

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



53. årgang

Nr. 4—november 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

- Med det norske kystvagtskib 3
ANDENES i Golfen
Erik Månsson
- Udisningen af den danske es- 20
kadre mod Algier 5-7. april
1770
Søren Nørby & Jacob Seerup

Bog anmeldelser

- Ubådskrigen i Kattegat 32
Jens Andersen
- Zeppelinbasen i Tønder 34
Mogens Jensen
- Hverken ubesindig eller 35
frygtsom
Søren Nørby

- Formandsberetning og Regn- 38
skab for foreningsåret 2018-19
Marinehistorisk Selskab /
Orlogsmuseets Venner

- Meddelelser fra Orlogsmuseets 44
Modelbyggerlaug

- Kontingentbetaling** 47

www.marinehist.dk

Forsidebillede:

*Det norske kystvagtskib ANDENES i
Øresund. (Marinens Bibliotek)*

Med det norske kystvagtsskib ANDENES i Golfen.

Erik Månsson

Den 2. august 1990 angreb og besatte Irak den lille oliestat Kuwait under påberåbelse af, at Kuwait var en irakisk provins.

Hele verden - inklusive hele den Arabiske verden - fordømte invasionen, og den 9. august vedtog FN's Sikkerhedsråd en række resolutioner, som blandt andet omfattede en blokade af Irak. En række lande sendte straks flådeenheder til Den Persiske Golf som deltagere i blokaden, der fik navnet "Desert Shield".

Den 31. august vedtog et samlet Folketing, at Danmark skulle deltage i blokaden - det var det selvsamme Folketing, som blot 2 år tidligere havde bestemt, at Danmark ikke længere skulle råde over fregatter - hvorfor det blev bestemt, at der skulle sendes en korvet til Golfen.

Søværnet valgte at det skulle være OLFERT FISCHER (OLFI), da det var den af korvetterne, som sidst havde gennemgået store eftersyn. Man erkendte dog, at der skulle en række ombygninger til, for at OLFI kunne løse denne opgave.



September 1990. Korvetten OLFERT FISCHER (OLFI) under ombygning og klargøring til operationer i varme farvande. På siden af korvetten ses bevogtningsfartøjet HAVFRUEN af DAPHNE-klassen. (Forsvarets Bibliotek,FBIB)



September 1990. Kaotisk ser det ud , men det blev ret hurtigt godt igen. (FBIB)



En krigsmæssig vigtig installation i form af en drikkevandskøler. (FBIB)

Svendborg Værft blev udset til at foretage disse ombygninger, som blandt andet omfattede indbygning af seks køleaggregater, tre specielle køleenheder, tre ferskvandsgeneratorer, ekstra nødgenerator, autoklave/varmeskabe, ekstra fryse og kølestores, drikkevandsautomater og isterningsmaskiner, samt pansring af visse vitale rum og endvidere visse ændringer af overbygningen for at reducere radarprofilen.

Den 1. september ankom OLF I til Svendborg Værft, for hurtigst muligt at få gennemført de omhandlede arbejder. En korvet er så lille et fartøj, at det ikke kan operere igennem længere tid

uden en logistiks opbakning fra anden side. Der var derfor truffet aftale med Norge, om at de ville sende et skib til Golfen for selv at deltage i blokaden, men herudover også at fungere som støtteskib for OLF I.

Disse beslutninger var optakten til en af de mere spektakulære oplevelser i min tjeneste i Søværnet.

Jeg var selv på det tidspunkt inspektør på Svendborg Skibsværft i forbindelse med bygningen af inspektionsskibet TRITON, men da der skulle indføres et nyt EDBstyret drifts- og vedligeholdelsessystem, var jeg midlertidigt på et uges kursusophold på Holmen.

I en af timerne kom eskadrateknik-officeren (ETO) for fregateskadren, KK A. Knudsen, ind i klassen og spurgte, om der var nogen, som havde kendskab til både korvetterne og til logistik. Jeg pegede på mig selv, da jeg tidligere havde været inspektør på bygningen af PETER TORDESKIOLD med efterfølgende sejlads som teknik-officer, og da jeg havde været chef i tre år for torpedobådenes mobile logistikafdeling. ETO forlod klasselokalet uden en lyd. Allerede en time efter blev jeg ringet op af min udstikker i Forsvarskommandoen, som sagde, at jeg skulle stoppe min deltagelse i kurset og straks rejse til Svendborg, hvor jeg med mit kendskab til korvetterne samt til værftets arbejds gange skulle

være koordinator på det omfattende arbejde på OLF I.

