

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



53. årgang

Nr. 3—august 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](http://www.toptryk.dk)  
Tlf.: 7465 0101

## INDHOLD

### Artikler

- Da Royal Navy benyttede 3  
København som flådebase  
1919–1921,  
*Lars Jordt*
- Større fartyg i Östersjön under 23  
kalla kriget  
*Peter Rosengren*
- Hvorfor HOLGER DANSKE og 33  
NIELS EBBESEN  
*Erik Månsson*
- ”skandaløs heltedyrkelse af en 41  
tysk naziforbryder i en dansk ubåd”  
*Søren Nørby*
- Bog anmeldelser**  
Det danske søminevåben 45  
1862–2020  
*Finn Linnemann og  
Tom Wismann*

### Meddelelser fra Orlogsmuseets 46 modelbyggerlaug

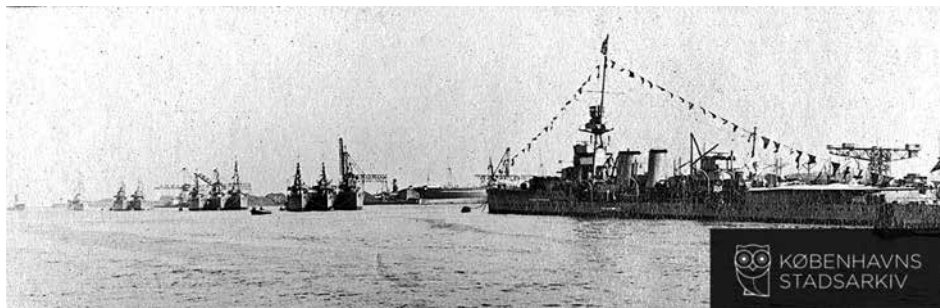
[www.marinehist.dk](http://www.marinehist.dk)

Forsidebillede: *Maleri af Cecil King  
”The Old Dockyard, Copenhagen,  
and HMS VALHALL”. 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 1919 –1921

*Perioden 1918–1919 er bragt i MHT Nr. 2 maj 2020*

af Lars Jordt



*1, Travlhed i Yderhavnen. Britiske krydsere og destroyere er fortøjet på rad og række mellem Langelinie og B&W og Trekronefort. ([www.kbh billeder/Københavns Stadsarkiv](http://www.kbh billeder/Københavns Stadsarkiv))*

Dette er 2. del af historien om engelske, franske, amerikanske og enkelte italienske krigsskibe, der i perioden umiddelbart efter 1. Verdenskrig og et stykke ind i 1920'erne benyttede København som flådebase for operationer i Østersøen. Dette lille hjørne i Danmarkshistorien har i store træk været gemt eller glemt og er først er dukket op i de senere års historieskrivning.

Påskudet for at anvende København som flådebase var Ententens behov for at kontrollere afvæbningen af den tyske flåde og kontrol af tysk skibsfart i Østersøen. Det var dog også briternes og franskmændenes ønske om

indflydelse både militært og økonomisk i de nye stater Estland, Finland, Letland, Lithauen og Polen. Franskmændene og amerikanerne patruljerede primært i den vestlige del af Østersøen, ud for den tyske og polske kyst, hvorimod englænderne også førte en uerklæret krig mod Sovjetunionen for at yde militær støtte til esternes og letterenes frihedskamp. De britiske krigsskibe lukkede Den Røde Flåde inde i Kronstadt med minespæringer og i direkte kamp, når den vovede sig ud. Briterne udførte bl.a. to bemærkelsesværdige angreb med motortorpedobåde og adskillige bombninger fra fly mod skibe i Kronstadt. Desuden støttede de engelske krigsskibe landope-

rationerne så langt deres skyts kunne række, og hindrede Bolsjevikkerne i at landsætte tropper bag esternes linier, og landsatte estiske styrker bag Den Røde Hærs linjer.

I henhold til våbenhvileaftalen skulle de tyske tropper blive i de baltiske lande for at sikre disse militært, indtil andet blev aftalt. Men det var et tveægget sværd, fordi tyskerne forsøgte at danne tyske lydstater i området (Estland, Letland og Hviderusland) i stedet for de selvstændige lande som befolkningerne ønskede. Disse tysk-baltiske tropper førte i en periode direkte krig mod de lettiske og estiske regeringer. I den krig støttede briterne

også stærkt op om de selvstændige baltiske lande.

### **Franskmændene kommer**

Franskmændene ville også være med og allerede i december 1918 havde de sendt en ældre panserkrydser MN MONTCALM og flere torpedobåde afsted for at sikre sig mod britisk dominans i Østersøen. Den blev afløst af endnu en panserkrydser MN LA MARSEILLAISE der foretog en tur til slesviske havne, bl.a. Flensborg, Sønderborg og Aabenraa for at støtte danskerne i Slesvig. I Flensborg gik bølgerne meget højt, det tyske admiralitet forbød det franske besøg, men det så franskmændene stort



*Den franske panserkrydser MN MONTCALM i Frihavnen. Panserkrydsere var som krigsskibstype blevet forældet med et slag, da 1. Sea Lord admiral John Fischer introducerede slagkrydserne i 1909. Men den franske flåde, som ikke byggede slagkrydsere før i mellemkrigstiden, anvendte deres panserkrydsere til langt op i 1920'erne. (www.kbh billeder.dk)*

på. Da MN LA MARSEILLAISE forlod Sønderborg nord ud af Alssund havde de tyske myndigheder fjernet afmærkningen, men det hindrede dog ikke sejladserne.

Langs Alssunds viste de dansksindede deres begejstring for besøget ved at lade Dannebrog gå til tops. Den 2. september returnerede MN LA MARSEILLAISE til Frankrig og blev afløst af panserkrydseren MN GUEYDON, som kom i oktober. Franskmændene havde lange ophold i København og holdt sig mest i den vestlige del af Østersøen, hvor de kontrollerede tyske havne og søfart. De skibe, der sejlede længere op i Østersøen, deltog kun i meget begrænset omfang i krigshandlingerne, og de menige besætninger værgede sig flere gange mod at skyde mod Bolsjevistiske styrker. Enkelte gange lykkedes det dog officerene at overbevise besætningerne om, at de bekæmpede tysk-baltiske tropper.

Der var løbende en udskiftning af skibene i Østersøen, og de fleste anløb København på vej ind og på vej ud. Ikke alle skibe sejlede ind i Østersøen, mange skibe kom også til København for at aflevere udstyr, som skulle bruges under operationerne, fx. skrev Politiken den 7. september 1919 at "*Det britiske Flyvemaskineskib "Furious" kom i gaar fra England og lagde ind i Yderhavnen under Salutudveksling med Sixtus*". HMS FURIOUS kom med fly, som blev

afhentet af HMS VINDICTIVE, der enten opererede flyene eller afleverede dem til Björkö-basen. Her havde briterne oprettet en intermistisk flyveplads.

Kontreadmiral Cowan havde allerede i juni 1919 etableret et fast støttepunkt i Björkö-sund, der lå i det østlige Finland, ikke langt fra Petrograd (idag: Skt. Petersburg) og Den Røde Flådes base Kronstadt.

### **Det svære skyts ankommer**

Da de første britiske flådestyrker sejlede ind i Østersøen, var man nødt til at benytte lettere styrker, da sejlrenden gennem Drogden havde en begrænset dybde, og ruten gennem Store- og Femarnbælt var spærret af miner.

Danskerne ønskede ikke at stryge tyske miner uden for dansk territorialfarvand, så der gik noget tid, inden tyskerne fik strøget deres miner i Store- og Femarnbælt samt Kadetrenden ved Gedser. Men i oktober oprustedes briterne ved at sende monitoren HMS EREBUS direkte fra Murmansk via København til Björkö-sund. Den havde en dybgang på kun ca. 3,5 m, og kunne let passere Drogden. HMS EREBUS var bevæbnet med to stk 381 mm kanoner, og kunne give meget kraftig artilleristøtte til de estiske og hvide russiske troppers angreb på Petrograd.

Det var ikke alle skibe der blev sendt afsted fra Storbritannien til København og Østersøen, der nåede

frem. Navigationsfarer var der altid, og hertil kom den allesteds nærværende fare for miner. Den 27. oktober 1919 forlod RFA VOLTURNUS Deptford med kurs mod København og Reval med 700 t primært proviant og varmt tøj til besætningerne på skibene i Østersøen. Sejladsplanlægningen og udførelsen var ikke særlig grundig, for da skibet rundende Skagen den 1. november, signalerede Skagen fyrskib til dem, at de var på vej ind i det minefelt der lå på Hertas Flak. Alene i 1919 var mindst 18 skibe gået på miner her. Men RFA VOLTURNUS fortsatte ufortrødent, og løb på en mine. Den lykkelige udgang på episoden var dog, at alle 16 ombordværende blev reddet, men provianten

og det varme tøj nåede ikke frem. Ved søforhøret efter forliset blev kaptajn og overstyrmand gjort ansvarlig for ulykken.

### **Skibene kommer og går**

Skibsbevægelserne blev fulgt i de københavnske aviser under rubrikken ”De fremmede Krigsskibe”, bl.a. den 26. oktober 1919 hvor den 20. destroyer flotille med HMS VOYAGER, HMS VERSATILE, HMS VORTIGERN og HMS VELOX sejlede hjem via København. Den 29. oktober skrev Politiken:

*”Af Fremmede Krigsskibe har vi faaet besøg af 4 britiske Jagere, som ikke har været her før. Deres Navne er ”ABDIEL”, ”TARPON”, ”VANOC” og ”VANQUISHER”*



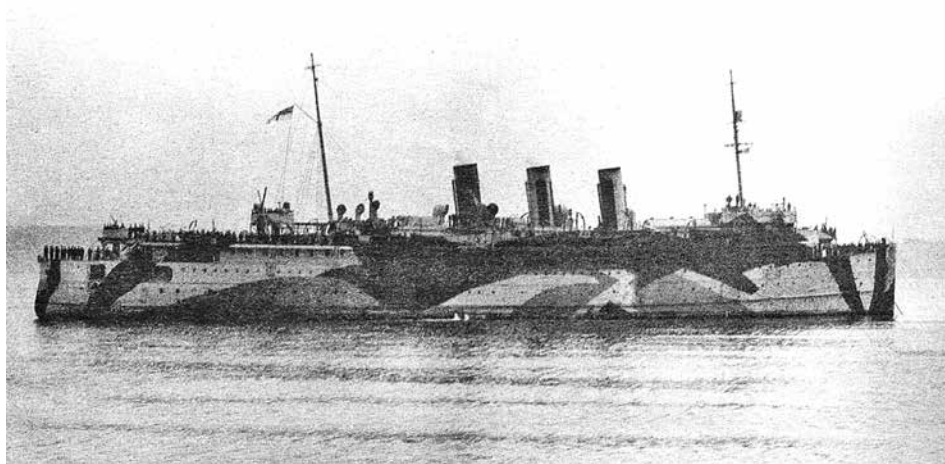
*De tre britiske destroyere HMS WESSEX (F32), HMS WESTMINSTER (F02) og HMS Windsor (F12) er fortøjet til en af bøjerne i yderhavnen. HMS WESTMINSTER blev skadet den 5. december 1918, da den gik på siden af den minesprængte HMS CASSANDRA for at redde besætningen. Senere blev HMS WESTMINSTER skadet i kamp med russiske enheder, så den må siges at have været en aktiv del af kampagnen Men også et lidt uheldigt skib, for den kolliderede også med hele tre mindre handelsskibe i København. (Det Kongelige Bibliotek / Holger Damgaard)*

*og de kommer fra Riga”.*

Disse fire skibe var minelæggerdestro- yere, som kunne lægge fremskudte mine- felter for at forstærke indespærringen af Den Røde Flåde. Den 1. november var det så den amerikanske krydser USS CHATANOOGA, jageren USS YARNALL og den engelske jager HMS WALPOLE, der ankom til København.

