

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



53. årgang

Nr. 2 - maj 2020

# 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

- Da Royal Navy benyttede 3  
København som flådebase  
1918–19, *Lars Jordt*
- ”Fredrik Henrik af Chapman’s” 18  
danske arv - rokanonbåde og  
chalupper, *Jakob Seerup*

### Boganmeldelser

- Battle in the Baltic, 1918-20 35  
*Steve R. Dunn*
- Krigen i Nordøst Grønland 37  
*Jens Erik Schultz*

*American Forces in Greenland 39*  
*Paul E. Ancker*

Tohundrede dage  
*Torben Mikkelsen/Søren Nørby*

### Meddelelser fra Orlogsmuseets 45 Modelbyggerlaug

- Tur til Karlskrona 46**  
**Generalforsamling 47**

[www.marinehist.dk](http://www.marinehist.dk)

Forsidebillede: *Maleri af Cecil King*  
*”Copenhagen December 1918. ”HMS*  
*CONCORD” and ”HMS CARDIFF”*  
*alongside the ”Langelinie”. Imperial*  
*War Museum har en stribe rigtig flotte*  
*malerier af de britiske krigsskibe i*  
*København. (Imperial War Museum)*

# Da Royal Navy benyttede København som flådebase 1918 – 19

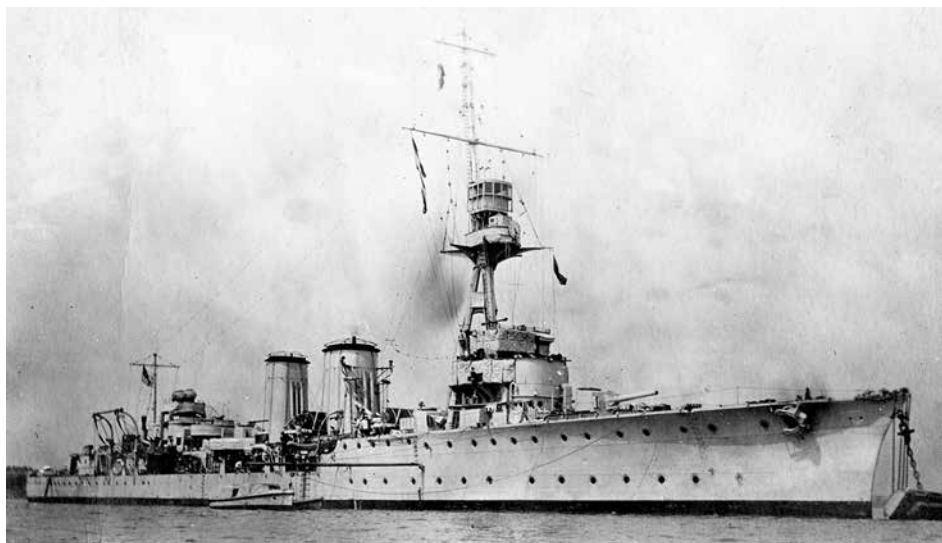
Lars Jordt

Dette er et lille hjørne i Danmarks-historien fra den brisante periode umiddelbart efter 1. Verdenskrig, med våbenstilstand, omvæltninger og uroligheder i Tyskland, borgerkrig i Rusland og frihed til Finland, de Baltiske stater og Polen. Danmarks indvolvering i alt dette er i stor udstrækning fortiet i historieskrivningen, og er først i de seneste år blevet behandlet blandt andet i Michael H. Clemmesen's bog "*Sønderjyllands forsvar og Lembourns spionage*" og i Niels Jensens bog "*For Dannebrog*s

*Ære. Danske Frivillige i Estlands og Letlands frihedskamp 1919*" og senest i Mikkel Kirkebæks bog "*Den yderste grænse*".

## Indledning

Den engelske flåde, Royal Navy, var i perioden fra Napoleonskrigene indtil slutningen af 1. Verdenskrig verdens største, stærkeste og altdominerende flåde. Den havde over mange år opbygget et verdensomspændende netværk af baser som bl.a. Gibraltar, Malta,



*HMS CONCORD fortøjet til en af bøjerne i Københavns Yderhavn, i december 1918 eller januar 1919. Bemærk beskyttelsen af bro og kommandopost med måtter. (Forsvarets Bibliotek)*

Aden, Singapore, Simon's Town, Port Stanley og mange flere steder. Efter 1. Verdenskrig havde man behov for at operere i Østersøen. Primært for at støtte Estlands og Letlands frihedskrige; men tildels også for at støtte Finlands selvstændighed, og selvfølgelig ikke mindst for at sikre Storbritanniens (økonomiske) interesser i området, samtidig med at man sikrede, at tyskerne overholdt våbenhvilebestemmelserne; men til det manglede Royal Navy en base.

Denne artikel er i første omgang baseret på den nyligt udkomne bog *"Battle in the Baltic, The Royal Navy and the Fight to Save Estonia & Latvia 1918-20"* af Steve R. Dunn. Den omhandler Royal Navy's operationer i Østersøen i 1918 – 1920.

Begivenhederne gik hurtigt i november 1918. Den 11. november 1918 tav våbnene i 1. Verdenskrig med en våbenhvile og Centralmagternes (Tysklands, Østrig-Ungarns, Tyrkiets og Bulgariens) militære og politiske sammenbrud. Men allerede den 7. november var Storbritannien begyndt at overveje at sende flådestyrker ind i Østersøen, og den 13. - 14. november 1918 besluttede Storbritanniens War Cabinet at sende Royal Navy afsted for at støtte esternes og letternes frihedskamp - en operation der fik kodenavnet "Red Trek". Estland havde erklæret sig selvstændig allerede den 24. februar 1918 og Letland gjorde det den 18.

november 1918. Selvom Bolsjevikerne havde accepteret selvstændighed for de folkeslag, der ønskede det, så ændrede de holdning efter, at tyskerne havde tabt krigen, og de selv havde sikret deres magt.

Den første bekymring for Royal Navy var de ca. 60.000 miner, der var udlagt i danske sunde, bæltter samt i Nord- og Østersøen. Med hensyn til minerne omkring Danmark anmodede Lord Kilmarnok, Storbritanniens Charge d'Affair i København, om at få informationer om minefelternes placering og om at få dem fjernet. Danskerne invilligede i at fjerne egne og tyske miner i dansk territorialfarvand.

Tyskerne havde bedt Danmark om ikke at fjerne andre tyske minefelter, hvorfor den danske regering svarede, at der ikke ville blive taget skridt til at fjerne disse tyske minefelter, og at man iøvrigt ikke vidste meget om deres placering. Det siger ikke så lidt om den danske frygt for den store nabo i syd selv i en situation, hvor landet lige havde tabt Verdenskrigen og var i opløsning.

Som støtte for operationerne behøvede Royal Navy en fremskudt base i en venligtsindet sikker havn. Admiralitetet ønskede at enhederne skulle besøge København og anvende havnen som flådebase ved indsejlingen til Østersøen. Den 21. november anmodede det

engelske udenrigsministerium Lord Kilmarnok om at informere Danmark om, at Storbritannien ønskede at sende engelske flådeenheder ind i Østersøen, og samtidig fik man også ØK's etatsråd H. N. Andersen til at arbejde for en tilladelse på et mere uformelt plan. Storbritannien henviste til, at våbenhvileaftalen gav dem den fulde ret og frihed hertil. I regeringen var der delte meninger herom. Nogle mente at tilstedeværelsen af engelske flådestyrker kunne ses som en støtte til anti-Bolsjevikkerne, hvilket kunne udløse uroligheder med danske Bolsjeviksympatisører, samt kompromittere den danske neutralitet. Andre deriblandt Kong Christian X, var positive overfor anmodningen, da de også så flådestyrkerne som en beskyttelse mod Bolsjevikkerne.

Den 23. november gav den danske regering tilladelsen. Den radikale indenrigsminister Ove Rode skrev i sin dagbog, *"Den engelske regering har forespurgt, om den engelske flåde kunne besøge København og anvende den som basis for besøg i Østersøen. De ville vise flaget i de baltiske lande og Finland. Scavenius har svaret, at de var velkomne, men bemærket, at vores forsyninger gjorde det nødvendigt, at de havde alt fornødent med sig"*. Forsvarsminister Peter Munch noterede *"Vi var paa det rene med, at det ikke kunde nytte at gøre Indvendinger; men ansaa det i øvrigt for lidet heldigt, baade fordi*

*der kunne opstaa Vanskeligheder med Hensyn til Neutralitetsreglerne, og fordi Flaadens Tilstedeværelse kunde paavirke Stemningen her i reaktionær chauvinistisk Retning"*.

Drivkraften bag Storbritanniens aktiviteter i Østersøen i 1918 – 20 var daværende rustningsminister og fra januar 1919 krigs- og luftfartsminister Winston Churchill, som på trods af et iøvrigt modvilligt kabinet fik presset sine synspunkter igennem. I Storbritannien og i kabinettet var der mere interesseret for at spare på de militære udgifter (nedrustning) og få gang i civiløkonomien igen. Soldaterne skulle hjemsendes, og der skulle skaffes arbejde til dem. Perioden var også kendetegnet ved stor social uro, hvor arbejderpartiet Labour og grupper til venstre for dem kæmpede for store sociale omvæltninger, tildels inspireret af revolutionen i Rusland. Desuden var det tidligere besluttet, at de tropper, der blev indsat i den russiske borgerkrig, skulle være frivillige. Noget Royal Navy dog så stort på, og som senere skulle få konsekvenser.

Det tog ikke lang tid at stable operationen på benene, og allerede den 26. november afgik de første skibe fra flådebasen i Rosyth mod København og Østersøen, under kommando af kontreadmiral Alexander-Sinclair. I bl.a. Nationaltidene blev der refereret til et Reuters-telegram, at en mindre engelsk eskadre ville passere Øresund på vej til Kiel for at sikre den



*Salut fra batteriet Sixtus. Billedet er fra en senere lejlighed. (Marinens Bibliotek/ R. Steen Steensen)*

tyske flådes desarmering. Planen var dog en anden, og den 28. november skrev Nationaltidende, at det forlød, at eskadren bestod af mindre skibe, så de kunne passere Drogden og at de iøvrigt også *”har andre mål”*.

### **De første krigsskibe**

Det var fem C-klasse krydsere<sup>1</sup> fra den 6. letkrydser eskadre HMS CARDIFF, HMS CARADOC, HMS CERES, HMS CASSANDRA og HMS CALYPSO, ni V & W-klasse destroyere HMS VALKYRIE, HMS WINDSOR, HMS WOLFHOUD, HMS WOOLSTON, HMS WESSEX, HMS VENDETTA, HMS WESTMINSTER, HMS VERULAM og HMS WAKEFUL samt fem forsyningskibe RFA BACCHUS (stores og destilleret vand (spædevand),

tankerne RFA SLAVOL, RFA BELGOL, RFA PRESTOL (alle tre 2000 t tankere) og kuldampere S/S TREGARTH. Miner var en stor risiko såvel i Nordsøen som i de danske farvande og i Østersøen, så de ovennævnte krigsskibe fik støtte af den 3. ministrygerflotille bestående af syv kulfyrede TOWN-klasse ministrygere. Senere afgik også de to minelæggere HMS PRINCESS MARGARET og HMS ANGORA.

Første stop på ruten til Libau (idag: Liepāja) og Reval (idag: Tallin) var København, hvor de danske forter og krigsskibe salutede gæsterne. Styrken ankom den 28. november sidst på dagen for at bunkre. Krydserne ankrede op øst for Trekroner, og destroyerne

fortøjede til bøjer i Yderhavnen. Der var plads ved Langelinie, men som Nationaltidende skrev: *"her er nemlig ikke Tale om et Komplimentsbesøg, hvor "Fraternisering" gaar ind i Programmet, men kun om et stationær Visit paa en ekspedition af ret alvorlig karakter"*.

Den 30. november beskrev Politiken hvordan en rytter meget tidligt om morgenen dagen før red langs Langelinie for at se krigsskibene an, denne rytter var selveste Kong Christian X. Senere kom der mange andre københavnere for at se de engelske krigsskibe.