Næste dag blev jeg igen kontaktet af min udstikker, som kunne fortælle, at der var ændringer i planen, hvorfor jeg nu i stedet skulle tage ind på sygeafdelingen på Holmen for at få foretaget en del vaccinationer, da jeg var udset til at skulle med til Golfen. Efter vaccinationerne skulle jeg uopholdeligt melde mig i Søværnets Materielkommandos (SMK) Centralledelse. Ved ankomsten hertil blev jeg straks vist ind i konferencesalen, hvor et utal af ingeniører samt højtstående danske og norske officerer studerede tegninger af det norske kystvagtsskib ANDENES.

ANDENES var efter et års tjeneste ved Sydpolen med efterfølgende tjeneste på fiskeriinspektion ved Svalbard dirigeret til Harstadt, som er hovedbyen på den lille nordnorske ø Andoya. Her lå det på værft for at få foretaget de ændringer, som var nødvendige for at kunne fungere som støtteskib for OLF I.

Jeg blev beordret til straks at flyve til Harstadt for at udpege de ombygningsarbejder, som jeg fandt påkrævet. Da jeg ikke kunne påtage mig, at påpege hvilke ændringer der skulle til for at opbevare missiler, ammunition og andet våbenudstyr, forlangte jeg at få en våbenkyndig person med hvilket



ANDENES var det tredje af de norske kystvagtskibe af NORDKAP-klassen, og bygget i 1980-82. NORDKAP-kl. havde følgende data: l på 105 m, b på 13,9 m og d på 7 m. Maskineriet bestod af fire Wichmann DM, der udviklede 10.590 kW, hvilket gav skibene en topfart på 23 knob. Bevæbningen bestod af en 57 mm Bofors automatkanon, fire 20 mm kanoner og seks antiobådstorpedoer. Endvidere kunne medføres en mellemstor helikopter. (Frank Petersen / FBIB)

straks bevilget. Jeg pegede selv på KL Per Heitmann, som jeg vidste, var meget erfaren på både missiler og kanoner samt deres ildledelsesystemer.

Næste morgen fløj vi fra Kastrup til Kirkenes i Nordnorge, hvor der holdt en militærbil, som kørte os til Harstad. På hele turen havde vi studeret tegningerne af skibet meget nøje, og var blevet enige om hvad vi syntes, der skulle ombygges. ANDENES lignede et hvilket som helst andet skib på værft -

en stor rodebutik - og der var da også kun to officerer ombord nemlig næstkommanderende kaptajnløjtnant Ivar Thomaslie og takkelofficeren (det svarer til vores matrosregnskabsfører) løjtnant Jøran Nøstvik.

Vi blev budt velkommen, og Nøstnik fulgte os rundt i skibet selv bevæbnet med et antal tegninger af skibets indretning. De var åbenbart blevet instrueret om at efterkomme alle vores ønsker, for det var lige meget hvilket skotter vi ville have flyttet, hvilke

rørgennemføringer eller kabelbakker vi ville have ændret, eller hvor vi bad om installation af affugtningsanlæg og airconditionanlæg, så var Nøstviks eneste kommentar: ”Ingen problemer”. Efter blot en halv times arbejde havde vi foretaget ændringer på såvel vores egne tegninger som på de tegninger, som Nøstvik skulle anvise værftet efter.

Da vi kom op i messen havde næstkommanderende været i byen og købt noget lækker mad, og efter et par before-dinner drinks gik vi ombord i måltidet, og på vanlig norsk vis var der rigelig med drikkevarer, herefter var der kaffe og cognac ad libitum, og da klokken nærmede sig midnat foreslog næstkommanderende, at vi gik til køjs, da vi alle skulle flyve tidligt næste morgen.

Vel ankommen til København forelagde vi tegningerne for SMK, som straks fik iværksat bygning af skabe og reoler nøjagtig efter mål, og der blev nedsat en arbejdsgruppe til at udpege hvilke reservedele, der skulle medbringes. Dette arbejde blev koordineret af afdelingschefen på Forsyningsafdelingen - Johnny Balsved (det var ham, som havde hjemmesiden om den danske marine (navalhistory.dk)). På Dokøen blev der stillet nogle telte op, hvor skabe og reoler blev placeret således, at alle reservedelene kunne

lægges direkte ind på de lokationer, som var angivet i et omfattende EDB - program, som Balsved havde designet til formålet.

