

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



52. årgang

Nr. 3 - august 2019

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

Norske matrosers deltagelse i
Slaget på Københavns Red den
2. april 1801. 3
*Torger Børresen, Ingrid Bonde
Nielsen og Jette Bøgvad*

Danskere i kamp for Siam 1893 18
Ole Mortensøn

Søslaget i Tsushimastrædet, 35
maj 1905. En dansk øjen-
vidneberetning.
Søren Nørby

Boganmeldelse
Stillehavskrigen 1941 – 1945 40
Mogens Lund.

Den røde brænding 44
Jakob Tøtrup Kjærsgaard.

Diverse oplysninger

Meddelelser fra Orlogsmuseets 46
Modelbyggerlaug
Invitation til foredrag i 46
fregatlauget

www.marinehist.dk

Forsidebillede:
A. S. Frederiksen 1986, Slaget på Reden.
Venligst udlånt af Wismann Property
Consult.

Norske matrosers deltagelse i Slaget på Københavns Red den 2. april 1801

Torger Børresen, Ingrid Bonde Nielsen og Jette Bøgvad.

Mange historiske beretninger er skrevet om slaget på Københavns Red den 2. april 1801, hvor englænderne satte sin flåde ind på at angribe København¹⁾. Den grundigste beskrivelse af alle detaljerne, forhistorien, selve slaget, og det

politiske billede, osv. er foretaget af historikeren Ole Feldbæk, og foreligger bl.a. i hans bog, ”*Slaget på Reden*” (1985). På ’helstatens’ side var der totalt over 5000 mand med i det, der blev kaldet ’defensionen’ af København.

Bred rekruttering

Deltagerne var rekrutteret både fra



Det var det de norske matroser skulle i København - deltage i forsvaret af byen i det, der blev døbt Slaget på Reden. (A. S. Frederiksen 1986 - udsnit. Venligst udlånt af Wismann Property Consult)

Danmark, Norge og hertugdømmerne. Det var i forhold til mange andre krigshandlinger ikke et stort slag, men som søslag betragtet var det af en væsentlig størrelse med ca. 30 skibe på hver af de kæmpende sider. Over 1500 var nordmænd, som med kort varsel skulle indfinde sig i København i foråret 1801. Dette forhold er ikke viet så stor opmærksomhed i historiebøgerne. Artikelforfatterne har arbejdet med et projekt hvor dette har været fokus i ca. 1½ år, og har fremlagt resultatet i en rapport med samme titel som denne artikel, og som findes i sin helhed i Det Orlogshistoriske Bibliotek (Bonde-Nielsen, I, Bøgvad, J., og Børresen, T. "Norske matrosers deltagelse i Slaget på Københavns Red 2. april 1801" (2019)) og på www.marinest.dk. Artiklen her er et sammendrag.

Væbnet neutralitet

I det storpoltiske billede havde Danmark-Norge været en neutral nation i mere end 70 år, og man tjente godt på handelsflåden, som efterhånden krævede et forsvar imod både pirater og de krigsførende lande i Europa.

Længe havde man ført en ikke væbnet neutralitet, men efter som krigen mellem bl.a. England og Frankrig udviklede sig sidst på 1700-tallet, ændrede dette sig til en væbnet neutralitet, hvilket også skyldtes ændringer i de indenrigspolitiske forhold med kronprins Frederik som den regerende og fra 1797 en ny udenrigsminister, grev

Christian Bernstorff. Hertil kom, at man havde indgået en alliance med Rusland, Preussen og Sverige, hvor væbnet neutralitet var en del af aftalen.

England ville gerne bryde det væbnede neutralitetsforbund og indgå alliance med Danmark-Norge, for derved at få adgang til havne på kontinentet, som man var afskåret fra. Men det var handelsskibenes orlogseskorte som udløste en direkte konfrontation. Det første forsøg fra engelsk side på at angribe København kom i efteråret 1800, hvor den engelske flåde lå klar til at beskyde byen, men ved ihærdige diplomatiske forhandlinger og udviklingen i en ellers meget kompliceret storpoltisk situation, blev angrebet afværget. Det stod dog klart, at presset fra England ville fortsætte, og det ville være nødvendigt at mobilisere. Men måtte man være yderst forsigtig med at gøre synlige forberedelser til krig, da dette ville svække neutralitetsforbundet. Den danske flåde blev derfor liggende aftaklet i København, men man begyndte udskrivning af mandskaber.

Udskrivning af mandskab

At rekruttere folk til orlogsflåden var ikke enkelt, og det indrulleringssystem man havde udviklet udover 1700-tallet var meget i retning af at afprøve forskellige måder at rekruttere mandskaber på (Holmsen, 1953). Det var alt

for mangelfuldt til at klare den store belastning det var at gå fra neutralitet til bemanning af en offensiv orlogsflåde. I fredstiden havde man en gang i året, normalt i november-december udskrevet det mandskab man mente at have brug for i det efterfølgende år til de skibe man skulle bemane (Jeppesen, 1981). Efter som man fik flere skibe i sidste del af århundredet øgedes behovet, og der var ikke tale om en uddannelse andet end den, man kunne få på Søkadetakademiet, og her var der tale om en officersuddannelse. For at rekruttere det øvrige mandskab foretrak man søfolk, som havde erfaring fra sejlads i handelsflåden, men at blive udskrevet til orlogsflåden var absolut ikke populært.

Indrulleret - i eget tøj

I 1801 havde de indrullerede matroser eget ansvar for den påklædning de havde med på skibet, de måtte selv stå for udgiften med at skaffe sig det, søetaten krævede de skulle have med ombord. Det behøvede ikke nødvendigvis at være nyanskaffelser, men det skulle være tøj, der var i god stand, men hvilken facon og farver tøjet havde så man stort på. Der var ingen compensation ved den udgift den indrullerede måtte have ved evt. køb. Man måtte medbringe det selv, men kunne også godt købe det ombord. Udgiften kunne let komme op på omkr. 18. Rdl., hvilket kunne svare til 6-8

måneders løn. Ved de indrullerede ser vi i sørullen, at nogle af de indrullerede efter slaget den 2. april får udbetalt erstatning for det de har tabt eller fået ødelagt i kampens hede. Først godt op i midten af 1800-tallet stod søetaten for ekviperingen uden udgift for matrosen. Planerne for udskrivning af mandskaber til 1801 blev forelagt Admiralitetet den 21. november 1800. Udrustningen blev betegnet 'mellemste bemanning', dvs. til aktiv tjeneste, men ikke krig. Dog var der lagt en plan for hvilke skibe man skulle udruste, bl.a. som forpligtelse i forhold til Neutralitetsforbundet. I alt skulle der udskrives 4.733 matroser fra Danmark, Slesvig og Norge, men tempoet var oprindeligt ikke hurtigere end, at danske og slesvigske mandskaber skulle møde i København i slutningen af marts, de søndenfjeldske norske mandskaber i starten af april, og fra Bergen og Trondhjems distrikter skulle man møde i slutningen af april (Feldbæk, 1985).

Det spidser til

Situationen ændredes imidlertid hurtigt lige efter årsskiftet, da det stod klart, at man ville få en krig med England og denne krig ville blive indledt med et angreb på København. Forsvaret af København var imidlertid et stort problem, både i form af materiel og mandskaber. En forsvarsplan måtte udarbejdes i al hast. Planen som blev lagt var, at lægge skibe på række med



Model som viser skibenes placering under slaget. Engelske skibe længst til højre, hvor de kæmper mod den danske defensionslinje. (Opstilling på Krigsmuseet)

relativt kort afstand ud mod Kongedybet, i hvad der blev betegnet som en defensionslinje. De fleste af skibene var aftaklet (blokskibe), eller var stykpramme og flådebatterier konstrueret til lejligheden, i realiteten en ”flydende fæstning”. Hertil kom kanonbåde, som blev roet.

Udskrivningen af mandskaber blev stærkt udvidet de første måneder af 1801, både i Danmark, Slesvig og Norge, hvor man skulle indkalde alt disponibelt mandskab, både værnepligtige og andre, især fra kystdistrikterne. Man slækkede måske noget på kravene til befarenhed, for man skulle jo ikke sejle skibene, man skulle kæmpe, for det meste ved at betjene kanoner, samt at fremskaffe krudt og ammunition. Foruden kanonkugler blev der anvendt ’skråsække’ og ’kardæsker’.

Ting tager tid

Det var imidlertid en besværlig og tidkrævende proces at få varpet de aftaklede skibe og flådebatterier til deres pladser i defensionslinjen. Den sidste stykpram, som var færdigbygget kort tid før slaget, kom først på plads om eftermiddagen den 1. april. Der var også tale om et mandskab, som ikke altid var trænet til opgaverne om bord, så der blev drevet intens eksercits de sidste dage. Dette var især tilfældet for de norske matroser, hvoraf mange først ankom meget sent i marts måned, nogle faktisk først efter at slaget var overstået i april. Hvordan kunne dette ske?

Der var langt til tjenestestedet

Her skal man huske, at det var en logistisk meget krævende opgave at få matroserne fra deres respektive

distrikter til København i et kapløb med tiden. Ordren i det tidlige forår 1801 til indrulleringskontorerne i Norge lød, at alt disponibelt mandskab skulle udskrives til orlogstjeneste for, at modstå et formodet angreb fra engelsk side, men man vidste meget lidt om hvornår et slag ville stå. Der blev udskrevet mandskaber fra distrikterne Frederikshald (Halden), Christiania, Bragnæs (bl.a. Drammen), Åsgårdstrand, Tønsberg, Larvik, Christiansand, Stavanger, Bergen og Trondhjem.

Samlingsstedet var Frederikshald, men for at komme dertil skulle matroserne først tage sig frem fra deres respektive indrulleringsdistrikter.

Planlægning af marchen

Samlingsstedet ligger så at sige på grænsen til Sverige. Går man over broen ved Svinesund er man inde i Sverige. Her begyndte også marchen sydpå til København, men en så omfattende operation krævede omhyggelig planlægning, ikke mindst fordi færden gik igennem et andet land. Derfor blev planerne løbende drøftet med svenske myndigheder igennem de diplomatiske kanaler. Meget af kommunikationen findes i håndskrevne breve på Rigsarkivet (arkivalier nr.1), de fleste på fransk, som jo var diplomatsproget.

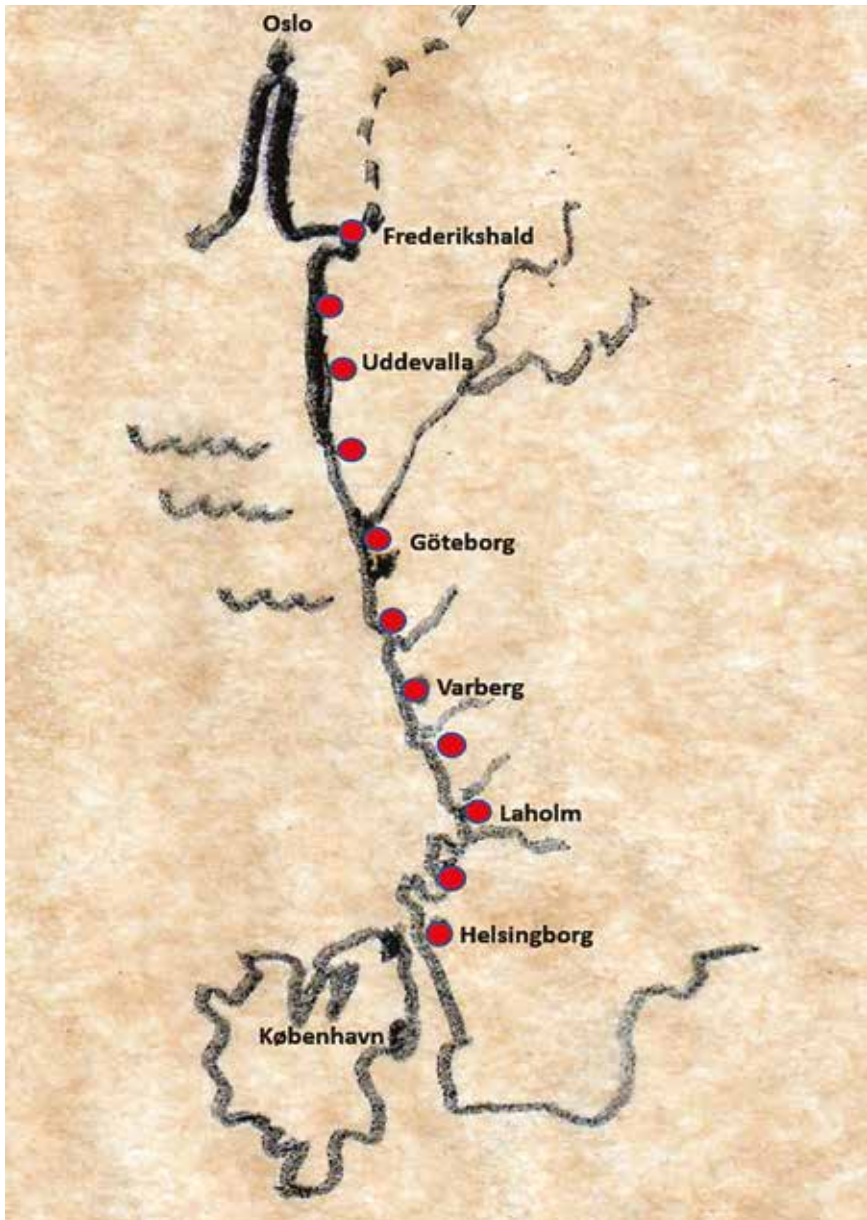
Vi finder de første breve dateret den 6. januar 1801, og derefter fulgte megen korrespondance de påfølgende

måneder, helt til april, hvor slaget fandt sted. Vejen man fulgte igennem Sverige skulle være post-ruten fra Svinesund til Helsingborg, og stederne man skulle overnatte var: Viik, Uddevalla, Bakke, Göteborg, Kungsbacka, Varberg, Slöinge, Laholm og Engelholm, som var sidste stop inden Helsingborg.

