereskole, hvor han var chef frem til 1965, hvor han pga. sygdom måtte afgang.

(Forsvarsgalleiet.dk)

trods for, at han kunne se flere af trawleren besætningsmedlemmer gennem køjet, forblev døren låst. Ubevæbnet som han var, havde han ikke mulighed

for at bryde døren op. Dette meldte han kl. 0305 til NIELS EBBESEN med ordene: *"Låst inde. Trawler stikker af"*. NIELS EBBESEN kunne imidlertid ikke svare ham, idet trawlerens radiomodtager befandt sig på broen. Samtidig blev også signalgast Kropp sat ud af spillet. Han beskrev efterfølgende hvordan det skete: *"da jeg ser, at Bech bliver låst inde, kommer Ted Wood hen til mig og siger: "You had better go down aft". Samtidig kommer der to kæmpestore skotter ind ad døren i styrbord brovinge, [og] stiller sig bag mig. Jeg syntes herefter, at det ville være en rigtig god ide, at "go down aft". Så vi fulgtes derfor ned på styrbord sidedæk og ud agter for atter at vende ind til bagbord og ind i mandskabsmessen agterude i bagbord side. Her blev jeg placeret på en bænk langs bagbord skot mellem nogle muntre skotske fiskere."* Begge danskere var hermed reelt fanger om bord i den skotske trawler.

Klokken 0305 drejede RED CRUSADER, der lå agten for NIELS EBBESEN, og satte med højeste fart kurs sydpå mod Aberdeen, 300 sømil mod syd.

"Stop or I have to shoot in your hull."

Kommandørkaptajn Sølling reagerede ganske håndfast på Ted Woods forsøg på at undslippe, og mens solen stod op over Færøerne, drejede NIELS EBBESEN rundt og optog forfølgelsen. Fra fregattens bro forsøgte man først med blinksignal, råber og fløjtesignaler at

få kontakt med trawleren, men uden reaktion herfra. Kl. 0322 gav Sølling derfor ordre til at affyre et varselsskud med fregattens 127mm kanon. Skudet var en øvelsesgranat, der traf havoverfladen et stykke foran den skotske trawler, men hverken dette eller et følgende varselsskud agten for trawleren tre minutter senere havde nogen effekt. De to første skud blev afgivet på ca. 2100 meters afstand, men NIELS EBBESEN gik nu ind på blot 600 meters afstand. Efter at Sølling med råber havde kaldt *"Stop or I have to shoot in your hull"* mod RED CRUSADER uden effekt, afgaves fire skud med øvelsesammunition med skibets 40mm kanon. Tre var forbiere, men den fjerde traf RED CRUSADER i forskibet. Kort efter blev der på ca. 400 meters afstand affyret 21 skud med maskingevær (kaliber 7,62) mod trawlerens radar, der blev ramt flere gange – men stadig uden at RED CRUSADER stoppede op. I stedet satte trawleren kurs direkte mod NIELS EBBESEN, der måtte manøvrere kraftigt for at undgå en kollision. Søløjtnant Bech fik efterfølgende fortalt, at Wood og hans svigersøn på dette tidspunkt havde styret trawleren liggende på dørken på broen, hvor de var i relativ sikkerhed for de danske kugler.

Efter beskydningen med maskingeværet signalerede Wood til NIELS EBBESEN, at han var parat til at stoppe op og lade sagen komme for en dommer, blot det ikke blev på Færøerne, idet han



Fregatten HOLGER DANSKE som ses her, og søsterskibet NIELS EBBESEN indgik i den danske flådes tal i oktober/november 1945, og var i 1961 ved at være både teknologisk og materielmæssigt forældet. Den kunne dog stadig uden problemer følge med den skotske trawler. På den dramatiske tur var for øvrigt Søværnets første hold konstabelelever, i alt 60 unge, hvoraf flere var blot 16 år gamle. (Forsvarsgalleiet.dk)

af ukendte årsager var overbevist om, at han ikke ville få en retfærdig rettergang ved retten i Thorshavn. Dette kunne kommandørkaptajn Sølling ikke gå med til, og de to skibe fortsatte deres sejlads mod Aberdeen.

Kommandørkaptajn Sølling indså nu, at videre beskydning af RED CRUSADER ikke ville have anden effekt end at risikere liv og helbred for trawlerens besætning og de to tilfangetagne danskere. Han valgte derfor at indstille skydningen, og kl. 0600 bad han telegrafisk om assistance fra den britiske flåde, der meldte, at to britiske flåde-

fartøjer, fregatten TROUBRIDGE og minestryger WOTTON, ville møde NIELS EBBESEN og RED CRUSADER et sted mellem Shetlandsøerne og Orkneyøerne.

I de følgende timer fulgte NIELS EBBESEN blot RED CRUSADER, mens denne fortsatte mod Aberdeen. Det var Søllings forventning, at de to britiske flådefartøjer ville hjælpe danskerne med at få løst situationen ved at overtale Ted Wood til at vende tilbage til Færøerne og den der ventende retssag.

Efter at der var faldet relativ ro over situationen blev Bech omkring kl. 0405 lukket ud af chefslukafet, og Kropp fik lov til at forlade trawlerens messe. De



RED CRUSADER fotograferet fra NIELS EBBESEN under jagten den 31. maj 1961. Kommandørkaptajn Sølling udtalte efterfølgende, at "jeg gennemførte ikke aktionen med glæde," men følte ikke, at han havde andet valg end at reagere så håndfast over for Ted Woods tilbageholdelse af de to danskere om bord i trawleren. Trawleren kom hurtigt ud i internationalt farvand, men da NIELS EBBESENS jagt på RED CRUSADER var begyndt i færøsk farvand, kunne fregatten ifølge gældende folkeret forfølge trawleren helt frem til britiske søterritorium. (Rigsarkivet)

tog begge ophold på trawlerens bro, hvor de måtte lægge øre til mange bebrejdelser fra Ted Wood over at den danske fregat havde beskudt og beskadiget hans skib. Ud over Woods brok blev både Bech og Kropp dog behandlet pænt og fik sågar fin forplejning under deres ufrivillige ophold om bord.

De to britiske flådefartøjer mødte RED CRUSADER og NIELS EBBESEN ved 15-tiden den 30. maj. Skibene lagde alle bi, og britiske officerer fra TROUBRIDGE kom først om bord i NIELS EBBESEN, hvor sagens tilstand blev diskuteret i

"rolig atmosfære ved et glas øl og en cigaret", som Sølling efterfølgende skrev i sin rapport til Søværnskommandoen. Undervejs i dette positive møde ankom imidlertid to britiske officerer fra TROUBRIDGE, der havde været om bord i RED CRUSADER. Med retur fra trawleren medbragte de Bech og Kropp, og dermed var der ikke længere nogen danskere om bord i den skotske trawler. Sølling havde ønsket at beholde de to danskere om bord for derigennem at fastholde presset på Ted Wood om at returnere til Thorshavn. De to britiske officerer havde imidler-



RED CRUSADER, WOTTON og TROUBRIDGE fotograferet fra NIELS EBBESEN. Ifølge kommandørkaptajn Sølling gav RED CRUSADER-affæren ingen skår i samarbejdet med den britiske flåde, især efter at chefen for den britiske Home Fleet, admiral Wilfrid Woods, i maj 1962 udtalte til dansk presse, at han ville have gjort det samme som Sølling, hvis han havde været chef for NIELS EBBESEN. (Rigsarkivet)

tid meddelt Bech og Kropp, at der var kommet besked om, at de skulle returnere til NIELS EBBESEN, og det gjorde de så. Kommandørkaptajn Sølling ønskede straks at få de to mand retur til trawleren, men blev overtalt af chefen for TROUBRIDGE, orlogskaptajn T. Griffith, til at afvente, at han tog en snak med Wood. Griffith havde ingen juridisk ret til at beordre Wood til at tage det danske boardinghold retur, og da Wood nægtede dette, var der ikke rigtig noget, som Griffith eller den britiske flåde kunne gøre for at løse konflikten. Forhandlingerne mellem Sølling - via Griffith - og Wood stod på i flere timer, men Wood, der af Griffith blev omtalt

som "pigheaded", hvilket bedst kan oversættes til dumstædig, ønskede ikke andet end at skynde sig hjem til Aberdeen.

Efter tre timers forhandling valgte Sølling at forsøge at sætte Bech og Kropp om bord i RED CRUSADER igen. Sølling bad her Griffith om assistance, men det blev nægtet, idet den britiske skibschef forventede, at et forsøg på at sætte de to danskere om bord i RED CRUSADER ville ende i håndgemæng eller værre. Kort efter valgte Ted Wood igen at sætte fart i sit skib med kursen fortsat mod Aberdeen, tæt fulgt af NIELS EBBESEN og de to britiske krigsskibe.

Ved ankomsten til Aberdeen lagde

NIELS EBBESEN sig just uden for den britiske tresømilsgrense, mens de tre andre fartøjer gik ind i havnen. Kommandørkaptajn Sølling meldte her Søværnskommandoen, at hans skib havde forsyninger til at blive liggende ud for Aberdeen i 14 dage, og for at tilsikre, at der fortsat blev udøvet dansk fiskerinspektion ved Færøerne, blev korvetten BELLONA i al hast sendt fra danske farvande og til Færøerne.

Sagen skiftede nu over til den diplomatiske verden. Allerede inden skibene nåede Aberdeen havde den danske ambassadør i London, Vincens Steensen-Leth, afleveret en note til den britiske regering gående på, at den danske regering forventede, at den britiske regering ville tilsikre, at RED CRUSADER blev overdraget til NIELS EBBESEN, der derpå kunne føre skibet og Ted Wood til Thorshavn og rettergang.

Den britiske regering udtrykte ved modtagelsen af den danske henvendelse, at der var tale om *"a most unhappy incident"*, men indledte samtidig en juridisk og politisk proces, der snart gjorde det tydeligt, at den britiske regering ikke havde til hensigt at udlevere RED CRUSADER. I stedet blev skylden for episoden lagt på NIELS EBBESEN og kommandørkaptajn Sølling, der blev beskyldt for, at have handlet ude af proportioner ved at skyde direkte på den skotske trawler.