Fra Forsvarskommandoen blev det bestemt, at den danske gruppe, som skulle medsejle ANDENES under navnet DALOG (Danish Logi-stic Team) skulle have mig som chef, næstkommanderende blev orlogskaptajn Steen Ovesen, som var intendanturuddannet, våbenofficeren blev kaptajn-løjtnant Per Heitmann og elektronikofficeren blev PL Peter Vestergaard, herudover blev der tilknyttet en EDB - nørd, overkonstabel Fauzi Ferri, der udover at være skrap på en computer også talte flydende arabisk, hvilket senere blev til stor gavn for DALOG.

Den 11. september blev OLFI færdiggjort på Svendborg Værft, og efter at have fået forsyninger og personel ombord afgik OLFI den 12. september under stor mediebevågenhed fra Holmen med kurs mod Den Persiske Golf. Operationen som OLFI og ANDENES skulle udføre fik navnet ”*Operation Faraway*”.

Fredag den 21. september var al udrustning klar til ombordtagning i ANDENES, (ca. 25.000 reservedele af forskellig art), men blot to timer før ankomst til Dokøen havde chefen anmodet om nøjagtig oplysning om vanddybden på Holmen.



DALOG. Fra venstre ses: OK Steen Ovesen, KL Per Heitmann, OKS Fauzi Ferrid, PL Peter Vestegård, OK Erik Månsson. (Erik Månssons arkiv)

mindst otte meter vand, og Holmen kunne kun fremvise syv meter, hvorfor ANDENES gik til ankers uden for København for at afvente nærmere ordre.

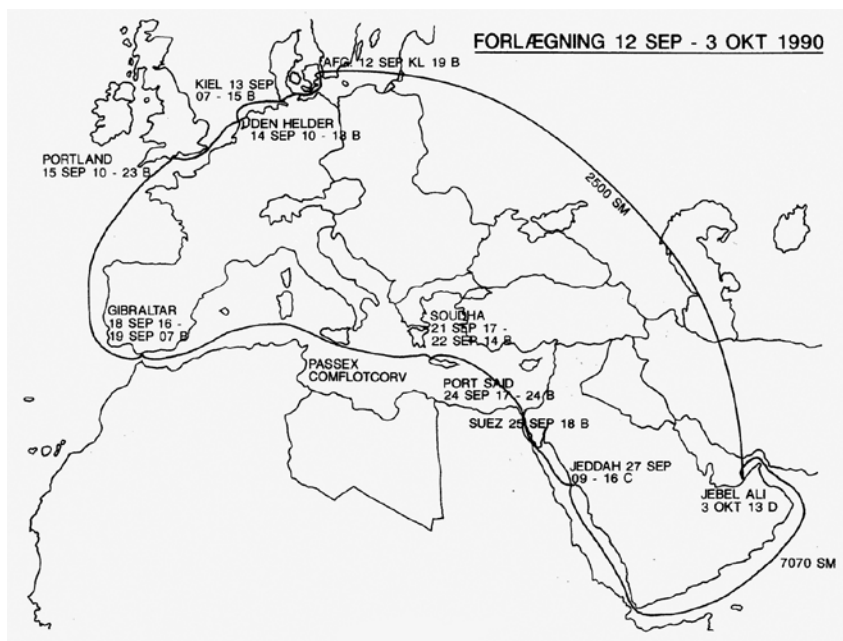
På Holmen blev alle muligheder drøftet, blandt andet Langelinie eller B&W, men det endte med, at vi alle blev sendt hjem med pålæg om at møde på Dokøen næste morgen.

Da vi ankom om morgenen var alle teltene fjernet og ligeså var samtlige skabe, reoler, kasser og skuffer. Der var i aftenens løb truffet beslutning om, at ANDENES skulle gå til Frederikshavn for ombordtagning af grejet og i nattens løb var en stor kortege af

lastbiler fra Hærens Trainregiment med hjælp fra kraner og trucks blevet læsset og havde sat kursen nordover. Der holdt blot en militær pickup, som skulle transportere os fem fra DALOG med privat bagage til Frederikshavn. Da vi ankom til Frederikshavn sidst på eftermiddagen, undrede vi os over, at der ikke holdt nogen af hærens lastbiler foran ANDENES. Det viste sig, at de var ankommet tidligt om morgenen og havde læsset alt grejet af på kajen, og i løbet af dagen havde ANDENES' besætning læsset det hele ned i store bunker i lastrummet agter. Det var jo en stor streg i regningen, idet al vores besvær med at få lagt reservedelene ind på plads inden ombordtagning nu synes at være spildt ulejlighed.