Det blev fremhævet, at transporten måtte gennemføres, så den også kom den lokale befolkning til gode alle steder på ruten. Ifølge planerne og de indgåede aftaler, skulle dette blive en smuk operation uden forhindringer af nogen art, men det er tvivlsomt om det hele forløb så glat i virkeligheden, hvilket man kan mistænke at det ikke gjorde. Allerede i Norge var der rapporter om nogle uheldige episoder, som til dels skyldtes, at man ikke havde officerer fra søforsvaret til at lede transportgrupperne, men måtte benytte landmilitære officerer som førere (Bergersen, 1966).

Marchgrupperne afgår

Med start i februar måned afgik grupper på 60 eller 80 mand dagligt fra Frederikshald efter den angivne rute, hvor dagsetaperne var på ca. 40 km. Hver tredje dag var hviledag. Bagage blev befordret med vogne. I Rigsarkivets samlinger findes en pæn samling opgørelser fra de forskellige overnatningssteder, hvor man sirligt noterede navn og tilhørsforhold for den



Marchrute igennem Sverige med markering af overnatningssteder.
(Grafik: Torger Børresen)

enkelte matros i store regnskabsbøger samt hvornår man ankom, og hvornår man afgik igen (Rigsarkivets arkivalier nr.2). Heraf fremgår også om der var nogen der blev syge og måtte ligge over til senere transport. I regnskabsmaterialet findes mange kvitteringer for logi og beværtning med øl, transport af materiel, logi for syge matroser, skys af materialeforvalter, hestetransporter og kvittering for bropenge, hvor det var nødvendigt at passere større vandløb. En sammmentælling af mandskabernes passage igennem Sverige viste, at over 2000 mand deltog i marchen, mange dog med for sen ankomst til København. En opgørelse af det totale antal mandskaber i defensionen den 2. april 1801 viste at 5063 mand var involveret, heraf 1561 norske matroser (Feldbæk, 1985).

Manglende tid til øvelser

Der er allerede nævnt, at der var meget lidt, eller ingen tid til at instruere mandskaberne i den tjeneste de skulle udføre. Enkelte skibe fik professionelle kanonerer til at indøve eksercits af kanonernes brug, men for de flestes vedkommende lykkedes det ikke at få den fornødne træning. Det er således en almindelig opfattelse, at det var ret uerfarne mandskaber der blev sendt i kamp den 2. april (Drolsum, 1917). Efter som den engelske flåde kom stadig nærmere den 31. marts og 1. april, og man ikke vidste, hvornår der

ville komme et angreb, blev mandskaberne kommanderet til at have 'klart skib', dvs. at være klar til kamp, hvilket betød, at de måtte sove på dæk, noget der var en ualmindelig kold fornøjelse på denne årstid.

Englændernes strategi

Englænderne havde lagt deres strategi ved at lade Viceadmiral Nelson sejle syd om Middelgrunden og der afvente gunstige vindforhold, mens Admiral Parker, med en mindre del af flåden, blev liggende nord for Kongedybet. Mens man ventede foretog englænderne nogle rekognoceringsture med små både, gerne om natten, for at lodde dybderne i farvandet, som de ikke kendte. Nelson var heldig, for om morgenen den 2. april ændredes vindretningen fra nord til sydøst, hvilket gjorde forholdene ideelle for et angreb, som blev sat ind ca. kl. 10 ved at de engelske skibe sejlede på stribe ind i Kongedybet for at tage deres positioner overfor de danske skibe. Et par af de første skibe gik dog på grund i den sydlige ende af Middelgrunden, men ellers startede de hårde kampe sydfra og bredte sig nordover.

De uøvede bider fra sig

Når man tager i betragtning det kolde vejr og den mangelfulde eksercits var det imponerende, at det lykkedes fra dansk side at bide så kraftigt fra sig under slaget. Et forhold der gjorde et



"Afgørende fase i Slaget paa Rheden". (Chr. Mølsted's maleri / Krigsmuseet)

slag som dette meget vanskeligt, var den krudtrøg der indhyllede skibene og gjorde signalering med flag næsten umuligt. Dette var selvsagt også tilfælde for englænderne, og menes at være en af årsagerne til, at Nelson kunne hævde ikke at have set signalet fra den kommanderende admiral Parker om at indstille skydningen. Men citatet om, at han havde sat sin kikkert til sit blinde øje, er nok en bedre historie.

Der foreligger omfattende beskrivelser af forholdene under slaget, på de forskellige skibe på den danske, henholdsvis engelske side, og fra "tilskuerpladser" på land, nærmest fra minut til minut. Det ville være for meget at gå ind på alle disse detaljer, selv for de skibe hvor matroserne, som

her skal omtales, deltog. Det generelle billede er, at der blev kæmpet bravt ved kanonerne, som blev afskudt så ofte man kunne, uden at de skulle blive for varme. Nogle eksploderede dog, med tab af mandskaber til følge. Den mest almindelige skade skete ved at man blev ramt af splintret træ eftersom de engelske kugler slog ind i skibene. I nogle tilfælde kunne man dog blive direkte ramt af kugler, eller 'skråsække', som var møntet på at uskadeliggøre mandskaberne. Slaget udviklede sig således meget blodigt, og på enkelte skibe kunne man ikke færdes på skansen og det øverste dæk, men var henvist til kamp på de underste dæk, hvor varme, krudtrøg, et blodigt og slimet dæk gjorde forholdene umenneskelige.

Der udveksles noter

Hændelserne under de sidste minutter af slaget er noget uklare, men der blev udvekslet noter imellem Viceadmiral Nelson og kronprins Frederik, hvilket førte til forhandlinger om, at skydningen skulle ophøre. Denne brevveksling er noget omdiskuteret. En generel opfattelse er, at englænderne stod stærkest, men havde samtidigt et ønske om at komme ud af slaget. Der var stadig ildkraft på dansk side, så hvis slaget havde fortsat, kunne det have ført til yderligere skader på de engelske skibe, og ikke nødvendigvis en total ødelæggelse af de danske skibe, som Nelson truede med. Som det var nu, benyttede englænderne lejligheden til at borde alle de danske skibe, som havde strøget flaget. Den generelle opfattelse er, at det var en engelsk sejr, men det kan også fremstilles som, at det var et uafgjort slag. Det er beskrevet, at Nelson udtalte sig meget rosende om de danske officerers og mandskabers indsats under slaget.

Kampen stopper

Efter som skydningen ophørte kl. 3 om eftermiddagen og mandskaberne havde sundet sig noget, kunne man efterhånden begive sig i land og opgøre skaderne. Enkelte skibe var besat af englænderne, og nogle af mandskaberne blev taget til fange, men blev senere landsat i København. Det er meget vanskeligt at få en total

opgørelse af antal døde og sårede. Mange af de døde var blevet lempet over bord under slaget og mange døde senere af de kvæstelser, de havde fået. Sårede blev i den grad det var muligt, bragt til Søkvæsthuset, og de døde blev begravet.

I Feldbæks bog (1985) finder man en oversigt over de rapporter man modtog fra de danske skibe, som viste, at man samlet havde 367 døde og 635 sårede, hvoraf ca. 100 døde efterfølgende. Hertil kom 205 såkaldte 'bortblevne', hvilket kunne være dem, der var smidt over bord, eller som simpelthen var flygtet fra slaget. Et totalt skøn for tabte menneskeliv efter disse oplysninger kunne så være 550-600 mand. På de engelske skibe var de officielle tabstal 256 døde og 692 sårede. Vi ved ikke hvor mange af de sårede på engelske skibe, som døde efterfølgende, men et skønnet tabstal kan være 400-450 døde.

Premierløjtnant Johan Frederik Bardenfleth, næstkommanderende på blokskibet CHARLOTTE AMALIE, vurderede antallet af dræbte og kvæstede på den danske side til at være ca. 1200 (Bardenfleth, 1801). Han oplyste ligeledes, at englænderne angav deres tab til mellem 900 og 1000 dræbte og kvæstede. En anden interessant oplysning han kommer med er, at noget over 1700 mand blev taget til fange af englænderne.

De tilfangetagne mandskaber og offi-



Den danske linje under kraftig beskydning. (A. S. Frederiksen 1986 - udsnit. Venligst udlånt af Wismann Property Consult)

cerer blev ført over på de engelske skibe, men som nævnt igen sat i land i København, da den engelske flåde sejlede videre ind i Østersøen stort set umiddelbart efter slaget. Desværre var der enkelte af mandskaberne som efter at de var overført til engelske skibe, ønskede at gå i engelsk tjeneste, og således forblev om bord på disse skibe. Det var bittært for officererne at se ens egne folk overgå til fjenden efter de hårde kampe.

De danske skibe som blev taget var stort set så medtagne, at de ikke kunne

bruges, og blev sat i brand af englænderne, det sidste skib endda efter at fredstraktaten var undertegnet den 14. april. Eneste undtagelse var linjeskibet HOLSTEN, som af englænderne var blevet indrettet til hospitalsskib og sendt til England sammen med to af deres linjeskibe, MONARCH og ISIS (Bardenfleth, 1801).

Hædersmedaljer

Efter slaget blev der uddelt 110 hædersmedaljer i guld og 129 i sølv. Medaljerne blev overrakt ved en

højtidelighed den 2. april 1802. Alle officerer fik medaljen i guld (heraf flere nordmænd), de fleste med ønsken. Hædersmedaljerne i sølv blev tildelt matroser, soldater og frivillige. Sammen med medaljen fik man bevilget en årlig pension på 15 Rdl. (Jørgensen, 1976). I alt 16 af medaljerne blev tildelt menige nordmænd, og alle var medaljer med ønsken.

De norske matroser

I projektrapporten det er refereret til i indledningen er der fyldige, personlige omtaler af 8 af de norske matrosers indsats og deres skæbne i den grad vi har fundet sikre data. I det følgende gengives enkelte uddrag af nogle af disse historier. Matroserne og deres alder ved slaget er:

Jacob Hansen, 23 år, Nøtterøy,
Bragnæs Distrikt.