Bunkringen var ikke noget problem for de oliefyrede skibe, da de kunne bunkre fra de medsendte tankskibe. Men de kulfyrede minestrygere kunne ikke få kul, da kuldampere S/S TREGARTH var gået på grund ved Helsingør. HMS CARADOC blev sendt afsted den 30. november for at hjælpe, to mindre skibe havde uden held forsøgt at trække S/S TREGARTH fri, det lykkedes først da HMS CARADOC kom til, men tiden var knap, så eskadren måtte afgå fra København den 1. december 1918 uden minestryger assistance. Til gengæld havde englænderne tid til at tage 300 Madsen rekylgeværer ombord, som var købt af Dansk Rekyl Riffel Syndikat A/S i København. Da HMS CARADOC kom tilbage til København den 3. december, var resten af styrken afgået,

og HMS CARADOC forblev i København som radioforbindelse mellem styrken i Østersøen og Admiralitetet i London.

Eskadren havde heldet med sig og slap igennem minespæringerne, men på vejen til Libau ramte HMS CALYPSO en undervandshindring, så skibets dykker måtte ned og se på skaderne. De var så store, at skibet skulle repareres på værft i Storbritannien, så det returnerede via København sammen med tankeren RFA SLAVOL.

Da HMS CARADOC forlod København den 3. december med kurs ind i Østersøen, havde skibet også en grundberøring, med en skrabende lyd. En senere inspektion viste dog, at der ikke var sket skade på skibet.

Meget tidligt den 7. december kom eskadren retur til København efter at have mistet krydseren HMS CASSANDRA ved en minesprængning. De overlevende fra HMS CASSANDRA blev meget tidligt om morgenen overført til HMS CALYPSO, nok for at skjule det for nysgerrige københavnere. Herefter retunerede HMS CALYPSO, HMS WESTMISTER og HMS VERULAM til Rosyth, de to destroyere var også blevet skadet, henholdsvis i forbindelse med redningen af HMS CASSANDRA's besætning og en kollision i tåge. Politiken skrev næste dag om HMS CASSANDRA's minesprængning, og at: *"Kjøbenhavn er øjensynlig blevet*



*HMS CASSANDRA på Københavns Yderred i slutningen af november 1918, dette er nok et af de sidste billeder af HMS CASSANDRA, da den løb på en mine få dage senere, den 5. december 1918 og sank med et tab af 11 mand. ([www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com))*

*for de engelske Eskadres Bevægelser. Skibene kommer og gaar. I Gaar afsejlede CENTAUR og COVENTRY sydpaa, mens CASSANDRAS Søsterskibe CARDIFF, CERES og CARADOC samt de ni Torpedojagere vendte tilbage fra Togtet i Østersøen, der kostede Eskadren et af skibene”.*

Samme dag ankom minelæggerne HMS PRINCESS MARGARET og HMS ANGORA fra Storbritannien.

Det blev ikke noget langt ophold, for allerede den 8. december forlod Alexander-Sinclair igen København nu med en noget decimeret styrke bestående af HMSCERES, HMS CARADOC, de syv tilbageblevne destroyere, HMS PRINCESS MARGARET, HMS ANGORA, S/S TREGARTH samt et

af tankskibene. Tilbage i København blev de ni minestrygere og to tankskibe.

Den 16. december ankom HMS COVENTRY fra Storbritannien, og få dage senere ankom HMS CARADOC fra Reval. Kort efter returnerede Alexander-Sinclair til København med HMS CERES, HMS WOLFHOUD og HMS WAKEFUL. De mange krigsskibes ankomster og afgang blev nu hurtig hverdag, og der kom også hurtigt krigsskibe fra andre Entente-lande, Politiken gik over til at notere dem under sektionen ”Søfarts-Tidende” i en rubrik, der hed ”De engelske Skibe” og som senere blev ændret til ”De fremmede Skibe” eller ”De fremmede Krigsskibe”. Den 20. december sejlede HMS CALYPSO ind i Østersøen, mens HMS VISCOUNT ankom



fra Storbritannien, den 21. december var det HMS CARDIFF med HMS VALKYRIE, HMS WOOLSTON og HMS WESSEX, der ankom fra Østersøen, mens HMS CARADOC sejlede ind i Østersøen. Den 27. december afsejlede HMS CARDIFF og HMS WOOLSTON, og den 30. december afsejlede HMS CONCORD og HMS WESSEX. Derefter var der nogle dages stilhed, men den 2. januar kom HMS WAKEFUL, og den 3. kom HMS ANGORA og HMS VENDETTA.

Amerikanerne lagde også vejen forbi København, krydseren USS CHESTER med de to destroyere USS AYLWIN og

USS WICKES ankom den 29. december, det blev dog ikke til nytår i København da de allerede afgik igen i løbet af formiddagen den 31. december. Den 5. januar var USS CHESTER tilbage i København og den 8. januar forlod den København for nordgående.

Allerede den 24. december var der kommet en officiel meddelelse fra Paris, at en fransk flådestyrke på fem enheder, deriblandt panserkrydseren MN MONTCALM, var på vej til Østersøen for at overvåge våbenstilstandens betingelser. Den franske eskadre ankom dog først den 1. januar 1919, hvor Politiken svingede sig op til at skrive: "*Langelinje*



1919. Britiske destroyere ved Langelinie. Inderst HMS VIVACIOUS (G01) og yderst HMS WHIRLWIND (G73). (Marinens Bibliotek)

*byder i disse dage på Sensation efter Sensation. Engelskmændene har været her. Amerikanerne er sejlet, og nu er Franskmændene de danske Farvandes Gæster. Men man må lade Københavnerne, at de forstaar at tage Sensationerne med. Der var i Gaar flere Tusinde Mennesker på Benene ud ad Langelinje".* De franske skibe blev i København i et stykke tid, af dem var kun en enkelt destroyer MN INTREPIDE var inde i Østersøen et par dage.

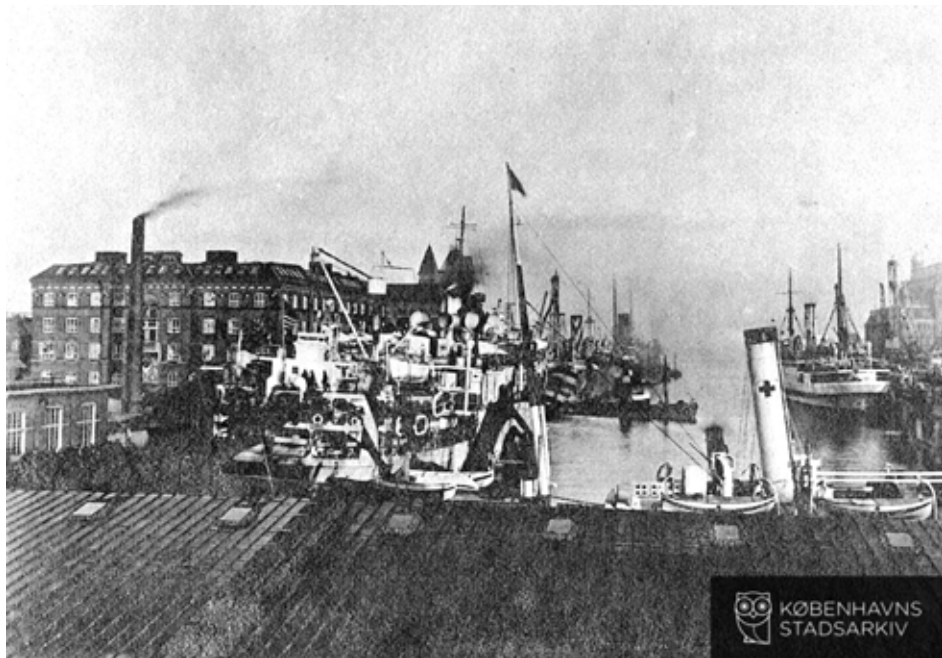
Det var en meget travl tid i København efter krigen, hvor det havde været sparsomt med skibe, specielt fra udlandet. Nu kom der lige pludselig mange allierede krigsskibe, samtidig med at København også fungerede som mellemstation for mange af de allierede krigsfanger, der kom fra fangelejre i det østlige Tyskland. De løsladte krigsfanger blev hentet i nordtyske Østersøhavne og sejlede til København, hvor de blev fordelt i danske militærlejre, indtil de kunne komme hjem med næste skib. Denne trafik foregik ind og ud af Frihavnen.

De største af de allierede krigsskibe, der anløb København, ankrede i starten op på Reden (øst for Trekroner), og de mindre, fx. destroyere, ankrede op eller fortøjede til de bøjer, der var i Yderhavnen (dvs mellem Langelinie og Trekroner). Som tiden gik kom flere og flere af skibene ind i Yderhavnen

eller lagde til direkte ved Langelinie. Englænderne fik dog tidligt en advarsel fra den franske ambassadør om, at et Bolsjevistisk angreb på de allierede krigsskibe var sandsynligt. Den danske Marinestab var meget behjælpelig med opsætning af hegn på Langelinie og andre kajer, som blev anvendt, ligesom de senere stillede pramme til rådighed som kunne skabe afstand mellem kaj og skibe. Herudover blev der arrangeret ekstra politibevogtning.

Det hindrede dog ikke spioner i at hænge ud på Langelinie, blandt andet en der havde forklædt sig som jødisk sælger af guldure og som forsøgte at lokke informationer ud af godtroende søfolk. Det blev dog for meget for nogle britiske søofficerer, der med assistance fra en hjælpsom dansk politimand fik hyret en taxa og skubbet den skrækslagne mand ind i bilen. Derefter kørte de ham ca. 30 km udenfor byen til et område, hvor der ikke var mange mennesker, tog hans sko og satte ham af, så han kunne gå hjem. Det må have været en kold tur hjem midt om vinteren på bare fødder.

I starten af januar 1919 retunerede hele den engelske styrke via København, hvor den ankom den 5. januar og sejlede kort efter videre til Rosyth, hvor den ankom mellem den 8. og 10. januar. Samtidig havde Admiralitetet udnævnt en ny øverstkommanderende



*Københavns Frihavn først i 1919, hvor der ud over de mange krigsskibe også var travlt aktivitet med skibe der hentede allierede krigsfanger fra fangelejre i det østlige Tyskland. I Danmark blev krigsfangerne indkvarteret i nogle af Sikringsstyrkens lejre omkring København, hvor de fik lejlighed til at opfriske sig mens de blev vel forsynet, indtil de kunne sendes videre hjem. ([www.kbh billeder.dk/](http://www.kbh billeder.dk/) Københavns Stadsarkiv)*

for indsatsen i Østersøen, kontreadmiral Walter Cowan. Han var på vej til Østersøen med bl.a. HMS ROYALIST, HMS WINCHESTER og HMS VIVIEN og mødtes med Alexander-Sinclair i København den 5. januar 1919, og afgik derefter den 9. januar ind i Østersøen. Allerede den 13. januar var skibene igen tilbage i København.

Omkring den 7. januar ankom HMS

PRINCESS MARGARET med ca. 400 internationale flygtninge, de fleste fik hurtig tilladelse til at gå i land, mens russiske og polske flygtninge, hvoraf flere var tidligere højtstående embedsmænd, måtte forblive ombord. Danmark tillod kun ca. 150 flygtninge som kunne betale for deres ophold, bl.a. fyrstinde Kropotkin med følge, at blive i Danmark. Den 10. januar fortsatte HMS PRINCESS MARGARET derefter



*Fransk torpedobåd MN FANION viser flaget i Københavns havn i 1919. De franske krigsskibe som opererede i Østersøen var ofte ældre og mindre end de engelske, og de deltog kun sporadisk i krigsaktiviteterne i Østersøen. (R. Steen Steensen)*

til Storbritannien med de resterede flygtninge.

Den 15. januar afsejlede HMS CURLEW, mens to franske torpedobåde ankom fra tyske havne, og den 16. afsejlede HMS CALEDON, HMS VALHALLA, HMS WOOLSEY og HMS WRISTLER ind i Østersøen. Den 17. januar returnerede HMS CONCORD og depotskibet RFA WAR PLATOON til England. Den franske torpedobåd MN ENSELGUE ROUX afsejlede til Malmö, og patruljebåd MN MEUSE retunerede til Frankrig, mens patruljebåden MN SUIPPE ankom fra Frankrig. Den 24. januar afsejlede HMS ROYALIST, HMS VIVIEN, HMS VALHALLA og HMS WINCHESTER til Libau, men dens franske destroyer RF TÉMÉRAIRE kom tilbage fra en ”udflugt” i Østersøen. HMS ROYALIST, HMS VIVIEN og HMS WINCHESTER kom tilbage den 26. januar fra Libau.