12. september 1990. OLFERT FISCHER afgår fra Holmen/København med kurs mod Den Persiske Golf. Korvetten følges godt på vej af en del småbåde. (Marinens Bibliotek)



OLFI's rute som ANDENES også benyttede. (Tidsskrift for Søværnen)



"Ambassadepersonalet" er mødt til tjeneste på den "Danske Ambassade" ombord på ANDENES. Fra venstre ses: PL Peter Vestergård, OK Erik Månsson, KL Per Heitmann. (Erik Månssons arkiv)

Så snart vi var kommet ombord smed vi trosserne og ved hjælp af to slæbebåde kom ANDENES fri af den mudrede bund på flådestationen.

Vi blev midlertidigt installeret i tomands kamre, men allerede næste dag fik jeg et stort enkeltmandskammer på øverste dæk, og her indrettede vi "Den Danske Ambassade".

Vi blev hurtigt præsenteret for besætningen, som havde en noget andet sammensætning end vi var vant til fra danske skibe. Med os fem danskere var

der i alt 80 mand ombord. 45 menige og 35 officerer og befalingsmænd, alle befalingsmændene havde officersdistinktioner og alle tilhørte samme messe.

Allerede på turen ned igennem de danske farvande, igennem Kielerkanalen og tværs over Den Engelske kanal, fandt vi ud af, at alle ombord var nogle fantastiske sømænd, og at alle på lige fod deltog i det forefaldende skibsarbejde. Til gengæld var det ikke de bedste soldater, men det havde man fra norsk side været klar over, og derfor

sendt en masse officerer med til at oplære besætningen i våbenbetjening, havaritjeneste, sanitetstjeneste og ABC-tjeneste. Alle var indstillet på at gøre deres ypperste, og inden vi ankom til Souda Bay på Kreta for at indtage bunkers, var besætningen så gode soldater, at alle de norske specialister kunne rejse hjem.

Efter vi var kommet igennem Kielerkanalen satte vi kursen mod Devonport i Sydengland, hvor vi skulle have ekstra Seasparrow missiler til OLF1 ombord. Undervejs viste nordmændene hvor gode søfolk de var, for vi bunkrede to gange fra det engelske tankskib ORANGELEAF og i begge opløbene til at foretage den Heavy Jackstaymanøvre klappede alt lige efter bogen.

Vi bunkrede igen i Biscayen fra ORANGELEAF og så snart bunkringen var overstået, højeste de signalflagene BRAVO ZULU hvilket betyder well done, og da vi fik kvitteringerne over med den sidste wire, var der medsendt en kasse med 12 flasker whisky og en signalblanket, hvor der stod: "Well done boys - take god care of yourself in the Persian Gulf".

Da vi ankom til Souda Bay var vi danskere ude og handle, vi købte blandt andet et lille køleskab til opsætning på "Den Danske Ambassade", således at vi altid havde kolde øl og vand.

På hele turen holdt vi øvelser i alt forekommende, havari-, sanitet-, ABC- og våbenøvelser. De medsendte specialister fra de norske skoler fandt hurtigt ud af, at vi danskere kunne meget mere end de selv kunne, og de overlod derfor med sindsro den videre uddannelse til os, da de rejste hjem fra Kreta. Vi lærte besætningen alt om lækstopning, afstivning af skotter, luger og lemme, vi lærte dem alt om bårtransport op og ned af lejdere og frem for alt lærte vi dem alt om ABC-tjeneste, hvilket var lidt af et hårdt arbejde, idet temperaturen nærmede sig de 35 grader igennem Middelhavet og så er det skrapt at være iført ABC-dragt og beskyttelsesmasker. Lægen ombord holdt da også et vågent øje med hvor meget væske vi indtog i løbet af dagen - det skulle helst ligge mellem 6 og 7 liter med tilhørende salttabletter.