Ole Michelsen, 23 år, Aasgaardstrand,
Bragnæs Distrikt

Gunder Olsen, 28 År, Giedeland,
Christiansand Distrikt

Torger Svendsen, 23 år, Tjøme,
Bragnæs Distrikt

Jacob De Lange, 22 År,
Bergen Distrikt

Knud Olsen Fagereng, 19 år, Averøy,
Trondheim Distrikt

Elling Nielsen, 22 år, Averøy,
Trondheim Distrikt

Peder Larsen, 44 år, Tjølling,
Bragnæs Distrikt

Bortset fra Gunder Olsen, Knud Olsen Fagereng og Elling Nielsen finder vi alle de øvrige som deltagere i marchen igennem Sverige, hvor deres ankomst og afmarch fra de forskellige overnatningssteder er behørig registreret i marchrullerne. Som tidligere beskrevet må Jacobs De Langes march helt fra Bergen have været en meget strabatøs tur vinters dag. Han er søvant matros og udtaget til at tjenstgøre om bord på kanonbåden CHRISTIANSUND. Feldbæk (1985) angiver, at kanonbådene, hvoraf der var 11, kun fik affyret enkelte skud og havde få tab. De øvrige deltagere i Jacob De Langes marchgruppe igennem Sverige, der ikke skulle være på CHRISTIANSUND kom ombord på blokskibet WAGRIEN og her blev slaget mere alvorligt for de ombordværende. 21 af skibets mandskab blev dræbt og 42 såret.

Jacob Hansen var om bord på PRØVESTENEN, og hans indsats blev berømmet af Premierløjtnant Michael Bille, der havde kommandoen på det underste dæk. I hans erindringer kan man læse en beskrivelse af Jacobs fremragende indsats, som afsluttes



PROVESTENEN under slaget. (Rigsarkivet)

med: "... jeg troer han (Jacob) havde den ære at give Fjenden det sidste skud". Han var en af dem, som modtog hædersmedaljen.

Ole Michelsen og Gunder Olsen var begge om bord på SJÆLLAND, et af de skibe som blev hårdest ramt. I kampens sidste tid oplevede de og det øvrige mandskab på underste dæk, at næstkommanderende, kaptajnløjtnant Philip Schultz, pludselig forsvandt om bord på en båd sammen med noget af mandskabet (Hansen, 2012). Det er blevet ham for meget og han taber for en kort stund besindelsen. Kommen i land på det ubevæbnede batteri Lynetten besinder han sig dog og kommer hurtigt ombord på skibet igen. Skaden er sket – han regnes nu for deserteret og en retssag følger kort tid efter bataljen med englænderne. Ole og Gunder deltager i retssagen og

bevidner, at de har set Schultz forlade skibet. Schultz får først en dødsdom, der dog ændres til forvisning, mens Ole og Gunder bliver hædret med hædersmedaljen i sølv med øsken.

Torger Svendsen gør tjeneste på ELVEN, hvor han yder en indsats som bemærkes af de overordnede. Kaptajnløjtnant Holsten udtrykte, at "Torger under kuglernes idelige susen omkring ham udviste mere end almindeligt mod, ved at entre op og ned ved sejlenes løsladelse, ved at tilsammenføje af-skudte tove". For sin indsats modtog Torger Svendsen hædersmedaljen. Det kan også bemærkes, at Torgers to brødre, Even og Lars, også deltog i slaget, dvs. tre sønner fra en og samme familie.

Knud Olsen Fagereng og Elling Nielsen var fra den samme bygd i Norge og

holdt meget sammen, men under slaget tjenstgjorde de på forskellige fartøjer, Knud var på NEPTUNUS mens Elling var på HIELPEREN. Deres historier fra slaget er fortalt i generationer af deres efterkommere. Sådanne historier har vi ikke fundet mange af, og enkelte detaljer er nok noget fordrejet efter som de er genfortalt.

Mange af matroserne måtte sikkert en tur i vandet i kampens hede, men her fortælles det, at begge faldt i vandet sammen og reddede sig på en åre, de greb fat i. Det kan sikkert være rigtigt for den enes vedkommende (Knud), men nok ikke for begge, da de var på forskellige skibe. Det er også fortalt om deres tur tilbage igennem Norge, hvor de vandrede ad Gudbrandsdalen for at komme hjem. De var imidlertid ikke altid velkomne hos gårdfolkene, hvor de måtte true med bajonetterne for at få noget mad. Dermed har vi også en historie for hvordan nogle af matroserne tog tilbage til deres hjemsteder²⁾.

Peder Larsen gjorde tjeneste på stykprammen HAJEN, som var det sidste fartøj, der blev klargjort på Nyholm, og derefter bugseret ud i Kongedybet den 31. marts. Det er således tænkeligt, at Peder Larsen, som også var uddannet tømmermand, har været med til at klargøre prammen sammen med Holmens faste håndværkerstab, inden den blev lagt ud. Fordi den kom

så sent på plads, bestod bemanningen nemlig kun af håndværkere og soldater (Feldbæk, 1985). Den fik en meget central position mellem blokskibene DANNEBROG og KRONBORG.

Henimod slutningen af slaget, da DANNEBROG var skudt i brand og drevet nordover, koncentrerede de to store engelske linjeskibe GLATTON og ELEPHANT, den sidste med Nelson om bord, sine henholdsvis 56 og 74 kanoner direkte mod den lille stykpram. Overmagten blev for stor, men den holdt ud helt til kl. 14.45, dvs. kun et kvarter før ilden blev indstillet, og sekondløjtnant Müller måtte give ordre om at stryge flaget. Det var imponerende, at af den 175 mand store besætning var kun 7 døde og 6 sårede, en af de laveste tabsprocenter i slaget. Én af de dræbte var Peder Larsen, hvor der kort og koncist på hans rulle er påtegnet: skudt.

Enkelte andre fra marchlisterne vi har kigget i mistede også livet i forbindelse med slaget. En af dem er Christoffer Rasmussen, der var ombord på SJÆLLAND, samt matrosen Even Evensen Glomsten, der døde på Søkvæsthuset. Even var bror til Niels Evensen Glomsten, der blev konfirmeret samtidig med Jacob Hansen. Et sogn kan derved let blive berøvet flere af sine sønner.

Sørgetog og begravelse

De døde var samlet ved Søkvæsthuset, og den 5. april, som var 1. påskedag, blev alle faldne kl. 11 kørt ud, efterfulgt af et sørgetog, igennem Østerport til skibskirkegården, nuværende Holmens kirkegård.

Der er lidt forskellige opfattelser af, om de faldne blev begravet i kister eller, som en beskrivelse i den danske søofficer Peter Schiønnings dagbog lyder, *”blev kørt i tildækkede rustvogne, uden kister, og blev nedgravede mange samlede i dertil opgravede store kuler på kirkegården”*, antallet estimeret til over 100 i tallet (Hansen, 2012). På gravstedet er der senere opsat en obelisk og en mindetavle i marmor med

indskriften:

*”Den Krands som fædrelandet gav,
den visner ej på falden Krigers Grav”.*

Tak

Artikelforfatterne vil gerne takke Hans Christian Bjerg, Jørgen Green og Niels Bjørn Hansen for inspiration og hjælp til at finde kilder og baggrundsmateriale. Desuden vil vi takke de norske slægtsforskere Rolf Ivar Kristensen, Elisabeth Lysebo og Randi Elisabeth Hagen for oplysninger om nogle af matroserne.



2019. Gravminde på Holmens Kirkegård. (Torger Børresen)

Referencer

Bardenfleth, J.F. 1801: Udkast til en militair Beskrivelse af Slaget på Kiøbenhavn's Rhed den 2den April 1801. Joh. Fred. Schultzs Kongelige Universitetsbogtrykker

Bergersen, O. 1966: Nøytralitet og Krig, En sjømilitær studie, Bind II. Ingar Weyer Tveitan Forlag, Oslo.

Drolsum, A.C. 1917: Slaget paa Kjøbenhavn's red den 2den april 1801. I For Norges Sag, s.30-44, Jacob Dybwads Forlag, Christiania

Feldbæk, O. 1985: Slaget på Reden. Politikens Forlag, København

Hansen, N.B. 2012: En visnet blomst i hæderskrandsen, Forlaget Den Blå Ugle, Brønshøj

Holmsen, C. 1953: Fra den gamle innrulleringen i "Bragnæs District", Drammen Museums Årbok 1948-1953

Jeppesen, H. 1981: Matroser til den dansk-norske flåte 1770-1802, Norsk Sjøfartsmuseums Årbok

Jørgensen, P.J. 1976: Modtagerne af medaljen for slaget på reden 2. april 1801. Antikvariat Richard Levin ApS, København

Rigsarkivets arkivalier nr. 1:
Arkivskaber: Stockholm, diplomatisk repræsentation.

Arkivserie: Akter vedr. neutralitetskonventionen af 16. dec. 1800

Rigsarkivets arkivalier nr. 2:
Arkivskaber: Reviderede Regnskaber, Sømilitære Regnskaber.
Arkivserie: Regnskaber for indrulleredes transport gennem Sverige

Noter

¹⁾<http://danmarkshistorien.dk/leksikon-og-kilder/vis/materiale/slaget-paa-reden-1801/>

²⁾ Historier formidlet fra Randi Elisabeth Hagen i Norge

DANSKERE I KAMP FOR SIAM 1893.

Ole Mortensøn

I slutningen af 1800-årne søgte en del unge danske søofficerer udfordringer og ikke mindst avancement ude i verden. I det danske militære system var muligheden for en opstigen i graderne stærkt begrænset og de store udfordringer i tjenesten eksisterede ikke rigtigt. Men i slutningen af 1800-årene dukkede nye muligheder op.

Andreas de Richelieu

Ved en enkelt mands initiativ blev Siam eller Thailand, som landet nu kaldes, et mål for unge ambitiøse danskere, såvel officerer som civile. Bag ansættelsen af de unge danskere stod Andreas de Richelieu. Han var trods sit franske navn pæredansk og født i Løjt ved Åbenrå 1852. Hans far var præst, men familien flyttede i 1858 til Dansk Vestindien, hvor faren døde.

Familien kom derfor allerede året efter tilbage til Danmark. Her fulgte skolegang. Det viste sig, at Andreas ikke havde lyst til at følge i sin fars fodspor. Han tog til søs i 1867 og kom på flere rejser til Østen. Herefter tog han styrmandseksamen og skibsfører-eksamen på Københavns Navigationsskole. Som værnepligtig blev han uddannet til reserveofficer. 22 år gammel rejste han til Siam med en anbe-



Andreas de Richelieu. (wikimedia commons)

falingsskrivelse fra Kong Christian 9 til den siamesiske konge Chulalongkorn. Denne var som sin far kong Monkut reformvenlig og ønskede landet moderniseret og havde af samme grund brug for ekspertise udefra. Richelieu fik kort efter sin ankomst til Siam foretræde for kongen og blev i 1875 udnævnt til kaptajnløjtnant i den siamesiske flåde og chef for flådens stationer på vestkysten af Malccahalvøen.

Fra 1878 blev han fører af det ny-

byggede kongeskib VETSATRI. Snart blev han hovedkraft i opbygningen af den siamesiske flåde. Han lærte sig thaisproget, formåede at sætte sig igennem ved hoffet og blev efterhånden en af kongens fortrolige. Udnævnt til kommandør blev han chef for landets marinestationer, orlogsværftet og marinens styrker. Han nedkæmpede et malajisk oprør, deltog i kongens rejse til Singapore og foretog senere med et særligt gesandtskab en rejse til Europa 1891-1892 med besøg i Danmark, hvor han fandt sig en hustru. Hans position gjorde muligt for ham at fremme ansættelsen af danskere i Siam, både inden for flåden og i civile stillinger og han havde ligesom kongen det ønske at Siam skulle moderniseres hurtigst muligt. I alt 100 danske gjorde i årene fra 1875 til 1926 tjeneste i den kongelige siamesiske flåde. De fleste blev hentet fra den danske flåde og virkede dels på den siamesiske flådes fartøjer, dels i det hydrografiske departement, dels på orlogsværftet og dels på søforterne. I den danske koloni i Bangkok kom Richelieu og hans kone Dagmar til at spille en stor rolle. Ægteparret havde også en høj stjerne ved det siamesiske hof. De talte begge siamesisk.

Den geopolitiske situation

Der var god brug for et siamesisk for-svar, for i hele Asien var de europæiske magter i gang med at udvide deres

koloniherrredømme. De europæiske staters appetit på fremmede markeder og råstoffer syntes umættelig. Længe havde Holland, England og Frankrig konkurreret om at ekspandere i Asien. Englænderne sad allerede på Indien, mens hollænderne havde Indonesien. Den engelske ekspansion fortsatte til Burma, det nuværende Myan Mar.

Franskmændene rettede deres interesse mod kongeriget Vietnam. Af flere omgange blev landet invaderet af franske styrker og i 1887 gjort til en fransk koloni, Indokina, med Hanoi som hovedstad.