Det var en vigtig del af at holde moralen oppe hos besætningerne med en sikker og hurtig postgang. Det blev klaret med regulære anløb med en ”post” destroyer, der sejlede fra Björkö Sund via Reval og Libau til København med post og for at hente post til skibenes be- sætninger - en tur der foregik med 25 kn.

**Ombord på HMS PRINCESS MARGARET**  
Situasjonen i Riga blev meget kritisk da tysk-baltiske styrker angreb byen i oktober 1919, så den 11. oktober blev mine- læggeren HMS PRINCESS MARGARET sendt fra København for at støtte flåde- styrkerne og letterne i Riga i kampen mod angrebet. Under angrebet blev krydseren HMS DRAGON ramt to gange, 9 mand blev dræbt og 4 mand sårede. De sårede blev overført til HMS PRINCESS MARGARET, som kom til København den 4. november på vej til England, bl.a med de 4 sårede matro- ser. Politiken fik lov til at komme om- bord mens den lå på Langelinie, og interviewede næstkommanderende, i



*Ca. 1917. HMS PRINCESS MARGARET der var under bygning til Canadian Pacific Railroad da 1. Verdenskrig brød ud, blev overtaget af Royal Navy og ombygget til minelægger. Den deltog meget aktivt i operationerne for at støtte esterne og letterne både som minelægger, til transport af krigsmateriel og ved evakuering samt transport af flygtninge, mandskab og sårede.*

([www.clydeships.co.uk](http://www.clydeships.co.uk))

hans kahyt - *"et hyggeligt Rum med blankpudsede granathylstre og Tændrør på Hylterne og Familiefotografier"*. Det var nok ikke alle ting journalisten opfattede korrekt, da han beskrev skibet som hospitalsskib og mineskinererne på dækket som *"Skinerækker beregnet til Baarene"* – HMS PRINCESS MARGARET var en minelægger. Efter dette besøg benævnte Politiken skibet som hospitalsskib hver gang det blev omtalt. Tilslut spørger Politikens journalist *"Og nu bliver De her nogle Dage?"* hvortil han svarer *"Forhaabentlig - Kjøbenhavn er den bedste By, jeg kender ved the Baltic"*. Denne gang blev det dog kun til en enkelt dag i København.

### **Britere og danskere**

Danmark havde været neutral under 1. Verdenskrig, og havde levet godt af at eksportere til alle krigsførende parter. Tiden er også kendt for de såkaldte gulashbaroner, som havde tjent fedt på at leverer elendig dåsemad ikke mindst til tyskerne. Dansk søfart havde tjent godt på de høje fragtrater under krigen, men også lidt hårdt, på grund af tyskernes uindskrænkede ubådskrig og minefaren. Så København var et sted, der flød med mælk og honning, men det var dyrt. Som en officer udtalte om København *"et djævelsk godt sted og masser af forlystelser, men den er forbandet dyr"*. Eller som en fyrbøder sagde *"vores fornøjelse var at slappe af i den dejlige by København, som*

*vi kærligt kaldte - Copes"*. Mad og drikke var let at få, så når skibene kom fra Baltikum, var det dejligt at kunne shoppe, spise og slutte af på en café med vin og musik. Der har helt sikkert været gang i byen med alle de fremmede besætninger på landlov.

Det gik ikke altid lige roligt for sig når de engelske søfolk var i byen, og den 17. august 1919 reserverede Politiken hele to spalter til artikler om de britiske matrosers umådeholdne druk og deraf følgende optøjer i København. Bl.a. i Grønnegade hvor et par danske herrer *"maatte flygte med iturevne Klæder og knuste Hatte"* og en dansk soldat *"slog saa bravt fra sig, at Tænderne raslede ud af munden på den mest paagaende Englænder"*. 10 tilkaldte betjente måtte trække stavene og sendte en sømand på hospitalet og tre i detentionen. Søfolkene nød også landloven i Tivoli, og det gik heller ikke altid stille for sig, som fx. da 15 – 20 berusede matroser ville ind i Tivoli, men blev nægtet adgang. Det kom til håndgemæng ved tælleapparaterne og politiet måtte hjælpe vagterne, *"og der faldt drøje Hug paa begge Sider, og da Englænderne trak sig tilbage i hastig Flugt medførende deres Saarede, havde Inspektionsbetjent Lund og Kontrolørerne Andersen og Hedeby faaet svære Skrammer, navnlig Kontrollør Hedeby hvis smertende Ansigt havde faaet Farve og Form som en kinesisk Lys-Ballon"*.



Den 8. september er der igen uroligheder, men det er tydeligt at der tages rimeligt let på uromagerne. De transporteres tilbage til skibet, som heller ikke tager det så alvorligt, så de samme søfolk ses igen i Tivoli senere samme aften.

De mange skibe og besætningsmedlemmer i bybilledet tærede dog lidt på forholdet mellem københavnerne og briter, da de lokale syntes at de britiske søfolk altid var fulde, og efterhånden kom der skrivelser i aviserne om, at søfolkene bragte kønssygdomme med sig. Men det var de danske piger nok også selv ude om, for når der var åbent skib med hundredvis af besøgende var der et stort overtal af piger, - ligesom der ved andre besøg ombord var travlt i de mørke hjørner på skibene.

En af officererne der havde været på bytur, forsøgte sig med en af gadens løse fugle, som forlangte 5 shilling for sin kærlighed. Men det syntes han var for billigt for et sikkert møde, så han trak sig, hvorefter pigen straks reducerede prisen til 2 shilling og 6 pence *"for en engelsk gentleman"*.

De mange mere eller mindre pæne piger, der interesserede sig for englænderne, fremkaldte også adskillige læserbreve - ikke mindst negative og moralske. Men også mere opløftende som den endnu idag kendte Emma Gad der benyttede lejligheden til, i et indlæg i Politiken

at tale varmt for, at vi danskere skulle lære *"det engelske verdenssprog"*.

På det mere officielle plan forløb det heller ikke glat hele tiden. Briterne inspicerede fremmede skibe der ankom til København. Det fik chefen for flådens overkommando viceadmiral Anton Everts til at skrive, til udenrigsministeriet: *"Da Englændernes Optræden maa be-tragtes som i høj Grad krænkende for Danmark som suveræn Stat og vel ogsaa som Neutralitetskrænkende ..."* og fortsatte *"... paahvile Marinen at paatale Neutralitetskrænkelser og Krænkelser af Souveræniteten naar en saadan finder Sted paa Søen og i hvert Tilfælde i dansk Orlogshavn ..."*.

Interessant at selv en så højt placeret søofficer ikke opfatter tilstedeværelsen af Ententens flådebase i København som et defacto ophør af den danske neutralitet. Efter dette blev det dog aftalt at briterne optrådte mere diskret og ikke bevæbnede, når de inspicerede skibe der ankom til København!

Den anden vej rundt blev englændernes prestige, set fra københavnernes side, hjulpet godt på vej, bl.a. af en hændelse hvor en kvinde faldt i vandet mellem HMS ROYALIST og kajen. Snarrådig indgriben af maskinassistent Henry David Maidment reddede hende. Dette førte til, at Kong Christian X personligt anmodede om, at Maidment blev tildelt den kongelige danske livredningsmedalje.

Englænderne fik også indtryk af danskernes generelt positive syn på dem, da en svensk eskadre på ni skibe besøgte København den 22. februar 1919, samtidig med at kontreadmiral Cowan var i København. Cowan rapporterede til Admiralitetet: *"Dette svenske besøg så ikke ud til at være særligt velkommen hos danskerne, og at de kom med så stor en styrke (ni skibe) så ud til at blive negativt kritiseret. Sammenligninger blev gjort i den danske presse mellem de svenske skibe og vores, og var meget rosende for os og negativt for svenskerne"*. Iøvrigt interessant at dette besøg ikke nævnes i hverken Politiken eller Nationaltidende.

Kong Christian X var selv en fast gæst ved skibene, der lå langs Langelinie (som briterne kaldte *"Long Linnie"*) eller ved bøjerne i havnen, når han kørte på Langelinie på sin Harley Davidson motorcykel. Indimellem stoppede han, stod af og kiggede ned på skibene og vinkede til besætningerne.

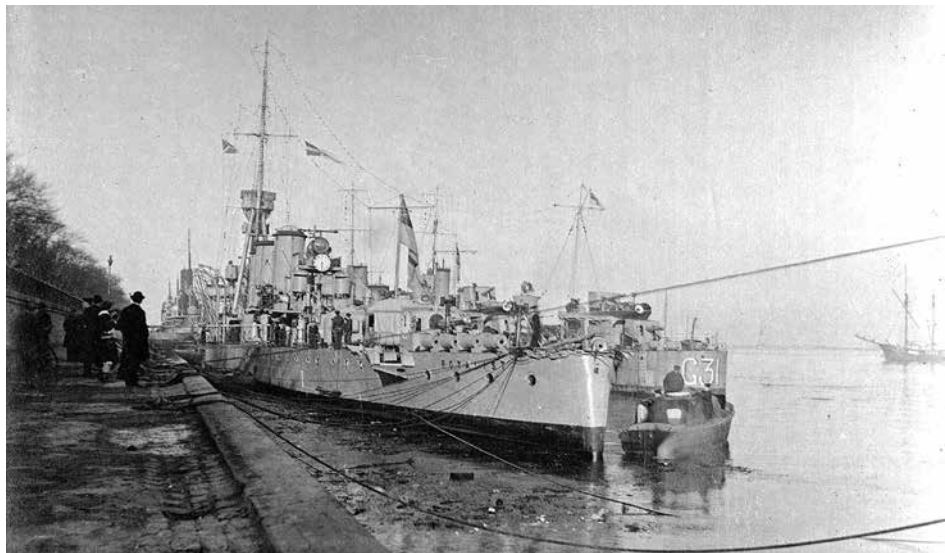
### **Mytteriet på Reden**

Den officielle britiske politik var, at det var frivilligt at deltage i krigen mod russerne, men det så Admiralitetet stort på, når de kommanderede skibe til operationerne i Østersøen. Den 12. oktober var der et mindre mytteri i den 1. Destroyer Flotille der skulle til Østersøen, hvor 150 mand forlod deres skibe og derved forhindrede flotillen i

at afsejle fra Port Edgar i Skotland.

Den 10. november ankom HMS VINDICTIVE fra Björkö Sund for at få en ny ladning flyvemaskiner fra et engelsk flymoderskib. På årsdatoen for våbenhvilen den 11. november 1919 lå hangarskibet HMS VINDICTIVE i København og provianterede som forberedelse til at returnere til Björkö Sund. Arbejdet blev afbrudt af ca. 40 søfolk som forlangte at tale med chefen, - han lod vide, at han ville tage imod fire mand på den sædvanlige måde. Søfolkene trak sig tilbage, men kom hurtigt igen - nu endnu flere, mens de råbte, at de ville have orlov. Det lykkedes at få søfolkene til at trække sig tilbage til deres messer, hvor de begyndte at synge revolutionære sange og råbe slogans. Kaptajn Grace besluttede sig for at afgå, da vejret var begyndt at blive dårligt. Det fik nogle fra maskinbesætningen til at lukke for olietilførslen til kedlerne, og to mand blev taget i forsøget på at stoppe nogle maskinrumsblæsere. De to mand fik hver en dom på 5 års fængsel for at have bragt folkene på fyrplads A og skibets sikkerhed i fare under aktiv tjeneste.