Efterspillet

Mens det politiske spil tog sin begyndelse, lossede RED CRUSADER sin last af fisk, hvorefter trawleren gik på værft for at få udbedret skaderne fra *Niels Ebbesens* beskydning. Samtidig bragte ikke kun de skotske lokalaviser, men samtlige engelske aviser historien om den tapre skotte, der havde udstået beskydningen fra de onde danskere, og Ted Wood og hans besætning blev flere steder omtalt som helte i kampen med den overlegne modstander i form af NIELS EBBESEN.

Selv om Sølling havde meddelt Søværnskommandoen, at han kunne forblive liggende ud for Aberdeen i minimum 14 dage, modtog han allerede den 2. juni ordre til at returnere til Færøerne og herfra videre til Holmen i København. Den 15. juni lagde fregatten til på Holmen, og samme dag stod RED CRUSADER – efter endt reparation, der beløb sig til i alt 294£, ud af Aberdeen havn med kurs mod nord – men ikke mod Færøerne. I stedet gik dette togt til Island.

Da NIELS EBBESENS lagde til på Holmen, havde viceadmiral Svend Erik Pontoppidan, som en af sine første gerninger – han var tiltrådt som chef for Søværnet den 1. juni 1961 – beordret, at *"for fremtiden skal trawlerhold, der sættes ombord i anholdte trawlere m.v. være af en sådan størrelse og have en sådan bevæbning, at de kan sikre gennemførelsen af deres opgave"*. Det in-



RED CRUSADER-affæren var forsidestof i de britiske aviser den 31. maj 1961. Her "Daily Express," der som hovedparten af de britiske medier var på skipper Woods side – og brugte typer af en størrelse, som var der udbrudt krig.



Sagen blev naturligvis også behandlet indgående i den danske presse, hvor man bl.a. i Berlingske kunne more sig over en tegning af den danske søhelt Tordenskiold i samtale med den britiske admiral Nelson.

debar for NIELS EBBESEN, at det følgende togt til Færøerne blev indledt med et besøg ved Frømandskorpset i Kongssøre. Her fik besætningen nogle dages kursus i pistolbetjening, og de opnåede færdigheder blev efterfølgende jævnligholdt ved lige ved skydeøvelser fra fregattens agterdæk under togtet til Færøerne.

Politisk gik sagen i løbet af efteråret 1961 i hårdknude, og den endte efter

dansk forslag med at blive overdraget til en uvildig international undersøgelseskommission i Haag i Holland. Kommissionen fik en belgisk professor i folkeret som formand og bestod derudover af en folkeretskyndig fransk professor og en hollandsk kaptajn som søkyndigt medlem. Både den britiske og danske regeringer sendte repræsentanter til undersøgelseskommissionen, og her var Danmark repræsenteret af højesteretssagfører Bent Jacobsen, der blev bistået af professor, dr. jur. Max Sørensen som folkeretskyndig, kontorchef i Udenrigsministeriet Otto Borch, fuldmægtig sammensteds P. Michaelsen, og fra Søværnet kommandør E.J. Saabye og kaptajnløjtnant H. Rossing.

I april 1962 kom undersøgelseskommissionen med sin rapport, hvis konklusion udgjorde tre punkter: For det første slog rapporten fast, at *Red Crusader* havde befundet sig inden for fiskerigrænsen, da NIELS EBBESEN nåede frem til farvandet ud for Myggenæs. Takket være de mange og grundige observationer, som var blevet logget fra broen på fregatten, kunne selv de fire britiske advokater, som under ledelse af den britiske attorney-general sir Reginald Manningham-Buller, og som i Haag havde forsøgt at underminere de danske søofficers arbejde, ikke få retten til at tvivle på de danske observationer. Samme observationer



Forhandlingerne i Haag. Undersøgelseskommissionen gennemførte otte dages vidneafhøringer og tre dages procedurer, før den var klar til at afgive sin betænkning.

gjorde også, at kommissionens 2. konklusion lød, at RED CRUSADER havde haft sit trawl ude, men kommissionen kom her til den noget overraskende konklusion, at dette ikke betød, at trawleren havde været i færd med at fiske! Johan Nielsen, der var folketingsmedlem for Færøerne, gav en meget præcis kommentar til denne konklusion i Folketinget den 11. juni: *“Jeg ved godt, at mange færingere tror, at briterne blev frikendt i København, fordi danskerne er bange for deres flæsk. Dette har jeg til enhver tid benægtet, men vanetænkning har dybe rødder. Hvad angår tilfældet „Red Crusader”, var man ret optimistisk. Denne sag kom jo for en international domstol, så her ville ret-*

færdigheden ske fyldest. Men hvad skete der? Jo, vi fik at vide, at Red Crusader har været på forbudt område med nettet ude, men at det ikke er bevist, at den havde fisket. På mig virker sådan en kendelse latterlig, men jeg er jo heller ikke jurist. Jeg er kun gammel fisker; og når vi havde net, langline, håndline eller snøre ude, var det for at fiske og ikke for at spille billard.”

Kommissionens tredje konklusion var, at kommandørkaptajn Sølling skulle have brugt ”andre midler”, som hvis de var blevet fortsat på den rigtige måde, måske til sidst ville have kunnet formået skipper Ted Wood til at stoppe. Som følge af dette mente kommissionen,



Det færøske landsstyre tildelte i efteråret 1961 kommandørkaptajn Sølling en medalje for vel udført dåd i forbindelse med opbringningen og den efterfølgende jagt på RED CRUSADER. Medaljen var egentlig indstiftet til udmærkelse af dygtige fiskere, men kunne altså også gives til dygtige håndhævere af fiskeriloven.

at Sølling kunne have løst konflikten uden at være tyet til afgivelse af skarpe kanonskud mod RED CRUSADER. Kommissionen mente, at chefen på NIELS EBBESEN f.eks. kunne have forsøgt at få en trosse til at gå i skruen på RED CRUSADER eller forsøge at gå på siden af trawleren og herved at overføre et nyt boardinghold til denne. Begge ideer blev af Sølling slået hen som ganske urealistiske vejret og RED CRUSADERs fart og manøvrering taget i betragtning. Kommandørkaptajn Sølling, der på dette tidspunkt var på vej retur med NIELS EBBESEN til Færøerne for årets

fiskeriinspektionstogt, var ikke overraskende meget uenig med denne konklusion, og udtalte kort til dagspressen, at han intet fortrød og ville gøre præcis det samme, hvis han kom i samme situation igen. Interessant nok kom skipper Wood med samme svar, da han af den britiske presse blev spurgt om det samme. Undersøgelseskommissionens beretning førte til en dansk-britisk aftale, hvor begge parter frafaldt alle krav om erstatning som følge af episoden. Og dermed endte sagen om RED CRUSADER.



RED CRUSADER-affæren var ikke sidste gang, at danske inspektionsskibe måtte ty til hårdhændede metoder overfor fremmede fiskere. Den 3. januar 1967 opdagede inspektionsskibet VÆDDEREN den skotske trawler ABERDEEN VENTURER i færd med at fiske ulovligt på færøsk område. ABERDEEN VENTURER forsøgte at gentage RED CRUSADERS manøvre med at nægte at lægge bi og lade folk fra VÆDDEREN komme om bord. I stedet satte den kursen mod Skotland med højst mulige fart. Fra Vædderens side blev gentagne opfordringer til at stoppe ignoreret, ligesom varselsskud heller ingen effekt havde. Først da et velplaceret (øvelses)granat fra VÆDDERENS 76mm kanon nedskød ABERDEEN VENTURERS mastetop, stoppede trawleren. ABERDEEN VENTURER blev efterfølgende indbragt til Thorshavn, hvor skipperen blev idømt en bøde på i alt 280.000 kr. Fotografiet her er taget fra VÆDDEREN umiddelbart før trawleren mistede sin mastetop. (P. Grooss)

Hverken trawleren eller Ted Wood kom nogensinde til at bøde for deres gerninger i en dansk retssal. Wood og RED CRUSADER blev de følgende år observeret i vandene omkring Færøerne, men aldrig så tæt på territorialgrænsen, at det igen blev nødvendigt at sende et dansk boardinghold om bord i trawle-

ren. I 1974 blev Ted Woods søn dog taget med trawleren SCOTTISH KING i færd med ulovligt fiskeri i færøsk farvand. Da han fik ordre til at sejle til Thorshavn og den ventende retssag, nægtede han, og inspektionsskibet HVIDBJØRNEN måtte derfor, sammen med inspektionskutteren TEISTEN, bug-

sere trawleren ind til byen. Unge Wood fik her konfiskeret fangst og fangstredskaber samt en bøde på 50.000 kr.

Litteratur

Bang, K.N., "Færøerne. Mine fædres land." Svaneke 1974.

Gaard, H., "RED CRUSADER sagen. En postkolonialistisk analyse." Saxo instituttet, Københavns universitet 2015.

Hertz, K.H.C.V., "Nekrolog. Kommandørkaptajn Eugene Thorbjørn Sølling." Tidsskrift for Søværnen 1967.

Jensen, P.H., "Atlantsejlerne. Flådens Inspektionsskibe i 100 år." København 2005.

Kropp, O., "A-240 RED CRUSADER. Episoden som jeg husker den." <http://maritimevenner.com/red-crusader/>

Muss, C.E., "Fiskeriinspektion, skarpe skud og krigskakao." http://www.aarhusmarineforening.dk/cai_erik_muss.html

Sølling, E.T., "Foredrag i Søløjtnantselskabet om Fiskeriinspektion ved Færøerne." 19. marts 1963. Rigsarkivet. V-56.

Welch, A., "The Royal Navy in The Cod Wars Britain and Iceland in Conflict 1958-1976." Liskeard 2006.

Rigsarkivet

Forsvarsministeriet. Skibsjournaler 1655-1977. NIELS EBBESEN Fregat. Skibs og maskinjournal 1961-1962.

Forsvarskommandoen, Marinestaben: V. Diverse sager (1934-1990) V-54:

RED CRUSADER- sagen 1961 - 1962 m.m.

Forsvarskommandoen, Marinestaben: V. Diverse sager (1934-1990) V-55: Chefen for NIELS EBBESEN KK Sølling's arkivalier og Søværnskommandoens ind- og udgående skrivelser m.m.