Da den finske Bugt frøs til, og Den Røde Flåde dermed var låst fast i Kronstadt af isen, trak de engelske flådeenheder sig tilbage fra Østersøen.

### **Tilbage efter vinteren**

Royal Navy vendte først tilbage i slutningen af marts, kontreadmiral Cowan ombord på HMS CALEDON og HMS CLEOPATRA samt 10 destroyere sejlede fra Storbritannien den 25. marts først til Kristiania (idag: Oslo) for at aflevere 12 tons guld og aflægge Kong Edward VII's yngste datter Dronning Maud et besøg.

Derefter forlagde de til København, hvor de ankom den 30. marts - de først ankomne lagde til ved Langelinie, mens de sidste ankomne ankrede eller fortojede til bøjer i Yderhavnen. Samtidig kom den franske patruljebåd MN OISE, den 11. april ankom to skibe med kommandør Brisson, som skulle være fransk øverstkommanderende i Østersøen.

I begyndelsen af april afgik HMS CALEDON sammen med destroyerne HMS SEAFIRE og HMS SCOTSMAN fra København og sejlede til Libau. Den 22. maj 1919 ankom den nybyggede destroyer HMS WALLACE fra Rosyth til København, under streng hemmelighed blev kommissær for Den Røde Flåde Fyodor Fyodorovich Raskolnikov og hans adjutant, der tidligere var blevet fanget af englænderne, bragt ombord, hvorefter HMS WALLACE forlod København sammen med HMS VERSATILE med kurs mod Helsinki. I Finland blev de mødt af repræsentanter fra dansk Røde Kors, som havde arrangeret fangeudveksling, Raskolnikov og adjutanten blev udvekslet med 18 engelske fanger fra den engelske militærmission i Kaukasus.

De mange løsladte krigsfanger, som kom fra Tyskland, havde korte ophold i og omkring København, og prægede bybilledet. Der var indrettet soldaterhjem til dem på Charlottenborg. Men i løbet af februar var de sidste rejst, og Charlottenborg lukket, det var blevet hverdag igen. De fremmede krigsskibe, både engelske, franske og amerikanske, kom og afgik dog stadig fra havnen og Reden. Søfolkene havde også behov for nogle opholdssteder (udover værtshuse og andre fornøjelige steder). Bl.a. oprettede pastor Bast fra Jerusalemkirken et værested i krypten under kirken. Stedet fik to navne ”Foyer

du marin” og ”Sailors rest”. Det var ikke et glamourøst sted, men der var dog ”Centralvarme og et Køkken og det var smukt pyntet med franske og engelske Flag”, som det blev beskrevet i et læserbrev i Politiken den 10. marts 1919. Her kunne søfolkene skrive breve, drikke the og spise marmelademadder, ligesom der var engelsk- og fransktalende danskere som hjalp til. Læserbrevsskriveren bad danskerne om at hjælpe med råvarer og penge, og om at engelsktalende danskere åbnede deres hjem for de engelske søfolk, da disse i modsætning til franskmændene, der skulle være tilbage kl. 16, også havde landlov om aftenen.

Den 9. maj 1919 kunne man i Politiken, læse at den franske jager MN DUNOIS havde tabt en skrue, og var blev doksat på Burmeister & Wain, så den meget aktivitet gav også lidt arbejde til københavnske virksomheder. Sådanne skader på skibene blev ellers sjældent nævnt, nok også fordi man ikke ønskede at skaderne blev kendt, men den 20. maj 1919, skriver Politiken dog i rubrikken: ”De fremmede Skibe” at: ”Den minebeskadede engelske Krydser CURACOA er sammen med Jagerene SEPOY og SEAFIRE afsejlet til England”.

HMS CURACOA var blevet minesprængt på vej fra Helsinki til Reval, og var blevet midlertidig repareret i Reval, -turen hjem fra København gik dog ikke



*Nysgerrige københavnere på Langelinie, HMS WARWICK (D25), med en V- eller W-klasse destroyer på ydersiden, samt yderligere to destroyere og to krydsere agter. I starten ankrede skibene i Yderhavnen eller på Reden, senere fortøjede de bl.a. ved Langelinie. (Forsvarets Bibliotek)*

helt let, da den på højde med Skagen tabte roret og dermed kunne den kun manøvreres med turbinerne de sidste 500 sømil til Sheerness Dockyard.<sup>2</sup>

Den 22. maj diskuteres i Politiken et muligt Entente – Finsk – Hvidrussisk angreb mod Petrograd, men det interessante er, at dette på ingen måde relateres til de mange engelske, franske og amerikanske krigsskibes aktiviteter i København.

Den 4. juni viste også italienerne flaget

i Østersøen med et anløb af krydseren RM LIBIA, der i nogen tid blev stationeret i Østersøen. Den 26. juni returnerede HMS VIVACIOUS og HMS WHIRLWIND til Storbritannien via København fra Østersøen efter, at de begge havde fået beskadiget deres skruer på lavt vand.

Der var tilstedighed stationeret forsyningsskibe i København som kunne forsyne de mange skibe der anløb med olie, kul og alle andre fornødenheder. Bl.a. ankom ubåden HMS E41 den

14. juni fra England, og den 15. juni kom der seks minestrygere fra Skotland, som alle blev forsynet fra de her stationerede forsyningskibe, inden de fortsatte ind i Østersøen.

### **Fredsafslutningen i Versailles**

Den 18. juni ankom ni engelske destroyere, men heller ikke denne gang var Royal Navy's aktiviteter imod Bolsjevikerne i fokus, da Politiken skrev. *"Grunden til, at den engelske Marine netop i disse Dage lader et større Antal Torpedojagere tage Stade i Nærheden af Østersøen, kan man ikke godt være i Tvivl om. Ententen holder sig beredt til at imødegaa alle Eventualiteter. Hengaar den stillede Frist, uden at Tysklands Regering beslutter sig til at underskrive Fredstraktaten, vil man have alt parat, saaledes at Fjenthederne straks igen kan aabnes baade paa Søen og paa Landjorden. Og til at blokere tyske Østersøhavne vil engelske Torpedojagere være særdeles godt skikket under de nuværende Forhold. Den tyske Flaade eksisterer jo ikke længere, og man behøver derfor ikke at møde op med Kampskibe i Østersøen. Hurtige upansrede Orlogsfartøjer vil være fuldt tilstrækkelige til Iværksættelse af en effektiv Blokade".*

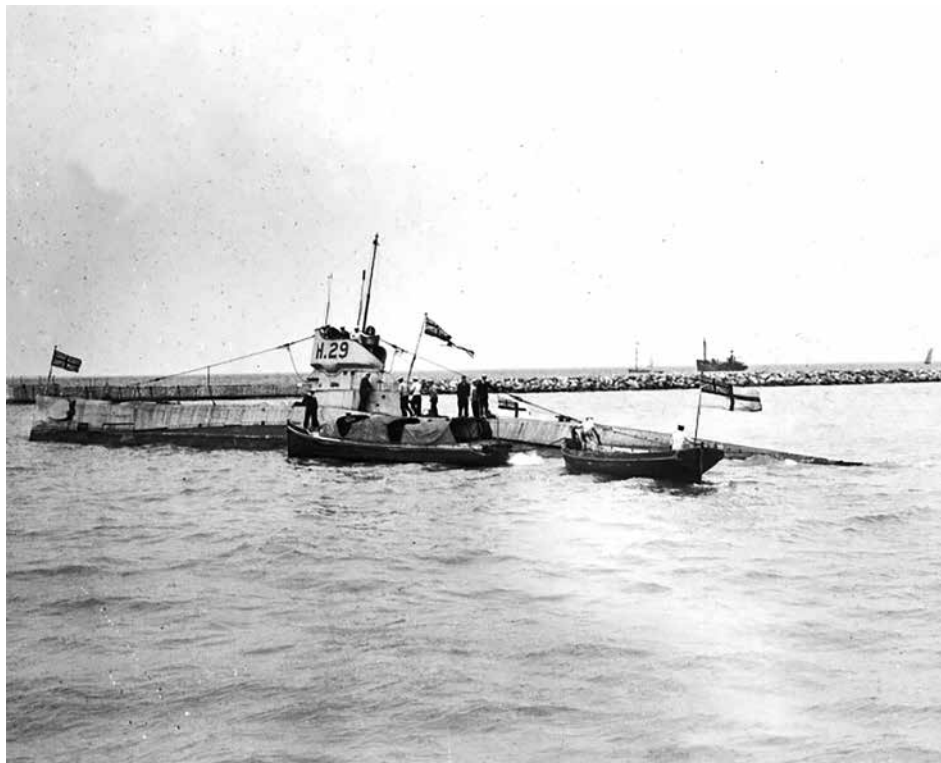
Det er bemærkelsesværdigt, at selv en så neutral indstillet Radikal avis som Politiken, på ingen måde kommer ind

på, at dette er et brud på den danske neutralitetspolitik, som den Radikale regering ellers officielt havde forfulgt under hele 1. Verdenskrig. Ej heller var der nogle kommentarer til forbindelsen til den britiske krigsførelse længere oppe i Østersøen.

Den 19. juni kom der fire britiske ubåde til København på vej til Østersøen. Sidst i juni fejrede de engelske, franske og det italienske krigsskib fredsafslutningen og dermed den endelige sejr, med flag over top langs Langelinie og for anker i Yderhavnen. Danskerne promenerede og jublede sammen med de udenlandske marine-soldater, der senere skulle tilbage til den uerklærede krig mod Bolsjevikerne.

Den 3. juli 1919 ankom HMS VINDICTIVE fra Rosyth og salutede med 21-skuds salut. Allerede 24 timer senere fortsatte den mod Estland. HMS VINDICTIVE var en helt ny skibstype, et hangarskib med et mindre antal fly. Den var oprindeligt påbegyndt som en sværkrydser af HAWKINS-klassen der under bygningen blev ændret til et af verdens første hangarskibe. HMS VINDICTIVE var først blevet færdig i oktober 1918 - forsent til at deltage i 1. Verdenskrig.

Den 1. juli ankom HMS ABDIEL, HMS GABRIEL, HMS VANQUISHER og HMS VENTUROUS, de første tre hver med en



*Det var ikke altid at de britiske gæsters sejladsplanlægning var særlig grundig, så da ubåden HMS H.29 den 9. juli 1919 skulle afgå fra reden valgte chefen at skyde genvej igennem Svaneløbet. Det var der ikke vand nok til, så HMS H.29 gik på grund, og kunne hverken komme fri ved egen hjælp eller med hjælp fra Orlogsværftets slæbebåd FREM, så den måtte lettes for en del gods inden den igen slap grunden. (Det Kongelige Bibliotek / Holger Damgaard)*

CMB (Costal Motor Boat) på slæb. HMS VENTUROUS havde mistet sit slæb, som var sunket. Sammen med 4 andre CMB'er udførte de den 18. august 1919 et modigt angreb på Den Røde Flåde direkte inde i løvens hule, flådebasen Kronstadt, hvor de sænkede og beskadigede flere skibe. Det var et

hårdt slag mod Den Røde Flåde. Selvom angrebet blev nævnt i korte artikler i Politiken og i Nationaltidende, blev Royal Navy's aktiviteter i Østersøen heller ikke denne gang sat relation til de udenlandske flåde aktiviteter i Københavns havn.



Som en lille sidebemærkning kan nævnes, at den danske regering den 15. juli også gav tilladelse til, at den tyske marine kunne anvende Esbjerg som base for minestrygningen i Nordsøen, dog med den begrænsning, at der maksimalt måtte være 10 minestrygere i havn ad gangen. Dette var jo også i dansk skibsfarts interesse, men det er en helt anden historie.

Den 12. august ankom en engelsk eskadre, som ankrede op øst for Trekroner. Den bestod af en krydser og en snes destroyere, mens destroyeren HMS WESTMINSTER ankom fra Østersøen ankrede op i Yderhavnen; men det gik ikke så godt, for den kolliderede med hele 3 mindre sejlskibe, skonnerten PETREA, tjalken ONDERWENK og galeasen META, som *"alle måtte repareres for den engelske regerings regning"*, som Nationaltidende skrev.