I mellem alle øvelserne havde vi danskere travlt med at få lagt alle vores reservedele ind på plads efter det medbragte EDB - program.

Fauzi passede computeren medens vi andre tog en reservedel ad gangen og oplæste nummeret, hvorefter Fauzi kunne fortælle nøjagtigt i hvilket rum, på hvilken hylde eller skuffe at den pågældende del skulle placeres.

Vi steg da også voldsomt i nordmændenes agtelse, da vi efter at pas-



ANDENES under operation Faraway. Skibet havde nogenlunde samme dimensioner og deplacement som de danske inspektionsskibe af THETIS-kl. (Marinens Bibliotek)

seret Gibraltar allerede kunne meddele, at alt nu var på plads og i orden.

Turen igennem Suezkanalen, Det Røde hav og rundt om Den Arabiske Halvø forløb uden problemer, bortset fra at det var afsindig varmt.

Vi glædede os alle til at skulle møde OLFI, når vi kom til Persergolfen.

Mødet var måske ikke helt som forventet, idet chefen for OLFI allerede ved vores møde i Hormus strædet anlagde en temmelig negativ og nedladende tone overfor såvel ANDENES besætning som DALOG.

Vi fik i hvert fald at vide hvem der

havde kommandoen over den samlede styrke, hvilket vi ikke havde været i tvivl om, men det var måden det blev fremført på.

Vi fulgte OLFI til Jebel Ali, som skulle være vores basehavn, så længe operation Faraway skulle foregå.

Efter ankomst til havn mødtes chef ANDENES - Orlogskaptajn Arild Skram - med chef OLFI og fik drøftet relationerne mellem de to skibe grundigt igennem, hvorefter tonen fra OLFI blev lidt forbedret (den blev dog aldrig helt hjertelig, det viste sig at de havde en del interne problemer ombord på OLFI) som gav sig udslag i noget eksternt fnidder fnadder. I forbindelse



Her bliver der foretaget RAS (Replenishment At Sea) ved brug af metoden "Light Jackstay" mellem OLFI og ANDENES. Bemærk ASW (antiubåds) torpedoerne i triple udskydningsrør på dækket nedenfor skorstenen. (Marinens Bibliotek)

med vores ankomst blev vi ligeledes introduceret for den lokale A. P. Møller repræsentant, og han kunne anvise os en lokal kendt mand (i øvrigt Pakistaner), som senere skulle vise sig at være til uvurderlig hjælp for DALOG.

Aftalen blev, at ANDENES skulle forblive i havn når OLFI sejlede ud, og først når han var på plads i sit operationsområde, skulle vi forlægge ud til ham. Det blev gjort af praktiske hensyn, idet de fleste problemer ombord i OLFI så regel indtraf umiddel-

bart efter afgang, hvorved ANDENES så kunne nå at rekvirere reservedele enten hjemmefra eller fra lokalområdet, såfremt det ikke var noget vi selv havde ombord på lager.

Det viste sig snart, at langt de fleste ting såvel forbrugsgods, som inventar og reservedele, for ikke at tale om proviant, kunne anskaffes langt hurtigere billigere og bedre i lokalområdet frem for at få det hele rekvireret hjemmefra, som de oprindelige planer havde foreskrevet.

Det blev derfor besluttet, at en af



Fest i messen på ANDENES. Skik følge eller land fly. (Erik Månssons arkiv)

DALOG officererne forblev i land når ANDENES fulgte OLFU ud i operationsområderne. Det blev som regel Per Heitmann, da det viste sig, at han havde en masse erfaring fra sin tid som velfærdsofficer i tjeneste på Cypern.

Den ordning med lokal anskaffelse af såvel almindelig forbrugsgods, indkøb af proviant, som rekvirering af lokal værkstedsassistance faldt ikke altid i god jord hverken fra SOK eller SMK side, da de jo hermed mistede en del af den kontrol de selv havde lagt op til at have, men efterhånden måtte man hjemmefra erkende at DALOG ved at etablere et lokalt netværk kunne gøre

tingene væsentligt billigere og hurtigere, end hvis alt skulle komme hjemme fra.

Dette mindskede dog ikke på det store antal af tilrejsende, værkmaster, ingeniører og officerer fra såvel SOK som SMK, så i tide og utide ankom uden at være rekvireret.

Dette fænomen undrede også chefen og besætning på ANDENES, der aldrig havde behov for tilrejsende.