Forsvarskommandoen, Marinestaben: V. Diverse sager (1934-1990) V-56: RED CRUSADER - sagen 1963 m.m.

Forsvarskommandoen, Marinestaben: V. Diverse sager (1934-1990) V-57: Chefen for NIELS EBBESEN KK Sølling's arkivalier og Søværnskommandoens ind- og udgående skrivelser m.m.

¹Muss, C.E., "Fiskeriinspektion, skarpe skud og krigskakao." http://www.aarhusmarineforening.dk/cai_erik_muss.html

² Gaard 2015, s. 56.



Det tyske skoleskib GORCH FOCK ved Færøerne i sommeren 1962. Fotograferet fra fregatten F339 NIELS EBBESEN med Erik Månssons kamera, mens han står og nyder synet af skoleskibet.

Danmark og mytteriet i Kiel i 1918

SCHLESIEEN-affæren

Lars Jordt

B.T. ville nok have haft en overskrift dækkende hele forsiden, hvis de kendte baggrunden for historien, da det tyske linieskib / slagskib SMS SCHLESIEEN den 7. november 1918 kl. 0815 ankrede op i dansk territorial farvand på reden ud for Marstal. Men B.T. nøjedes med en én spaltet artikel på forsiden. I de andre danske aviser blev det til små notitser længere inde i avisen, selv i Ærø Avis var nyheden henvist til side tre.

Kaos

De første dage i november 1918 var særdeles begivenhedsrige, med Østrig-Ungarns kapitulation og totale opløsning og derefter revolution i Tyskland. Herefter Tysklands kapitulation og dermed de allieredes endelige sejr i 1. Verdenskrig, alt dette samtidig med at millioner døde af den Spanske syges hærgen.

Affæren blev også nedspillet, nok både af skibets chef, af de danske myndigheder og af den danske censur. I hvert fald meddelte SCHLESIEENS chef at han



Patriotisk postkort fra SMS SCHLESIEEN, med det tyske flådes flag og delstaten Schlesiens flag. (Foto: www.deutsche-schutzgebiete.de)

havde søgt nødhavn, da de havde brug for mindst 50 tønder ferskvand.

Mytteri i Kaiser Flåden

Affæren var dog mere alvorligt end som så. SCHLESIEEN var flygtet fra de tyske matrosers revolution i Kiel, og havde søgt beskyttelse i dansk territorielt farvand. Med den uvisse situation i Tyskland som følge af revolutionen, viste de danske myndigheder ikke hvad de kunne risikere. Kunne man risikere et tysk angreb på SCHLESIEEN i dansk territorium, og dermed et brud på dansk neutralitet, eller kunne man risikere at revolutionen spredte sig til Danmark?

Den kejserlige tyske flådes matroser gjorde mytteri, de første dage i november 1918. Mytteriet havde baggrund i fødevarerangsten og den generelle krigstræthed i Tyskland. Da Højsøflådens ledelse samtidig planlagde et sidste fremstød mod den langt større engelsk-amerikanske flåde i Nordsøen for at redde flådens ære, blev det af matroserne anset for at være en selvmordsaktion.

Mytteriet bredte sig hurtigt fra skibene, som lå klar i Wilhelmshaven til fremstødet, til flådebasen i Kiel, og allerede den 4. november var der alvorlige uroligheder i Kiel. Den 5. november 1918 om morgenen blev mytteristernes røde flag sat på de fleste krigsskibe i



Huebånd fra SMS SCHLESIEEN.
(www.philipp-militaria.com)

Kiel. Mytteristerne krævede at alle skibe skulle tilslutte sig revolutionen og vise det ved at sætte det røde flag.

SCHLESIEEN afgår

Chefen på SCHLESIEEN, Fregattenkapitän von Waldeyer-Hartz, havde dog set risikoen og gjort klar til at sejle samme morgen, så han satte den kejserlige flådes krigsflag og afgik, ledsaget af ubåden SMU U126, der ligeledes førte krigsflaget. Afgangen foregik så hurtigt, at man ikke nåede at bjærge en dampmaskine der var udsat, så den måtte følge efter, og den blev først bjærget under gang, da man var passende langt væk. SCHLESIEEN modtog kort tid efter et signal "*Sofort kehrtmachen und einlaufen, Soldatenrat*" (vend om øjeblikkeligt og returner, soldatterådet) og "*Warum haben Sie keine rote Fahne gesetzt?*" (Hvorfor har De ikke sat den røde fane?). Begge signaler blev



SMS SCHLESIENs officielle segl.
(www.wikimedia.org)

ignoreret.

Dette forbigik ikke SCHLESIENs matrosers opmærksomhed, og der opstod uro ombord, bl.a. skulle der have været et forsøg på at storme kedelrummene for at slukke kedlerne. Det blev dog forhindret, sandsynligvis af officerer og kadetter. Det lykkedes derefter kaptajnen at skabe ro ombord, ved at love at en delegation fra SCHLESIEN ville blive sendt til Kiel, når man kom til Flensburg, og ved 1730-tiden ankrede skibet op i Flensburgfjord ud for marineskolen Mürwik.

SCHLESIEN skal torpederes

Flensburg var forholdsvis rolig, da der var et stort kontingent af kejseretro officerer og kadetter på marineskolen. I løbet af aftenen den 6.

november meddelte kommandanten for marineskolen Mürwik SCHLESIENs chef, at soldaterrådet i Kiel havde givet ordrer til at torpedere SCHLESIEN. Grunden var at de mente at vide, at Storadmiral Prinz Heinrich (Kejserens bror) og Prinz Adalbert (Kejserens søn) var ombord, hvilket ikke var tilfældet. Ikke desto mindre besluttede Fregattenkapitän von Waldeyer-Hartz sig for at afgå fra Flensburg.

Besætningen stillet frit

Kort efter kl. 2200 blev alle vækket og besætningen blev stillet frit om de ville blive ombord og sejle med skibet, alle andre fik 20 minutter til at pakke og forlade skibet, hvilket medførte at 415 mand ud af den 741 mands store besætning forlod skibet, så der kun var 326 tilbage ombord. På denne måde var man sluppet af med de besætningsmedlemmer hvis loyalitet kunne være problematisk, men til gengæld var der store huller i bemanningen. Tilbage ombord var:

16 officerer, 13 dæksofficerer, 44 underofficerer, 202 kadetter, 42 matroser og 9 fyrbødere.

SCHLESIEN var skoleskib for kadetter, hvorfor den menige besætning ikke havde det samme numeriske overtal som i de andre af flådens krigsskibe. Det gjorde samtidig at de 202 kadetter, der ligesom officererne forblev kejser-(regerings)tro, kunne udfylde nogle af de manglende pladser, men det har

ikke været let, da man bl.a. kun havde ni fyrbødere tilbage ud af de normerede 120!

Som kadetskib var SCHLESIEEN delvis desarmeret, og adskillige kanoner var taget i land for at blive anvendt på Vestfronten. De kanoner der stadig var ombord blev anvendt til eksercits, og man havde kun ammunition til 88 mm kanonerne, hvoraf der var fire stk. der kunne gøres kampklare.

Afgang mod Danmark

Kl. 2330 den 6. november forlod SCHLESIEEN Flensburg med ammunition klar ved de 4 stk. 88 mm kanoner.

Ved afgang blev den spurgt "*Bitte um Standort*" (Beder om hvortil De sejler) hvortil man svarede "*Standort III. Geschwader Travemünde. Mann als Vertreter schicken, Kurs und Fahrt melden*" (3. Eskadres base i Travemünde. ...).

SCHLESIEEN efterlod de pinasser og både der var udsat, hvorfor det næste morgen rygtedes, at skibet var blevet sænket med mand og mus. Ombord var der også en klar opfattelse af, at situationen var meget alvorlig, og at skibet risikerede at blive sænket, hvis det mødte revolutionære enheder.

SCHLESIEEN fortsatte derefter til Ærø, og



HEJMDAL på vej ud af Københavns Havn. (Forsvarsgalleriet)

lod ankret gå i dansk territorialfarvand, på Marstals red, ud for sydøstpynten af Ærø kl. 0815 den 7. november 1918. SCHLESIEN sendte en båd til land og meddelte at man havde søgt nødhavn, da man havde brug for 50 tønder drikkevand.

HEIMDAL sendes til Fåborg

I Danmark blev revolutionen i Tyskland fulgt nøje, og regeringen og Marineministeriet var betænkelig over hvad der kunne ske. Så stort set samtidig kl. 0825 havde Flådens Overkommando givet Chefen for 2. Eskadre i Storebælt ordrer på at sende krydseren HEIMDAL til Fåborg. Inden HEIMDAL kl. 1045 lettede anker, havde HEIMDALs chef kaptajn Bastrup fået besked fra Herredsfogede Krabbe på Ærø, om at et tysk skib var ankret op ud for Marstal, så HEIMDAL sejlede derfor direkte til Marstal, gennem farvandet mellem Fyn og Langeland og Svendborgsund, og kastede anker kl. 1615 ca. 400 m fra SCHLESIEN.

HEIMDAL sendte straks en officer ombord som krævede, at SCHLESIEN nedtog sine radioantenner og forlod dansk territorium inden for 24 timer. Dette sidste krav blev dog kort tid senere ændret af Justitsministeriet, som via Marineministeriet gav besked til HEIMDAL om:

1) SCHLESIEN måtte blive indtil videre (ingen tidsfrist måtte gives),

2) Det foretrakkes at SCHLESIEN forbliver hvor den er, og ikke forlægger til Fåborg, da det evt. ville kunne give interneringsproblemer,

3) Det forventes at man kan give svar angående bunkring af vand i morgen og

4) SCHLESIENS chef tillades at telefonere med den tyske marineattaché på tysk, og at tilladelsen hertil var udvirket via Statstelegrafen.

Det at der blev givet tilladelse til at SCHLESIEN kunne forblive ”indtil videre”, var meget vigtigt for regeringen. Det blev pr. radio pointeret overfor chefen på HEIMDAL, og han skulle informere SCHLESIENS chef. Mens den danske officer var ombord på SCHLESIEN kom en tysk officer ombord på HEIMDAL, og bad om at HEIMDALs chef kom ombord på SCHLESIEN - da chefen, der var sengeliggende, ønskede at tale personligt med HEIMDALs chef.