Under den siamesiske konge hørte Laos, men franskmændene mente, at de også burde have dette område under sig. I Frankrig eksisterede et koloniparti, som søgte at udvide det franske koloniherrredømme bl.a. i Asien og dette parti påvirkede og bearbejdede politikere og offentligheden til at føre en imperialistisk politik. Auguste Pavie, som i 1889 og 1892 var fransk konsul i Bangkok, repræsenterede den ekspansive franske kolonipolitik. Pavie krævede at Siam afstod Laos. Med henvisning til at vietnamesiske oprørere opererede fra Laos sendtes i foråret 1893 franske militærkolonner ind i Laos og en kanonbåd LUTIN sejlede op ad Menamfloden til Bangkok og lagde sig ud for det franske konsulat i Bangkok. Det hed sig at kanonbåden skulle beskytte franske interesser, men truslen var tydelig. Kanonbåden blev liggende på floden.



Kong Chulalongkorn f.1853, regent fra 1868. (Fra bogen: De danskes vej)

I april beordrede kong Chulalongkorn, at marinen skulle gøre foranstaltninger til at forsvare Bangkok. Kongen og hans ministre ville ikke uden videre give efter for franskmændenes krav. Planen gik i al sin enkelthed ud på at lukke for adgangen til Bangkok ad Menamfloden. Eksisterende forter skulle forstærkes med kanoner og disponible flådefartøjer skulle positioneres nord for det nybyggede fort CHULACHOMKLAO, som lå ved flodmundingen. Desuden skulle skibe fyldt med sten sænkes og derved indsnævre indsejlingen, mens selve indsejlingen skulle mineres. Alt blev gjort klar til kamp. En siamesisk prins var formelt chef for flåden, men i praksis var Richelieu flådens øverste.

De vigtigste poster i søforsvaret var af Richelieu besat med danske officerer. Fortet var under kommando af en dansk artillerikaptajn og danske søofficerer havde kommandoen over adskillige siamesiske marinefartøjer.

Carl Christian von Holck, f. 1854 i København, havde kommandoen over det nye fort Chulachomklao, som han ledede færdiggørelsen af. Fortet var bestykket med 7 stk. 6 tommer moderne Armstrong Withworth kanoner i forsvindingsaffutage. En fuldtræffer fra fortet skulle kunne sende enhver fjendtlig kanonbåd til bunds.

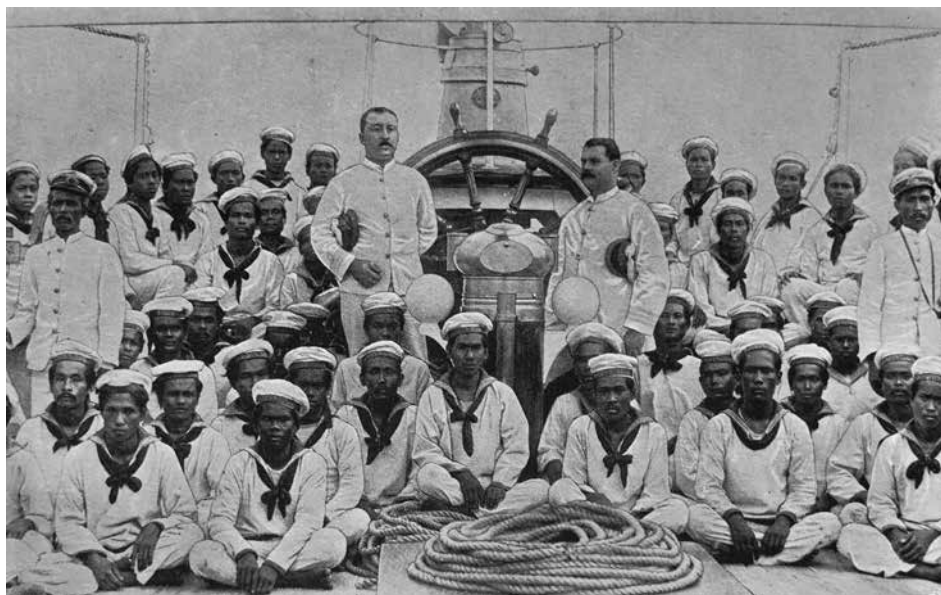
Von Holck var uddannet jurist. Han af tjente sin værnepligt, blev sekond-

løjtnant i fodfolket 1880, siden premierløjtnant i artilleriet 1881 og var elev i officerskolens ældste klasse 1884-86. Imidlertid var han utilfreds med de advancementsmuligheder, der bød sig i Danmark, og udvandrede til Siam, hvor han under Richelieu fik ansættelse i det siamesiske marineartilleri i 1886. De første fire år organiserede han militærstationer i provinsen Chantaboon og havde de sidste tre år haft kommando over forterne ved Menamflodens munding.

En anden dansker var Theodor Göttzsche, f. 1859 i Vordingborg. Han kom til Siam i 1884 og blev officerer i den siamesiske marine, hvor han som kaptajn fik kommandoen på fortet PHI SUA SMUT i 1887, som også lå ved Menamfloden. I juli 1893 var han staidigvæk chef på PHI SUA SMUT, som lå på en lille ø nær byen Paknam. Fortet havde to gamle forladekanoner og tre nye Armstrong kanoner i forsvindingsaffutage.

De danske førere af siamesiske marinefartøjer var følgende:

Vilhelm Guldborg. Han var styrmand og gik i 1882 i land i Bangkok, hvor han hørte til byens lille koloni af danskere. Han blev kompagnon med forretningsmanden H. N. Andersen, som også havde slået sig ned i Bangkok. Kaptajn Guldborg sejlede sammen med H. N. Andersen i barkskibet THOON KRAMON på dets første



Siamesiske marinefolk. (Fra bogen: De danskes vej)

rejse med teaktræ til Europa i 1884. Guldberg var ikke søofficer, men blev alligevel ansat i den siamesiske flåde i 1892. Han fik kommando over kanonbåden MAKUT RATCHAKUMAN, en kanonbåd bevæbnet med fem gammelaldags bagladekanoner.

En af de unge søofficerer Richelieu havde indkaldt var Walther Christmas f. 1861. I 1883 blev han sekondløjtnant, og var bl.a. med FYLLA på togt til Grønland. I 1886 blev han gift med Ragnhild Weber, en datter af skibsbygmester Weber i Svendborg. Den unge søofficer havde ikke ro til at blive hjemme. I 1890 rejste han til Amazonas og Peru. Tilbage i København mødte han Hans

Niels Andersen, som var agent for kongen af Siam. Christmas blev antaget som næstkommanderende på den i Skotland nybyggede krydserkongejagt MAHACHAKRI, hvis chef var Guldberg. Efter den lange rejse til Siam blev han ansat i landets flåde. Også hans kone og lille datter kom til Siam. I juli 1893 var han chef på den kanonbåden MURATHA WISITSAWAT, som havde en Armstrong forladekanon og et maskingevær.

Otto Conrad Skeel Schmiegelow var født 1851 i København og dansk søofficer. Han rejste til Siam i 1877, blev kaptajn i den siamesiske marine og kommanderede i 1893 en artilleripram

HAN HAK med en større forladekanon om bord. Da kanonen kun vanskeligt kunne genlades, var fartøjet ikke meget bevendt i aktion.

Peter Hald var en ung dansk skibsfører, født i København 1867. Han kom som fjerde officer med kongeskibet MAHACHAKRI på rejsen fra Skotland til Siam og fik derpå tjeneste i den siamesiske flåde. I 1893 havde kommando over en lille dampbåd, der fungerede som forpostbåd d.13. juli og kom under beskydning.

Louis de Richelieu var en bror til Andreas og kom i 1884 i marinens tjeneste i Siam. Han tjenestegjorde ved flådens farvandsvæsen, men deltog i juli 1893 som næstkommanderende på et af forterne.

Da det trak op til kamp meldte også ingeniør Aage Westenholz sig til tjeneste. Han kom 1885 til Siam og var et afholdt medlem i danskerkolonien og god bekendt af Richelieu. I Siam blev han direktør for Bangkoks sporvejs-selskab og arbejdede med sporvejenes elektrificering. Han blev kaptajn og det var ham som færdiggjorde en mine-spærring i indsejlingen til floden. Den bestod af 16 gamle olietønder fyldt med krudt. Westenholz fik station på et lille fyrskib udlagt som del af spærringen og var parat til med induktionsapparater at detonere minerne.

Kampen ved Paknam

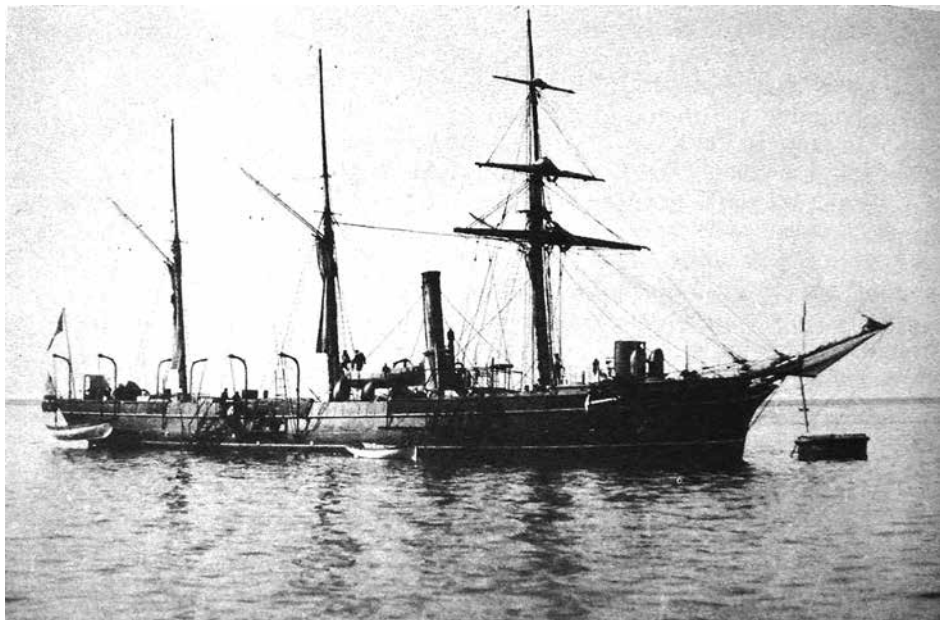
Den 13. juli 1893 gik det løs. Siams regering nægtede to ankomne franske krigsskibe, hjælpekrydseren INCONSTANT og kanonbåden COMÉTE, tilladelse til indsejling i floden. De franske kanonbåde málte henholdsvis 890 brt. og 490 brt. og havde henholdsvis fem og to moderne svingbare kanoner samt et antal Hotchkiss maskinkanoner, hvoraf nogle anbragt i skibenes mærs. Besætningen var på INCONSTANT 200 mand. Efter ordre skulle de franske krigsskibe om nødvendigt tvinge sig adgang til Bangkok for at ”beskytte franske interesser”.

Bag minespærringen og fortet CHULACHOMKLAO med de 7 kanoner lå de siamesiske fartøjer parat til kamp, MAKUT RATCHAKUMAN (V. Guldberg), NARUBENT BUTRI og THOON KRAMON på vestsiden af floden og MURATHA WISITSAWAT (W. Christmas) og HAN HAK (Schmieglow) på østsiden.

Kontreadmiral Richelieu befandt sig på fortet sammen med Holck og sin bror, mens Theodor Göttische var på fort PHI SUA SMUT.

Ifølge den franske indberetning foregik kampen således:

Kl. 18.30 dampede de to franske krigsskibe op ad floden. Forrest sejlede et ubevæbnet dampskib J. B. SAY med lods ombord. Fort CHULACHOMKLAO afgav varselsskud, da de franske skibe gik over barren. De franske skibe fort-



Kanonbåden COMÉTE var udrustet med to kanoner og tre maskinkanoner. Den havde et displacement på 820 t, dimensionerne var: længde 76 m, bredde 8,9 m og dybgang 2,3 m. Den havde en to cylindret dampmaskine på 470 ihk. (River Gunboats)

satte og begyndte at skyde på fortet uden resultat. Afstanden var for stor. Derpå skød fortet mod de franske skibe. J. B. SAY blev ramt og det samme gjorde fregatten INCONSTANT, som fik ødelagt sine davider. Der var sårede og døde ombord.