Der ankom dog til ANDENES et større hold fra Norsk TV, som fulgte os i et stykke tid for at beskrive livet ombord i ANDENES, men udover dette kom der



ANDENES i havn i operationsområdet. (Gustav Lang)

aldrig nogen hjemmefra og blandede sig i ANDENES operationer. Den norske kommando der hjemme havde åbenbart større tillid til sin skibschef end den danske kommando havde til sin skibschef.

Dette kan også være en af grundene til den anstrengte tone, der herskede i OLFI.

Nu var sådan en tur ikke kun anstrengende tjeneste, vi havde da også ind imellem tid til at feste, og blandt andet havde vi alle sammen været i land og købe arabisk outfit, så når vi holdt fest i messe var vi til tider udklædt som

de fineste beduiner.

Vi fire danskere arrangerede en dag en fest, hvor vi betalte alt hvad der skulle drikkes og ved den lejlighed blev vi alle fire slået til "Riddere af ANDENES", men da chefen på ANDENES syntes at det var lidt for flot at bruge sin sabel benyttede han i stedet det stykke værktøj, som blev benyttet til at måle masker på fiskenetene ved fiskeriinspektioner.



*Chefen for ANDENES
Arild Skram, slår
Steen Ovesen til
ridder af ANDENES.
(Erik Månssons
arkiv)*

Den 28. oktober 1990 var det Torden-skjolds 300 års fødselsdag. I den forbindelse foreslog ANDENES, at vi sammen med OLFIs skulle fejre den dansk/norske søhelt, og derfor blev OLFIs besætning inviteret over på ANDENES til en mindre reception.

Formanden for officersmessen PL Trond Tharaldsen opfordrede alle til at bidrage til underholdningen. Der kom mange muntre indslag, mest fra ANDENES, hvorimod OLFIs besætning mere var nydende end ydende. Jeg havde skrevet en sang til dagen, som vi fem mand fra DALOG afsang, medens vi stod på ANDENES helikopterrist. Den hed: "På risten på ANDENES". Og melodien var: På risten på Vesterbro.

Vi står her hver aften på risten,
på risten på ANDENES,
Vi sejler med kurs mod Levanten,
og ingen ombord har stress.

Missionen der ventes forude,
i Golfen ved Muhammeds land,
og der vil vi skude ved skude,
bekæmpe en galsindet mand.
Tre uger er snart forsvundet,
fra ANDENES drog afsted,
for længst har vi Gibraltar rundet,
fornuften vi bærer med.

Som små novicer – vi drog ud
fra nordiske land,
men liv på skuden – vil gøre
enhver til mand.

I ugen der gik, har vi øvet
som fanden på ANDENES,
på ting som vi aldrig har prøvet,
så nu er vor chef tilfreds.
Besætningen er snart parate
til tønnen omkring Dubai
Hvis nogen vil krigen så starte,
vil ANDENES si' goodbye
for os fra de nordiske riger
er ikke til krig og død.

Det fuldstændig sandt når vi siger:
”Vi fortrækker Wienerbrød”

Så de derned – i Golfen de kan
bare slås
men krigens galskab – er slet
ikke noget for os.

Her står vi hver aften på risten
på risten på ANDENES
Vi tænker på nordiske piger
fra Svendborg til Kirkenes
vi har det omtrent som de rige
på krydstogt i sydens sol
der mangler blot et, vil vi sige
en øl og en liggestol.
Men savnet modner os alle
i morgen, der skal vi i land
og der vil vi gi den en skalle
ej blot i det rene vand.

På mandag har vi – et hoved
som virk’lig gør ondt
men alle ved vi – ”HANG
OVER” det er nu sundt.

Den vakte almindelig jubel.

Steen Ovesen havde kreeret en meget
smuk plakate med vores fælles søhelt,
og vi havde i Dubai fået to eksemplarer
smukt indrammet i glas og ramme,
som hver af de to skibsfæder fik
overrakt. På ANDENES blev den hængt
op på hæderspladsen over sofagrupper
i officersmessen, men om den blev
hængt op på OLF I erindrer jeg ikke.

Alting får jo en ende og efter at have



Solbadning på helikopterdekkeet.
(Erik Månssons arkiv)

sagt farvel til chefen og næstkommanderende rejste jeg hjem den 12. december 1990 for at genoptage mit inspektørjob i Svendborg. En stor oplevelse rigere og rygsækken fyldt med herlige minder.