Disse domme stoppede dog ikke den generelle utilfredshed med tjenesten i Østersøen i en uerklæret krig til støtte for lande som folkene knapt kendte navnene på. Der fortsatte med



*For at mindske risikoen for sabotage udlånte den danske Marinestab pramme til at skabe afstand mellem skib og kaj, som det ses på dette billede af HMS ROYALIST ved Langelinie. På ydersiden ligger HMS WRESTLER. ([www.kbh billeder.dk](http://www.kbh billeder.dk) / Københavns Museum)*

at være utilfredshed ombord i flere af skibene med forskellige former for opsætsighed.

### **Britisk flådebase i København?**

Den 20. november 1919 (altså stort set et år efter at det faktisk var sket) beretter Politiken med den socialistiske britiske avis Daily Herald som kilde, at briterne trækker deres styrker ud af Østersøen, og derefter kun vil forrette polititjeneste i den sydlige Østersø. Politiken fortsætter:

*”Det er blevet foreslaaet, at Kjøbenhavn, gennem Overenskomst med den danske Regering, eventuelt kunde be-*

*nyttes som britisk Flaadebasis i Vintrens Løb”, og videre ”Det er uklart hvad der menes med vendingen ”det er blevet foreslaaet”. Efter hvad vi erfarer, foreligger der imidlertid ikke for vore Marineautoriteter nogen Kendsgerning, ifølge hvilken Planen skulde være naaet til den gensidige Forhandlings Stadium...”*

Tankevækkende kommentarer fra en radikal avis på et tidspunkt hvor den siddende regering var radikal.

I slutningen af november besluttede den britiske regering, - imod krigs- og luftfartsminister Winston Churchill's

indstilling - så endeligt at trække flåden tilbage fra Østersøen. Allerede den 19. november havde HMS PRINCESS MARGARET forladt Björkö Sund med kurs mod København med 3 meget specielle gæster. Folkekommissær for udenrigsanliggender i Sovjetunionen Maxim Litvinov og to kvindelige sekretærer. Han skulle til København for at forhandle med briterne om fangeudveksling og fred. MS PRINCESS MARGARET ankom til København den 24. november, og omtales i Politiken også her som hospitalsskib.

Da isen i slutningen af december, begyndte at lukke for sejlads i den finske bugt trak Royal Navy skibene tilbage. Et af de første der forlod basen i Björkö Sund var iøvrigt HMS VINDICTIVE, for da det begyndte at blive rigtig koldt kunne piloterne ikke længere flyve, da deres udstyr, handsker, jakker, støvler mm ikke var til det.

### **For hjemadgående**

Den 22. december afgik krydseren HMS PHAETON fra København mod England, og der ankom adskillige skibe fra Østersøen. Det var monitoren HMS EREBUS og destroyerne HMS WHITLEY, HMS VORTIGERN, HMS VOYAGER, HMS STONEHENGE, HMS WINCHESTER, HMS VERSATILE, HMS VISCOUNT, HMS VOLEX, HMS VALOROUS og HMS WAYNECK. Bortset fra tre destroyere og depotskibet RFA GREENWICH afgik de

alle med kurs hjem til Storbritannien.

Den 23. december kom HMS VOYAGER til København. Efter et kort bunkerophold fortsatte den for at kunne nå hjem til jul. Det lykkedes dog ikke, den løb ind i en voldsom storm, så julemiddagen blev cornedbeef og beskøjter. HMS VENOMOUS ankom til København juleaftensdag og afgik 2. juledag, men også den løb direkte ud i storm og måtte ankre op på Reden. Kaptajnen tabte dog hurtigt tålmodigheden og afgik alligevel - det blev en hård hjemtur.

Hospitalsskibet RFA BERBICE var kommet til Björkö Sund den 4. september, hvor det havde fungeret som hospitalsskib for de sårede og syge englændere i den østlige Østersø. RFA BERBICE returnerede via København den 30. december sammen med destroyerne HMS WARWICK, HMS WALKER og HMS VANCOUVER. Men operationerne i Østersøen sluttede ikke, for samme dag sejlede HMS STONEHENGE ind i Østersøen.

Den 29. december var det så HMS WALLACE, HMS WARWICK, HMS VANESSA, HMS WALKER, HMS SEAWOLF, HMS SARDONYX, HMS TENEDOS, HMS MAIDSTONE, HMS TURQUOISE med en ubådsflotille på otte ubåde, der returnerede til Storbritannien. Den 31. december blev kontreadmiral Cowan ombord



*HUNT-klasse minestrygere som HMS HOLDERNESS, HMS HEYTHROP og HMS CATTISTOCK. Deres kedler var designet til "Welsh Steam Coal", og med dårligere kul var forbruget enormt, ligesom de udviklede så meget røg, at de fik øgenavnet "Smokey Joes". Det store forbrug var nok en af årsagerne til at HMS HOLDERNESS måtte søge nødhavn i Rønne d. 30/12 1919 for at bunkre. (www. Wikipedia.com)*

på HMS DELHI modtaget med salut fra Holmen, da han ankom sammen med HMS DRAGON, destroyerleaderen HMS BRUCE, HMS VANITY og HMS SESAME, tre undervandsbåde og et depotskib, der alle var på vej retur til Storbritannien via København. Ved dette sidste besøg i København blev Cowan inviteret til privat audiens hos Kong Christian X.

### **Nytår i Rønne**

I november 1919 var de tre HUNT-klasse minestrygere HMS HOLDERNESS, HMS HEYTHROP og HMS CATTISTOCK sejlet via Kielerkanalen til København og

derefter videre til Reval. I slutningen af december, da de engelske skibe trak sig ud af Østersøen, slæbte de tre minestrygere hver en motortorpedobåd (CMB'er) hjem. Skibene løb ind i svær storm, og de to første tabte deres slæb, og måtte søge henholdsvis nødhavn og læ ved Bornholm. Kun HMS CATTISTOCK nåede til København med sin CMB'er, og her blev det besluttet at sælge båden. HMS HOLDERNESS søgte nødhavn i Rønne den 30. december, da dens beholdningen af kul var næsten opbrugt, og den havde fået slæbetrossen i den ene skrue. I Rønne var der en beholdning af bunkerkul, der

var blevet tilovers fra Sikringsstyrken, og som driftige lokale forretningsfolk havde opkøbt, af den beholdning kunne HMS HOLDERNESS købe 50 tons kul. Bornholmerne var generelt gode til at tale engelsk, mens deres holdning til briterne var tvedelt. Nogle gik langt for at vise deres probritiske holdning, andre havde en klar anti-britisk indstilling. En ca. 12-årig pige stod på kajen og så på det engelske skib. En fra besætningen gav hende en ½-penny som souvenir, hun kiggede på den, smed den i vandet og gav ham en tysk mønt. Til gengæld skriver Bornholms Tidende meget positivt om bunkringen: ”Ja, Englænderne er ikke bange for at

*tage et Tag med – i Modsætning til de danske Marinere, naar de er paa besøg”.*

Det gik allerede lystigt for sig samme aften, som avisen skriver: ”*De engelske Søgutter er bekendt for at være meget livlige, naar de kommer i Land i fremmede Havne. Reglen bekræftede sig i Aftes. En Del af Søgutterne, der var kommet paa Landjorden, havde før Butikkerne lukkede, forsynet sig med et større Kvantum Spiritus. Efter at de vaade Varer var sat til Livs, blev et Par af dem saa medtaget, at de maatte hjælpes om Bord af Politiet. Nogle andre blev fulgt hjem af Kammeraterne. En blev fundet liggende midt i Sne-*



*1921 - Københavns Havn set fra luften, med den nordlige del af Holmen og Refshaleøen i billedets øverste halvdel. En britisk C-klasse krydser og en V-klasse destroyer ses fortøjet til bøjerne i Yderhavnen. (Forsvarets Bibliotek)*

*sjuppet et Sted i Østergade med en Portvinsflaske – selvfølgelig tømt! I Haanden. Iøvrigt gik Aftenen med Sang og Halløj, der just ikke aabenbarede nogen særlig indgroet Respekt for den i Rønne gældende Politivedtægt. Blot det ikke bliver en vel livlig Nytaarsaften i Aften!”. Den 2. januar 1920 fortsatte avisen: ”Paa Havnen fejrede den engelske Ministryger Nytaaraften ved at lave lidt Fyrværkeri ved Midnattid. Man havde frygtet en Del for, at de engelske Sømænd skulde live vel meget op i Gaderne, men det hele indskrænkede sig til en Del kaade Løjer, og der skete ikke Overlast paa nogen Maade”.*

Det skyldes måske, at lokale havde inviteret besætningen med til deres nytårsfest. Søsterskibet HMS HEYTHROP var knap så heldig, hun red stormen af i læ ved Bornholm med en deraf følgende mere mager nytårs middag.

Den armerede trawler HMS CATSPAW<sup>1</sup>, der også forlod Björkö Sund med kurs hjemad via København, var ikke så heldig. Den forliste med mand og mus i den svære storm.

### **Fred med Sovjetunionen, men flådebasen bliver**

Royal Navy fortsatte med at bruge København som flådebase, og HMS CALEDON, HMS DUNEDIN samt dele af 4. Destroyer flotille forblev i København og blev udskiftet med jævne

mellemrum. Efterhånden som vinteren slap sit tag i Østersøen foretog skibene regelmæssige togter i Østersøen med bl.a. besøg i Libau og Reval.

Under en forespørgselsdebat i det britiske parlament i juni 1920 oplyste parlaments sekretær for Admiralitetet James Craig, at de britiske skibe i Østersøen patruljerede farvandet, men at der var fri fart. Bortset fra skibe som mistænkes for at bringe våben eller ammunition til Sovjetregeringen. Skibe, som var mistænkt, ville blive bragt til allieret havn for at blive undersøgt.

Blandt de skibe, der opererede i Østersøen, var krydseren HMS CARYSFORD med viceadmiral Sheppard som siden 17. oktober 1919 havde været ”Officer in Command of Allied Naval Forces in Sleswig”, og destroyerne HMS SEAWOLF og HMS SESAME. Midt i juni 1920 eskorterede skibene damperen STEIGERWALD, som briterne havde fået i krigsskadeserstatning, til København. Ombord var 750 soldater fra Sherwood Forester regimentet, der havde været i Flensborg for at sikre roen i forbindelse med afstemningen i zone II (Flensborg mm.). Som Politiken skrev om viceadmiral Sheppard: *”Dagens mand er i Dag Admiral Sheppard, en elegant engelsk Marineofficer, en klog og begavet Mand, en Mand af stor Takt, af den fine Type, som paa den værdigste Maade forstaar at repræ-*



*Viceadmiral Sheppard og oberst Moltke foran Kurhuset i Sønderborg 22. maj 1920. Desværre er billedet taget på så lang afstand, at man ikke kan se alle viceadmiralens "stærke og smukke træk". (Kongelig Bibliotek / Postkort)*

*senterer den engelske Marine. Admiralen har deltaget i den store Krig og indlagt sig betydelige Fortjenester. Det var en stor Tillid, de Allierede viste ham, da de udnævnte ham til Øverstbefalende for den samlede engelsk-franske Besættelsesstyrke (red. af Sønderjylland), men om Admiralen er kun hørt Lovord, han har løst sin Opgave med overlegen Ro, hvad der ikke vil forbyse nogen, naar de kaster et Blik på hans Ansigt med de stærke og smukke træk". Med den beskrivelse må det have været en herre der, har fået damerne i det pænere borgerskab til at dåne.*

Samme dag var RDN OLFERT FISCHER og RDN GEISER "gået på togt med den fornemmeste opgave at deltage i Genforenings højtidelighederne", som der stod i Politiken.