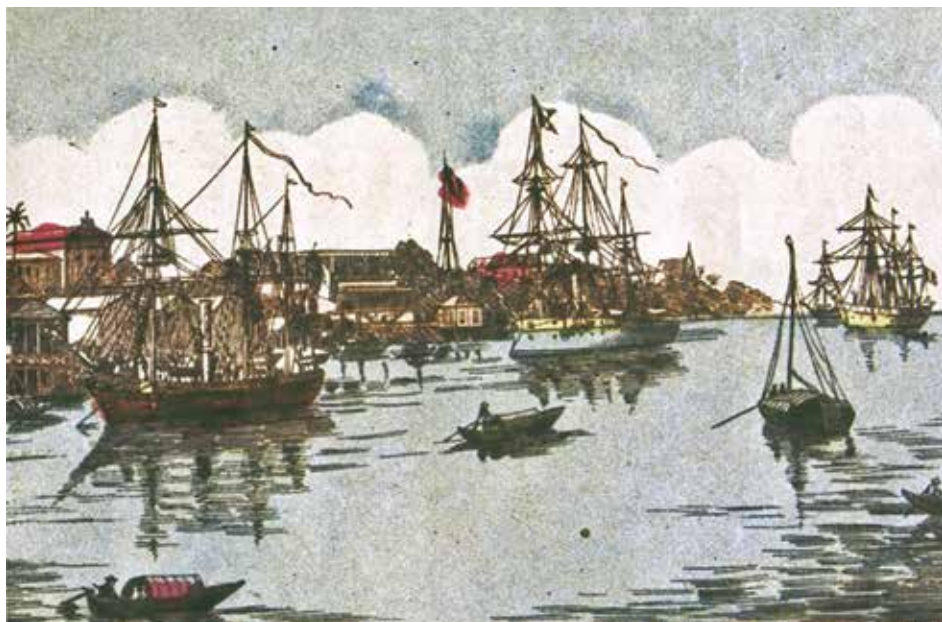
Kl. 18.43 skød de franske skibe mod fortet med større præcision.

Kl. 18.50 nåede de franske skibe linjen af siamesiske krigsskibe. De siamesiske fartøjer MAKUT RATCHAKUMAN og MURATHA WISITSAWAT beskød de franske fartøjer og en båd med sprængstoffer sendtes mod dem, men forfej-

lede målet. (Sandsynligvis var der tale om eksplosion af en af de udlagte miner.)

J. B. SAY blev ramt og blev sat på grund, mens de to franske krigsskibe uden større skader fortsatte op ad floden, hvor det nu var blevet mørkt. Ud for fort Phi Sua Smut afgav de passerende franske skibe skud, og fortet svarede ikke igen. Skibene kastede kl. 22 anker ud for det franske konsulat i Bangkok.

Kampen resulterede i tab. På fransk side: et ødelagt fragtdampskib og mindre skader på hjælpekrydseren og



De tre franske krigsskibe ud for den franske ambassade i Bangkok juli 1893.
(Avistryk)

kanonbåden. Desuden tre dræbte, nemlig to kanonerer på COMÉTE og en tømmermand på INCONSTANT, samt to sårede. På siamesisk side: to skadede mindre krigsskibe samt 10 dræbte og 12 sårede. Fortet blev ikke ramt og havde ingen sårede. Derimod var der store skader på fort PHI SUA SMUT.

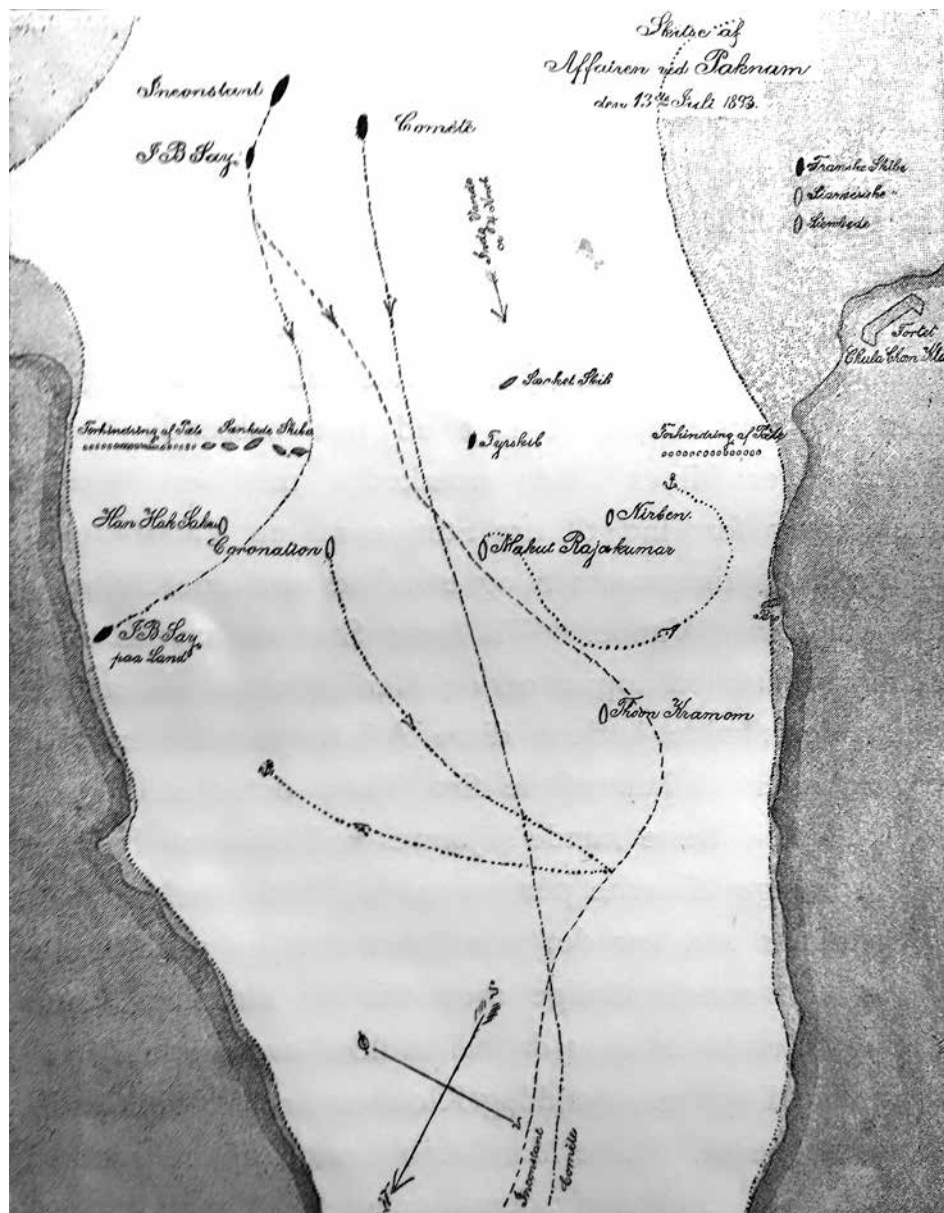
Nederlagets årsager

Kampen d.13. juli blev afgørende for det videre forløb i konflikten. Franskmændene lå nu med tre krigsskibe i Bangkok. Vest for Mekongfloden fortsatte kampene på landjorden. Franskmændene stillede kongen

og hans regering over for et ultimatum. Siam skulle efterkomme de franske krav: afståelse af Laos og store krigsskadeerstatninger. Fra siamesisk side syntes situationen håbløs.

Kongen og regeringen accepterede og der indledtes fredsforhandlinger. De tre krigsskibe forlod Bangkok og sluttede sig d. 29. juli til en større fransk flådestyrke - ialt 12 krigsskibe, som blokerede for al søhandel til Siam. Fredsforhandlingerne trak ud og franskmændene stillede nye krav.

Kanonbådsdiplomatiets endte med en fredstraktat d. 3. oktober, hvorefter



Tegning af forløbet af affæren ved Paknam udført af Walter Christmas.

Laos overgik til fransk overhøjhed. Franskmændene fik hvad de ville have. Den siamesiske regering havde håbet på hjælp bl.a. fra briterne, men de blev skuffet. De europæiske sømagters militære tilstedeværelse og økonomiske interesser i Bangkok – først og fremmest briternes – bevirkede dog at franskmændene under forløbet optrådte forsigtigt. Havde det ikke været for disse europæiske interesser i landet var Siam måske gået samme vej som kongedømmet Vietnam?

Det lykkedes ikke de danske officerer og den siamesiske marine at yde nogen effektiv modstand mod den franske flåde. Den amerikanske forfatter Henry Norman udgav i 1895 bogen: "The peoples and politics of the Far East". Heri giver han en række forklaringer på, hvorfor det gik som det gik. "Den danske officer *A. de Richelieu* ... har givet mange års arbejde ... og har skabt et korps af marinesoldater ... som besidder grundelementerne til disciplin, men mangler meget i teknisk kunnen. De skulle bemane forter og udgøre besætningerne på kanonbådene og optræde som væbnet magt, når det kræves ... men den disciplin som præger dem og adskiller dem positivt fra andre siamesiske organisationer rettes mod helt andre mål. De er tjenere for det kongelige hof og et slående eksempel på hvordan nationens interesser sættes i skyggen af hoffets inter-

esser... De bærer sømandens uniform, men udfører kooliens arbejde!

Om den siamesiske flåde skriver Norman: "*....fartøjerne er i flere tilfælde fælde vrage, ombord i hvilke maskiner og skruetøj fjernet. Et par af fartøjerne er i god orden og bruges til passagertransport, men de er ikke anvendelige til kamp ...*". Norman giver heller ikke meget for den siamesiske kampindsats ved Paknam, hvor det kun lykkedes at uskadeliggøre det eneste ubevæbnede fartøj – fragtdampskibet, der sejlede forrest. Han beskriver hvordan de danske officerer næsten uden hjælp måtte løbe rundt og affyre kanoner i fortet og hvordan førerne af kanonbådene måtte herse med maskinerne. Det eneste fartøj som kunne have givet franskmændene modstand, bemærker Norman, MAHACHAKRI, den store nybyggede Armstrong krydserkongejagt på 2.000 brt., med moderne kanoner og vædderstævn, lå for anker foran kongens palads med strenge ordre om ikke at flytte sig undtagen for at føre kongen længere op ad floden. Spørgsmålet er om den overhovedet kunne stille noget op, for der manglede kanoner og maskiner om bord. Som for at understrege det farceagtige i kampen flagede alle de siamesiske fartøjer dagen efter kamphandlingerne, altså på Frankrigs nationaldag, med trikoloren.



Rekonstruktionstegning af affæren 13.juli 1893. (Samut Prakan Province, turisme)

Englænderen Herbert Warrington-Smith sejlede i sin yawl til Paknam d.12. juli og hans iagttagelser og samtaler med de danske officerer, er gengivet i bogen "Five Years in Siam 1891-1896". Han bekræfter Normans påvisning: de danske officerer havde hverken øvet mandskab eller effektive våben til at bekæmpe de franske kanonbåde. Han fremfører samtidig det synspunkt, at det heldigvis ikke lykkedes at sænke et af krigsskibene, for så havde hele den franske nation krævet hævn og kongeriget Siam var sandsynligvis gået til grunde. Med hensyn til den siamesiske flåde bestrider han de franske oplysninger om fem kanonbåde. Der var kun to,

nemlig de skibe som Guldberg og Christmas førte. De øvrige fartøjer var to artilleripramme med gamle kanoner og THOON KRAMON, det ovennævnte barkskib, der fungerende som siamesisk skoleskib og var udrustet med små signalkanoner og i realiteten kun tjente som logiskib. Desuden anfører Smith, at Richelieu ikke fik meget støtte fra regeringen. Bl.a. blev hans ønsker om effektive miner og sænkning af et skib i indsejlingen afvist. Endelig skriver han, at den siamesiske besætning på begge kanonbåde truede de danske officerer med mytteri, hvis kampen skulle fortsættes. Guldberg og Christmas var de to officerer, som var mest aktive og modige under affæren.

I forbindelse med fredsforhandlingerne optrådte et fransk krav om at de danske officerer i siamesisk tjeneste alle skulle afskediges. Inden fredsaftalen fik H. N. Andersen en hemmelig mission. Hans opgave var for den siamesiske konge, at opnå en lempeligere fredsaftale, idet han skulle søge kontakt med den russiske Zar Alexander d. 3, der var på besøg hos sin svigerfar i Danmark. Det lykkedes H. N. Andersen at få kontakt til den russiske zar og zaren forsøgte at få sine franske allierede til at afstå fra nogle af deres skrappe krav, men meget lidt blev opnået. Dog blev et fransk krav om afskedigelse af alle fremmede officerer i den siamesiske flåde slettet.