En kvæstet chef

Kaptajn Bastrup blev derfor sejlet over til SCHLESIEN, hvor Fregattenkapitän von Waldeyer-Hartz, rigtignok var sengeliggende med brækkede arme og et forslået ansigt. Det havde været nogle hårde dage for von Waldeyer-Hartz, der ikke havde fået meget søvn, så inden afgang fra Flensburg var han styrtet ned af trappen fra kommandobroen og havde brækket begge arme.



HEIMDAL (th) der trods alt var et større skib i den danske flåde, har ikke synet af meget da den lå på Marstals red i nærheden af SCHLESIEEN (tv). Her er modeller af de to skibe begge i skala 1:1250, der viser de 2 skibes indbyrdes størrelsesforhold. (Lars Jordt)

Fregattenkapitän von Waldeyer-Hartz meddelte, at SCHLESIEEN var et kadetskib, og at skibets svære skyts var udtaget for at blive brugt på Vestfronten. Af det øvrige skyts var kun 4 kanoner anvendelige til krigsbrug, resten var kun anvendelig til eksercits. Han fortalte, at man var sejlet fra Kiel til Flensburg, da de andre skibe havde sat den røde fane og at skibene i Flensburg også havde skiftet til den røde fane.

At SCHLESIEEN var blevet truet med torpedering, hvis ikke de også satte den røde fane, hvorfor han var sejlet videre. Han kunne dog ikke fortsætte på grund af mangel på vand, og kunne ikke tage kampen op med de røde, med de få kanoner der kunne anvendes. Von Waldeyer-Hartz anså det ikke for sandsynligt, at de røde ville torpedere

hans skib i dansk farvand, men at der var stor risiko for det uden for dansk farvand.

HEIMDAL kampklar

Da kaptajn Bastrup kom tilbage til HEIMDAL beordrede han for alle eventualiteters skyld krydseren flyttet, så den lå ca. 400 m syd for SCHLESIEEN. SCHLESIEEN lå dermed tættere på land (længere inde i dansk territorial farvand) end HEIMDAL, samtidig med at HEIMDAL lå kampklar for kort ankerkæde, mens der sattes kraftig lys på det danske flag. I modsætning hertil lå Schlesien med slukkede lanterner.

Den 8. november kl. 0745 lettede HEIMDAL anker og sejlede til Fåborg, mens SCHLESIEEN blev liggende. Opad

formiddagen gav justitsministeriet tilladelse til at SCHLESIEEN bunkrede det ønskede ferskvand. Allerede kl. 1430 blev der fyret op under kedlerne, og kl. 1630 modtog SCHLESIEEN besked fra den tyske gesandt i København om at den tyske admiralstab i Berlin havde besluttet at øjeblikkeligt skulle forlade dansk område og sejle til Swinemünde.

SCHLESIEEN afgang

Kl. 1740 lettede SCHLESIEEN anker og efter ca. 33 timer i dansk territorialfarvand forlod skibet dansk område med slukkede lanterner.

Samme aften meddelte Flådens Overkommando skibene at hvis der kom tyske skibe med rødt flag, måtte de ikke have forbindelse med andre skibe eller med land, før der var indhentet særlig tilladelse hertil fra Flådens Overkommando.

SCHLESIEEN afgik under fuldt krigsberedskab og med krigsflaget sat. I løbet af natten passeredes den tyske spærring ved Gedser og kl. 0915 den 9. november ankredes op ud for Arcona på Rügen, for via Sassnitz at søge information om hvordan situationen var i Swinemünde. De informationer man fik ombord lød ikke for godt, men chefen besluttede alligevel at fortsætte til Swinemünde som beordret. Ved 21-tiden den 9. november gik SCHLESIEEN

langs kaj ved Osternothafen i Swinemünde, og den 12. november ankom også søsterskibet HANNOVER fra tjeneste ved Sundpatuljen.

Imens SCHLESIEENS chef søgte efter en kejser-(regerings)tro havn, var magten i Tyskland skiftet. I Berlin havde kansler Max von Baden forhandlet med socialdemokratiets formand Friedrich Ebert om at overdrage kanslerposten og regeringsmagten til dem. Samtidig forsøgte han at overtale kejseren til at abdicere, og den 9. november erklærede Max von Baden, at kejseren var trådt af, dagen efter flygtede kejseren til Holland. Den 9. november overtog socialdemokraterne magten og udråbte republikken, alt i mens de kæmpede mod en socialdemokratisk udbryder fraktion USPD om at få kontrol over revolutionen, men det er en anden historie.

Tyskland havde samtidig accepteret en våbenhvile, og den 11. november kl. 11 sluttede 1. Verdenskrig. Allerede dagen inden den 10. november kl. 1620 strøg SCHLESIEEN kommando, flaget og vimpel blev bjærget. Herefter begyndte man at afruste skibet. Den sårede Fregattenkapitän von Waldeyer-Hartz blev afløst af SCHLESIEENS næstkommanderende Kapitänleutnant Heinrich Dau.

Der gik dog ikke lang tid inden der kom

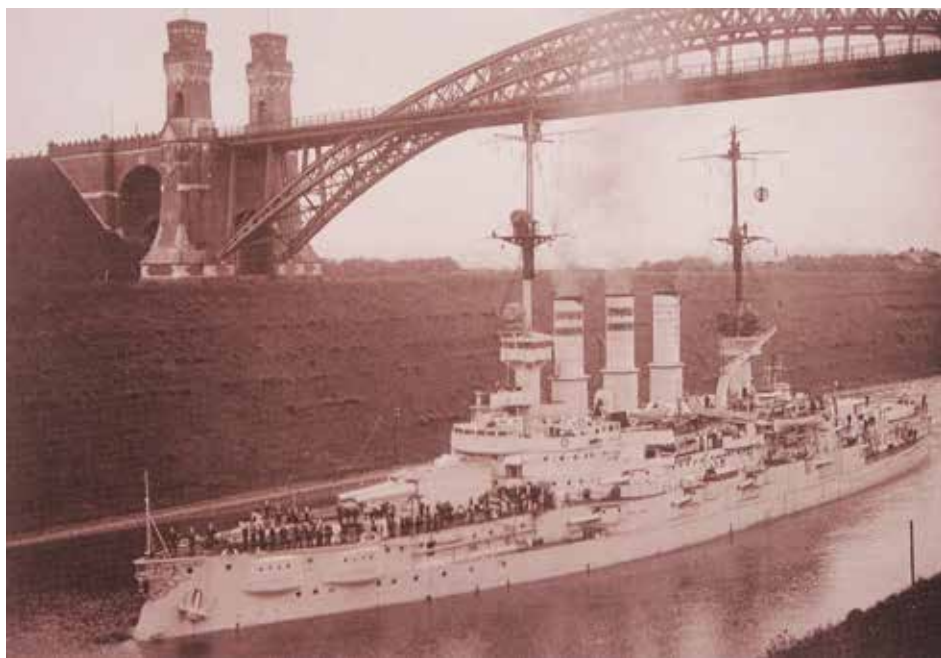
kontraordrer fra Kiel, skibene skulle returnere til Kiel. Den 14. november 1918 afgik SCHLESIEN og HANNOVER til Kiel, med det tyske handelsflag og en rød vimpel sat, i Kiel fortøjede de først til en bøje. Den 20. november gik skibets nye chef Kapitänleutnant Heinrich Dau i land, og den 29. november blev kadetterne afmønstret, hvorefter SCHLESIEN strøg flaget.

Aviserne

Det er klart at SCHLESIEN-affæren også havde avisernes interesse, selvom interessen nok var stærkt begrænset af alle de andre begivenheder, der udspandt

sig overalt i Europa i netop disse dage. Ligeledes har det været vigtigt for regeringen, at der var så lidt opmærksomhed omkring episoden som muligt.

Ærø avis bragte den første nyhed i sin udgave om eftermiddagen den 7. november under overskriften "Tysk Skoleskib opankrer under Marstal", hvor man også citerede det telegram den tyske skibschef sendte til det tyske gesandtskab i København: *Tysk Skoleskib "SCHLESIEN" under Krigsflag i Sønød ankommet hertil. Vi må mindst have 50 tønder Vand for at kun-*



SCHLESIEN på vej gennem Kaiser-Wilhelm-kanalen, passerer her Grüenthaler Hochbrücke. (www.worldnavalships.com)

ne fortsætte Rejsen. Hurtigst Svar og en Mand fra Gesandtskabet til at lede Forhandlinger.

Også Berlingske Tidende havde en artikel om episoden i sin udgave den 7. november, men her kan man se hvor hurtigt der kan opstå misforståelser, da avisen skriver at SCHLESIEEN havde forsøgt at få vand i Svendborg ..., hvor der skulle have stået Flensburg.

Næste dag, den 8. november skriver Ærø Avis og Berlingske at SCHLESIEEN stadig ligger på Marstals red. Begge aviser fortæller også at nogle fra besætningen har været iland for at sende telegrammer, postkort og breve. Det drejer sig nok om besætningerne på chalupperne der transporterer beskeder etc. til og fra Marstal. B.T. mener at vide, at de tyskere der har været iland har fået en meget kølig modtagelse i Marstal, som jo også var en by der havde mistet mange søfolk og skibe til de tyske ubåde under krigen.

Af aviserne fra den 8. november fremgår det at skibet er flygtet fra de Uafhængige Socialisters oprør. Senere skrives der også, at SCHLESIEEN er afgået ved 18-tiden med slukkede lanterner mod en østpreusisk havn.