Politiken hylder i florumvundne vendinger tropperne i sin leder samme dag som Sherwood Forester blev hyldet i København, "Vi hilser disse Soldater som Repræsentanter for en stor og beundringsværdig Nation, med hvem vi føler os i Slægt, og af hvem vi har meget at lære", og fortsætter "Nord-søen skiller, men det er ogsaa en evig Sandhed, at den forbinder. Og denne





*Det var et meget stærkt signal til alle landene omkring Østersøen, at Royal Navy sendte sin nyeste slagkrydser HMS HOOD på togt i Østersøen kun en måned efter den havde hejst kommando. (Ritzau Scanpix)*

*Forbindelse er af stor, afgørende Betydning for vort lille Land. Vi trænger til Englands Kul, og vi trænger til Englands Marked. Men vi trænger ogsaa til noget, der er endnu større – til at lære af det Folk, hvis contact with humanity bliver til sund Kløgt og til usentimental politisk common sense".* Glemte var de radikales pro-tyske holdning fra krigens første år, nøjagtigt ligesom man gjorde efter 2. Verdenskrig.

### **HMS HOOD og HMS TIGER's Scandinaviensbesøg**

Den 2. juni 1920 ankrede en eskadre

op i Køge Bugt. Det var de to slagkrydsere HMS HOOD, der var helt ny, den havde hejst kommando den 15. maj 1920, og Jyllandsslags veteranen HMS TIGER, der var ledsaget af destroyerne HMS SPENCER, HMS VALENTINE, HMS VEGA, HMS VECTIS, HMS VIOLENT og HMS WINDSOR. Den britiske charge d'affaires, Marineattaché og konsul gik ombord. Skibene var på en større Scandinavien og Østersørundtur. De ankom direkte fra Portland i Storbritannien og sejlede den 4. juni videre til Kalmar og Nynäshamn syd for Stockholm. Det havde været planen,

at eskadren også skulle besøge Reval, men dette anløb blev aflyst i sidste øjeblik for ikke at provokere russerne. Derefter vendte skibene tilbage til Danmark, hvor de først besøgte Aabenraa og derefter København.

Eskadren ankrede op i Aabenraa Fjord, den 15. juni 1920 med de to slagkrydsere i midten og destroyerne rundt omkring. I det lokale dagblad "Hejmdal" omtales besøget med stor begejstring, idet man sammenligner med et tidligere besøg (før Første Verdenskrig) af panserkrydseren HMS CORNWALL, hvor befolkningen ikke kunne udtrykke de nære følelser, de nærede for englænderne. Hvorimod HMS HOOD og HMS TIGER der: *"kom som Repræsentanter for vores Befriere fra et aarlangt Fremmedherredømme, og som saadanne vil vi ogsaa i Dag hilse vores engelske Gæster velkommen. De kommer til en Befolkning, hvis højeste Ønske er blevet opfyldt ved de Allieredes og derigen-nem også det engelske Folks hjælp og højsind, og den danske Befolkning her vil aldrig glemme, at England har sin store Del af Æren for at vores Grænse-spørgsmål blev løst i Overensstemmelse med vort Gamle krav: Folkenes nationale Selvbestemmelsesret".*

Efter besøg ombord fra byens spidser og admiral Keyes officielle visit i byen, blev der de følgende to dage arrangeret besøg for befolkningen. Under besøget blev to søfolk fra henholdsvis HMS



*Viceadmiral Roger John Brownlow Keyes, som havde kommandoen over slagkrydsereskadren på Scandinavien togtet i 1920. (Forsvarsgalleriet)*

HOOD og HMS TIGER begravet i Aabenraa, sømanden fra HMS Hood var omkommet ved en ulykke ombord. Deres gravsten kan iøvrigt stadig ses på kirkegården i Aabenraa.

Eskadren fortsatte til København, hvor den ankrede op på Københavns Red den 18. juni 1920 kl 19. Kong Christian X aflagde besøg ombord på begge slagkrydsere den 19. hvor Marineforeningens medlemmer også fik en rundvisning ombord på begge skibe. I Marineforeningens blad "Under Dannebrog" er der en malende beskrivelse

fra besøget i 7. årgang (1920) Nr. 7 (det kan findes på <https://www.marineforeningen.dk/tidsskriftet-under-dannebrog/arkiv-1912-2013/arkiv-1920-1929>).

Man kan virkelig forstå hvor imponerede de tidligere danske marinere var for disse havets mastodonter. Den 20. havde admiral Keyes inviteret hele den kongelige familie og det fine borgerskab fra København, og som Politiken skrev *"De mange hundrede vi ikke faar nævnt, vil vide, at et Dagblad knapt kan rumme saa mange Gæster som en Hypersuperdreadnought"*, det blev en fest med dans på agterdækket. Næste dag var det andre fra det finere borgerskab, og senere på dagen var der så adgang for offentligheden, som mod betaling til de både der skulle sejle dem ud til skibene, kunne komme ombord og bese slagkrydserne. Om aftenen var der så igen private fester og arrangementer. Den 23. var der tid til besøg fra danske søofficerer, inden skibene om aftenen forlod Københavns Red med kurs mod Kristiania (idag: Oslo).

### **Afslutningen**

Royal Navy's operationer i Østersøen fortsatte uagtet det fine og festlige besøg af verdens største krigsskib. Således meddeler Politiken under rubriken *"De fremmede Krigsskibe"* samme dag som HMS HOOD lettede anker at krydseren HMS DELHI med kontreadmiral Cowan var ankommet

fra Østersøen, mens destroyeren HMS VOLUNTEER og det franske patruljeskib MN ASINE afgik til Østersøen. Den 26. juni ankom HMS CALEDON fra England, mens HMS WITHERINGTON ankom fra Østersøen.

Selvom den generelle holdning til de fremmede søfolk var meget positiv, kunne en festlig aften i byen dog godt ende i slagsmål. Politiken skriver den 27. juni: *"I en Restauration i Ejendommen 27 opholdt sig en Del engelske og danske Sømænd, der – efterhaanden som de konsumerede mere Brændevin, end de havde godt af – geraadede de i Slagsmaal over et par Kvinder, der er godt kendt i Nyhavns-Kvarteret. Fra Beværtningen blev de lempet op på Gaden og her kom det til stormende Scener. Danskerne slog "Skaller", men Englænderne trak deres Revolvere og affyrede flere Skud – heldigvis uden at ramme nogen"*.

Royal Navy og Marine National (den franske flåde) fortsatte med at anvende København som flådebase længe endnu. Først den 13. august 1921 forlod det sidste britiske krigsskib København. Men det var først fem dage senere den 18. august 1921, at Storbritannien fandt det betimeligt at meddele Danmark, at man ikke længere anvendte København som flådebase.

Historien om København som flådebase for Entente flåderne i perioden fra



*Franskmændene fortsatte med at være flittige gæster i København, også efter at briterne havde meddelt at de havde forladt København. Her ses to franske patruljeskibe (Aviso) af MN MARNE-klassen fortøjet mellem Nordre Toldbod og Holmen vinteren 1922 (www.kbh billeder.dk / Københavns Museum)*

1918 til 1921 er en del af historien om en radikal regering, der officielt forfulgte en streng neutralitetskurs under 1. Verdenskrig. De gik stille med dørene, da de i starten af krigen så igennem fingrene med, at tyskerne lagde miner i dansk territorialfarvand, og de bøjede sig for tyske krav om danske minefelter i sund og bæltter. Da krigslykken endelig vendte i 1918, vendte de bedetæppet mod Paris og London, og tillod Ententens flåder at benytte København som flådebase. Det gavnede den danske sag med at genvinde den nordlige del af Slesvig, og Danmark havde nu i flere år fremover ”nye” venner.

Denne del af historien blev gemt og glemt i mellemkrigstiden, og er først rigtig dukket op i historieskrivningen

i de seneste år. Men stort set samme politik blev gentaget op til og under 2. Verdenskrig.

#### **Note**

<sup>1</sup> HMS CATSPAW sank i en storm ud for Öland i Sverige. Ligene af 14 engelske søfolk drev i land på Öland og blev begravet på Segerstads Kirkegård, hvor der idag står et mindesmærke. Vraget blev senere fundet. I 1961 blev de omkomnes grav flyttet til en Commonwealth War Graves Commission fællesgrav på Kvitbergs Kirkegård ved Göteborg. Politiken rapporterede den 4. januar 1920, at HMS CATSPAW var ankommet til København, men det har nok været en forbytning med den engelske ubådsjager P-31, som klarede sig igennem stormen.

### **Anvendte udtryk:**

CMB: Costal Motor Boats, meget små motortorpedobåde.

HMS: His Majestys Ship, anvendt som suffix for engelske krigsskibe.

MN: Marine National, anvendt som suffix for franske krigsskibe

RDN: Den danske marine, anvendt som suffix for danske krigsskibe

RFA: Royal Fleet Auxiliary, anvendt som suffix for engelske hjælpeskibe

RM: Regina Marina, anvendt som suffix for italienske krigsskibe

USS: United States Ship, anvendt som suffix for amerikanske krigsskibe

Udtrykkene destroyere, torpedobåde og jagere anvendes alt efter hvilke kilder der ligger til grund for teksten om skibet. For de franske Aviso har jeg anvendt udtrykket patruljeskib.

### **Kilder:**

Battle in the Baltic, The Royal Navy and the Fight to Save Estonia & Latvia 1918 – 20, Steve R. Dunn, 2020, Seaforth Publishing, ISBN: 978 1 5267 4273 5

Michael H. Clemmesen, Den lange vej til den 9. april, ISBN: 978-87-7674-464-9

Michael H. Clemmesen, Sønderjyllands forsvar og Lembourns spionage, ISBN: 978-87-408-3191-7

### **Blade og aviser:**

Bornholms Tidende, december 1919 –

januar 1920, Bornholmsk avis  
Under Dannebrog, 7. årgang (1920), Nr. 7 juli 1920, medlemsblad for Marineforeningen Hejmdal, 15. & 16. juni 1920, lokalavis Aabenraa  
Nationaltidende, november 1918 – juni 1920, Københavnsk avis  
Politiken, november 1918 – januar 1921, Københavnsk avis

### **Internetkilder:**

[www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)  
[www.kbh billeder.dk](http://www.kbh billeder.dk)  
[www.kb.dk](http://www.kb.dk)  
[www.navalhistory.dk](http://www.navalhistory.dk)  
[www.historicalrfa.org](http://www.historicalrfa.org)  
[www.clydeships.co.uk](http://www.clydeships.co.uk)  
[www.dreadnoughtproject.org](http://www.dreadnoughtproject.org)



*Den svenske krydser TRE KRONER i København i juli 1955. Den hørte sammen med søsterskibet GÖTA LEJON til gruppen af større krigsskibe i Østersøen, under en stor del af Den Kolde Krig. Skibene har intet med artiklen på de kommende sider at gøre. (Marinens Bibliotek)*

# Större fartyg i Östersjön under kalla kriget

*Peter Rosengren*

**Historik kring slagskeppet USS Iowa**  
Slagskeppet USS IOWA hade många år på nacken när hon i oktober 1985 seglade in i Östersjön tillsammans med kryssaren USS TICONDEROGA.