Der var, som det ses en ganske livlig aktivitet, af engelske, franske og enkelte

amerikanske krigsskibe, det var i stor udstrækning torpedobåde, destroyere eller patruljebåde, men også krydsere. De franske og amerikanske krigsskibe sejlede primært i den vestlige Østersø, hvor de kontrollerede tyske havne og skibsfarten, da tyske skibe kun i meget begrænset omfang havde tilladelse til at sejle. Italienerne viste sig også i Østersøen med krydseren RM LIBIA og kadetskibet RM FERDRUCCIO, som selvfølgelig også anløb København.

De fremmede krigsskibes aktiviteter i København fortsatte flere år endnu, hvilket jeg beskriver i næste del af artiklen, såvel som mere om interaktionerne mellem gæsterne og danskerne.

### Noter

<sup>1</sup> Der eksisterer stadig en af C-klasse krydsere, HMS CAROLINE der er museumsskib (og iøvrigt det eneste eksisterende skib fra Jyllandsslaget) i Belfast.

<sup>2</sup> Senere i karrieren var HMS CURACOA knap så heldig, da den 2. oktober 1942 kom i vejen for RMS QUEEN MARY, og blev skåret i to stykker og sank på kort tid med et tab på 337 mand.

**Artiklen fortsættes i næste nummer!**

# KONTINGENT 2020



HAR DU HUSKET AT BETALE DIT/JERES KONTINGENT FOR  
FORENINGSÅRET 2020 ?

Du kan nå det endnu

## **Kontingentet udgør i 2020:**

Ordinære medlemmer:	275 kr
Ægtepar:	300 kr
Pensionister:	200 kr

Beløbet bedes betalt til **selskabets konto 8075 – 1468804** - med tydelig angivelse af **medlemsnummer** (se venligst bag på marinehistorisk tidsskridt) samt **afsender**. Alternativt kan beløbet betales via giro: korttype 72. Kreditor nr. 86486199.

## **Betalinger fra udlandet foretages ved anvendelse af:**

IBAN: DK 488075000148804

BIC-CODE (SWIFT-ADRESSE): SYBDK22

## ”Fredrik Henrik af Chapman´s” danske arv - rokanonbåde og chalupper

af Jakob Seerup

En midsommerdag, den 23. juni 1810 fik man fra Christiansøs fæstning øje på en lille konvoj, der bestod af to galeaser og en brig, der blev eskorteret af en britisk orlogsbrig. Vejret var stille, og besætningen på den danske rokanonbåd ALLINGE observerede, at den ene brig var kommet lidt væk fra

den beskyttende britiske orlogsbrig. Resolut roede kanonbåden ud til briggen, som viste sig at være CHARLOTTE fra den svenske købstad Gävle. Sverige var neutralt i den krig, der rasede over det meste af Europa, men CHARLOTTE var ladet med brænde og jernvarer, og dets papirer røbede, at lasten skulle til London, og i princippet kunne komme den engelske krigsmagt til nytte, og



*Christian Mølsted's dramatiske fremstilling af, hvordan en kanonbådstræfning kunne se ud, er malet næsten hundrede år efter kanonbådskrigen. Det er en imaginær situation, men giver alligevel et godt indtryk af det ulige styrkeforhold mellem kanonbåde og større fartøjer.*



*Den 24. oktober 1808 angreb en britisk styrke bestående af tre lineskibe, fire fregatter og nogle mindre fartøjer Christiansø, som havde vist sig at være en god base for danske kaperskibe. Havnen var fyldt med kaprede priser. Englænderne trak sig dog tilbage efter bombardementet uden at have beskadiget fæstningen nævneværdigt. (Malet af Arne Skottenborg-Frederiksen, 1979, Christiansø)*

derfor måtte antages at være lovlig prise. I triumf blev CHARLOTTE af Gävle halet ind til Christiansøs Fæstnings havn. Den britiske brig kunne intet gøre i det stille vejr, hvor sejlene hang slapt ned og det ingen styrekraft havde, mens rokanonbådens årer taktfast drev CHARLOTTE og dets last ind under den danske fæstnings kanoners beskyttelse. Her kunne den danske månedsløjtnant Schørring aflevere skibets papirer og afvente priserettens afgørelse.

Ovennævnte begivenhed er absolut ikke nogen meget væsentlig eller dramatisk konfrontation i den i øvrigt ret begivenhedsrige del af dansk søkrigshistorie, der udspillede sig under krigen med England i 1807-14. Men den er et rigtig godt eksempel på, hvilken rolle de chapmanske rokanonbåde spillede under dansk flag ikke blot under Englandskrigen, men også helt op i midten af 1800-tallet, hvor kanonbåde også anvendtes i Treårskrigen med holstenerne fra 1848-50. Den taktiske

fordel ved at udnytte fremdriften fra fartøjernes årer i stille vejr forblev den samme frem til dampfartøjernes fremkomst i midten af århundredet. Ligeledes var udnyttelsen af geografiske forhold den samme, hvor man typisk benyttede sig af muligheden for at ligge mere eller mindre uopdaget i ly af vige og fjorde, for at slå til, når vejret tillod det. Disse taktiske egenskaber skulle vise sig også at have et efterliv helt ind i det 20. århundrede, som vi siden skal se.

### **Forhistorien – galejer i dansk tjeneste**

Helt fra vikingernes dage var der en skandinavisk tradition for at anvende rofartøjer taktisk. Efterhånden havde store kravelbyggede skibe, der kunne føre et stort antal kanoner, overtaget hovedrollen i søkrigen, men de mindre fartøjer forblev en vigtig komponent. Under Store Nordiske Krig i begyndelsen af 1700-tallet var det stadig almindeligt, at mindre fregatter var udstyret med roerporte, således at de kunne drives frem af tunge bunkårer. Et eksempel herpå er den dansk-norske søhelt Peter Wessel Tordenskiolds første kommando LØVENDAHL'S GALLEY. Ordet ”galej” blev generelt forbundet med rofartøjer i 1700-tallet, selvom Tordenskiolds skib egentlig var en lille fregat, og slet ikke mindede om de rofartøjer, man kunne se i Middelhavet. Man var hele tiden opmærksom på muligheden for, at en fjende skulle komme roende over havet og angribe uventet. Med tabet af Skåne

i 1658 var der pludselig meget kort vej for en eventuel svensk landgangsflåde at tilbagelægge, før den kunne landsætte tropper umiddelbart uden for Københavns porte. Det fik i 1740'erne og årtierne derefter det danske admiralitet til at sende søofficerer til Middelhavet for at studere galejbyggeri, ligesom der blev importeret italienske galejbyggere til Holmen i København, som bistod med at konstruere en række forsøgsfartøjer, hvoraf ingen dog blev sat i produktion i større antal.

Ironisk nok blev det på den anden side af Øresund, at den innovationen af rofartøjer fandt sted, der for alvor skulle transformere den danske flådes kapacitet til at føre kystnær søkrig i de følgende generationer. I løbet af 1770'erne udviklede den svenske skibskonstruktør F.H. af Chapman en ny type rokanonbåd, der skulle vise sig at være velegnet til brug i nordiske farvande. De store rofartøjer havde ikke noget dæk, hvilket gjorde dem lette og anvendelige selv på grundt vand. Til gengæld var der kun meget ringe forhold for det ombordværende mandskab. Designet var et stykke tid om at nå til Danmark. I København rivaliserede de to skibskonstruktører E.W. Stibolt og Henrik Gerner nemlig om at udvikle en særlig dansk type skærbåd. Det endte med, at der blev bygget ti skærbåde efter Stibolts konstruktion, men de havde blandt andet den svaghed, at rigningen var sårbar over for gløder fra egne

kanoners mundingsild. Ved Slaget på Reden i 1801 kom de i kamp, og otte af de ti fartøjer havde skader af denne karakter efter slaget.

I mellemtiden var der sket det, at en anden dansk skibsbygmester Halkier var taget på sit helt eget spiontogt til Karlskrona, hvor han havde set de nye kanonbåde af Chapmans design. Også Halkier fik lov til at bygge en prototype, som dog ved en sejlprøve i 1792 ikke sejlede særlig godt i forhold til Stibolts og Gerners skærbåde. Det blev derfor ikke ved den lejlighed, at Chapmans design blev indført i Danmark. Men i 1801 medførte det britiske angreb på København, at man måtte tage Danmarks og Norges kystforsvar op til revision. Københavns forsvar havde vist sig helt utilstrækkeligt over for et angreb fra søsiden, og her var konklusionen, at der måtte bygges søforter omkring indsejlingen til havnen. Men man besluttede også at opbygge en flåde af kanonfartøjer, der kunne forsvare strategisk vigtige punkter. Selvom Halkiers kopifartøjer ikke havde virket overbevisende i 1792, vendte man atter opmærksomheden mod de svenske fartøjer, som i mellemtiden var blevet observeret af flere danske søofficerer – og fordelagtigt bedømt. En af disse officerer var kommandør Lorens Fisker, der var medlem af den danske Konstruktionskommission, hvorfor han havde stor indflydelse på de beslut-

ninger, der nu skulle tages. Han havde set fartøjerne i Sverige og sad inde med oplysninger om dimensioner og byggemåde og anbefalede dem varmt. Der blev nu anskaffet tegninger, bl.a. fra en svensk løjtnant Dahleman, der ikke alene havde teoretisk, men også praktisk kendskab til averteringen af dem.

Også kommandør Fiskers anvisninger blev fulgt i averteringen af nogle af kopi-fartøjerne. De nybyggede fartøjer blev prøvesejlet, og erfaringerne var gode, men der var problemer med at tillempede danske fartøjer efter de svenske. Et særligt problem var kølbrydning forårsaget af det tunge skyts, som de relativt små fartøjer skulle føre. Men i 1805 lykkedes det fra Rusland at skaffe de allernyeste tegninger af svenske kanonchalupper, der var lidt bredere og længere, end de typer, flåden havde bygget indtil da. Det blev disse fartøjer, den danske flåde kom til at masseproducere i de følgende år.

### **Flådens Ran og den efterfølgende kanonbådskrig 1807-14**

Den begivenhed, der for alvor satte gang i bygningen af chapmanske rokanonchalupper i de følgende år, var naturligvis det britiske angreb på København i 1807 og følgende næsten totale erobring af danske fartøjer. Det blev absolut presserende at genopbygge en flåde, der kunne møde de britiske skibe, der måtte vise sig i



*Flådens Ran. Christian Mølsted's maleri af de erobrede danske linjeskibe, der sejler ud af Flådens Leje i 1807 illustrerer den dystre baggrund for bygningen af de mange danske rokanonbåde.*

dansk eller norsk farvand. Det store problem var her, at det ganske enkelt ikke var muligt at finde tilstrækkelige mængder egetømmer til at genopbygge en flåde af fregatter og linjeskibe umiddelbart.

En hurtigere løsning var påkrævet. Og her løste kanonbådene dette problem helt umiddelbart. Dels gik der ikke så store mængder råmaterialer til, for at bygge hvert enkelt fartøj, dels behøvede man ikke de samme mængder egetømmer for at bygge hvert fartøj. Man fik med andre ord rigtig meget værdi for pengene, samtidig med at konstruktionsprocessen for en ny kanonbåd slet ikke tog lige så lang tid, som det tog at bygge en fregat eller et linjeskib. Det gav rigtig god mening at satse på rokanonfartøjer efter nederlaget i 1807. En vigtig faktor var, at der ikke var tilstrækkelige tømmerressourcer til rådighed i de danske skove til store nybyggerier på dette tidspunkt. Det smukke, åbne landskab, som vi kender fra de højtelskede danske guldaldermalerier af Eckersberg og Lundbye og deres samtidige, skyldtes at landskabet i de forudgående 4-500 år var blevet udpint for denne vigtige ressource. Med de engelske skibes nyvundne søherredømme var det ikke muligt for den danske flåde at indkøbe skibstømmer i store dimensioner i de baltiske og polske havne, hvor de ellers fik deres

tømmer fra. De langt mindre kanonfartøjer kunne man bygge med materialer hentet i de danske skove, der trods alt stadig fandtes her og der. Det betød også, at selve bygningen af fartøjerne med fordel kunne udføres decentralt i stedet for først at transportere tømmeret til København med fare for engelske angreb på transportfartøjerne.