Afskedigelse

For Walther Christmas fik kampoplevelserne trods zarens indsats et kedeligt efterspil. Han kom uoverens med Richelieu. Allerede kort før Paknamaffæren havde han overfor kontreadmiral Richelieu ytret at Siams flåde var så ringe, at kamp syntes håbløs. Hertil havde Richelieu svaret, at dersom han var bange kunne han blot tage sin afsked. I et telegram fra udenrigsministeriet havde han som den eneste søofficer fået besked om, at han skulle forlade den danske marine, hvis han deltog i krig. Christmas sendte efter sin deltagelse i kampen en rapport til marineministeriet og argumenterede for at der var tale om skærmydsler og



Søofficer Walther Christmas.

at de siamesiske fartøjer og mandskabs uduelighed ikke retfærdiggjorde brug af ordet krig.

Den danske avis Nationaltidende havde set rapporten og refereret noget af indholdet. Endnu en artikel i dagbladet Avisen beskrev kampen ved Paknam på en lidet heroisk måde. Artiklen oprørte såvel H. N. Andersen som Richelieu, som fandt ud af at afsenderen var Walter Christmas. Den første blev vred fordi dårlig presse ikke var godt for de forestående store forretningssager, og den anden følte sin ære krænket. Christmas fik sin afsked fra den siamesiske flåde og blev hjemkaldt fra Siam

for at stå til regnskab for sine handlinger som dansk søofficer.

I Danmark sørgede H. N. Andersen for at kontakte sine forbindelser i den danske presse og forbindelserne til marinen blev også aktiveret. Kort sagt der var lagt i kakkelovnen, da Walter Christmas i januar 1894 kom tilbage til Danmark. En perfid artikel i avisen Dannebrog fik straks modsvar af den hjemvendte og herefter fortsatte sværdslagene. Richelieu og H. N. Andersen holdt sig i baggrunden og lod andre om at sværte Walter Christmas til. Hans sag kom for retten i søetaten og det endte med at han blev afskediget. Nu mente hans modstandere, at han var en færdig mand, men de tog fejl.

Christmas havde undervejs hjem påbegyndt en rejseskildring og kunne udgive "Et år i Siam". Bogen er en yderst velskrevet rejseskildring med mange detaljerede oplysninger om landets kultur, handel og natur og desuden en skildring af forfatterens eget møde med det fremmede land. Men den rummer også en skildring af de politiske og militære forhold. Den siamesiske flåde er forfatteren meget kritisk over for. Som de ovenfor anførte amerikanske og engelske observatører anså han flåden for ubrugelig til sit formål – det var en kongelig teaterflåde. Også forterne var nærmest ubrugelige, mente Christmas. De var forkert anlagt og bygget af mursten. Han skrev det ikke, men det var underforstået:

ansvaret var kongens og ikke mindst Richelieus.

Han lagde dog ikke fingrene imellem, da han skrev: *"Næsten alt forbrugsgods til marinen købes i Bangkok hos et skibshandlerfirma til butikspriser – og de er høje. Dette arrangement er så meget mere mærkeligt som chefen for den omtalte købmandsforretning under kommandør Richelieus fraværelse overtager dennes stilling i marinedepartementet. Herved opnås det sjældent ideale forhold at køber og sælger repræsenteres af samme person"*.

Det var ord som ramte kommandør Richelieu og H. N. Andersen, indirekte en beskyldning for at berige sig på den siamesiske stats bekostning, hvilket var sandt nok, men man kunne tilføje: som alle andre. De dygtige europæere tog sig godt betalt og mange blev velhavende. Påstanden om korrupsion medførte adskillige avisskriverier i Danmark. Richelieu var dybt såret og H. N. Andersen rasende. De overvejede en injuriersag, men det var vanskeligt at føre sagen fra Bangkok og de blev frarådet det af deres advokat. Til gengæld sørgede H. N. Andersen for gennem sine forbindelser til den danske presse, og især en redaktør ved navn Emil Opffer, at fremsætte fornærmende beskyldninger mod Walter Christmas, der anlagde injuriersag. H. N. Andersen og Richelieu betalte advokaten, som forsvarede

Emil Opffer. Det blev en langvarig og dyr sag. Walter Christmas kunne glæde sig ved at finde støtte hos sine gamle medkombattanter Westenholz, Schmiegelow og Guldberg. Den sidste blev stærkt presset af H. N. Andersen. Sagen sluttede med et forlig.

For Walter Christmas blev hans kritiske og åbenmundede beskrivelse af slaget og forholdene i den siamesiske flåde en alvorlig sag. Han mistede sin bestilling som søofficer og skaffede sig to magtfulde fjender. Eventyreren Walther Christmas fik ikke fodfæste som militær, skønt han forsøgte sig i Grækenland; ej heller lykkedes han som forretningsmand, da han for regeringen forsøgte at sælge De dansk vestindiske Øer til USA. Velhavende blev han aldrig. Til gengæld begyndte han i 1901 at skrive bøger for drenge, og det kan alle vi, som engang har læst Peder Most bøgerne, være ham taknemlig for. Søværnet rehabiliterede ham delvist i 1906 og han gjorde tjeneste i Sikringsstyrken 1914-1916. Atter kom han i høj søgang, da han blev anklaget for at spionere for den engelske efterretningstjeneste. Han døde i 1924.

Hvad blev der af de øvrige danske aktører?

Richelieu bevarede trods nederlaget kongens tillid. I 1899 blev han viceadmiral og marineminister. I 1902



Søofficeren Walter Christmas blev en populær drengebogsforfatter, og skrev bl.a. "Peder Most" bøgerne.

forlod han aktiv tjeneste i Siam og vendte hjem til Danmark. Ved afrejsen udnævntes han til viceadmiral à la suite, og blev således aldrig afskediget fra siamesisk tjeneste. Da han var medvirkende ved stiftelsen af Østasiatisk Kompagni i 1897 fik han ved hjemkomsten plads i kompagniets bestyrelse. Han var en nær ven af Frederik 8 og blev i 1909 involveret i en ny regeringsdannelse, da kongen spurgte ham om han ville danne en regering. Det bragte de parlamentariske kræfter til at finde en løsning og Richelieu blev ikke konseilspræsident. Han kom

desuden med i Landmandsbankens bestyrelse og i DFDS bestyrelse. I 1915 blev han valgt ind i landstinget som konservativt medlem. Richelieu var meget velhavende og købte i 1910 Kokkedal Slot.

Imidlertid blev han i 1922 ved Landmandsbankens krak anklaget for bedrageri, men han gik fri i retten. Den ærkekære Richelieu følte sig alligevel dybt krænkede og bedragede af de folk han stolede på, først og fremmest af direktør Glückstad. Han døde i 1932.

Hans bror Louis de Richelieu blev næstkommanderende på kongejagten MAHACHAKRI, gjorde en årrække tjeneste ved flådestationen i Bangkok, hvorpå han blev chef på kongejagten. I 1899 var han med ved modtagelsen af den danske krydserkorvet VALKYRIEN med prins Valdemar som fører. I 1902 søgte han sin afsked af helbredsmaessige årsager og vendte tilbage til Danmark, hvor han døde i 1910.

Holck tog sin afsked allerede 1894. Hans indsats under kampen gav ham ikke mange stjerner. Han vendte hjem til Danmark og blev kaptajn af reserven i artilleriet, vendte dog tilbage til Siam og blev lønnet dansk konsul i Bangkok og fungerede fra 1917 som generalkonsul i Thailand. Han døde 1934 i Sorø.

Schmiegelow fortsatte også sin tjeneste i Siam, men døde i Bangkok allerede 1898. Hans gravsten findes stadig på den protestantiske kirkegård

i Bangkok.

Göttsche blev direktør for jernbanen Mekong Railway i Bangkok. Han forblev i Siam til 1920, hvor han tog sin afsked og rejste til Californien, senere til Danmark, hvor han døde.

Guldborg blev gift med Marie Andersen, H. N. Andersens søster og i 1896 flyttede de nygifte til det nordlige Siam, hvor Vilhelm Guldborg kom til at stå i spidsen for skovhugst af teaktræ og transport af stammerne ud til kysten, så de kunne lastes i skibe til Europa. Han blev medstifter af og en af direktørerne i ØK i 1897. Han døde i København 1911.

Hald fortsatte sin tjeneste i den siamesiske marine til 1904, var derpå skibsfører i Siam til 1912 og vendte så hjem. Han blev syg og lå i adskillige år indlagt på kommunehospital i København og døde i 1924.

Westenholz blev efter kampen udnævnt til kaptajn i den siamesiske sømineafdeling, men vendte tilbage til ledelsen af sporvejene. Han blev også direktør for Siam Electrical Compagni startet i 1898 i samarbejde med Richelieu. Westenholz var i øvrigt Karen Blixens morbror og ejer af den afrikanske farm, hun bestyrede i Kenya. Han vendte hjem til Danmark i 1910, hvor han bl.a. oprettede et frivilligt militærkorps. Han døde i 1935.

Fort CHULACHUMKLAO

Til sidst en oplysning til den rejsende. Kommer du til Thailand, så besøg fortet CHULACHUMKLAO, hvor de danske officerer affyrede kanonerne mod de franske krigsskibe. Fortet med dets kanoner er bevaret som museum og kanonerne er funktionsdygtige og benyttes lejlighedsvis til salutter. Der findes desuden en udstilling om begivenhederne i 1893. Stedet er i dag også marinemuseum og fregatten MAEKLONG (red.: bygget i Japan i 1936-37) fra den thailandske flåde er sat på land og kan beses.

Litteratur

Aino Kann Rasmussen: Danske i Siam 1858 – 1942. 1986.

Alexander Svedstrup: De Danskes Vej. Indtryk og billeder fra krydserkorvettens VALKYRIENS togt til Østasien 1899-1900. 1902.

Roger Branfill-Cook: River Gunboats, An Illustrated Encyclopedia. 2018

Tage Kaarsted: Admiralen, en biografi om Andreas de Richelieu, 1990

Walther Christmas: På Krydstogt gennem livet. 1924.

Walther Christmas: Et år i Siam, 1894

Lidt bonus information om den siamesiske flåde - lidt senere i historien.

Den siamesiske flåde bestilte i 1938 to lette krydsere ved det italienske værft Cantieri Navali Riunti dell' Adriatico i Trieste med navnene TAKSIN og NARESUAN.

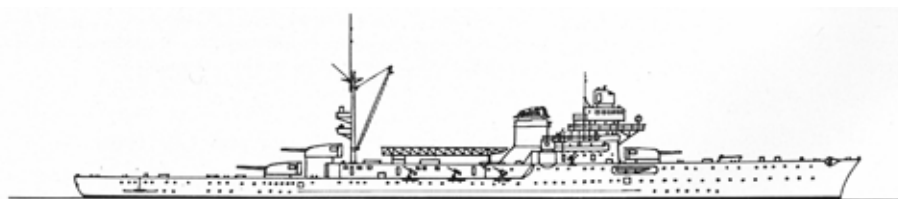
Skibene havde et deplacement på 4.300 tons. Bevæbningen bestod af seks 15 cm og seks 76 mm, fire 40 mm og seks 45 cm torpedorør.