Hon beställdes redan 1939 och gick i tjänst i US Navy i augusti 1943. Hon har sedan dess deltagit i flera krig och konflikter över hela världen.

Inledningsvis tjänstgjorde hon i Atlanten (då hon bland annat transporterade president Roosevelt till Kairo för de allierades konferenser där och i Teheran).

Efter en kortare tid överfördes hon dock till Stilla havsflottan och deltog da i

flera av de avslutande striderna mot Japan. Bland annat deltog hon i Slaget om Filippinska sjön i juni 1944 och i Slaget vid Leytebukten i oktober samma år.

## **Voldsom storm**

På väg hem till USA efter krigstjänst råkade hon i slutet av året ut för den ökända storm som US Navy sedan dess omtalar som "Typhoon Cobra". Stormen (en tropisk cyklon) drabbade en stor hemvändande flottstyrka om sammanlagt sju hangarfartyg, otta slagskepp, 21 kryssare och omkring 50 jagare. Av dessa sjönk tre jagare. Därtill skadades fem hangarfartyg, 1 kryssare och tre jagare allvarligt. 146 flygplan spolades ned i havet. Totalt dog 790 man i stormen.



*USS Iowa i sine velmagtsdage i Stillehavet under Anden Verdenskrig. (www.gpsana.org)*

USS Iowa klarade sig lindrigt undan tack vare sin storlek och ingen ombord omkom.

Iowa återvände till krigsskådeplatsen Stilla havet ytterligare en gång och bombarderade då mål på de japanska huvudöarna.

Efter att atombomberna fällts över Hiroshima och Nagasaki i augusti 1945 kapitulerade Japan och kriget i Stilla havet var över. Iowa deltog tillsammans med sitt systerfartyg USS MISSOURI i den japanska kapitulationsceremonin som ägde rum ombord på USS MISSOURI den 2:e september 1945 i Tokyobukten.

### **Fred - og krig igen**

En kortare period strax innan Koreakriget (1950-53) var IOWA inaktiv utan operativa uppgifter i flottan.

Utbrottet av kriget mellan Nord- och Sydkorea föranledde dock hennes snabba återaktivering. Under kriget bombarderade hon ofta strategiska mål inne i Nordkorea. Ett tag var hon flaggskepp för den amerikanska Stilla havsflottan. Efter Koreakriget gick IOWA i aktiv tjänst fram till 1957 innan hon återigen placerades på flottans inaktiva lista. Här hade IOWAs tid i den amerikanska flottan mycket väl ha kunnat ta slut. Ödet ville dock annorlunda.

### **Genaktivering og ombygning**

I samband med den sovjetiska flottans kraftiga expansion och alltmer offensiva uppträdande på världshaven förordade president Reagan en upprustning av den amerikanska flottan.

Detta föranledde att en del äldre fartyg plockade ur malpåse, rustades upp och sattes i aktiv tjänst. IOWA var ett av dessa.

Under perioden 1984-89 ingick därför IOWA i ett flertal stora NATO-övningar i främst Nordatlanten med syfta att kontra det hot som upplevdes från Sovjet och Warszawapakten.

### **USS Iowas roll i Östersjön under kalla kriget**

Amerikanerna var väl medvetna om att slagskeppens tid sedan länge var över när Iowa återinsattes i tjänst 1982. Det globala världsläget mellan Öst och Väst, som sedan 1979 hade märkbart försämrats, föranledde dock den nyvalde president Ronald Reagan att satsa på ett nytt expansionsprogram för den amerikanska flottan. Detta program gick under benämningen ”600-ship Navy plan” och innefattade bland annat att flera äldre örlogsfartyg åter togs i bruk. Bland dessa fanns de gamla slagskeppen av IOWA-klass (USS IOWA, USS NEW JERSEY, USS MISSOURI och USS WISCONSIN). Precis som med de sovjetiska hangarfartygen av KIEV-klass ökade de upprustade skeppen bredden på de resurser som var önskt-





*Iowa efter 1982 da den var klar til at tage en ny tørn efter en betydelig ombygning. Det havde stadig sit oprindelige maskineri der bestod af otte Babcock & Wilcox dampkedler, der leverede damp ved 42 bar til fire dampturbiner med en samlet effekt på 212.000 hk. Skibets topfart var 35 kn og skibets rækkevidde med en brændstofbeholdning på 6.840 t var 5.000 sømil ved 30 kn eller 15.000 sm v. 17 knob. (wikicommons)*

värda i såväl fred som krig.

I krig var IOWA bland de mest bestyckade fartyg som NATO-alliansen kunde erbjuda. Utöver sina tunga kanoner visade det moderniserade slagskeppet upp en imponerande arsenal av vapensystem såsom kryssningsmissiler och Gatlingkanoner. Alla systemen var i allra högsta grad användbara vid en landstigning från havet och etablerandet av ett brohuvud, det vill säga på samma sätt som hon använts i andra världskriget och Koreakriget, fast nu med moderna vapen. En annan funktion hon troligen skulle ha erhållit vid

krigsförhållanden var den traditionella bestående av eskorttjänst till främst hangarfartyg.

Hennes främsta funktion var dock främst som maktsymbol, det som amerikanerna så värtaligt brukar kalla för ”power projection”. I denna roll användes hon vid besöket till Östersjön i oktober 1985. Vid detta tillfälle visade hon inte enbart upp sig för östflottorna i Östersjön utan passade också på att avfira sina 40,6 centimeters kanoner och Gatlingkanoner i skjutövning öster om Bornholm.

Allt detta agerande låg inom ramen för det som amerikanerna kallade för PSYOPS.



*Iowa under en RAS (Replenishment at Sea) i 1984. (wikicommons)*

Dessa hade till syfte att med flyg och marinkrafter uppträda på ett provocerande och självmedvetet sätt nära det sovjetiska luftrummet eller den sovjetiska territorialvattengränsen. PSYOPS syftade till att testa den sovjetiska larmberedskapen samt att förevisa amerikansk slagkraft och förmåga inför en eventuell storkonflikt. Iowa uppfyllde säkerligen sitt syfte. Hennes besök i Östersjön 1985 är fortfarande omtalat bland de som på något sätt tjänstgjorde i de dåtida flottorna kring Östersjön.

### **Til Östersjön**

För svenska förhållanden blev hon märkbar i oktober 1985 då hon seglade in i Östersjön via Stora Bält. Öster om Bornholm avfyrades både hennes

Gatlingkanoner (CIWS, Close-In Weapon System) och 40,6 cm kanoner i en uppenbar styrkedemonstration riktad mot öst.

Iowa bevakades under sin tur i Östersjön av den svenska flottan, bland annat av patrullbåten HMS VIDAR. I slutet av 1980-talet, närmare bestämt större delen av 1987, eskorterade Iowa kuwaitiska oljetankers i Persiska golfen under det pågående Iran-Irakkriget. I april 1989 ägde en allvarlig olycka rum på Iowa då hennes ena kanontorn exploderade under en skjutövning. Anledningen till explosionen, som dödade 47 sjömän, har aldrig blivit helt klarlagd. Olyckan är en av de värsta som ägt rum på ett amerikanskt örlogsfartyg i fredstid.



*I modsætning til modstående billede så får man et bedre indtryk af slagskibets størrelse, når man kommer lidt tættere på. Her den danske korvet OLFERT FISCHER (OLFI) under Operation FARAWAY d. 24. november 1990 i den Persiske Golf. Her får OLF I en "snaps" fra Iowas søsterskib Wisconsin. (Jens Ørgaard Jensen)*

### **Så er det slut med aktiv tjeneste**

I och med Sovjetunionens kollaps upphörde behovet av att ha stora slagskepp rustade. Hon avfördes från den aktiva listan över örlogsfartyg i oktober 1990.

Under lång tid låg hon till ankars i Suisun Bay utanför San Francisco i väntan på beslut om omvandling till museifartyg. I maj 2012 bogserades hon slutligen från San Francisco-området ner till Los Angeles för att placeras som museifartyg vid US Battleship Center. Sedan juli 2012 är hon ett

fullt tillgängligt museifartyg.

Bland de NATO-övningar hon deltog i under 1980-talet kan nämnas *Ocean Safari* i augusti 1985 och *Northern Wedding* i september 1986.

### **Tekniska data:**

Längd: 270 meter

Bredd: 33 meter

Djupgående: ca 11 meter

Fart: 33 knop

Vikt: ca 58.000 ton

Besättning: 2.000 man

Flyg: helikoptrar

## Historik kring det sovjetiska hangarfartyget KIEV

I början av 1970-talet började Sovjetunionen bygga sitt första hangarfartyg. I den sovjetiska flottan sågs de dock mer som en smidig och ekonomisk kombination av kryssare och hangarfartyg. De benämndes därför som tunga flygplanskryssare, det fanns dock olika skäl till denna specifika benämning.

Dels handlade det om att undgå Montreux konventionen som fastställer att hangarfartyg inte får passera genom de turkiska sunden Bosporen och Dardanellerna, dels att denna benämning faktiskt bättre stämde in på deras verkliga funktion och syfte.

Därtill kom det faktum att fartygen byggdes i Ukraina, man var alltså tvungna att få dem ut ur Svarta havet). Internationellt kom de dock alltid att

ses som sovjetiska hangarfartyg även om de var aningen mindre än de amerikanska. De var mer i samma storlek som samtida brittiska och franska hangarfartyg.

### KIEV-klassens opgaver

Syftet med hangarfartygen av KIEV-klass var att i krigstid fungera som mycket formidabla vapenplattformar. De var på alla sätt tungt beväpnade både mot mål under, på och över ytan. Deras helikoptrar (Kamov Ka 25 eller Kamov Ka 27) och flygplan (Yak 38 Forger) gav dem en förmåga att upptäcka och bekämpa ubåtar, men även en utökad allmän spaningsförmåga. I fredstid utgjorde fartygen, som uppslagsverket *Modern Military Weapons* från 1980 uttryckte det: ”a power-projection symbol with extensive command and control facilities suitable for interven-



*KIEVs søsterskib MINSK. Klassen var ud over fly (op til omkring 32) også udrustet med en kraftig missilbevæbning med både sø- og luftmålsmissiler; kanoner og antiubådstorpedoer. (google)*

tion in small wars worldwide”. Även ryssarna insåg alltså betydelsen av att äga stora och imposanta fartyg som enkelt kunde visa upp sovjetisk makt var den behövde visas upp.

### **Bygning af KIEV-klassen**

Totalt tillverkades fyra stycken hangarfartyg av denna klass för den sovjetiska flottan. KIEV, MINSK, NOVOROSSYISK och BAKU.

KIEV var först i klassen att tillverkas och färdigställdes i december 1972 i Nikolajev i Ukraina. Det var dock inte förrän i februari 1977 som hon gick till full aktiv tjänst. KIEV växlade hela tiden tillhörighet mellan de olika Sovjetflottorna. Mestadels tillhörde hon den Norra Ishavsflottan.

### **Langt fra hjemmet**

Under den tid de var aktiva i den sovjetiska flottan seglade de fyra KIEV-hangarfartygen ofta på långa seglatser ute på världshaven (stora ankarplatser i iordningställdes på olika platser).