Andre tyske krigsskibe på flugt

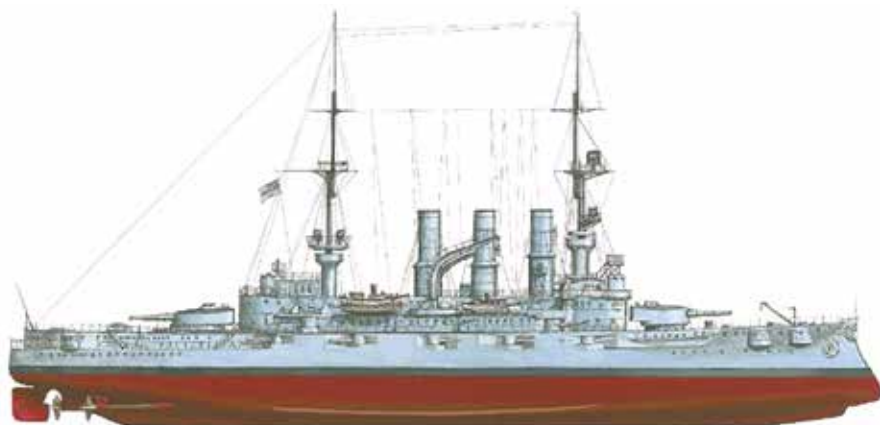
SCHLESIEEN var ikke det eneste tyske krigsskib, der flygtede fra revolutionen.

Ikke mindst officererne ombord på skibene var urolige for hvad der skete, og der gik da også rygter om massehenrettelser og beskydning med svært artilleri mod modstandere af revolutionen, ligesom det var sket året før i Rusland.

Natten mellem den 5. og 6. november afsejlede krydseren SMS DRESDEN sammen med hele ubådsflotillen der var stationeret i Eckernförde mod øst. Ved Glücksborg lidt øst for Flensburg lå krydserne SMS REGENSBURG og SMS BREMSE som tidligt om morgenen den 6. november afsejlede mod øst. Ved Sønderborg lå krydserne SMS STRASSBURG og SMS BRUMMER de afgik først i løbet af dagen den 6. november med en noget decimeret besætning da ca. en tredjedel var rømmet.

På tilsvarende vis begyndte en del af de skibe der opretholdt Sundpatruljerne, dvs. beskyttede de minespæringer i Store-, Lillebælt, Femarnsund og Øresund der skulle hindre Royal Navy i at trænge ind i Østersøen, at søge mod øst, mens andre af skibene sejlede til Kiel og tilsluttede sig revolutionen.

På tilsvarende vis som SCHLESIEEN søgte torpedobåden V71 der var stationeret i Travemünde mod øst, men da chefen ikke kunne få kontakt med radiostationer i de østpreusiske havne



SCHLESIEEN i sine velmagtsdage bevæbnet med fire 28 cm, 14 stk 17 cm, 20 stk 8,8 mm og seks undervandstorpedorør. (<https://forum.worldofwarships.eu>)

og dermed sikre sig at de ikke var i de revolutionæres magt, sejlede han til Stockholm, for her at få kontakt med den derværende tyske marineattaché. Herudover anløb adskillige andre tyske krigsskibe, deriblandt 5 ubåde andre svenske havne, på flugt fra det tiltagende kaos.

Situationen i Tyskland har været svær at overskue i de første dage af november. Landet var stadig i krig om end der foregik intense våbenhvileforhandlinger. Regeringsmagten i Berlin skiftede over til socialdemokraterne. Revolutionen bredte sig over det

meste af landet, og specielt flådens kommandostruktur var i opbrud, imens modtog man ombord forskelligartede informationer, de tyske aviser skrev livligt om hvad der skete, iblandet en masse mere eller mindre sandfærdige rygter. Fregattenkapitän von Waldeyer-Hartz forsøgte at sikre sit skib og mandskab under disse meget svære forhold, og det lykkedes vel egentligt meget godt.

SCHLESIEEN var det største af alle de skibe, der søgte beskyttelse i de neutrale lande Danmark og Sverige, og jeg har ikke kendskab til andre tyske

krigsskibe der søgte til Danmark.

En lille slutbemærkning

De meget omskiftlige dage omkring krigsafslutningen, ikke mindst revolutionen i Tyskland, bekymrede også de danske myndigheder, idet man frygtede, at Danmark kunne blive hvirvlet ind i begivenhederne og at revolutionen kunne brede sig til Danmark. Revolutionen bredte sig heldigvis ikke, og med socialdemokraternes magtovertagelse i Tyskland kom situationen rimelig hurtigt så nogenlunde under kontrol.

Den nye tyske Weimarrepublik blev dog aldrig et stabilt demokrati, og i 1933 overtog nazisterne magten, hvorefter Tyskland hurtigt begyndte at opruste igen.

Ved Versailles-traktaten fik Tyskland kun lov til at beholde nogle få ældre skibe, bl.a. 6 pre-Dreadnought slagskibe, - SCHLESIEEN var et af dem. Der var dog ikke penge til at holde selv denne lille flåde aktiv, så SCHLESIEEN blev i første omgang oplagt, og først i 1926 blev skibet taget ud af mølposen ombygget og modificeret, for derefter at indgå i aktiv tjeneste i Reichsmarinen og senere i Kriegsmarinen.

Danmark skulle igen få SCHLESIEEN på et uinviteret og endnu mere uønsket besøg i dansk territorialfarvand under krigsforhold. Godt 20 år senere var den nemlig gal igen. Denne gang søgte skibets chef ikke hjælp, men kom i et meget mere aggressivt ærinde,

da SCHLESIEEN deltog i den tyske besættelse af Danmark den 9. april 1940! SCHLESIEEN var ikke med i første linje, idet den beskyttede den tyske minespærring i Lillebælt.

SCHLESIEEN gjorde under krigen tjeneste som kadetskoleskib, og under isvintrene som isbryder, og løb den 3. maj 1945 på en mine ud for Swinemünde, hvorefter den blev sat på grund. Da Kriegsmarinen den 4. maj rømmede området blev SCHLESIEEN sprængt, og fire år senere blev vraget skrottet på stedet.

Kilder

1. SCHLESIEEN-afæren: Fra den fortrolige rapport om flådens virksomhed under Sikringsstyrken (Marineministeriet). Denne meget vigtige rapport, med det officielle Danmarks informationer, har jeg fået fra Brigadegeneral Michael Clemmensen.
2. Christian Lübcke: Revolution in Kiel! Das geschah im November 1918 RWM Kompendium No 10 / ISBN 978-3-944988-10-8
3. Rolf Johannesson, Offizier in kritischer Zeit Verlag E. S. Mittler & Sohn GmbH / ISBN 3813203018
4. Gerhard Koop / Klaus-Peter Schmolke: Die Linienschiffe der Brandenburg- bis Deutschland-Klasse, Bernard & Graefe Verlag / ISBN 3-7637-6211-6
5. Briefe des Seekadetten Dr. Curt Richter, <http://www.europeana1914-1918.eu/de/contributions/1877>
6. Ærø Avis, 7. – 9. november 1918
7. Berlingske Tidende, 7. – 9. november 1918
8. B.T., 8. november 1918
9. Politiken, 9. november 1918
10. https://de.wikipedia.org/wiki/SMS_Schlesien

En juvel fra arkivet.

Land Carte von der Insull und Profince Gotland, ca. 1679.

Søren Nørby, Ph.D. Institut for Militærhistorie og Krigsteori, Forsvarskademiet.

Øen Gotland, beliggende i Østersøen cirka 400 km. fra København og ca. 200 km. fra Stockholm, har siden middelalderen spillet en central rolle for

magtpolitikken i Østersøen.

Øen, hvis areal er 3.184 km², blev dansk i 1361, da Valdemar Atterdag erobrede den fra den svenske konge, og forblev dansk - under navnet Gul-land - frem til den for Danmark så formædelige fredsslutning i Brömsebro i 1645 efter det danske nederlag i Tor-



Land Carte von der Insull und Profince Gotland. Håndtegnet kort over Gotland i ca. 1:250.000 (44 x 65 cm). Som med andre kort fra perioden er kortet orienteret mod øst eller orienten, som ordet antyder. Kortet er signeret med bogstaverne C.F.v.E.W. og uden tid eller sted. Tæt på øen er tegnet et svensk linjeskib med et stort (svensk) flag. Gotland bliver igen svensk efter den Skånske Krig 1679, og kortet er muligvis tegnet og udgivet i den forbindelse. Kortet er tilgået Forsvarets Bibliotek i 1814



"Der Nordischen Königreiche Süd-West Theil Begreifende Dennemarck Und Gothland." Kort over Danmark og Gotland af Gabriel Bodenehr (1673-1765). Kobberstik, Augsburg, ca. 1704. (Privateje)



Niels Juel. Danmarks nok største søhelt. Samtidigt stik af ukendt kunstner. (Orlogsmuseet)

stensonkrigen. Blandt de områder, som den danske konge her måtte sige farvel til, var Gotland, der kom under svensk kontrol. På linje med Skåne, Halland og Blekinge opstod der dog straks et udtalt dansk ønske om at få øen tilbage til dens retmæssige (danske) konge og da Danmark i september 1675 erklærede Sverige krig, var et af krigens mål en generobring af Gotland.

I foråret 1676 fik admiral Niels Juel ordre af kong Christian 5. at udruste en eskadre på 13 skibe, der fik til opgave at opbringe alle svenske skibe og skibe med varer til Sverige, som de mødte på deres færd i Østersøen. Med på togtet fik Niels Juel en hemmelig ordre, som han først måtte åbne, når fornævnte

opgave var løst.

Styrken afsejlede fra København den 1. april med kurs mod øst. Den danske eskadre skulle have bestået af 16 linjeskibe, men kom af ukendte årsager kun til at inkludere otte linjeskibe, fem fregatter, to brandere, to galioter og tre mindre skibe.

Med hensyn til den hemmelige ordre, så må Niels Juel, som Seerup skriver¹ imidlertid på forhånd have kendt til indholdet af den, idet han allerede før ordren blev åbnet, havde sendt to af sine fregatter til Gulland for at undersøge øens forsvarsværker og beredskab. De to fregatter, SPRAGLEDE FALK og HVIDE FALK, returnerede til Niels Juels eskadre den 13. april 1676 og medbragte åbenbart oplysninger, der overbeviste Niels Juel om, at et succesfuldt angreb var gennemførligt. Danmark var under Skånske Krig allieret med Nederlandene, der havde sendt en større flådestyrke til de danske farvande, hvor de under kommando af den hollandske admiral Cornelis van Tromp, samvirkede med den danske flåde. Angrebet på Gotland blev imidlertid gennemført som en ren dansk operation.