Skibene blev påbegyndt i september

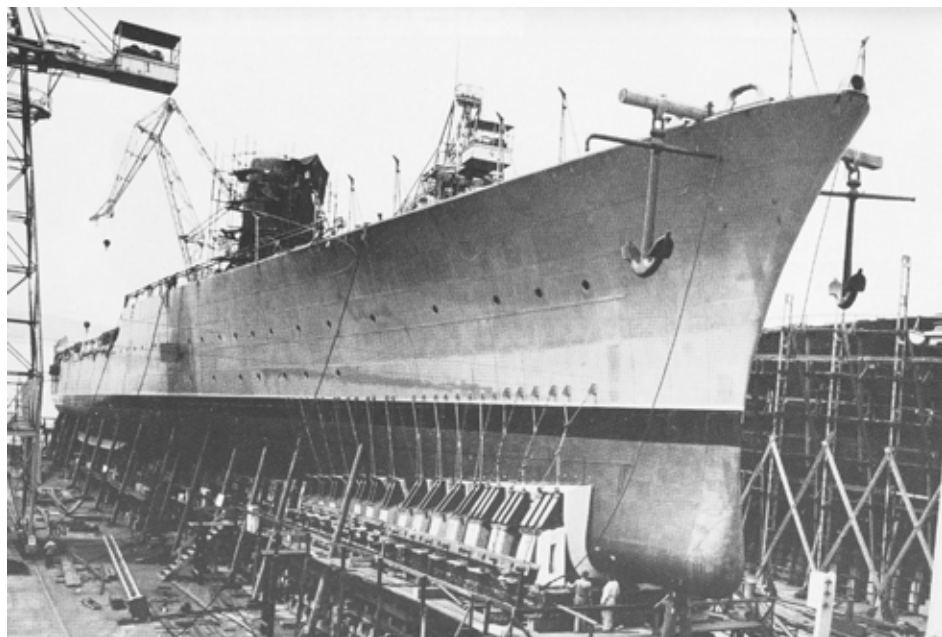
og august 1939, og byggearbejdet pågik under opsyn af siamesiske inspektører, indtil december 1941.

NARESUAN blev søsat den 6. august 1941. I december 1941 blev begge skibe overtaget af den italienske flåde, der ville færdiggøre dem som luftværnskrydsere ETNA og VESUVIO.

Ingen af skibene blev færdigbygget.



Progetto per gli incrociatori siamesi TAKSIN e NARESUAN



Søslaget i Tsushimastrædet, maj 1905.

En dansk øjenvidneberetning.

Af Søren Nørby, Institut for Militærhistorie, -kulturforståelse og Krigsteori, Forsvarsakademiet.

Under den Russisk-Japanske krig 1904-1905 udkæmpede flådeenheder fra de to lande den 27. og 28. maj 1905 et af den moderne krigshistories største og mest dramatiske søslag. Det foregik i Tsushimastrædet mellem Japan og Korea, hvortil den russiske flådestyrke

havde sejlet hele vejen fra Østersøen. Ved afsejlingen havde flådestyrkens mål været den russiske flådehavn i Port Arthur¹, som var krigens stridspunkt og derfor under angreb fra japanske hær- og flådestyrker. Det tog imidlertid tid at samle den russiske østersøflåde og derpå sejle den over 18.000 sømil (29.000 km.) lange vej fra Østersøen og til Det Gule Hav, og flåden var stadig undervejs, da Port Arthur den 2. januar



Kort over Krigsskuepladsen i Østasien 1904. Markeringerne viser fra venstre Port Arthur, Shanghai, søslaget's placering, Shimonseki samt Vladivostok. (Forsvarsgalleriet.dk)



Dampskibet KOREA var på 6.100 BRT og havde en topfart på 12 knob. Hartung omtaler KOREA (ses også stavet KOREYA eller COREA) som transportskib, mens det i de russiske kilder omtales som ammunitionsskib. Det blev bygget i 1899 oprindeligt til Østasiatisk Kompagni A/S, men blev ved afleveringen overdraget til Russian East Asiatic Steamship Co., der var en af Ø.K.s underafdelinger. Skibet forliste i Atlanterhavet i 1910. (Museet for Søfart)

1905 overgav sig til japanerne. Den russiske flådestyrke fortsatte sit tog mod Fjernøsten, nu med Vladivostok som rejsens destination. Efter over syv måneder til søs nåede de 8 russiske slagskibe, 3 kystslagskibe, 8 krydsere, 9 destroyere samt et antal forsyningskibe i slutningen af maj 1905 endelig det Gule Hav. For at nå frem til Vladivostok skulle russerne enten sejle igennem Tsushimastrædet mellem Japan og Korea eller den væsentligt længere tur øst om Japan. På grund af bl.a. mangel på kul valgte chefen for den russiske flådestyrke admiral Zinovij Rozjestvenskij, at forsøge at slippe igennem Tsushimastrædet, men her ventede den japanske flåde under ledelse af admiral Tōgō Heihachirō på dem. Selv om søslaget udspandt sig over to

dage, var det reelt afgjort allerede få timer efter at første skud blev affyret om formiddagen den 27. maj 1905. De japanske skibe var på alle områder – tal-mæssigt, teknologisk, mandskabs- og ledelsesmæssigt russerne overlegne, og slaget endte med en af de klareste sejre i søkrigshistorien. Af de 28 krigsskibe i den russiske flådestyrke blev de 21 sænket, mens syv blev erobret. Den russiske flådestyrke omfattede også et mindre antal forsyningskibe og af disse nåede seks neutralt område, hvor de blev interneret efter gældende neutralitetsregler. 4.380 russiske søfolk led døden under slaget, mens 5.917 blev taget til fange af japanerne. De japanske tab var tre torpedobåde, 117 døde og 583 sårede. Blandt de over 10.000 russere, som

denne morgen mødte den overlegne japanske flåde, var tre mand fra Danmark. Det drejede sig om en kok ved navn B. Hansen, en bager ved navn C. Larsen og så Martin Georg Hartung, der var hovmester om bord i transportskibet KOREA. Om de to førstnævnte vides intet andet end deres navne, men M.G. Hartung overlevede slaget og sendte kort efter en øjenvidneberetning hjem til sin mor i Danmark. Beretningen er dramatisk og bringes her i sin fulde længde.

"Kære Moder,

Jeg haaber da, at du har modtaget mit telegram, som jeg afsendte, straks, da vi kom til Shanghai.

Ja, kære Moder, jeg er jo tillige med den øvrige Besætning undgaaet Døden, hvor Tusinder andre er gaaet bort. KOREA, samt to Slæbebaade var de eneste Koffardiskibe, som var med Eskadren, da vi traf Japanerne.

Den 27' Maj om Morgenens styrede vi ind i Koreastrædet; hele Natten havde vi optaget Telegrammer. Vi vidste altsaa, at Japanerne var i Nærheden, men havde dog endnu ingen set. Ved 7-Tiden saa vi 2 Panserskibe og 3 Krydsere om Bagbord og 1 Panserskib og et Par mindre Skibe om Styrbord; det var temmelig diset i Vejret, og de var endnu langt borte. Klokken omtrent 10 om Formiddagen blev de 5 Skibe om Bagbord mere nærgaaende, Russerne angreb dem, og Japanerne svarede med et Par Skud, hvorpaa de

forsvandt i Taagen; en af deres Krydsere havde da faaet et Skud midtskibs. Klokken omtrent 2 traf vi saa deres samlede Flaade, vi var da ganske nær Land, omtrent ud for Simonosiki og straks var alle vore Slagskibe i Ilden. Transportflaaden, som bestod af 2 armerede Transportskibe, ANATYR og IRTISH, et armeret Maskin-Reparationsskib KAMSCHATKA, de to Slæbere RUSS og SVIR, samt KOREA, beskyttet af Krydserne OLEG og AURORA, foran DIMITRIJ DONSKOJ og WLADIMIR MANAMARCH paa hver Side og Krydserne SWETLANA, ALMAS og URAL agter, bliver da angrebne sydfra af 5 japanske Krydsere og om Styrbord af 1 Panserskib. MANAMARCH optog alene Kampen med Panserskibet, som kort efter trak sig tilbage, hvorimod Transportskibene pludselig befandt sig midt i Ilden, angrebne fra to Sider. Det var et Ildhav. Granater og projektiler fra større og mindre Skyts regnede ned omkring os og peb forbi vore Øren. Slæberen RUSS fik et Grundskud og sank lige ved Sidan af os. Folkene blev optagne af SWIR og en af Torpedobaadene; Hjælpekrydseren URAL laa synkefærdig et par Skibslængder fra os, og Besætningen gik i Baadene, medens Projektiler og Miner sprang rundt om os. KAMSCHATKA fik flere skud, blandt andet et, som tog hele Kommandobroen bort, løb saa paa en Mine eller Torpedo, saa at Ild og Røg stod op om den. Krydseren AURORA havde faaet et



Slaget ved Tsushima, den 27. maj 1905. "kl. 3.37 eftm. Kamimuras Eskadre beskyder det russiske Admiralsskib FYRST SUVAROV (KNIAZ SUVAROV) med Salveild paa 1700 Meters Afstand". Fotograferet fra den japanske krydser IDZUMO. (Forsvarsgalleriet.dk)

Skudt den forreste Mast bort og et stort Hul i Boven. En Granat sprang et par Favne fra KOREA, slog et stort Hul lige i Vandlinien og gennemhullede alle vore Baade om Styrbord, hvorved en Mand blev let saaret; vi fik dog snart stoppet Hullet med Blaarsække², men da var der allerede saa meget Vand i Skibet, at Fyrbøder og Maskinmester stod i Vand til Knæene. Klokken var omtrent 4, da Slagskibene kom os til undsætning, saa vi fik et lille Pusterum.

Panserskibet OSLJABLJA med Admiral Felkersam³ var da fuldstændig Vrag, Master og Skorstene var bortskudte, og Skibet brændte, men vedblev dog at skyde, til det sank. Panserskibet ALEX-

ANDER III brændte ligeledes, kæntrede senere og sank paa mindre end 20 Minutter. Panserskibet BORODINA sank og paa Flagskibet KNJAS SUVAROW brændte hele Agterskibet, hvorpaa det pludselig paa mindre end 20 Sekunder sank. Det var nu blevet en løbende Fægtning; vi styrede vestpaa, men var dog fuldstændig omringede, saa vi fik Skud fra alle Sider; det var nu begyndt at mørkne, og nu saa vi de japanske Torpedobaade, som en hel Bisværme komme til Syne fra tre forskellige Sider; KOREAS eneste Redning var nu at undslippe i Mørket. Kaptajnen forandrede nu stadigvæk Kurs, to Gange var Torpedobaadene tæt inde paa os, men ved stadig at skifte Kurs, undgik Kap



Martin Georg Hartung. (Fra "Krig og Fred", 5. september 1905)

tajnen dem; der var ogsaa temmelig høj Sø; flere gange var vi belyst af deres Søgelys; men om Morgen en var der dog ingen at se. Indtil Kl. 2 Nat kunde vi høre Skydningen.

Næste Dag saa vi Slæberen Swts og Transportskibet ANATYR, men inden Aften var de ude af Sigte.

Den 30' Maj om Morgen en kom vi ind til Wusung⁴ og kunde nu betragte os som lykkeligt undkomne; men den 27' Maj glemmer man ikke saa let igen.

Jeg tænker, at vi kommer til at blive her i Shanghai, indtil Krigen er til Ende, noget bestemt ved vi i alt Fald ikke, men jeg skal nok skrive og lade Dig vide, naar der bliver taget endelig Bestemmelse. Jeg har ikke modtaget noget

Brev hjemmefra, siden vi gik fra Libau, saa jeg længe jo efter at høre fra Eder. Mange venlige Hilsner til alle fra Martin.

Hartungs brev slutter her, og hans videre skæbne er ukendt. Beretningen viser imidlertid tydeligt, hvordan de russiske skibe var talmæssigt underlegne og hvordan japanerne under admiral Tōgōs kyndige ledelse var i stand til at udnytte de japanske skibe højere fart til at koncentrere styrkerne og angribe fra flere sider samtidig.

Litteratur

"Brev til hjemmet fra en dansk Deltager i Tshushima-Slaget." "Krig og Fred. Fra Krigsskuepladsen. Ekstra-Udgave af Illustreret Familiejournal." Harboe, H. (red.), 5. september 1905.

Olender., P., "Russo-Japanese naval war 1904-1905." "Sandomierz 2007 og 2010. Johannesen, O.S., "ØKs skibe. The EAC fleet." Nautilus 2003.

Rigsarkivet: Arkivserie: C. F. Schiøphffes Samling; Danske Officerer i fremmed Krigstjeneste 1815-1965. Martin Georg Hartung. H. Nr. 61.

Noter

¹⁾ Byen hedder i dag Lüshun, og har siden 1945 tilhørt Kina

²⁾ En lækmatte af blårstof.

³⁾ Den russiske admiral Dmitry von Fölkersam var død fire dage før søslaget ved Tsushima, men af frygt for nyhedens indflydelse på flådens moral, var dødsfaldet blevet holdt hemmeligt.

⁴⁾ I dag stavet Woosung eller Wusung. En forstad til den kinesiske by Shanghai.