### **Decentralt byggeprogram – Bornholms eksempel**

På Bornholm medførte den prekære materialesituation, at der blev udsendt bådebyggere fra den danske flådes hovedbase, Holmen i København, for at lede bygningen af fire rokanonjoller. De to udsendte håndværkere var formand Johan Wilhelm og konstruktionskoleelev Niels Christian Børnholt fra Holmens håndværkerkompagnier. Fartøjerne kunne med fordel operere med base på Christiansø, hvorfra der allerede i begyndelsen af krigen var udrustet kaperfartøjer, der jævnlige opbragte britiske eller britisk allierede skibe. Havneløbet i Christiansøs Fæstning er forholdsvist smalt, hvilket satte en praktisk begrænsning for, hvor store fartøjer, man kunne bygge.

Desuden var den samlede bemanning af fæstningen på mellem 800 og 900 mennesker, hvilket omfattede både soldaterne og deres familier. Det satte også en grænse for, hvor mange og





*To skibsmodeller fra Søetatens Historiske Modelsamling viser, hvordan henholdsvis rokanonchalupper (øverst) og rokanonjoller var bygget. Kanonjollen var mindre end chaluppen, og havde kun en kanon. En replika af en kanonjolle bygget efter originale tegninger af Korsør Produktionskole "hejste kommando" i 2019. (Krigsmuseet)*

hvor store fartøjer, det var realistisk at udruste. Valget stod mellem de store rokanonchalupper med 34 årer og en samlet besætning på 76 mand eller rokanonjoller med 18 årer og 24 mands besætning. Den 20. september 1809 meldte Bornholms guvernør Rothe, at han havde sat arbejdet i gang med at bygge de første to af i alt fire rokanonjoller på Bornholm. Han motiverede beslutningen med ”at kanonjollerne er brugte på kysten af Jylland og uden for skærene af norske kyst, som og da disse bruge mindre bemanning, og under de fleste omstændigheder gøre samme effekt som chalupper, koste mindre penge og tid at bygge og efter min formening er at præferere ihenseende til deres station på Christiansø og deres tilflugt på Bornholms østside, frem for kanonchalupper.” Materialerne til fartøjernes blev for en stor dels vedkommende erhvervet fra det prisedomte skib THE SUCCES, der var blevet opbragt i maj 1809. Her var 51 gode stykker rundtræer, der kunne anvendes til formålet. Dog måtte kanonbådernes bevæbning hentes i København, hvorfra man modtog to 4-pundige rælingshaubitser og en 18-pundig kanon og tilhørende ammunition til hvert af de fire fartøjer. Mandskabet fik desuden udleveret håndvåben til brug ved entring, geværer, pistoler hukkerter og entrebiler. Før vinteren 1809-10 var omme, var alle fire fartøjer færdigbygget. De blev

navngivet efter de største havnebyer på Bornholm: Rønne, Nexø, Svaneke og Allinge. Kanonbådene blev bygget i Rønne og der var medgået materialer til en samlet værdi af 9510 rigsdaler, 4 mark og 5 skilling. Arbejdet på kanonjollerne var påbegyndt i september 1809 og endelig sluttet i april 1810, i hele perioden havde 15-24 mand været beskæftiget med arbejdet. Rothe var meget tilfreds med, at Christiansø Fæstning nu rådede over ”et meget passeligt våben”. Byggebeddingen i Rønne, der var særligt anlagt til formålet, blev nu solgt. Man gjorde alt for at holde udgifterne nede på et absolut minimum.

De fire bornholmske kanonbåde var som nævnt af den relativt lille rokanonjolle-type. Dem blev der i perioden 1808-10 kun bygget 13 af i alt. De langt større rokanonchalupper blev der bygget 97 af. Som opbringelsen af briggen CHARLOTTE i sommeren 1810 demonstrerede, så gjorde kanonbådene god nytte i krigen mod englænderne og deres allierede.

Geografi og naturforhold satte dog nogle naturlige grænser for, hvor effektivt man kunne indsætte kanonjollerne mod fjendtlig skibsfart. Lige så snart det blæste en lille smule op, så kunne større sejlførende skibe let slippe væk fra de mindre fartøjer, som ganske vist var udstyret med en lille



*Denne gengivelse af kaperfartøjet JOHANNE med Christiansø i baggrunden er fra 1813 og viser, hvor relativt små de ombyggede civile kaperfartøjer ofte var. (M/S Museet for Søfart)*

rigning, men som kun havde den taktiske fordel, når de blev drevet frem ved årer i stille vejr. Således måtte guvernør Rothe i august konstatere, at selvom man kunne observere store konvojer med over 150 skibe sejle samlet forbi nord om fæstningen, så kunne man i det hårde vejr ikke stille noget op. Desuden blev konvojernes beskyttelse forstærket, og man lagde typisk ruten så langt fra Christiansø som muligt. Rothe skrev om konvojerne,

at ”disse vogte sig meget at komme fæstningen nær, når vejret er gunstig for jollerne.”

Det var et problem for kanonbådernes taktiske anvendelse, at fjendens skibe blot kunne sejle udenom Christiansø. Generelt samlede englænderne meget store konvojer i Hanø-bugten, der skulle eskorteres gennem de danske farvande på vejen til Storbritannien. Men afstanden til dette opmarchområde var

for stor til, at kanonbådene kunne udnyttes effektivt imod skibsfarten her. Her havde kaperfartøjer med flere master, dæk og kanoner større held til at opsnappe priser. Rokanonbåde blev anvendt med større held i andre danske farvande. Det var eksempelvis i Øresund og Storebælt og langs den norske kyst, hvor man kunne opnå et element af overraskelse ved at ligge uopdaget på lur i sunde og vige, for derfra at ro ud mod fjendens skibe, når vejrforholdene var optimale, hvilket gerne var i morgentimerne eller om aftenen i skumringen, når vinden havde lagt sig.

Det skal bemærkes, at selvom de danske kanonbåde var nøje kopieret efter af Chapmans forlæg, så kom de operativt til at fungere ganske anderledes, end de tilsvarende fartøjer, der sejlede under svensk flag. Den samme teknologi blev anvendt i to ret forskellige kontekster. Den svenske skærgårdsflåde anvendte primært denne type fartøjer i kamp mod russiske galejer eller til i store grupper at blokere bestemte områder i skærgården. Den danske flåde brugte derimod kanonbådene i en slags guerillakrig mod handelsskibsfart i de danske bælter og langs den norske kyst. Det var omstændighederne, der tvang den danske flåde til at bruge fartøjstypen på denne måde. Det var ikke den oprindelige hensigt, men tabet af flådens store skibe gjorde det

nødvendigt at nytænke fartøjstypens taktiske anvendelsesmuligheder. Det tjener skibskonstruktøren af Chapman til ære, at hans kanonbåde viste sig fint anvendelige også i denne uventede rolle.

### **Roflotillens kamp ved Dragør**

Et af de mest dramatiske eksempler på et kanonbådsslag i dansk farvand fandt sted den 20. oktober 1808 i Øresund. Her angreb en flotille på 21 rokanonchalupper under samlet kommando af kommandør J.C. Krieger det britiske linjeskib HMS AFRICA.

Denne gang gik man ikke efter de økonomisk attraktive handelsfartøjer i konvojen, men gik direkte efter det eskorterende linjeskib. Africa havde sammen med et bombarderskib og to brigger eskorteret en konvoj på i alt 137 handelsskibe gennem Øresund, da angrebet fandt sted. På det tidspunkt lå AFRICA sydligt i Sundet og ventede på, at de sidste skibe skulle passere. Fra det britiske skib havde man allerede aftenen før observeret danske kanonbåde i farvandet, og derfor forblev AFRICA i området for i påkommende tilfælde at lægge sig imellem konvojens skibe og eventuelle danske angribere.

Tidligt på eftermiddagen lagde den i forvejen ret svage brise sig, og der blev helt vindstille. Det var uheldigt for linieskibet, som nu mistede styrefart og dermed evne til at manøvrere. De

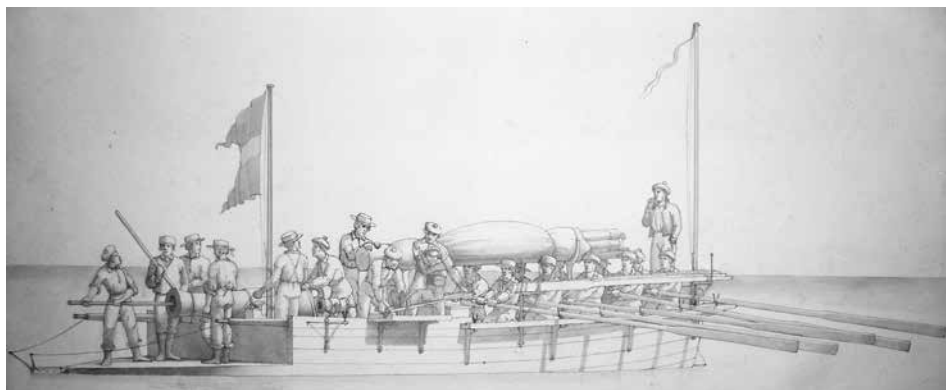
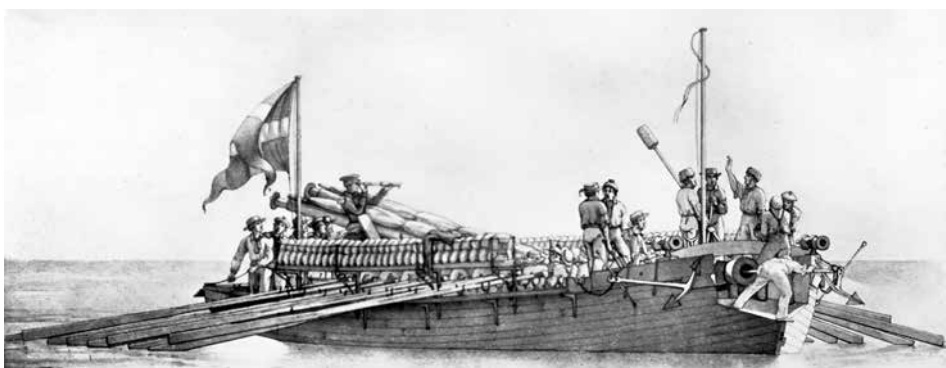


*Eckersbergs gengivelse af roflotillens kamp ved Dragør mod HMS AFRICA. (Krigsmuseet)*

danske kanonchalupper kunne nu ro ud til skibet og angribe det forfra og agtenfra. Hermed var de ikke udsat for AFRICAS dødbringende bredder på i alt 64 kanoner. I stedet kunne de beskyde det langt større linieskib langs kabs og forrette stor skade på rigning og dæk, uden at skibet kunne svare effektivt igen med sine få kanoner for og agter.

De danske kanonbåde var bestykket med 24-pundige kanoner, som fyrede med både regulære kanonkugler og kardæsk. De solide, runde kanonkugler slog huller i skrog og dæk, og kunne med en heldig træffer sætte en kanon

ud af spillet. Kardæskan bestod af beholdere fyldt med mindre kugler, som ramte fjendens sider og dæk som en dødbringende haglbyge. Hele to gange blev AFRICAS store flag agter skudt ned af den intensive beskydning. Begge gange troede danskerne, at det var tegn på, at skibet overgav sig, men da de nærmede sig, blev flaget hejst på ny, og de danske skibe budt velkommen med en voldsom beskydning med kardæsk, der kostede flere menneskeliv. Ved en anden lejlighed eksploderede et kanonrør om bord på en af kanonbådene fra Dragør, hvorved omkom fem mand. Kampen varede tre timer og kostede tab på begge sider.



*To danske rokanonchalupper og kanonjoller (underst) tegnet af C.W. Eckersberg. Det kunne forestille en situation under englandskrigene, men besætningens uniformshuer med pom-pom'er viser, at de er tegnet i 1840'erne.*

De danske tab var på i alt 25 døde og 34 sårede, mens englænderne havde 10 døde og 42 sårede. Ved mørkets frembrud tog vinden imidlertid til, og AFRICA undslap, svært beskadiget, og måtte søge svensk havn for at få en højst nødvendig reparation. Først efter en månedlang reparation i Karlskrona kunne HMS AFRICA igen afgå mod engelsk havn.