Precis som hangarfartygen i väst gick de då alltid tillsammans med en omfattande eskortstyrka, exempelvis bestående av en KRESTA-kryssare, en KASHIN-jagare, ett underhållsfartyg samt ofta med en atomubåt som ständigt höll sig i närheten. Under sin tjänstgöringstid var hon med om en hel del. I mars 1979 genomförde hon en övning tillsammans med systerfartyget MINSK

i Medelhavet. Under perioden 1977-87 genomförde hon totalt tio resor till Medelhavet.

Under den sovjetiska storövningen Zapad-81 i Östersjön var hon flaggskepp.

### **KIEVs roll i Östersjön under kalla kriget**

Ryssarna eftersträvade hangarfartyg av samma kapacitet och prestanda som de amerikanerna förfogade över. Hangarfartyg utgjorde den sista byggstenen i den oceangående sovjetiska flotta, som byggts upp under storamiral Sergei Gorshkovs ledning från 1960-talet och framåt. Ryssarna skissade också på hangarfartyg av mer amerikansk modell (det så kallade Orel-projektet), en projektering som dock visade sig alltför kostsam, varför man såg sig tvungen att satsa på ett ekonomiskt mer överkomligt alternativ.

Lösningen blev de fyra hangarfartygen av KIEV-klass. Trots att de inte uppfyllde alla av de krav som ställs för att bli klassificerade som hangarfartyg utgjorde de ett nytt och mycket kapabelt vapensystem i den sovjetiska flottan. Både amerikanerna och ryssarna visste dock, att de långt ifrån nådde upp till samma kapacitet och förmåga som de amerikanska motsvarigheterna, vilket främst berodde på att KIEVs flygplan låg långt efter sina motsvarigheter i väst. Ett örlogsfartyg fyller emellertid nästan alltid två funktioner, en fredstida och en krigstid, och det är här som





*KIEV under helikopter operationer i 1988. Der ses flere typer helikoptere på dækket. (www)*

KIEVs roll i detta kalla kriget kommer in. I krigstid var det tänkt att KIEV skulle fungera som de amerikanska attackubåtarnas värsta fiende i egenkap av fjärrskydd för de egna kärnvapenbärande ubåtarna av TYPHOON- och DELTA-klass. Denna roll kom KIEV tack och lov aldrig att behöva fylla. Istället var det genom den fredstida rollen som maktsymboler och representanter för sovjetisk styrka och makt som de satte störst avtryck.

I Väst var man därtill under hela kalla kriget alltför benägen att överskatta varje nytt sovjetiskt vapensystem som dök upp, oavsett om det gällde jaktflygplan, ubåtar eller hangarfartyg (detta

inom ramen för det som ibland kallas ”the cult of the superweapon”. Detta gynnade givetvis KIEV och hennes systerfartyg. Även om man vid en närmare titt kunde se att de inte höll samma klass som de amerikanska motsvarigheterna, var man ändå osäker på deras fulla kapacitet. I de långa kryssningar över världshaven, som de allra största och främsta sovjetiska fartygen ofta företog under denna tid, möttes de därför av både respekt och förundran.

Det är därför inte konstigt att KIEV fungerade som flaggskepp vid övnin- gen Zapad-81. Det var den sista övnin- gen av sitt slag i Sovjet vad gällde



*Det sovjetiske Forger fly kunne starte og lande lodret og mindede på mange måde om det den engelske Seaharrier. KIEV-klassen var ikke udrustet med hver katapulter eller landingswirer til konventionelle fly. (wikicommons/Vladimir Rodionov)*

storlek och omfattning. Därför var det också ett ypperligt tillfälle att visa upp sitt senaste tillskott för såväl NATO, Sverige och kanske inte minst för Polen. Därtill var KIEV den allra bästa ledningsplattform, som fanns tillgänglig i den sovjetiska flottan vid tillfället.

### **Tiden løb ud**

I december 1989 placerades KIEV i malpåse till följd av det sovjetiska systemets kollaps och i juni 1993 avfördes hon definitivt från flottan.

### **KIEV klassen i dag.**

I augusti 2000 såldes KIEV som nöjesattraktion till staden Tianjin i Kina, och MINSK bevarade också som nöjes-

attraktioner och museifartyg i Kina. NOVOROSSYISK skrotades 1993. Den enda som finns kvar i aktiv tjänst är BAKU som 2004 såldes till Indien. Hon kommer efter en omfattande upprustning att utgöra ett modernt hangarfartyg i den indiska flottan.

### **Tekniska data:**

Längd: 275 meter  
 Bredd: 50 meter  
 Djupgående: ca 10 meter  
 Fart: 32 knop  
 Vikt: ca 400000 ton  
 Besättning: 1200 man, exklusive flygpersonal  
 Flyg: 20 helikoptrar, 12 spaningsflygplan typ VTOL



*Ca. 1946. HOLGER DANSKE i tørdok på Holmen. Fra november/december 1945 til juni/juli 1946 gennemgik begge fregatter et omfattende eftersyn på Orlogsværftet, hvilket var tiltrængt efter deres krigstjeneste. (Jørn Grøne / Marinens Bibliotek)*



# Hvorfor HOLGER DANSKE og NIELS EBBESEN.

*Erik Månsson*

Den danske flåde har gennem tiderne navngivet skibe og fartøjer ud fra forskellige kriterier. Der er hentet navne fra mytologien, dyreriget, planteriget, geografien med danske by og stednavne samt danske søhelte. Mange af disse navne er blevet genbrugt flere gange, og man kan så undre sig over, hvorfor vores to første fregatter efter Anden Verdenskrig fik navne, som med stor sandsynlighed aldrig vil blive genbrugt, da de ikke umiddelbart har nogen som helst forbindelse med marinen.

Ved afslutningen af Anden Verdenskrig var flåden stadig underlagt Forsvarsloven af 1937.

I 1946 blev der nedsat dels en Forsvarskommission og dels et Søværnets Ordningsudvalg, som skulle udarbejde en erstatning for Forsvarsloven af 1937.

I 1947 udarbejdede Søværnet til Forsvarskommissionen den såkaldte "Plan for Materielanskaffelser 1947 – 1950".

Søværnets Ordningsudvalg anbefalede med henvisning til Materielanskaffelsesplanen at der i udlandet blev indkøbt et antal skibe og fartøjer heriblandt to fregatter.

Valget faldt på to britiske RIVER-klasse fregatter. Der blev bygget i alt 151 af disse fregatter forskellige steder i ver-

den, i antal kun overgået af de britiske korvetter af FLOWER - klassen.

Det store antal RIVER- klasse fregatter, blev bygget for at forstærke konvojbeskyttelsen i Nordatlanten, da de på grund af deres størrelse, sammenlignet med FLOWER - klasse korvetterne, var bedre i stand til at operere i det stormfulde vejr i Nordatlanten.

De havde en længde på knap 92 m, en bredde på 11,2 m, en dybgang på 4, 7 m og et displacement på 2.165 tons.

Fremdrivningsmaskineriet var to fire cylindrede tregangsdampmaskiner af fabrikat Thornycroft og 2 skruer.

Bevæbningen svingede noget afhængig af tidspunkt og nationalitet, men hovedbevæbningen var ofte to 102 mm eller to 127 mm kanoner, hertil kom fra to til fire 40 mm luftværnskanoner eller 20 mm. maskinkanoner, dybdebomber i sliske på agterdækket eller i kasteapparater og Hedgehog antiubådsbomber på fordækket.

HMS MONNOW (senere HOLGER DANSKE) blev bygget hos Charles Hill & Sons Ltd. i Bristol med stabelafløbning den 8. marts 1944. Sejlede under Canadisk flag fra 8. marts 1944 til 11. juni 1945, hvor den var indsat i konvojsejlds i Nordatlanten.



*HOLGER DANSKE d. 2. november 1945. (Tom Wismanns arkiv)*

Den blev købt af Danmark for 265.000 GBP den 3. november 1945 og sejlet til Danmark under oprindeligt navn.

HMS ANNAN (senere NIELS EBBESEN) blev bygget hos Hall, Russel & Co. Ltd. i Aberdeen, med stabelafløbning den 11. marts 1944.

Sejlede under Canadisk flag fra 13. juni 1944 til 20. juni 1945. Var som MONNOW udelukkende brugt i konvojtjenesten i Nordatlanten. Den 16. oktober 1944 sænkede den med kanoner den tyske undervandsbåd U 1006 i farvandet nord for Færøerne. Den tyske ubådschef omkom, mens den øvrige del af besætningen blev reddet ombord i ANNAN som krigsfanger. Blev købt af Danmark for 265.000 GBP d. 27. november 1945 og sejlet til Danmark under oprindeligt navn.

### **Kongelig resolution**

Ved kongelig Resolution af 10. oktober 1945 blev det bestemt, at skibene skulle navngives HOLGER DANSKE og NIELS EBBESEN.

Navnene blev givet som en hædersbevisning til den danske modstandsbevægelse og kampen for et frit Danmark, ikke alene under besættelsen, men også i tidligere tider.

Modstandsgruppen Holger Danske var under besættelsen en af de største modstandsgrupper i hovedstadsområdet, og talte ved krigens slutning op imod 350 medlemmer.

Medlemmerne var for det meste af borgerlig observans i modsætning til en anden stor modstandsgruppe BOPA,



*HMCS ANNAN (senere NIELS EBBESEN) d. 25. september 1944. (Gunnar Olsens arkiv)*

hvis medlemmer mest bestod af kommunister og socialdemokrater. Blandt de mere kendte i Holger Danske var "Flammen" og "Citronen".

Gruppen foretog mere end 200 likvideringer af stikkere og mere end 100 sabotageaktioner herunder sprængningen af Forum på Frederiksberg i 1943 og angrebet på Burmeister & Wain skibsværftet i 1944. Gruppen var inddelt i mindre enheder, undergruppe I, II, III, IV og V hvor de forskellige undergrupper ikke kendte navne på andre undergruppers medlemmer. Dette bevirkede, at selv om tyskerne ved to lejligheder oprævede en undergruppe kunne de ikke identificere medlemmer af andre undergrupper.

Gruppen havde taget navn efter den gamle sagnhelt Holger Danske. Beretninger om Holger Danske findes i de tidlige europæiske kvad og helte-digte. Han optræder første gang i Rolandskvadet fra midten af det 12. århundrede, som en af Karl den Stores riddere under navnet Oger le Danois. I nordisk litteratur dukker Holger Danske op i kvad. Første gang i Karlemagnus Saga fra midten af det 13. århundrede under navnet Ogeir Danskí. Han gengives med sværdet Curtana, der bar inskriptionen: "Jer er CURTANA af samme stål og hærkning som Joyeuse og Durendar" I litteraturen er der skabt myten om en slumrende helt, som vågner, når landet stander i våde.



*Holger Danske våger og er klar til indsats hvis Danmark stander i våde.*  
(Wikipedia)

Hotel Marielyst i Helsingør bestilte i 1907 en bronzestatue af Holger Danske. Billedhuggeren Hans Pedersen-Dan skabte først en stor gipsfigur, som dannede grundlaget for støbeformen til den rigtige statue. Denne gipsfigur blev placeret i Kronborgs kassematter og blev langt mere berømt end den færdige statue. I 1985 blev denne gipsfigur udskiftet med en kopi i beton.

I modsætning til Holger Danske, som var en sagnfigur, så var Niels Ebbesen en virkelig person (1308 – 1340), en



*Niels Ebbesen opstillet i Randers.*  
(Wikipedia)

dansk lavadelsmand, der blev nationalhelt, da han den 2. april 1339 i Randers dræbte ”Den Kullede Greve”, grev Gerhard 3. af Holsten (kullede = skaldede).