Vejen mod Gotland gik via Rügen, hvor man under en landgang fik taget en del kvæg til brug for provianten på togtet, og først den 28. april kastede de danske skibe anker ud for Visby. Undervejs mødte styrken den 22. april de to sven-

ske fregatter CHARITAS og CONSTANTIA ud for Blekinges kyst. De svenske skibe forsøger at undvige den overlegne danske styrke ved at varpe sig tæt på land, men blev her angrebet af de danske fregatter HUMMEREN, HAVMANDEN og SPRAGLEDE FALK. Efter fire timers kamp valgte svenskerne at stikke ild på deres skibe og flygte i land. Mens CONSTANTIA brændte og sank, lykkedes det den danske løjtnant Hans Vold fra SPRAGLEDE FALK at kravle om bord på CHARITAS, og her kappe den brændende lunte, inden den nåede krudtet. Derved blev skibet reddet fra ødelæggelse, og det kunne efterfølgende indlemmes i den danske eskadre.²

Gotland blev forsvaret af ca. 600 svenske soldater (i flere kilder omtalt som bondemilits), baseret i fæstningen i Visby. Da Niels Juel den 29. april landsatte de 2000 soldater, under ledelse af oberst Martin Bertelsen, som den danske styrke medbragte, forsøgte de svenske soldater at modgå den danske landgang, men bl.a. takket være kanonstøtte fra de danske linjeskibe blev de svenske tropper hurtigt tvunget til at trække sig tilbage til Visby.

At man fra dansk side havde planer om at beholde Gotland, også efter afslutningen på krigen ses af måden, hvorpå man agerede over for øens befolkning.

Ifølge rapporterne blev disse ikke



I Det Kongelige Biblioteks Kort- og Billedsamling findes en lille farvelagt tegning med billeder fra Skånske Krigs sejre til søs. Billedet består af 13 illustrations- og tekstfelter med ornamenter, tekst og illustrationer fra konkrete situationer. På en meget utraditionel måde er der symmetrisk i små firkanter sat versaler, som i første omgang kunne se ud til at være en slags koordinater eller henvisninger, men som ved nærmere eftersyn viser sig at danne ord og sætninger. De danner følgende sætning: *SØEBATALIER OG SØESTAEDERS EROBRINGER WED DEN DANSKE ORLOGSFLAADE*. Midt i billedet ses slaget ved Øland med to parallelle slaglinjer, i forgrunden danske skibe og længst væk svenske skibe.

plyndret, men fik i stedet besked om, at man fra dansk side ville betale kontant for alle de fornødenheder, som øboerne ville sælge de danske styrker på øen. Øjensynligt var dette populært og de danske tropper havde ingen problemer med at få mad og andre fornødenheder, ligesom Garde skriver, at lokalbefolk-

ningen hjalp med at transportere de danske soldater fra landgangsstranden og frem til Visby, der faldt i danskerne hænder uden kamp.³ Den svenske guvernør Gabriel Oxenstjerna og de svenske soldater trak sig tilbage til Visborg Slot. Natten mellem den 29. og 30. april blev de danske linjeskibe

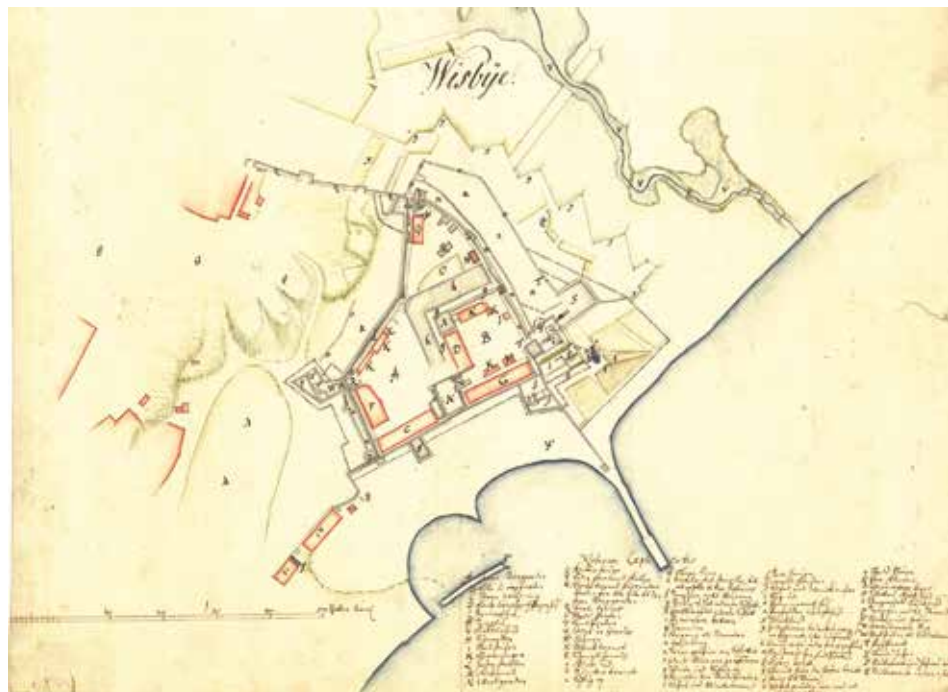


Af særlig relevans for denne artikel er felterne længst til højre nederst, der viser "Gullands Erobring ved den Danske Flode. Commanderende af Herr Admiral Niels Juul, den 1. Maii 1676, efter tvende Dages Beleiring overgivet." Gotland under angreb med den danske flåde foran byen. Røgskyer vælder op fra den belejrede by. (Det Kongelige Biblioteks Kort- og Billedsamling.)

GYLDENLØVE og DELMENHORST sammen med fregatten HUMMEREN varpet tæt på slottet og ved dag gry indledte de et bombardement af denne. Da de danske tropper senere samme formiddag tog opstilling foran slottet, klar til at storme dette, valgte guvernør Oxenstjerna at indlede forhandlinger om en overgivelse af Visborg slot. De svenske tropper blev givet frit lejde til at blive overført fra Gotland og til Sverige og kapitulerede derpå.

Dermed var Gotland igen under dansk kontrol. Niels Juel brugte efterfølgende nogle dage på at ordne de administrative forhold på Gotland – bl.a. blev

major Bilenberg udnævnt til kommandant for øen, ledende en styrke på mellem 600 og 800 soldater⁴. Den 4. maj var dette arbejde tilendebragt og den danske eskadre kunne sejle videre. Afsejlingen blev dog pga. dårligt vejr udskudt til 16. maj, hvor de danske skibe forlagde tilbage til farvandet mellem Sverige og Bornholm. Her tørnede den danske flåde, sammen med en hollandsk flåde, den 25. maj sammen med den svenske flåde i et søslag, der varede det meste af den 25. og 26. maj – men det er en anden god historie.



Håndtegnet kort over slottet i Visby, der blev erobret af danskerne i 1676, men 1679 blev totalt ødelagt. Med sig den 1. maj 1676 havde Niels Juel mellem 1500 og 2000 danske soldater under ledelse af oberst Mårten Bartelsen (eller Bertelsen). (Om kortets proveniens vides kun, at det er tilgået Det Kongelige Garnisonsbibliotek i 1814)

Fredsslutningen

At indbyggerne på Gotland var glade for igen at være under dansk herredømme ses bl.a. af, at Niels Juels styrker efterfølgende havde stor succes med at hverve blandt Gotlands beboere. Det lykkedes at få mænd nok til at oprettede det Gullandske Rytterregiment på 3 kompagnier, Gullandske Dragonregiment på 3 kompagnier samt en fodfolksbataillon. Det må således have

været en stor skuffelse for øens befolkning, da den Skånske krig endte med en fredsslutning, indgået efter fransk pres i den franske by Fontainebleau den 23. august 1679, hvor Danmark, trods generelt overtag i krigen, ikke fik nogen territoriale indrømmelser. Tværtimod blev fredsaftalen fra 1660 stadfæstet, hvorved Danmark endegyldigt mistede Skåne, Halland og Blekinge samt Gotland til Sverige.

Ved fredsslutningen var oberst Marten Barthold stadig øverstkommanderende for de danske styrker på øen.

Han fik nu ordre til at rømme øen, og den 13. august 1679 forlod danske skibe medbringende 56 kanoner og 4400 kugler Gotland. Barthold havde samtidig sat sine folk til at ødelægge alle fæstningsværkerne omkring Visby, og da dette var den 8. september var gennemført, forlod de sidste danske tropper øen.

Litteratur

Ukendt forfatter, „En Kort og udførlig Beskrivelse om den Øe Gulland og hvordan den er til Hans Kongl. Majestæt vor Allernaadigste herre under Admiral Juul og Oberst Morten Bartold overgangen Den I. May Anno 16 76.“ Uden sted.

Ukendt forfatter, „Accordspunkter fra Gudland.“ Uden sted.

Barfod, J.H., „Niels Juels flåde.“ København 1997.

Garde, H.G., ”Den dansk-norske Sømagts Historie 1535-1700.” Kjøbenhavn 1861.

Juel, N., ”Gothland 1676: Niels Juels Relation om Erobringen af 2. Maji 1676.” Uden sted, 1676

Jensen, N.P., ”Skånske krig 1675-1679.” København 1900.

Johannsen, B.B. (red.), ”En søhelt i sten. Omkring Niels Juel og hans gravmonument i Holmens Kirke.” Odense 2015.

Liebe, P.I., ”Niels Juel som landkri-ger.” Tidsskrift for Søværnen 1972.

Probst, N.M., ”Niels Juel. Vor største flådefører.” København 2005.

Noter

¹ Seerup 2015, s. 60.

² Garde 1861, s. 258-259 og Jensen, s. 108.

³ Garde 1861, s. 259.

⁴ Der er i kilderne betydelig uoverensstemmelser mht. tallene for både de danske og svenske styrker på Gotland.

Boganmeldelser

“Sænk skibene” af Søren Nørby, Ph.D.
Udgivet af Turbine, 189 sider, illustreret kr. 249,95.

I anledning af 75 årsdagen for bruddet med den tyske værnemagt, udgav marinehistorikeren Søren Nørby d. 29-08-2018 sin anden bog om, hvordan Søværnet sænkede 32 skibe på Flådestation Holmen og andre steder. I dagens anledning blev der holdt en reception på F352 PEDER SKRAM, solen skinnede, og der var samlet ca. 100 mennesker, høj og lav.