Tilbage på Christiansø forblev kanonjollerne en del af søforsvaret frem til krigens slutning i 1814. Chalupperne er for længst gået til, men de skure, der blev opført til at huse dem, eksisterer endnu. En af de sidste gange, kanonbådene kom i kamp, var i 1813. På det tidspunkt var der ved at udbryde krig mellem Danmark og Sverige. Krigen var ganske vist ikke erklæret, men den politiske udvikling bar kraftigt i den retning. En svensk orlogsbrig lagde sig nu ved fæstningen og påtog sig at visitere de bornholmske fartøjer, der kom til og fra øen. Da fæstningens kommandant blev opmærksom på dette, roede han ud til skibet og spurgte chefen, grev Cronstedt, hvad han egentlig foretog sig? Da denne meldte, at han havde ordrer til at blokere Christiansø, gav kommandanten ordre til, at kanonbådene skulle gå ud og jage det svenske skib væk. Nu stod der er mindre søslag mellem de fire kanonbåde og briggen. Briggens hækjolle blev skudt i smadder, og svenskere svarede

igen med at give kanonbådene et par breidsider. Bådenes relativt lille størrelse og lave fribord gjorde dog, at de fleste kugler gik over målet. ALLINGE fik knust et par årer, og SVANEKE blev ramt i skroget af en kugle. Det hele endte med, at det svenske skib i stærkt ramponeret tilstand sejlede tilbage til Sverige. I denne type kystnære operationer mod en relativt svag fjende, var kanonbådene en effektiv del af fæstningens maritime forsvar.

### **Kanonbådernes arv op til moderne tid**

Ideen om taktisk at udnytte de danske stræders geografi til at angribe med mindre, kraftigt bevæbnede fartøjer, døde ikke med englandskrigene. I løbet af 1800-tallet udvikledes og fortsattes brugen af rokanonfartøjer. I perioden 1831-1846 blev der bygget 22 nye kanonchalupper. Og en type med kraftigere bestyknings, den såkaldte bombekanonjolle, blev der bygget 17 af, den sidste så sent som i 1864.

Fartøjerne var i krigsindsats under Treårskrigen 1848-50 mod holstenerne og i 1864-krigen mod Preussen og Østrig-Ungarn. På Holmen i København blev der i 1820'erne og 1830'erne opført en lang række kanonbådsskure, der hver gav plads til to rokanonchalupper i forlængelse af hinanden i hver. De i alt tredive skure opdelt i seks sektioner er bevaret til vor tid, og selvom de fleste af dem i dag er indrettet til moderne



*Et nærmest symbolsk, lille/stor flåde, billede af RODSTEN (i forgrunden) af WILLEMOES-klassen og den sovjetiske krydser FRUNZE. De danske torpedomissilfartøjer af WILLEMOES-klassen var faktisk en slags efterkommere af englandskrigenes rokanonfartøjer. (Marinens Bibliotek)*

kontorer, så er de alligevel en stærk påmindelse om, hvor stor en rolle, kanonbåde spillede i 1800-tallets krigsførelse.

Den svenske inspiration fortsatte også i en senere tidsalder under den kolde krig som et fjernt ekko fra dengang, Fredrik Henrik af Chapman designede sine vellykkede kanonbådstyper. Denne gang var det svensk byggede torpedomissilbåde, robotbåtar, af SPICA-klassen, som blev efterlignet af det danske søværn. SPICA-bådene blev oprindeligt bygget i Göteborg og Karlskrona i 1960'erne. I 1974 påbegyndtes et dansk byggeprogram af torpedomissilfartøjer af WILLEMOES-klassen, der var stort set ens i skrogform, men lidt

længere end deres svenske søsterskibe.

Der blev bygget i alt ti af disse tungt bevæbnede fartøjer, der var udstyret med torpedoer, antiskibsmissiler af Harpoon-typen foruden en 76-mm kanon på fordækket. De svenske fartøjer af SPICA-klassen var designet til brug i Østersøens krappe bølger, og var velegnede til at ligge uopdaget og camoufleret inde ved kysten, for at slå til med lynsnar hast med torpedoer og missiler. Det var en anvendelse, som det danske søværn også kunne benytte i en mulig krig med Warszawa-pagtens søstridskræfter, hvilket var baggrunden for, at man kopierede dem. Taktisk mindede denne anvendelse ganske meget



om rokanonbådernes operationer i begyndelsen af 1800-tallet. Teknologi og allianceforhold havde ændret sig, men de underliggende taktiske og geografiske forhold lod sig let sammenligne.

Også i vores egen tid ser vi tilsvarende overførsel af teknologi, enten som kopi eller eksport. Det nyeste eksempel herpå er indkøbet til det danske søværn af svensk byggede CB-90-både (STRITSBÅT 90), der ganske vist har en mere alsidig anvendelse i kystnære operationer som landgangsfartøjer til fregatter og støtteskibe i deres danske anvendelse.

## Noter

<sup>1</sup> *Beskrivelsen af opbringelsen af CHARLOTTE bygger på Rigsarkivet, 891 Priseretten for Bornholm (Søetaten) 1810-1814, Justits- og domsprotokol 1810-1814 mm. 192, Sag nr.14. Tak til museumsinspektør Rasmus Voss for at stille transkribering af arkivaliet til rådighed.*

## Litteratur:

*Bjerg, Hans Christian, Flåde og Teknik 1739-1989, Søværnets Tekniske Tjeneste 250 År, Søværnets Materielkommando, 1989.*

*Erichsen, John og Bjerg, Hans Christian, Danske Orlogsskibe 1690-1860 Konstruktion og Dekoration, Lademann, 1980.*

*Garde, H.G., "Efterretninger om den danske og norske Søemagt, Kbh. 1832-35".*

*Jensen, Ole Lisberg, "Kampen mod linjeskibet AFRICA syd for Dragør i oktober 1808",  
Marinehistorisk Tidsskrift 2, 1978.*

*Voss, Rasmus, "Krigen ved verdens ende".  
Forlaget Sohn, København 2012.*

*Thomsen, Birger, "De dansk-norske kanonbåde 1780-1850".  
Marinehistorisk Tidsskrift 3, 1975.*

## Kilder:

RA, 511 Generalkommissariatet (Søetaten) 1766-1847 Indkomne sager 1809, 1286 Rapport fra konstruktionskommissionen, 3958.

RA, 891 Priseretten for Bornholm (Søetaten) 1810-1814, Justits- og domsprotokol 1810-1814 mm. 192, Sag nr.14.



*Juni 1927. Det engelske krydserbesøg i København. Stævnen af C-klasse krydseren COMUS. (R. Steen Steensen /Marinens Bibliotek)*

## Boganmeldelser

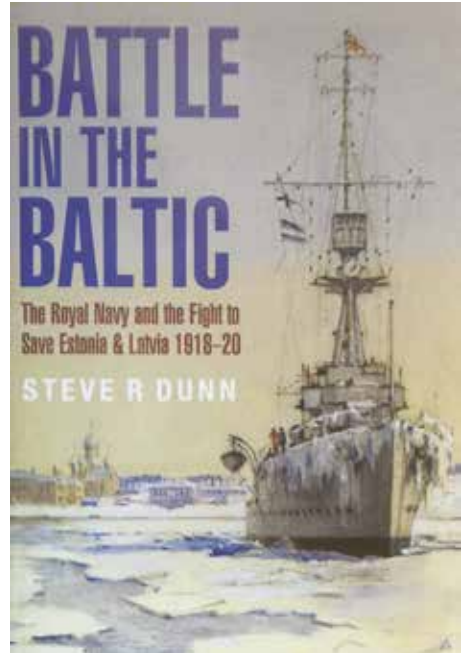
### ”Battle in the Baltic, The Royal Navy and the Fight to Save Estonia & Latvia 1918-20”

af *Steve R. Dunn*.

Udgivet på Seaforth Publishing i februar 2020, og kan købes bl.a. på [www.navybooks.com](http://www.navybooks.com) for 25 pund + forsendelse. Det er en bog som jeg på det varmeste kan anbefale.

Det er en spændende bog som omhandler en meget skelsættende, men alligevel overset periode / krig i vores nærområde, Østersøen, for kun omkring 100 år siden, hvor Finland, Estland, Letland, Lithauen og Polen kæmpede brutale og blodige krige for deres selvstændighed. Krige hvor også danske frivillige deltog. Bogen dækker et lille hjørne af denne komplicerede og hele tiden skiftende situation, nemlig perioden fra 1. Verdenskrigs våbenhvile den 11. november 1918 og indtil begyndelsen af 1920, hvor Royal Navy deltog i kampene, og støttede Estlands og Letlands frihedskamp. Bogen dækker både Royal Navy's operationer i Østersøen og det politiske spil hjemme i Storbritannien, hvor der var meget politisk modvilje mod at deltage i denne uerklærede krig.

Danmark hvirvles også lidt ind i et hjørne af historien ved at Royal Navy



*Bogens omslag er et maleri af Cecil King af HMS CALEDON i Liepaja's havn i februar 1919, og som tydeligt viser hvilke udfordringer vinteren gav.*

benyttede København som fremskudt base for operationerne, men det er kun et lille hjørne af historien, dette vil jeg grave dybere ned i og skrive en seperat artikel til MHT om (red.: se s. 3)

Bogen beskriver spændende operationer, hvor Royal Navy med lette krydsere, destroyere, ubåde og motor-torpedobåde holdt hele den røde øster-

søflåde med alt fra slagskibe til ubåde i skak, samtidig med at de støttede ester og letters landmilitære operationer i kystområderne. Dette var langtfra uden omkostninger både for mandskab og materiel, og udløste adskillige problemer med besætningerne, som bare gerne ville hjemsendes efter den lange tjeneste under 1. Verdenskrig, og ind i mellem nægtede de direkte at beskyde røde tropper. Det endte da også med direkte mytterier bl.a. på et af skibene, mens det var i København.

Mit eneste kritikpunkt ved bogen er at den er meget engelsk fokuseret, og der er stort set udelukkende anvendt

angelsaxiske kilder, men bogen som er på engelsk er meget let læst, dog er der anvendt en del ord som jeg enten måtte slå op eller gætte mig til, men det forstyrre bestemt ikke læseligheden og læseværdigheden.

Så en spændende bog, som bestemt kan anbefales, og som udvidede min historiske horisont, og sikkert vil gøre det for mange, om begivenheder fra en ikke så fjern fortid fra vores nærområde.

*Lars Jordt*  
Marts 2020



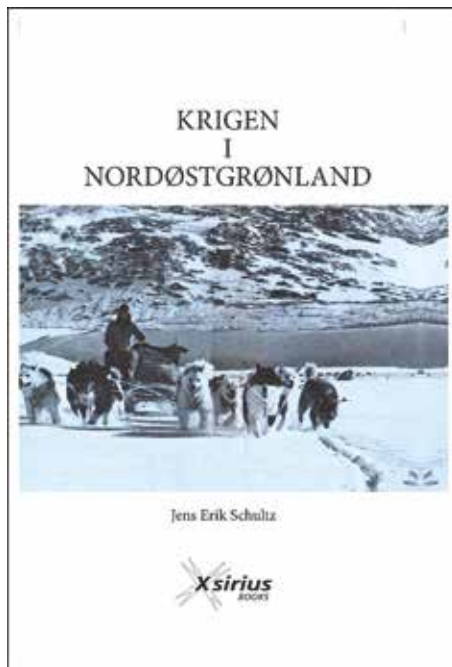
*Februar 1919 i København. Krydseren HMS CALEDON. Skibet er allerede på dette tidspunkt udrustet med en afflyvningsplatform og et lille fly. (Københavns Stadsarkiv)*

## Krigen i Nordøstgrønland

af *Jens Erik Schultz*. Bogen udgives den 14. april 2020 på forlaget "X Sirius Books". (Bogen kan også bestilles direkte fra forlaget med 25% rabat: [www.xsirius.dk](http://www.xsirius.dk)) 103 sider rigt illustreret. Pris kr. 248.