Efter mange års opløsning af kongemagten havde det danske rige siden 1332 stået uden konge. Hele riget var pantsat til den svensk/norske konge og til forskellige fyrster og ikke mindst til de holstenske grever, Gerhard 3. og Johan 3. Grev Gerhard alene var i besiddelse af hele Jylland og Fyn. Disse områder var pantsat for 100.000 mark sølv.

Den danske adel var utilfreds med situationen, og i slutningen af 1320'erne og i 1330'erne var der flere forsøg på at drive Holstenerne ud med våbenmagt. I 1339 var situationen blevet så kritisk at grev Gerhard samlede en hær på 10.000 mand, hovedsagligt spanske lejetropper, og drog hærgende op gennem Jylland for at inddrive sit tilgodehavende. Ved Kolding delte han hæren og sendte en afdeling til Varde og en anden til Viborg. Selv rykkede han til Randers med 4.000 mand og opslog sit hovedkvarter der. Den 1. april red Niels Ebbesen til Randers med 47 mand og skjulte sig i byen til det blev nat. De trængte ind i grevens hus og huggede hans hoved af. Hans kapellan og et par svende fik samme behandling, og det samme fik den vestfalske ridder Hinrich von Vitinghoven, som kom greven til undsætning. For ikke at blive beskyldt for at drabet var foretaget i berigelsesøjemed, slog danskerne på tromme og udråbte drabet på greven. Derefter flygtede de ned til broen over Gudenåen, som var blevet forberedt til afkastning og da de var vel over kastede de broen i vandet og vandt der ved et forspring. Hele aktionen kostede danskerne en mand.

Det var et betydningsfuldt mord, idet de spanske lejetropper forlod landet, da de ikke længere fik udbetalt deres sold, og den 22. april blev der indgået forlig i Spandau i Berlin med hertug

Albrecht af Sachsen, grev Johan 3. af Holsten og grev Johan af Hoya. Junker Valdemar betalte 35.000 mark sølv for Nørrejylland og kunne dermed blive udråbt som konge over et samlet Danmark under navnet Valdemar Atterdag.

Niels Ebbesen er efterfølgende blevet kendt som nationalhelt og Danmarks befrier, og han er blevet symbol på frihed. Man kan på rådhuspladsen i Randers se en statue af Niels Ebbesen udført af billedhuggerne F. E. Ring og Vilhelm Dahlerup opstillet i 1882.

Hvis man fra statuen løfter blikket opad til 4. stokværk på en nærliggende bygning vil man se et vindue, der altid står åbent, Det var bag disse mure, drabet på den kullede greve fandt sted den 1. april 1340.

### **Fregatten HOLGER DANSKE - lidt historie**

Fregatten HOLGER DANSKE blev efter istandsættelse på Orlogsværftet indsat i fiskeriinspektionstjenesten ved Færøerne og Grønland.

Den blev den 2. juli 1949 adopteret af Helsingør.

Som skoleskib for math elever og søkadetter besøgte den Bergen og Lissabon i 1947, Casablanca og Portsmouth i 1948, Mandal, Leith og Cherbourg i 1949, Ostende og London i 1951. I 1953 med DANNEBROG i kongedeling til Oslo i anledning af prinsesse Ragnhilds bryllup. Prinsessen blev borger

ligt gift med forretningsmanden Erling Lorentzen.

HOLGER DANSKE afløste fregatten ROLF KRAKE i november 1955 til januar 1956 i Klaksvig i anledning af urolighederne der. Var blandt andet logiskib for den udstationerede danske politistyrke. Den var dansk repræsentant ved Kronings revuen på Spithead i England den 15. juni 1953.

I januar 1960 blev det bestemt at HOLGER DANSKE skulle fungere som kaserneskip i Korsør, da kasernen på flådestationen ikke var færdig. Dette blev dog opgivet på grund af omkostningerne. I stedet blev den solgt til H.J. Hansen, Odense for 372.447 kr. hvor den ankom til op-hugningskajen den 29.juli 1960.

**For HOLGER DANSKE's våbenskjold er følgende anført:**

*Blasonering:* I sølvskjold en dexter skråbjælke i frihedskæmperarmbindets farver (blåt, rødt hvidt, rødt, blå i forholdene 10-3-2-3-10)

Skjoldet hviler på et anker hvorover en kongekrone.

*Motivering:* Holger Danske er symbol på modstandsviljen og kampånden, når Danmark er i fare.

Navnet Holger Danske blev givet en fra England i 1945 overtaget fregat for at hædre og vedligeholde mindet om modstandskampen under den tyske besættelse af Danmark 1940 – 1945.

Modstandsbevægelsens mærke var



*HOLGER DANSKES våbenskjold.*

(Dansk Orlogsheraldik/Hans Christian Bjerg)

”frihedskæmperarmbindet” hvis farver derfor er optaget i skjoldets skråbjælke.

**Fregatten NIELS EBBESEN - lidt historie**

Fregatten NIELS EBBESEN blev efter istandsættelse på Orlogsværftet indsat i fiskeri-inspektionstjenesten ved Færøerne og Grønland.

Den blev den 13. juli 1946 adopteret af Randers.

For at vise omverdenen det danske flag var NIELS EBBESEN, der også fungerede

som skoleskib for mathelever og søkadetter på besøg ved Azorerne i 1946 og 1951, på Madeira i 1946 og 1952, i Algier i 1946 og på Bermuda og i USA i 1954.

Fregatten indgik i kongedelingen juli 1949 til Færøerne og juni-august 1960 til Grønland. Saluterede for flagskiftet den 10. august 1951, da kommandoen på den amerikanske base Bluie West 2 blev overdraget til Danmark som flådestation Grønnedal, hjemsted for det der senere kom til at hedde Grønlands Kommando.

Den blev 1960 latterliggjort i den danske presse, da den skulle eskortere DFDS skib M/S OHIO, der skulle bringe danske kunstgenstande til en udstilling i USA, NIELS EBBESEN kunne ikke følge med Ohio, som derfor endte med at vente ud for New York på det langsomme eskorteskib.

Den 29. maj 1961 anholdtes den skotske trawler RED CRUSADER ved Færøerne. Da trawleren tidligt om morgenen den 30. maj søgte at undkomme med dansk prisemandskab ombord aflyredes fra NIELS EBBESEN først varsel – og senere skarpe skud mod fartøjet, der dog undslap til England.

NIELS EBBESEN opholdt sig i Rotterdam i 3 uger i marts 1962, medens retssagen omkring RED CRUSADER pågik ved Den Internationale Domstol i Haag. Dommen faldt ikke ud til NIELS EBBESENS fordel. I præmisserne hed det:

At det var bevist at RED CRUSADER befandt sig indenfor fiskerigrænserne, og at det var bevist at RED CRUSADER havde trawlet ude, men at det ikke var bevist at RED CRUSADER havde fisket.

Denne dom fik det færøske medlem af folketinget til fra Folketingets talerstol at udbryde: ”*Jeg har selv været fisker, og jeg ved, at når man har trawlet ude, så det fanne ikke for at spille billard*”. Dette udløste en reprimande fra Folketingets formand.

I maj 1963 blev NIELS EBBESEN foreslået indrettet til stationært ABCD-øvelsesskib, men projektet blev af økonomiske årsager opgivet.

Den 20. december 1963 blev den solgt for 357.588 kr. til H. J. Hansen, Odense, hvor den blev ophugget.

For **NIELS EBBESENS** våbenskjold er følgende anført:

*Blasonering:* I et sort skjold, strøet sølv med fodangler, et guld sværd med spidsen opad.

Skjoldet hviler på et anker hvorover en kongekrone.

*Motivering:* Da natten rugede over landet, lyste Niels Ebbesens dåd, drabet på den holstenske greve Gerhard 3. i Randers 1340, op i mørket og bebudede atter dag over Danmark. Derfor det gyldne sværd i det sorte skjold.

Det er sandsynligt, at Niels Ebbesen sikrede sit tilbagetog efter dåden ved efter sig at strø fodangler, der på den



*NIELS EBBESENS våbenskjold.*  
(Dansk Orlogsheraldik/Hans Christian Bjerg)

tid anvendtes til at standse rytteres fremtræden. Derfor er skjoldet strøet med fodangler.

Sværdet symboliserer den dristige handling, fodanglerne den besindige omtanke.

**Kilder:**

Flådens Skibe og Fartøjer 1945–1995,  
*Gunnar Olsen og Svenn Storgaard*

Fregatterne HOLGER DANSKE og NIELS  
EBBESEN af *Tom Wismann*

Grønlands Kommando i 50 år, af *Per  
Herholdt Jensen*

Holger Danske Sabotage og likvide-  
ringer af *Peter Birkelund*

En sabotørs dagbog af *Gunnar Dyrberg*  
Mindet om Flammen og Citronen af

*Sofie Amalie Høgsbro Østergård*

Niels Ebbesen igen af *Anders Bøgh*

Nationale symboler af *Inge Adriansen*

Dansk Orlogsheraldik af *H. C. Bjerg*



## ”skandaløs heltedyrkelse af en tysk naziforbryder i en dansk ubåd.”

af Søren Nørby, ph.d. Søværnets Historiske Konsulent. Institut for Militærhistorie, Kulturforståelse og Krigsteori, Forsvarsakademiet.

I foråret 1991 skrev den dengang 16årige Jan Davidsen et brev til bladet Familie Journalen. Bladet tilbød under sloganet ”Ønskejob” at hjælpe unge mellem 14 og 18 med at komme i erhvervspraktik i deres drømmejob, og Jan havde et noget atypisk drømmejob – han ville gerne prøve, hvordan det var at være chef for en af Søværnets ubåde. Det lykkedes Familie Journalen at skabe en kontakt til Søværnet, der gjorde det muligt for Jan at få sin drøm

opfyldt – i form af en todages sejlads med ubåden NORDKAPEREN. Sammen med en journalist og en fotograf fra bladet kom Jan med på et togt fra Holmen og ud i Østersøen med slut i Rønne på Bornholm. Undervejs fik Jan og journalisten en grundig rundvisning af ubådens chef, den 31årige kaptajn-løjtnant Ole Berg, hvilket alt sammen ledte til en fin 4-siders artikel i Familie Journalen i efteråret 1991.

For Søværnet var artiklen en måde at skabe positiv omtale af både værnet generelt og ubådene specifikt, og der blev derfor ikke gjort nogen forsøg på at søge indflydelse på, hvad journalisten fra Familie Journalen valgte at



Ubåden NORDKAPEREN. I flådens tal 1970-2002. (T. Nilsson)



*Artiklen i Familie Journalen fortalte positivt om livet om bord for NORDKAPERENS 23 mands besætning og om, hvordan Jan havde oplevet togtet.*

skrive – andet end at rent militære hemmeligheder naturligvis ikke måtte bringes i bladets spalter. Artiklen fortalte derfor om livet om bord for de 25 mand – der deltes om i alt 15 kvm plads, som journalisten skrev – og om Jans oplevelser om bord.

Undervejs havde journalisten, Erik Pedersen, dog observeret en lille detalje i ubådens sergentmesse, som skulle give togtet et efterspil, som hverken Jan, Ole Berg eller Familie Journalen havde forudset.