Baggrunden for ordren “Sænk Skibene” kræver lidt forklaring.

Den 9. april 1940 blev Danmark fredstidsbesat. Der blev indgået den aftale med den tyske værnemagt om, at Søværnet kunne sejle videre som hidtil med ganske få begrænsninger. Da færgerne jo forsat skulle forbinde landsdelene, blev der indgået den aftale, at Søværnet strøg miner fra øst til vest og Kriegsmarinen fra nord til syd. Det var englænderne, der lagde minerne fra fly. Men bitterheden i officerskorpsset over, at der ikke var blevet kæmpet, førte til et mistillidsvotum (et mytteri) fra de højeste officerer mod Søværnets Chef viceadmiral Hjalmar Rehnitz. Vicedmiralen tog sin afsked. Regeringen mente nu ikke at man kunne give denne højeste post til



gruppen af insurgenter. Det førte så til, en interim udnævnelse af kommandør Briand de Creveceur for, at den unge men dygtige søofficer kommandørkaptajn Aage Helgesen Vedel i 1941 kunne tiltræde som Chef Søværn. Kongehuset kendte ham særdeles godt. Vedel havde været privatlærer for prinserne Frederik og Knud, da de i årene 1918-1922 gennemførte Søværnets officer-suddannelse.

Snart affandt man sig med tingenes tilstand. Kort tid efter i maj/juni 1940 blev Holland, Belgien og Frankrig besejret af nazisterne. England stod alene tilbage i kampen mod nazi-Tyskland og fascist-Italien. Den franske flåde blev efter et ikke imødekommet ultimatum sænket af englænderne d. 3. juli 1940. Egentligt burde der være kommet fred, havde det ikke været for den engelske premierminister Winston

Churchill.

I Danmark var der i sommeren 1940 en række folkelige markeringer med alsang, men ellers fortsatte livets gang i "Lidenlund". I 1940-1941 var Hitler jo stadig gode venner med sin nye nabo Josef Stalin herskeren over Sovjetunionen. Hovedfjenden og den eneste fjende var derfor England, der ikke havde til sinds at "makke ret"!

Den tyske admiral befehlshaber der Uboote Karl Dönitz var derfor i fuld sving med at få bygget mange nye ubåde. Den tyske gesandt von Renthe Fink sendte derfor Danmarks regering en venlig, men bestemt anmodning om enten at leje eller købe 12 af vores torpedobåde, heraf de seks mest moderne af DRAGEN/GLENTEN-klasserne.

Tyskerne skulle bruge bådene som Torpedofangboote til uddannelse af ubådsbesætninger. Det endte med at kun de seks nyeste både blev udleveret den 5. februar 1941, da tyskerne sagde nej tak til de gamle både af SPRINGEREN-kl.

Tre både blev udleveret fra Holmen og tre fra Svendborg, hvor de var oplagt.

Hans Majestæt Kong Christian X havde, for at vise sit mishag, befalet, at Rigets Flag på Batteriet Sixtus skulle gå på halv stang, når skibene passerede flaget. I sænket tonnage bidrog de danske både inddirekte til sænkningen af ca. 900.000 bruttoregistertons, og et ukendt antal druknede allierede

krigssejlere. Det er ikke klogt at lade sig fredstidsbesætte.

I marts måned 1943 var den danske minestryger SØRIDDEREN blevet kapret af nogle danske sabotører (ja det hed disse mennesker indtil tiden efter 29. august 1943, hvorefter de hed frihedskæmpere).

Chefen for skibet, kaptajnløjtnant Prip, blev med en pistol for panden beordret at sejle skibet til Sverige. Da skibet nåede frem til Kullen meddelte sabotørerne KL Prip, at enten lånte han gruppen af sabotører skibets mindste robåd og gav sit æresord på, at han uden indgriben ville lade dem sejle i land i båden eller også ville de sejle skibet op på kysten og gå i land. KL Prip lod dem derfor sejle i land. Derefter fortsatte SØRIDDEREN til Flådestation Holmen, hvor skibet blev lagt i arrest og kort tid efter blev KL Prip afskediget i unåde uden pension, en knækket mand. Efter befrielsen d. 5. maj 1945 tilbød Søværnet Prip at genindtræde i nummer, men da havde han tabt lysten til Søværnet.

Vicedmiral Vedel førte sin krig fra Marineministeriet på Slotsholmen. I sommeren 1943 meddelte Vedel sine skibschefer uden omsvøb, at det under ingen omstændigheder kunne komme til, at så meget som et eneste lille skib måtte falde i tyskernes hænder. I hemmelighed blev der på Orlogsværftet

tilvirket en række sprængladninger, som skulle kunne bruges til at sænke skibene, om det kom dertil.

I august 1943 spidsede det til, og d. 28. august 1943 meddelte Danmarks regering værnemagten, at regeringen trådte tilbage, da man ikke ville indføre dødsstraf for sabotørvirksomhed. Tyskerne gjorde klar til *Operation Safari*, en militær operation der skulle afvæbne det danske forsvar.

Det er i beskrivelsen og illustrationer af den dramatiske time, hvor tyskerne trængte ind på Flådestation Holmen, hvor viceadmiral Vedel beordrede ”*Sænk Skibene*” og hvor besætningerne udførte ordren, at Søren Nørby's bog består opgaven til karakteren UG+. Forfatteren viser en række særdeles gode billeder og anvender faktabokse, hvor han forklarer skibenes størrelse, fart, besætning og bevæbning. På Holmen mødte 27 skibe deres undergang. Skib for skib beskriver Søren Nørby, hvad der skete. Det er virkelig godt skrevet.

Søofficersskolens Chef kommandør Christian V. Evers, der i det Sydfynske Øhav trænede kadetter i skoleledingens to inspektionsskibe INGOLF og HVIDBJØRNEN. Evers havde været kadet sammen med HKH Prins Axel i årene 1904-1908 og var den sidste tjenstgørende af de seks kadetter fra klasse 1908. Da tyskerne kom midt

på dagen den 29. august 1943 lod han dem i Store Bælt komme ombord på sit skib INGOLF og inden at besætningerne satte sig til modværge faldt skibet ved krigslist i tyskernes varetægt ubeskadiget. Efterfølgende samme dag lykkedes det besætningsmedlemmer at sabotere skibet, men det sank ikke. Kommandør Evers blev efter krigen klandret for sin manglende kampvilje og fyret i unåde. Evers prøvede igen 10 år ved domstolene at få omstødt fyringen uden at det førte til det mindste. Evers var en embedsmand, formentlig vægelsindet, måske en flink mand, men ikke en kriger.

Jeg kan kun anbefale alle at købe bogen. På agterdækket af F352 fregatten PEDER SKRAM i forbindelse med receptionen og bogudgivelse fik jeg mig en hyggesnak med brigadegeneral Michael Clemmensen og kommandør Poul Groos. De erklærede begge, at der i dag kun er to slags bøger, der kan sælges. Den ene slags, er bøger om den anden verdenskrig, og den anden er kogebøger. Redaktør Jarl Cordua fra Radio 24-7 stod imellem de to historikere og grinede. Jarl Cordua har nemlig på Radio 24-7 et fast program, der hedder ”*Hitlers æselører*” bøger om den Anden Verdenskrig. Hermed slutter jeg min anmeldelse af bogen ”*Sænk skibene*”. Køb den, læs den, nyd billederne forær den væk. Til Søren Nørby sendes signalet skriv mere af

samme karat, og så er jeg sikker på, at sponsorerne til bogen ”Sænk Skibene” med stor velvilje vil støtte udgivelsen af den næste.

Lars Wismann, projektchef og direktør, cand. merc., ejendomsmægler og valuar.



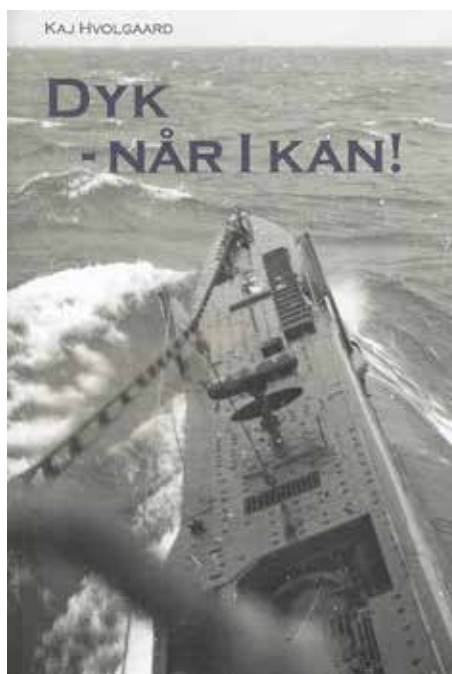
Artilleriskibet PEDER SKRAM sænket under Mastekranen. Det ser ud til at ”byttet” bevogtes af en ubevæbnet tysk soldat fra Kriegsmarine. (Orlogsmuseet)

”Dyk – når I kan!” af *Kaj Hvolgaard*. Udgivet i august 2018 af forlaget ”Hvolgaards ubåd” i samarbejde med Saxo.com. 272 sider illustreret. Pris kr. 249,95.

Få dage efter sin 16 års fødselsdag i 1954 mødte forfatteren på Holmen. Her fik han udleveret en masse grej, og så gik turen med den nye køjesæk videre til Arresødallejren. Her lå søværnets grundskole, og den var måske ikke så luksuriøs, som de frivillige og de værnepligtige kunne have håbet på. Nogle af lejrens barracker var brændt ned, så en del af søværnets elever blev indkvarteret i store telte, og det blev Kaj også.

Her starter så fortællingen om uddannelsen og om 3 års tjeneste som ”matrosmath”. Uddannelsen omfattede enheldelsømandsmæssige færdigheder så som splejsning af tovværk og wirer samt sejldugssyning, men omfattede også signaltjeneste. Sidstnævnte var uddannelse i blinksignaler, semafor (håndflag) og flagsignaler. Efter endt uddannelse på mathskolen på Margrethholm mødte den unge mand til tjeneste i ubåden STØREN, som var en af de tre britiske ubåde, som søværnet lånte/lejede efter krigen for at kunne holde ubådskundskaberne ved lige indtil en ny serie danske ubåde blev leveret fra Orlogsværftet.