Her er tale om en lille bog på godt 100 sider, som beskriver en side af Den anden Verdenskrig, som er ukendt for de fleste. Den handler om de få danske og norske pelsjægere, som opholdt sig på den grønlandske østkyst, da den tyske besættelse af Danmark fandt sted. De blev afskåret fra henholdsvis Danmark og Norge. Allerede inden USA selv blev involveret for alvor i krigen, tog landet sig af Grønland. Det forhindrede ikke tyskerne i at interessere sig for området. Deres fly, overfladeskibe og ubåde skulle have nogle pålidelige vejrmedlinger for Nordatlanten. Vejrobservationer fra det øde Østgrønland kunne hjælpe på dette.

Området var meget tyndt befolket, og som en sikkerhedsforanstaltning traf de tilbageværende danske myndigheder i Grønland, i samarbejde med US Coast Guard, en beslutning om at evakuere de få beboere der var i området. Dette gjorde det noget nemmere for tyskerne at etablere vejrstationer på den flere tusinde kilometer lange kystlinje. Det gjorde også situationen lidt nemmere for de udsendte slædepatruljer, for efter evakueringerne så var enhver ukendt



person en fjende!

I alt sendte tyskerne fire skibe til østkysten af Grønland, men denne beretning handler kun om den første tyske landgang, som gik under navnet operation "Holzauge". Ekspeditionens skib var en ombygget trawler SACHSEN, som i de to første krigsåre havde gjort tjeneste i Nordatlanten som "Wetterbeobachtungsschiff" (vejrskib). I 1942 kom skibet på et kort værftsophold i Korsør, hvor det blev klargjort til en ekspedition af to års varighed. Det blev underlagt "Kriegsmarine" og det tyske flådehovedkvarter i Tromsø i Nordnorge. Det fik 17 mands besætning, og lederen af ekspeditionen var en østriger ved navn Hermann Ritter, som tidligere havde

havde været kaptajn i handelsflåden. I midten af 1930'erne tog han til Svalbard som pelsjæger, og det var på denne baggrund, at han var blevet udpeget som chef for togtet til Østgrønlandske farvande. Skibet optrådte nu som "Küstenwachschiff" med navnet HERMANN. Skibschefen fik rang af søløjtnant af reserven.

De danske slædepatruljer blev involveret i ildkampe med tyskerne. Læseren bliver præsenteret for en række af de danskere og nordmænd, som deltog i denne tjeneste. Det er en barsk beretning om mod, beslutsomhed og udholdenhed.

Det ganske usædvanlige ved denne beretning er, at chefen for den tyske ekspedition gerne ville lade sig tage til fange. Han ville gerne være amerikansk

krigsfange. Det var ikke så nemt, når en del af hans besætning var overbeviste nazister. Det er personen Hermann Ritter, som har fascineret forfatteren. Han var ikke en typisk officer fra Den Anden Verdenskrig. Hovedpersonen er østriger, pacifist, idealist, katolik og en karismatisk leder, som kender leveforholdene i de arktiske områder. Bogen handler om hans svære valg i en vanskelig situation. Hans svigt over for trokabseden til regimet plagede ham resten livet.

Bogen er særdeles flot illustreret med gode kort, historiske fotografier og tegninger. Forfatteren er særdeles kendt med området og har kendt en af bogens hovedpersoner.

*Poul Grooss*  
kommandør (pensioneret)

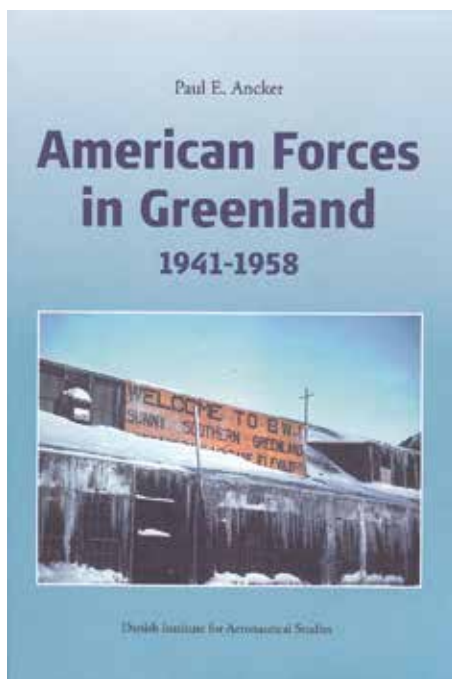
## American Forces in Greenland

1941 – 1958 af Paul E. Ancker.

Udgivet af Danish Institute for Aeronautical Studies i 2019. 170 sider rigt illustreret. Pris kr. 220.

Bogens forfatter påbegyndte pilotuddannelse i det nyetablerede Flyvevåben i 1950. Han blev jagerpilot, men har haft størstedelen af sin flyvende karriere i Flyvevåbnets transporteskadrille i grønlandsk luftrum. Han gennemgik det historiske studium på Københavns Universitet efter karrieren i Flyvevåbnet.

Bogens undertitel er ”*Development of the American Naval- and Air Bases in Greenland following: “The Agreement Relating to the Defence of Greenland, 9 April 1941”*”. Bogen er derfor nyttig i den nuværende diskussion om Grønland set i sikkerhedspolitisk belysning, fordi den både tager forhistorien og selve perioden fra 1941 til 1958 med. USA fastslog på et tidligt tidspunkt i sin historie, at europæiske kolonimagter ikke skulle blande sig i udviklingen i hverken Nord-, Mellem- eller Sydamerika. Det var på et et tidspunkt, hvor de spanske og portugisiske koloniriger var i opløsning. Rent geografisk hører Grønland til Nordamerika. De amerikanske holdninger blev slået fast med Monroedoktrinen fra 1823, og det er blandt andet den doktrin, der henvises til i forbindelse med, at USA – og ikke Storbritannien – forhindrede tysk tilstede-



værelse i Grønland under Den anden Verdenskrig. Først belyser forfatteren de særlige forhold i Grønland:

En talmæssig meget beskednen befolkning, som udelukkende bor tæt på kysten,  
Belysningsforhold: Henholdsvis mid natssol og polarnat,  
Temperaturforhold,  
Vejrproblemer med kombinationer af isforekomster, lavt skydække,  
Nedsat sigtbarhed og særlige lokale indforhold, store snemængder og tidevand.

Dernæst ser han på flyvningens ud-

vikling i området. Det stod hurtigt klart i flyvningens barndom, at hvis man ville flyve fra USA til Europa eller omvendt, så kunne man måske med fordel fordele rejsen på nogle etaper via Canada, Grønland, Island, Skotland eller Irland.

Fra 1932 deltog Marinens Flyvevæsen med vandfly, som blev transporteret rundt i grønlandske farvande på diverse skibe. Senere blev Hærens Flyvetropper involveret i et stort antal fotoflyvninger med kortlægning af den grønlandske kyst. I 1933 var selvste Charles Lindbergh og hans hustru på udflugt fra Labrador mod både den grønlandske vest- og østkyst, inden de fløj mod Island og Shetlandsøerne og videre mod København.

Med den tyske besættelse af Danmark i 1940 blev den amerikanske interesse for Grønland for alvor skærpet. For det første ville man gerne forhindre, at tyskerne tog området. Her kom Monroe-doktrinen belejligt ind. For det andet opstod et behov for talrige flyvepladser i hele det nordatlantiske område, da USA blev involveret i Den anden Verdenskrig. Efter aftale med briterne skulle der stationeres et stort antal amerikanske jager- og bombefly i Storbritannien. Det kunne ikke flyve non-stop fra USA til Storbritannien. USA udpegede en række landingspladser til vandfly i Grønland, og USA gik derefter hurtigt i gang med at etablere en lang række flybaser, som kunne

supplere hinanden i tilfælde af dårligt vejr på en eller to baser. Forfatteren gennemgår de forskellige baser og de lokale problemer, som amerikanerne havde med selve etableringen samt beflyvningen af området.

Hele luftbroen fra de amerikanske flyfabrikker til de amerikanske flybaser i det østlige England er måske ikke kendt af så mange. Tusindvis af jagere og bombefly kom denne vej. Ubådskrigen rasede i Nordatlanten, og nogle af skibene på vej til og fra Grønland blev torpederet af tyske ubåde. Efter starten på Den kolde Krig sendte amerikanerne 3.000 jettfly via samme luftbro fra USA til Vesteuropa. Det skete fra 1952 til 1957.

Forfatteren giver en udmærket skildring af amerikanernes forhold til den danske ambassadør Kauffmann i Washington, af de danske embedsmænds forvaltning af Grønland under krigen samt af den grønlandske befolknings reaktioner. Der var i øvrigt ikke megen samkvem mellem det amerikanske basepersonel og den grønlandske befolkning.

En del af bogen henvender sig især til fly-entusiaster og folk med et særligt lokalkendskab til de amerikanske baseområder i Grønland. Bogen bærer lidt præg af at være sammenskrivninger af tidligere udgivet materiale, men den er særdeles nyttig og aktuel i den nuværende sikkerhedspolitiske debat.

*Poul Grooss*  
kommandør (pensioneret)



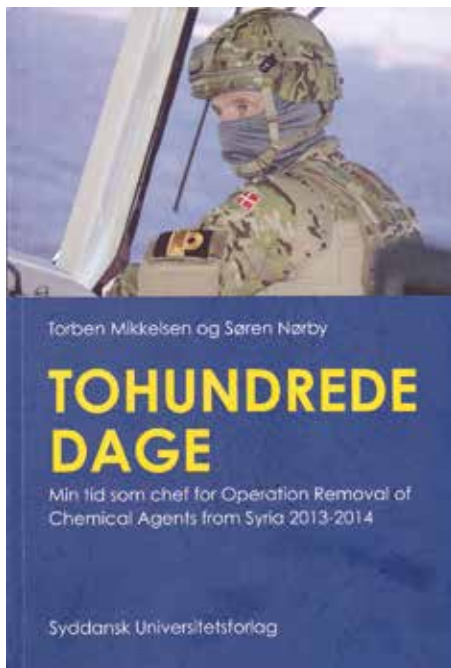
## ”Tohundrede dage”

”Min tid som chef for Operation Removal of Chemical Agents from Syria 2013 – 2014”

af kontreadmiral *Torben Mikkelsen* og søværnets marinehistoriske konsulent *Søren Nørby*. Udgivet på Syddansk Universitetsforlag den 18. november 2019. 212 sider rigt illustreret. Pris fra kr. 198.

Det er en lidt usædvanlig bog, som fortjener omtale. I forbindelse med de syriske magthaveres brug af kemiske kampstoffer i 2013 udnyttede det internationale samfund mulighederne for at afvæbne regimet for denne type våben. Det var jo ikke noget de syriske styrker ville gøre af egen fri vilje. Det måtte internationale organisationer tage sig af, og det krævede et politisk pres. Det var især FN og *Organisation for the Prohibition of Chemical Weapons*, som stod for den overordnede koordination.

Danmark sagde ja til opgaven, som gik ud på at lede en operation med en flådestyrke og et antal handelsskibe, som i alt skulle fjerne 1.300 tons kemiske kampstoffer fra syrisk territorium. Det syriske regime havde brugt disse våben, og det var magtpåliggende for det internationale samfund at sikre, at disse våben ikke længere blev brugt af regimet. De måtte heller ikke falde i hænderne på nogle af de mange krigsførende fraktioner, som



opererede i området.

Den daværende chef for 2. Eskadre i Korsør, flotilleadmiral Torben Mikkelsen, blev udpeget som styrkechef.

Han er i dag kontreadmiral og chef for Søværnskommandoen i Karup. Danmark stillede med støtteskibet *ESBERN SNARE* som kommandoskib og det chartrede Ro-Ro-skib *ARK FUTURA* fra DFDS. Desuden indgik der fregatter fra Norge, Storbritannien og Frankrig. Norge deltog desuden med Ro-Ro-skibet *TAIKO*. Russerne stillede også med skibe til støtte for operationen – og det gjorde Den kinesiske Folkerepublik tillige. Hermed går det måske op for læseren, at denne opgave

var lidt ud over det sædvanlige, og opgaveløsningen ville nok kræve megen diplomati, stor tålmodighed og ikke mindst både fantasi og beslutsomhed.