Boganmeldelser

”Stillehavskrigen 1941 – 1945” af *Mogens Lund*. Udgivet af forlaget Ellekær den 10. maj 2019. 520 sider hæftet, rigt illustreret. Vejledende pris kr. 395.

Forfatteren er uddannet bibliotekar og tillige cand. phil. i historie fra Aarhus Universitet. Han har tidligere udgivet bogen *”Tilintetgørelseskrig”* om krigen på Østfronten 1941 – 1945.

Der er langt imellem gode udgivelser på dansk om Den anden Verdenskrig. Denne bog på 520 sider giver et fantastisk godt overblik over krigen i Stillehavet, eller som den omtales på japansk: *”Den Storøstasiatiske Krig”*.

Forfatteren beskriver de overordnede problemer for de involverede parter, det vil sige de storpoltiske, indenrigspolitiske, økonomiske, industrielle og de militære problemer. For den danske læser med interesse for Stillehavskrigen er det specielt bemærkelsesværdigt, at det er lykkedes for forfatteren at redegøre detaljeret for Japans komplicerede forhold. For eksempel var snigmord et udbredt politisk fænomen. Også de yngre officerer i hær og flåde pønsede på snigmord, hvis ledelsen blev for slap. Det fremgår også, at kejseren i høj grad var medskyldig i krigen, men at han på grund af sin guddommelige



status i den japanske befolkning var den eneste undtagelse i betingelserne om *”unconditional surrender”*. Denne betegnelse dækkede jo netop det forhold, at der ikke kunne stilles betingelser.

Den japanske regering var udmærket klar over, at USA havde en industriel formåen, som langt overgik Japans, men den japanske militære logik gik ud på, at amerikanerne i bund og grund var holdningsløse, dårlige krigere, begejstrede for et liv i luksus osv. Hvis man påførte dem store tab i en lynkrig, så ville de bede om fred, og Japan kunne ad denne vej opnå sine

politiske og militære mål.

Da krigen trak ud – uden det forventede resultat – så håbede japanerne fortsat på at påføre amerikanerne så store personeltab, at de ville søge en politisk løsning. I krigens sidste år oplevede de amerikanske styrker derfor kampe mod større hærenheder, som af styret i Tokio allerede var afskrevet. De skulle kæmpe til sidste mand, og de skulle slå så mange amerikanere ihjel som muligt, inden de selv blev udryddet. Så ville amerikanerne nok trygle om fred. Jo længere krigen skred frem, jo mere desperat blev denne forhåbning. Da amerikanerne nåede til erobringen af Okinawa, så skulle næste skridt være landgangsoperationer rettet mod de japanske hovedøer. Her kom så hele problematikken omkring anvendelsen af de to atombomber ind. Bogen giver en fremragende beskrivelse af den nye amerikanske præsidents optioner. Forinden er læseren blevet præsenteret for problemerne omkring strategisk bombing og en af hovedpersonerne inden for det felt, general Curtis LeMay.

Bogen er kronologisk opbygget, og efter de indledende kapitler om forhistorie og baggrund starter bogen med angrebet på Pearl Harbor – eller mere præcist: Angrebet på alle amerikanske installationer på hovedøen Oahu på Hawaii. Efterfølgende kan læseren

følge med i den hurtige japanske fremrykning i Sydøstasien ned i retning mod Australien. I krigens første seks måneder gik Japan fra sejr til sejr. Japan var et ørige uden råstoffer, så specielt de olierige hollandske besiddelser var vigtige for krigsførelsen.

Med kampene på Guadalcanal og søslagene i Korallhavet blev Japans utrolige succesrige fremfærd stoppet, og med slaget ved Midway mistede Japan fire store hangarskibe og en stor del af det japanske flådeflyvevåbens elite.

Herefter beskrives land- og luftkrigen i Sydøstasien. Briterne havde mistet kolonier, og Indien var truet.

Amerikanerne ville gerne støtte den kinesiske leder Chiang Kai-Shek, men samarbejdet blev vanskeliggjort af korrupsion og kinesiske særinteresser. Amerikanerne havde ikke nogen interesse i at bevare det britiske kolonistyre. Indien blev brugt som udgangspunkt for britiske og amerikanske operationer i Burma og videre til Kina.

På amerikansk side var nøglepersonerne ikke helt enige om den rette fremgangsmåde. General MacArthur ville gerne iscenesætte sig selv som den uundværlige hovedperson – uden i øvrigt at vise sig ved fronten. Han mente, at US Army, støttet af US Army Airforce, skulle slå de japanske

hærstyrker på Ny Guinea, Filippinerne og videre mod de japanske hovedøer.

Flåden så krigen i Stillehavet som en flådeoperation, der skulle løses af flådens ubåde og overfladeskibe, flådens flystyrker og US Marine Corps. Præsident Roosevelt valgte en usædvanlig løsning. Han gik ind for begge løsninger på en gang! Der er tillige en ganske udmærket personbeskrivelse af den øverste militære ledelse i Washington.

Det er en særdeles læseværdig bog, som får det hele med. Den er tillige skrevet i et smukt og letlæseligt sprog. Bogen er forsynet med 16 kort og 233 fotos i sort/hvid. Der er mange overraskende billeder imellem, og fototeksterne er meget oplysende. Blandt andet oplyses korrekte betegnelser på det viste materiel.

Poul Grooss,
kommandør (pensioneret)



Slagskibet YAMATO og en AKIZUKI-kl. destroyer under slagskibets sidste operation, Ten-ichigo, den. 7. april 1945. Det blev indsat sammen med en let krydser, og otte destroyere for at understøtte forsvaret af øen Okinawa. Det var under denne operation at slagskibet blev sænket af amerikanske flådefly.

”Den røde brænding” af Jakob Tøtrup Kjærsgaard. Udgivet den 16. maj 2019 af forlaget Turbine. 321 sider, rigt illustreret. Pris kr. 299,95.

Bogens undertitel er *”Danske beretninger fra D-dag og invasionen i Normandiet 1944”*, og den er udgivet omkring 75-årsdagen for invasionen. Forfatteren er cand. mag. i historie og kulturarvsformidling og har tidligere blandt andet været ansat på Utah Beach Museum i Normandiet.

Selv om der har været skrevet mange bøger om invasionen i Normandiet, så har denne bog en unik vinkel på denne militære operation. Forfatteren har skaffet sig en omfattende viden om danskere – eller efterkommere af danskere – som på en eller anden måde har deltaget i *”Operation Overlord”*, landgangen i Normandiet i juni 1944. Der er i mange tilfælde tale om danskere, som i årene op til krigen udvandrede til Canada og USA, og som endnu ikke havde opnået statsborgerskab i deres nye hjemlande. De har været forbitret over at se deres gamle fædreland besat af tyskerne og derfor meldt sig til krigstjeneste.

Desuden er der den komplicerede historie om de mange danske søfolk i allieret tjeneste. Først i 2014 fik de danske søfolk anerkendelse for deres indsats på allieret side. På grund af



samarbejdspolitikken fra 1940 til 1943 var Danmarks ry blandt de vestallierede meget blakket. Danske søfolk i Storbritannien, Canada og USA var ilde set på grund af Danmarks mere eller mindre uforbeholdne støtte til det tyske rige. Specielt norske søfolk så ned på danskerne. Norge havde meldt klart ud: Norge var i krig med Tyskland, kongen var i London, en eksilregering var i London og store dele af den norske handelsflåde sejlede under norsk flag. De danske skibe i britisk tjeneste sejlede under *”the Red Ensign”*, den britiske handelsflådes flag. Fire måneder efter *”august-oprøret”* i 1943 fik de danske handelsskibe i britisk tjeneste som en anerkendelse dog tilladelse til at sejle under Dannebrog.

Den største danske indsats til støtte for de allierede var netop fra handelsflåden. Specielt i krigens første år havde Storbritannien en katastrofal mangel på både skibstonnage og søfolk.

Bogen giver et godt indblik i en lang række skæbner blandt nogle af de 800 danskere, som deltog i invasionen i Normandiet på danske skibe. Desuden er det lykkedes for forfatteren at skaffe oplysninger om mange andre med dansk baggrund, som deltog i invasionen. Der var faldskærmsoldater i amerikanske enheder. To danske RAF-piloter var inde over strandene på selve invasionsdagen. På norske destroyere var der to danskere, en læge og en sømand. Sømanden gik ned med HNoMS Svenner ud for Sword Beach den 6. juni 1944.

”Den røde brænding” beskriver baggrunden for invasionen, og den er forsynet med gode oversigtskort over de fem forskellige landgangsstrande samt mere detaljerede kort. Ud over de mange danskere og dansksindede personers skæbne får læseren også formidlet overblikket over hele den store militæroperation.

Historierne er suppleret med gode og relevante fotos, som undertiden støttes af et foto taget på præcis samme sted i vore dage.

Bogen er forsynet med omfattende

noter, kildeapparat, litteraturhenvisninger, personregister og oplysninger om, hvor fotomaterialet stammer fra.

Bogen er udgivet med støtte fra en række fonde, her i blandt Frihedskampens Mindefond. Den giver læseren et overblik over hele invasionen samt et detailkendskab til et stort antal skæbner blandt danske søfolk og andre med dansk baggrund, som blev involveret. Der var flere danskere med end de fleste måske forestiller sig, men de var ikke opstillet i særlige danske enheder. Mange af dem omkom i kamp eller under den farlige tjeneste. Udgivelsen er et prisværdigt initiativ, og det er der kommet en flot bog ud af.

Poul Grooss,
kommandør (pensioneret)

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Ingen meddelelser i dette nummer!



INVITATION TIL FOREDRAG I FREGAT-LAUGET

Vi holder i vintersæsonen to foredragsaftener i Auditoriet. Det første er fredag den **8. november 2019**, hvor Jakob Seerup vil komme helt fra Bornholm for at holde sit foredrag ”*I kamp for flaget.*”

Jakob Seerup er tidligere Museumsinspektør ved Orlogsmuseet indtil det blev slået sammen med Tøjhusmuseet, og omdøbt til Krigsmuseet. Han er en glimrende foredragsholder, der forestår at fange publikums opmærksomhed, og får dem til at leve med i fortællingen.

Det andet er fredag den **3. april 2020**. Der kommer Søren Nørby med sit foredrag ”*Hædersmanden. Viceadmiral Aage Helgesen Vedel.*”

Søren Nørby har gæstet Fregatten Jylland før med et af sine foredrag ”Sænk Skibene! - 29. august 1943” Han forestår at gøre et foredrag levende og komme forbi små detaljer.

Begge foredrag vil foregå i Auditoriet ved Fregatten Jylland kl. 18:30.

Prisen for et foredrag: medlemmer 75 kr. ikke medlemmer 100 kr.

Som medlemmer er at betragte medlemmer af Fregat-lauget, eller Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner.



Den 5. juni 1997. Marinehjemmeværnsskutteren MHV 93 HVIDSTEN øst for Bornholm med kurs mod Kaliningrad. Det var i de glade dage efter murens fald, hvor der hos mange var et inderligt håb om forbedrede forhold mellem øst og vest. Kaliningrad og den nærliggende by Baltijsk lå i det tidlige tyske Østprøjsen, der under den Kolde Krig havde været fuldstændig lukket land for udlændinge, da den sovjetiske østersøflåde havde sin hovedbase i Baltijsk.

HVIDSTEN var sammen med MHV 803 ARIES, USCGC LEGARE og den hollandske fregat JACOB VAN HEEMSKERK inviteret på venskabsbesøg. Det blev et fantastisk besøg, som måske kan omtales nærmere her i tidsskriftet ved en senere lejlighed.

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



MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

Arrangementer sæson 2019 / 2020

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

16. - 20. september Selskabets sommerudflugt - AFLYST!

Onsdag 30. oktober kl. 1930
Museumsinspektør Jacob Seerup
I kamp for flaget

Onsdag 27. november kl. 1930
Tom Wismann
Kinas flåde 2019

Onsdag 29. januar 2020 kl. 1930.
Kommandørkaptajn Jens Birkebæk Bach
Frømandskorpset ved indgangen til 2020erne

Onsdag 26. februar 2020 kl. 1930
Kommandør (pens.) Poul Grooss
Operation NEPTUNE og FORTITUDE

Onsdag 25. marts 2020 kl. 1930
Søren Nørby
Hædersmanden Aage Helgesen Vedel

Onsdag 22. april. 2020 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.