Det er en meget fin beretning om



livet om bord i de gamle ubåde. Det er ikke altid, at beretninger fra ungdommen er interessante for andre end forfatteren selv. Denne forfatter udmærker sig ved at have gennemført en uddannelse som journalist efter oplevelserne i søværnet under Den kolde Krig. Han skriver godt. Han er en skarp iagttagere, og læseren får dels indblik i det indremissionske miljø fra midtsjælland, som han forsøger at forlade og dels et indblik i livet om bord i de britiske ubåde. Oplevelserne bliver beskrivende for forholdene i midten af 1950'erne.

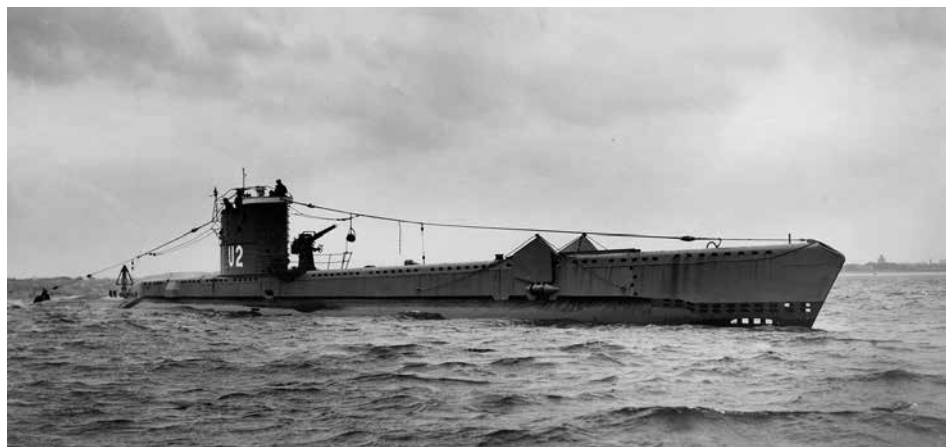
For personel, der har været i søværnet i

denne periode eller senere, er der mange gode iagttagelser og beskrivelser. Tjenesten i STØREN er beskrevet meget detaljeret, og folk uden kendskab til ubådstjeneste vil nok blive lidt chokeret over de trange forhold om bord, om den manglende hygiejne – og måske også over omgangstonen. Normalt handler maritime bøger om forholdene blandt officererne – eller om synspunkter set fra kommandobroen. Denne bog ser alle forholdene fra den menige på forbanjen og hans tjeneste som udkig og rorgænger. Øvelser, sejlads og dykninger beskrives indgående. Tonen er som sagt rå og hjertelig, og læseren kommer også med i land med de raske ubådsgaster i såvel Norge som Skotland – og ikke mindst i Rønne, som

i lange perioder bliver ubådens hjemhavn. Bajere og damer fylder en hel del under landlov.

Bogen er illustreret med en række fotos fra ubådstjenesten samt forsynet med en stiliseret tegning af ubåden STØREN. Bagest findes en forklarende ordliste. Forfatteren giver meget detaljerede beretninger om livet i ubåden og om forholdene ude omkring. Dermed bliver ubådens rolle sat ind i en større sammenhæng i tiden. Bogen må have krævet megen research. Godt at denne bog er blevet til. Der skal lyde et ”Bravo Zulu” (signal for ”Well done”) til signalmatrosmathen fra anmelderen.

Poul Grooss,
kommandør (pensioneret)



Under sit første togt under dansk flag. Ubåden U2 STØREN ankommer til Portsmouth i september 1947 på bådens første togt efter dansk kommandohejsning. Bemærk jordbærret i afviserwiren, der skyldes at man ikke havde fået ankerkuglen med fra Holmen. (N.F. Stegmann / Forsvarsgalleriet)

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Kan man kalde dette en meddelelse til medlemmerne? Nok nærmere en ”klumme”, der jo kan dække alt. Klummens tema er noget, vi har drøftet i årevis uden rigtig at kunne finde en løsning. Vi er en landsdækkende forening, hvor medlemmer øst for Storebælt er meget aktive, mens vores medlemmer vest for Storebælt har det svært i laugets regi.

Lauget har godt tag i medlemmer fra Storkøbenhavn og store dele af Sjælland. Til arbejds møderne hver tirsdag, er der godt besat. Ja, vel nærmest overbooket, når vi kommer til kaffetid om eftermiddagen.

Det samme gælder i nogen grad vores medlemsmøder. I god tid før start dukker de første medlemmer op. Også for at hjælpe til, men måske mest for at sikre sig en god plads til smørrebrød og foredrag. Det seneste foredrag af vores egen Bernt Kure havde 29 tilmeldte (plus lidt ekstra) ud af laugets 77 medlemmer. Ca. 40% medlemsdeltagelse må siges at være meget tilfredsstillende. Desværre er det svært at stable noget tilsvarende på benene for vores medlemmer vest for Storebælt. Fra tid til anden dukker et eller to medlemmer op til vores arrangementer. Og med rette kan man hævde, at vi



ikke er en social forening, hvor møder, smørrebrød, udflugter og fællesskabet er det centrale. Og så alligevel. Gennem de sociale aktiviteter mødes vi, drøfter aktuelle udfordringer i egen modelbygning. Og på den måde styrker vi hinandens tro på, at det kan vi klare sammen og hver for sig.

I de sidste år har vi haft flere arrangementer vest for Storebælt. Strandingsmuseet og Sea War Museum samt Fregatten JYLLAND i flere omgange. Til foråret laver vi endnu et weekendseminar på Strandingsmuseet i stil med sommerens arrangement på Fregatten JYLLAND. Og selv om deltagelsen hidtil har været lidt begrænset, håber vi på, at det kommende seminar vil bringe vores medlemmer øst og vest for Storebælt sammen.

Modelbyggerlauget har i dette blad fået

mulighed for at holde kontakt til alle medlemmer, men også mulighed for at skabe interesse for modelbygning blandt Marinehistorisk Selskabs flere hundrede medlemmer. Egentlig burde vi skrive lidt fagligt om bygning af skibsmodeller, men med bladets plads til 3.000 anslag er det ikke mulig. Så det må blive lidt om laugets aktiviteter. Stort og småt imellem hinanden. I stedet kunne vi skrive en artikel til bladet om bygning af skibsmodeller. Det bliver imidlertid let lidt nørdet og af begrænset interesse for de fleste medlemmer i Marinehistorisk Selskab.

Vi må nok erkende, at den direkte og faglige snak medlemmerne imellem

sker i Arresten om tirsdagen, på medlemsmøder i vinterhalvåret og naturligvis på de årlige udflugter. Med 77 medlemmer er der vel også sådan ca. 77 interesser, der ikke altid harmonerer.

Og så lidt kalenderstof. Laugets traditionelle julemøde holdes **tirsdag d. 27. november** i Bræddehytten på Holmen. Spising, konkurrencer og gaver som tidligere. Invitation er i trykken. Første medlemsmøde i 2019 bliver **tirsdag d. 29. januar**, hvor historiker og forfatter *Palle Thilo* vil fortælle om orlogsbriggen LOUGEN fra 1791. Laugets generalforsamling er sat til **9. april** i Københavns Marineforenings hyggelige lokaler.



Der skal to til en beslutning - ikke mindst når man er i arresten.



Linjeskibet DANNEBROGE bygget af Orlogsmuseets Modelbyggerlaug ifm. Flådens 500 års jubilæum, og afleveret til SOK i Brabrand. Modellen står nu i Marinestaben/Søværnskommandoen (fra 1. januar 2019) i Karup, men er midlertidig udlånt som hovedattraktion til Fregatten Jylland, der har en større udstilling af skibsmodeller.

DANNEBROGE blev påbegyndt i 1691 og løb af stabelen i 1692. DANNEBROGE blev bygget som et 90 - kanoners skib. Bevæbningen kunne variere under de forskellige udrustninger, men kunne være 24,- 14,- 8,- og 4 punds kanoner.

Vigtig meddelelse!

Kære medlem

Som en håndgribelig erindring om Marinehistorisk Tidsskrift' 50 års jubilæum har det været fortalt, at Selskabet vil udgive en bog om det danske søminevåbens historie. Produktionen af bogen er desværre blevet forsinket og den forventes først at udkomme i 2020.

Jubilæumsåret skal markeres alligevel. Derfor har Marinehistorisk Selskabs bestyrelse besluttet at udnytte indeværende års markante jubilæum, 75-året for Flådens sænkning den 29. august 1943. Denne for Søværnet og Danmark centrale historiske begivenhed blev markeret på flere måder omkring dagen. Eksempelvis er busten af viceadmiral Aage Helgesen Vedel blevet indviet på sin nye, gode plads i Holmens Kirkes kapel, under passende højtidelige former.

Et af vores bestyrelses medlemmer, nemlig historikeren, Søværnets Historiske Konsulent, Ph.D. Søren Nørby udgav med støtte af Selskabet sin nye bog "Sænk Skibene!" netop den 29. august. Det er en særdeles læseværdig, nyttig og god bog som Selskabet er stolt over er blevet skrevet og udgivet.

Bogen er, som erindring om Marinehistorisk Tidsskrifts jubilæum og så



tæt på 75-års dagen som det har været muligt, sendt med post til alle de medlemmer af Marinehistorisk Selskab, som ikke bor i nærheden af København og som derfor har svært ved at deltage i foredragene i sæsonen.

Gratis bog

Øvrige medlemmer - der bor i Region Hovedstaden - kan få et eksemplar udleveret i forbindelse med deltagelse i foredragsaftenen den 1. november eller 28. november 2018. De, der ikke kan nå at hente bogen ved disse to foredragsaftener, kan afhente deres eksemplar hos *Søren Nørby, Kilde-skovsvej 23 i Gentofte*. Evt. kontakt Søren på telefon 20686847 for aftale om tidspunkt m.v.

Rigtig god fornøjelse med læsningen – og på gensyn i den kommende foredragssæson.

*Venligste hilsener fra
Bestyrelsen*

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

Ændring af foredragsholder til: Kommandør *Jens Bjørnsteen*

Søværnets uddannelser

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.