Planlægningsarbejdet af den komplicerede operation fandt sted i Moskva. Syrerne var interesserede i at aflevere kampstofferne for at undgå yderligere fremmed intervention i det borgerkrigshærgede land. De kemiske stoffer blev inddelt i to risikokategorier. Et skibsbåret amerikansk anlæg skulle destruere den farligste kategori til søs via to ombordværende hydrolyseanlæg. Disse anlæg var ombord i fragtskibet CAPE RAY tilhørende US Navy.

Den anden kategori skulle sejles til destruktion i europæiske havne af TAIKO og ARK FUTURA. Havneanløb med kemiske våben om bord var ikke tilrådeligt, så når de to fragtskibe havde last om bord, så måtte de holdes forsynet fra orlogsskibene til søs.

Et antal afhentninger af kemiske kampstoffer i den syriske havneby Latakia blev planlagt. Havnen var lejlighedsvis mål for beskydning, og flådestyrken skulle inden anløb sikre sig, at hverken skibene eller de kemiske våben blev udsat for angreb under opholdet. De to handelsskibe havde civile besætninger, som ikke var ”kombattanter”. For at sikre, at der ikke blev placeret bomber i beholderne med kemiske kampstoffer,

havde de danske skibe medbragt en kæmpemæssig scanner velvilligt udlånt af *Skat*. Den kunne gennemlyse en lastbilcontainer. Et af problemerne med de kemiske kampstoffer var, at medbragte specialister skulle kontrollere, om stofferne var under nedbrydning eller forandring.

Bogen er blevet til på basis af Torben Mikkelsens dagbog under operationen. Den er interessant, fordi den tegner et billede af en usædvanlig operation, hvor læseren nøje kan følge situationen, navnlig når internationale situationer pludselig løber af sporet.

Marinehistorikeren Søren Nørby har skrevet dagbogsoptegningerne ind i en beretning om Søværnets virke i denne periode. Planlægningen, som lå til grund for hele operationen, havde fundet sted i Moskva. Det var formentlig for at få syrerne med. Det gjorde ikke russerne til ansvarlige for udførelsen. Den russiske flådes største skib, PJOTR VELIKIJ, deltog i operationen noget af tiden, men et af Torben Mikkelsens problemer var, at russerne ikke fik besked fra Moskva om, hvad der blev besluttet om de enkelte afhentninger. Har man kendskab til russiske forhold, virker dette ikke overraskende. Derfor spillede en medbragt ”sprogvejtnant” og tolk en vigtig rolle i kommunikationen med russerne. Kommunikationen med kineserne kunne foregå på engelsk, og

Torben Mikkelsen blev interviewet af kinesisk stats-TV, hvilket måske også understreger operationens særlige karakter.

Bogen er forsynet med et person- og skibsregister, et appendiks med en tidslinje, Curriculum Vitae for Torben Mikkelsen, kopi af folketingsbeslutningen om udsendelsen af de danske skibe samt tekniske data for de danske og norske skibe. Det er en velskrevet bog forsynet med gode kort samt mange fotos, dels fra selve operationen og dels fra krigen i Syrien.

Der var tale om en langvarig operation, som ingen kendte afslutningsdagen på. De kemiske kampstoffer skulle fjernes

hurtigst muligt, men der var mange forhindringer af diplomatisk art, og kampstofferne skulle ud gennem en krigszone. Bogen giver et godt indtryk af vilkårene i en moderne flådestyrke indsat i internationale operationer. Så er der endelig tale om en bog med "happy end", for det lykkedes for den danskledede styrke at gennemføre operationen og fjerne al-Assad-styrets kemiske våben. Det lykkedes, fordi de danske besætninger medbragte velegnede skibe, var målrettede og dygtige og havde et højt uddannelsesniveau!

*Poul Grooss*  
kommandør (pensioneret)

## MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Af og til bliver man overrasket over, hvor hurtigt alt kan ændre sig. På det private plan naturligvis gennem sygdom, ulykke og død, men også på det samfundsmæssige kan der ske store omvæltninger. Og her taler jeg ikke om militærkup, jordskælv eller tsunami.

I februar udkom Militærhistorisk Tidsskrift vanen tro med et lille indlæg fra modelbyggerlauget. Lidt om de gennemførte aktiviteter og lidt om de kommende. Og så et par uger senere lukkede Danmark ned, og alt gik i stå. Corona og COVID-19 overtog vores liv.

Nu tre uger senere er det svært at finde hoved og hale på hverdagen og fremtiden. De fleste af os sidder mere eller mindre i hjemmeisolation, og bevæger os kun sjældent og meget forsigtigt ud. Måske for at købe lidt ind eller for at bryde isolationen med lidt frisk luft.

Hvornår lauget kan vende tilbage til ”rutinen” og de socialt og faglige tirsdagsmøder i Nyholms fredede Arrest er helt uvist. Nogle af medlemmerne kommer i Arresten en eller to ad gangen fordelt over ugens syv dage. Kantinen er lukket, skolerne og Søværnet har sendt personellet hjem. Kun de populære MP’er passer på os



alle døgnnet rundt. Hurra for dem.

Inden alt dette skete nåede vi at holde et medlemsmøde den 25. februar. Her var planlagt en byvandring på Nyholm med Søværnets Historiske konsulent, Søren Nørby, der skulle fortælle om alle de smukke bygninger - hvoraf vi forhåbentlig beholder de fleste - når den politiske skitse for Nyholms fremtid er på plads. Bagefter skulle der være foredrag om Holmens historie i marineforeningens spændende lokaler. Men ak. Det blev styrtregn og kraftig storm, så programmet måtte ændres. Vi blev indendørs og Søren Nørby holdt et spændende foredrag om optakten til og gennemførelsen af Flådens sænkning den 29. august 1943. Ikke noget dårligt bytte. Og så har vi jo byvandringen til gode, når verden ser mere normal ud, og politikerne har besluttet, hvad der skal ske på Nyholm.



*St. Georg med corona. (OMBL)*

Udstillingen i Øksnehallen 21.-22. marts, hvor Forsvarsakademiet ville tage os med, blev aflyst. Generalforsamlingen den 21. april blev indkaldt, men kort efter udsat på ubestemt tid.

Så lige nu er programmet for de næste måneder meget, meget tyndt. Intet sommermøde, ingen medlemsmøder, ingen udflugter, men vi satser stadig på at kunne aflevere modellen af ST. GEORG til Strandingsmuseet den 1. oktober. Og så måske drøfte muligheden for at bygge en tilsvarende model af HMS DEFENCE, der sammen med det britiske linjeskib ST. GEORG forliste ud for Thorsminde juleaften 1811. Her døde 1.398 ved katastrofen. En anden gruppe vil færdiggøre modellen af Nyholms fredede Mastekran med tov-

værk, blokke og taljer. Og ved kajen nedenfor skal naturligvis ligge et af datidens orlogsskibe som vandlinjemodel. Hvor operativ det hele bliver, må nok afklares i løbet af byggeperioden.

Selvom ingen kan sige noget klart om coronasituationen i november, har vi alligevel bestilt Bræddehytten til vort julemøde den 24. november. Så sæt et forsigtigt blyantkryds i kalenderen.

---

# Medlemstur til Karlskrona

## 2. og 3. september 2020

Som annonceret i sidste nummer af Marinehistorisk Tidsskrift, går Selskabets sommertur i år til den svenske flådes hovedbase, Karlskrona i Blekinge. Her vil der være rig lejlighed til at stifte bekendtskab med et enestående velbevaret marinehistorisk kulturmiljø, der står på Unescos Verdenskulturarvsliste. Museumsinspektør og marinehistoriker Jakob Seerup vil fungere som rejseleder på turen.

På Marinmuseum vil vi efter en god frokost få en præsentation af den svenske flådes historie og blandt andet nyde den bemærkelsesværdige ubådsudstilling med koldkrigsubåden NEPTUN og Sveriges ældste ubåd HAJEN fra 1904. Om aftenen spiser vi middag i fornemme, flotte og historiske rammer i Søofficersmessen, hvor det også er muligt at se det historiske Kungl. Örlogsmanna Sällskapets bibliotek. Vi overnatter på ”First Hotel Ja”, der ligger centralt i det historiske Karlskrona. Efter morgenmad og udtjekning går vi hen over det imponerende centrale torv og videre til Marinebasen, hvor vi får en eksklusiv tur på det historiske værftsområde. Da basen stadig er et fuldt fungerende militært anlæg, er der strenge regler for adgang. Alle deltagere skal derfor i god tid indsende pasnummer og personlige oplysninger – ellers bliver vi ikke lukket ind! Marinehistorisk Selskabs bestyrelse glæder sig til at give medlemmerne en rigtig god oplevelse. Der vil være begrænset plads i bussen, så husk at melde til i god tid. Tilmelding foregår efter først-til-mølle-princippet.

### PROGRAMMET:

#### 2. september

*Kl. 08.30 Afrejse med bus fra Valby Station*

*Kl. 12 Ankomst Stumholmen*

*Kl. 12.30 Frokost på Marinmuseum i Karlskrona*

*Kl. 14-16 Rundvisning på Marinmuseum*

*Kl. 16.30 Tjek ind på FIRST HOTEL JA, Borgmästaregatan 13*

*Kl. 18.00 Middag i Sjöofficerssällskapets Restaurang og introduktion til Kungl.*

*Örlogsmannasällskapets Bibliotek*

### 3. september

*Kl. 10-12.30 Rundvisning i verdenskulturarvsområdet på Orlogsbasen i  
Karlskrona*

*Kl. 13 Frokost på Marinmuseum*

Kl. 14.30 Hjemrejse fra Karlskrona

Kl. 17.30 Ankomst Valby Station

**7. juni** deadline for tilmelding via **marinehist.nemtilmeld.dk** . Samlet pris for hele turen inkl. alle måltider (minus drikkevarer), entréer og guides, overnatning inkl. morgenmad, frokost samt transporten er KUN **kr. 2.000 pr person**.

Enkeltværelser på hotellet er der kun 10 af, resten er dobbeltværelser – så skynd dig at melde dig til via **marinehist.nemtilmeld.dk**  
Max deltagere 50 (min. 30 for at turen gennemføres)

---

## Generalforsamling

Generalforsamlingen i foråret 2020 er grundet de særlige Corona/Covid-19 omstændigheder, foreløbigt udsat til:

**onsdag den 10. juni 2020**  
**i Ubåden, Holmens Kirke, kl. 1930.**

Bestyrelsen håber meget at myndighedernes regler m.v. til den tid vil tillade os at gennemføre generalforsamlingen. Lykkes det ikke, vil endnu en udsættelse komme på tale - og i så fald, blive gennemført til efteråret.

Hold øje med opslag på **www.marinehist.dk** (vores hjemmeside) eller på vores facebook side.

med de venligste hilsener,  
Bestyrelsen

**MEDDELELSER FRA  
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB**

**Arrangementer sæson 2020 / 2021**

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

Onsdag 28. oktober 2020 kl. 1930

*Lars Jordt*

**Danske skibe til alverdens flåder**

Onsdag 25. november 2020 kl. 1930

Admiral (p) *Tim Sloth Jørgensen*

**Status i arbejdet for at bevare Nyholm  
som kernen i fortællingen om Søværnets historie**

Onsdag 27. januar 2021 kl. 1930

Brigadegeneral (p) *Michael Hesselholt Clemmesen*

**Kommendörkapten Arnbergers forræderi mod Danmark i 1928-29**

Onsdag 24. februar 2021 kl. 1930

Kommandør *Gorm Bergqvist*

**Søværnets opgaveløsning i Arktis**

Onsdag 24. marts 2021 kl. 1930

*Poul Grooss*

**"Slagkrydseren "HMS Hood" og slagskibet "Bismarck": 80 året for de skæbne-  
svangre kampe i Nordatlanten". Handlinger og konsekvenser.**

Onsdag 14. april 2021 kl. 1930

**Generalforsamling**

Efter foredragene og generalforsamlingen er der mulighed for at få 2 stk. smørrebrød,  
en ostemad, samt en øl eller sodavand og kaffe for i alt 100 kr.

**VIGTIGT!**

Tilmelding til foredrag og spisning ske via link:

**[marinehist.nemtilmeld.dk](http://marinehist.nemtilmeld.dk)**