I slutningen af artiklen nævnte jour-

nalisten fra Familie Journalen, Erik Pedersen, at ubådene dengang var en mandeverden, og at det eneste kvinde islæt om bord var det obligatoriske portrætfotografi af Dronning Margrethe. Her havde journalisten hæftet sig ved, at det billede af Prins Henrik, som normalt hænger ved Dronningens side i NORDKAPERENS officersmesse var nedtaget. I stedet var der i Sergentmessen ophængt et portrætfotografi af den tyske storadmiral Karl Dönitz, der under Anden Verdenskrig ledte det tyske ubådsvåben i dets kamp mod de allierede, og som endte som Nazitysklands sidste leder efter Hitlers selvmord den 30. april 1945. Journalisten havde spurgt til årsagen til at der var ophængt et billede af denne tyske søofficer, og citerede en af ubådens sergenter for følgende svar: *”Ikke, fordi vi er nazister, forklarer en sergent, - men Dönitz er nu engang manden, alle ubådsfolk i hele verden betragter som ubådenes fader.”*

Et citat, der blot fyldte tre linjer i artiklen skulle efterfølgende skabe en del blæst om ubådsvåbnet og NORDKAPERENS chef, kaptajnlejtant Ole Berg.

### ***”skandaløs heltedyrkelse af en tysk naziforbryder i en dansk ubåd.***

Den 13. september 1991 modtog forsvarsminister Knud Enggaard en henvendelse fra Landsforeningen Sammenslutningen af Erhvervshæmmede

fra Frihedskampen. Foreningens formand Bernth Johannesson skrev på baggrund af artiklen i Familie Journalen til forsvarsministeren og forespurgte, "om det i dag er almindeligt indenfor det danske forsvar, at man ophænger billeder af tyske krigsforbrydere i skibene og kasernerne." Ophængningen af fotografiet af Dönitz blev i et samtidigt orienterende brev til Folketingets Forsvarsudvalg omtalt som "skandaløs heltedyrkelse af en tysk naziforbryder", og Landsforeningen Sammenslutningen af Erhvervshæmmede fra Frihedskampen mente, at svaret for sagen lå hos ubådens chef, der underforstået burde tildeles en eller anden form for straf.

Svaret fra Knud Enggaard var klart og lod: "Tak for brevet af 16. september 1991 om et portræt ophængt i undervandsbåden *NORDKAPERENS* officersmesse. Jeg er enig i, at det er uacceptabelt, at et sådant portræt hænger i et dansk orlogsskib. Udover at beklage hændelsen, kan jeg oplyse, at sagen allerede inden modtagelsen af brevet fra sammenslutningen af Erhvervshæmmede fra Frihedskampen er blevet påtalt.

Med venlig hilsen  
Knud Enggaard.

Ubådseskadren og Ole Berg havde på dette tidspunkt allerede modtaget en meget klar besked fra daværende chef



*Doenitz Storamiral Karl Dönitz (1891-1980) var et fremtrædende medlem af det tyske Nazistparti, og blev ved Nürnberg-domstolen i 1946 idømt 10 års fængsel, for som krigsforbryder at have ført uindskrænket ubådskrig imod folkerettens bestemmelser. Historien fortæller, at det portrætfotografi af Dönitz, der hang om bord i sergentmessen i Nordkapren, var blevet "bjærget" fra et lokalt værtshus i Kiel under *NORDKAPERENS* besøg i byen engang i 1980'erne.*

SOK, kontreadmiral Knud Borck. Den lod i al sin enkelthed: "Dönitz skal væk!" Og det kom han – eller det vil sige, at der blev indført en ny rutine om

bord. Indført på tjeklisterne for hvad besætningen om bord i NORDKAPEREN skulle huske ved hhv. afgang fra og anløb af havn kom et nyt punkt: Når NORDKAPEREN afgik fra havn, blev billedet af Dönitz taget frem og hængt op i Sergentmessen. Ved ankomst til den næste havn blev billedet af Dönitz igen taget ned fra sin krog og gemt bort fra nysgerrige blikke. Denne procedure gjaldt også, når der var gæster om bord – både civile og militære. Og så vidt vides var billedet af Dönitz stadig at finde om bord i NORDKAPEREN, da ubåden blev udfaset i 2002.

Sagen fik ingen karrieremæssige konsekvenser for Ole Berg eller andre af ubådens besætningsmedlemmer.

Jan Davidsen udtalte i 1991 til Familie Journalen, at det var hans drøm at mel

de sig til Søværnet, når han i 1994 var færdig med gymnasiet, men om han endte med at følge denne drøm, har desværre ikke være muligt at fastslå.

### Litteratur

Nørby, S., "Narhvalen og Nordkaperen – De sidste danskbyggede ubåde." København 2013.

Pedersen, E., "Jan ønskede sig til en helt anden verden." Familie Journalen nr. 28, 1991.

Folketinget, henvendelse til Folketingets Forsvarsudvalg fra Bernth Johannesson, formand for Landsforeningen Sammenslutningen af Erhvervshæmmede fra Frihedskampen. Dateret 24. september 1991.

Folketinget, spørgsmål 88 til Forsvarsministeren af 30. september 1991.

E-mail fra Ole Berg. 27/5 2019.



*Ophugning af ubåden S321 NORDKAPEREN af NARHVALEN-klassen ved Orla's Produkthandel i Frederikshavn, 4- 6. april 2003. (Marinens Bibliotek)*

# Bog anmeldelse

## DET DANSKE SØMINEVÅBEN 1862 – 2020

*Finn Linnemann* orlogskaptajn (p) og  
*Tom Wismann*.

Bogen er udgivet på forlaget Steel & Stone Publishing, juli 2020, 280 sider og rig (+ 400) på billeder med gode billedtekster. Pris 300 kr. + forsendelse. Kan bestilles på: [www.flaadensskibe.dk](http://www.flaadensskibe.dk)

Søminer er et forholdsvis billigt våben, i forhold til den skade og tid som det kan tage en fjende at finde og uskadeliggøre et minefelt. I de danske forholdsvis snævre og lavvandede far-vande, er søminen derfor et oplagt våben at bruge. Dette giver bogen flere eksempler på op gennem tiden fra Anden Slesvigske krig 1864, til Første- og Anden Verdenskrig og Den Kolde Krig.

Bogens første del starter med en kort general historisk gennemgang om søminer ude i verden, det danske søminevæsens historie, videre til minefeltets teknik med selvvirkende og kabelkontrollerede miner, minedepoter og mineombordtagning, samt uddannelse af personel. Endvidere er der en gennemgang af dansk anvendte minetyper, hvoraf nogle af de nyeste blev udviklet sammen med Tyskland, som Danmark havde et tæt samarbejde med i NATO.



Anden del af bogen er forbeholdt alle de danske skibe og fartøjer der blev benyttet, og som sammen med utallige personer tilsammen udgjorde det danske søminevåben.

Hvad gør vi nu da vi har smidt den sidste mine og viden over bord? Her kommer bogen med et afsnit om alternative minelæggere.

*Set your mine to it, read the book og lad indholdet bundfælde sig, endnu en bog fra Steel & Stone Publishing fuld af sprængstof.*

*Flemming B. Jellinghof*



# MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Niels Mejdal

Er vi igennem corona-angrebet?

Næppe helt, men vi er så småt begyndt at åbne op for aktiviteterne i laug. Gennem de forgangne måneder har der været lidt aktivitet i Arresten. Et par modelbyggere ad gangen om tirsdagen og enkelte alene nogle af de andre dage. Men de fleste arbejder nok hjemmefra. Savnet af det sociale har været stort. Hvor spændende er det at møde op i Arresten, når man er mutters alene, eller der i den anden ende på den anden etage står en kollega, der arbejder med sit.

Kaffe og brød klokken 15 er en svunden oplevelse, og Marinekasernens kantine har været helt lukket. Heldigvis åbnede den igen den 3. august, da Forsvaret igen mødte op. Ros til de medlemmer, der trods alt dette alligevel formåede at holde dampen oppe. Naturligvis er fremdriften i modelbyggeriet gået ned, når vi nu ikke kunne være sammen. Måske indhenter vi det ikke i år, men så til næste år.

Laugets årlige generalforsamling var indkaldt til den 21. april, men sådan gik det ikke. I stedet afholdes den lørdag den 22. august. Dagsorden er uændret og ny indkaldelse er udsendt. Når de



”mange” indlæg er afsluttet, overgår vi til laugets traditionelle sommermøde med grillmad, drikkevarer, hygge og konkurrencer. Begge arrangementer afholdes i fængselsgården, hvor covid-19 ikke har adgang, og hvor vi kan sidde behørigt spredt. Og naturligvis bliver det smukt sommervejr – hvad det så end er her i Danmark.

På generalforsamlingen skal der vælges nyt blod til bestyrelsen. To medlemmer skal afløses. Generationsskifte bliver der næppe tale om, men mindre kan også gøre det. Når den nye bestyrelse er på plads, vil den som noget af det første se på efterårets og vinterens program.

Lidt ligger dog allerede nu fast. Vi er tilmeldt Københavns Havnefestival, hvor vi åbner arresten lørdag d. 12. og søndag d. 3. september fra 10-18.



*Nogle af de 1.398 omkomne søfolk på ST. GEORG og DEFENCE. (OMBL)*

Skibene på Holmen og nogle af de andre frivillige på Nyholm deltager også. Det er første gang Nyholm er med. Sidste år var der ca. 70.000 besøgende. Dem rummer vi nok ikke i Arresten. Om coronaen tillader festivalen, må tiden vise. Men vi er klar – også i vores nye ”uniformer”.

Fredag d. 9. oktober er der så Kulturnat, hvor vi igen er tilmeldt og viser rundt i Arresten og i Mastekranen efter samme program som de foregående år. Også her må vi dog krydse fingre for coronaen.

Heldigvis har vi mere sikkerhed for vort julemøde, der traditionen tro (de 2 seneste år) finder sted i Bræddehytten på Nyholm. Det bliver tirsdag d. 24.

november – om alt går vel. Samme program som tidligere med mad, drikke, sange og konkurrencer med rigtig mange præmier.

Færdiggørelsen af linjeskibet ST. GEORG er nok lidt berørt af corona, og aflevering d. 1. oktober begynder at blive lidt usikker. Det er nok ikke så afgørende, for Strandingsmuseet har besluttet først at lave en særudstilling i foråret 2021, hvor modellen skal være midtpunktet. De ansvarlige for særudstillingen har i juni været forbi Arresten for at gøre sig sine tanker. Også museets venneforening har besøgt Arresten d. 10. juli, hvor modellen fik mange beundrende blikke og kommentarer.

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



## MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

### Arrangementer sæson 2020 / 2021

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

**BEMÆRK! TORSDAG!!** 29. oktober 2020 kl. 19.30.

GENERALFORSAMLING og

*Lars Jordt*

**Danske værfters bygning af krigsskibe til andre landes flåder.**

Onsdag 25. november 2020 kl. 19.30.

*Tim Sloth Jørgensen*

**Nyholms fremtid.**

Onsdag 27. januar 2021 kl. 19.30

*Michael Clemmesen*

**Danske søofficerer i 1930'ernes Tyskland.**

Onsdag 24. februar 2021 kl. 19.30

*Kommandør Gorm Bergqvist*

**1. Eskadre—hvordan går det i Nordatlanten ?**

Onsdag 24. marts 2021 kl. 19.30

*Poul Grooss*

**Sænkningen af slagskibet Bismarck d. 27. maj 1941.**

Onsdag 14. april. 2021 kl. 19.30

**Generalforsamling**

Efter foredragene og generalforsamlingen er der mulighed for at få to stykker smørrebrød, en ostemad, samt en øl eller sodavand og kaffe for i alt 120 kr.

**VIGTIGT!**

Tilmelding til foredrag og spising via link:

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