Efterfølgende havde NK sat en lille artikel i det Nyhedsbrev, der blev sendt hjem til alle pårørende.

Juleaften fik jeg igennem Danmarks Radio en hilsen fra officersbesætningen på ANDENES. Hilsenen var ledsaget af et musikønske, og det skulle være ”So Faraway”, og da de blev spurgt om

Kjære alle hjemme!

Det er blitt desember og når dere får dette brevet, er det en knapp måned igjen av vårt opphold i Gulfen. Vi hørte forrige dagen at regjeringen hjemme har bestemt seg for utvidelse av toktet og det betyr at ny besetning avløser oss i første halvdel av januar.

Vi ser altså slutten på oppdraget vårt, og det sammen med en del andre faktorer gjør at vi for tiden er nokså opptatt av ting som har med hjemreise og dere der hjemme å gjøre.

For det første har utskiftingen på Andenes allerede begynt. Ikke i stor skala riktig nok, men sjefen for det danske element, orlogskaptein Erik Maanson, reiste hjem da vi kom til havn etter siste patrulje. De fem danskene har nærmest konvertert til det norske sjeforsvaret, og da Maanson drog, forlot en sentral og hyggelig mann besetningen. I tillegg vil noen få av "våre egne" sette kursen hjemover om ikke så alt for mange dagene.

Notitsen i det nyhedsbrev som ANDENES sendte hjem til familie og venner ved fjelde og fjorde i det høje nord. (Erik Månssons arkiv)

hvorfor det lige skulle være det stykke fortalte de, at det passede godt på mig. For det første blev det sunget af Dire Strait, og det var amerikanernes øgenavn for Hormusstrædet, for det andet stammede det fra albummet «Brothers in Arms», og for det tredje så blev vores operation af SOK benævnt *Operation Faraway*, så derfor.

Der kan knyttes en lille morsom historie til denne operation.

Hele sagen havde stor pressebevågenhed, og man kunne næsten ikke lukke en avis op eller tænde for fjernsynet, uden der var noget om OLFI's farefulde færd til Den Persiske Golf.

Det blev til sidst for meget for besætningerne på inspektionsskibene, som

jo lå og døjede ondt i storm og kulde og isfyldte farvande ved Grønland, så de fik fremstillet en T-shirt, hvor der på brystet var et billede af en langskægget viking med vikingehjelm med horn og det hele, og på ryggen var der en inskription, hvor der stod: "I am a real North Atlantic Viking – not a fucking jackass from The Persian Gulf"

Chefen for SOK udstedte et forbud mod at bære denne T-shirt, men det blæste besætningerne på, så man kunne se den overalt på inspektionsskibene.



Hejsa Norge. Kaptajnløjtnant Ivar Thomaslie næstkommanderende på ANDENES (tv) med fint overskæg og orlogskaptajn Arild Skram chef ANDENES (th). (Erik Månssons arkiv)



24. november 1990. OLFI gør klar til RAS fra det amerikanske slagskib WISCONSIN. (Jens Ørgaard Jensen / Marinens Bibliotek)

Udisningen af den danske eskadre mod Algier den 5. - 7. april 1770. Orlogskaptajn Preben Holcks datering af et maleri.

Af Søren Nørby & Jakob Seerup.



Udisningen af den danske eskadre mod Algier den 5. - 7. april 1770.
(Peter Cramer / Museet for Søfart)

I efteråret 1769 erklærede deyen af Algier krig mod det dansk-norske rige. Årsagen var en uenighed omkring størrelsen på de presenter, som den danske konge hvert år forærede deyen som betaling for, at hans såkaldte "korsarer" ikke opbragte dansk-norske handelsskibe. I oktober blev tre danske

handelsskibe opbragt af algeriske korsarer. Skibene blev bragt til Algier, hvor de i alt 41 danske søfolk blev gjort til slaver.

Den danske konges reaktion var at udruste en flådestyrke bestående af de fire linjeskibe PRINDS FRIEDERICH,

PRINDESSE SOPHIA MAGDALENA, SLESVIG og MARS, Fregatterne CHRISTIANSØ og HAVFRUEN, de to bombarderskibe STAABRAV og PAKAN, hospitalsskibet DE FIRE SØSTRE samt to transportskibe under samlet ledelse af schoutbynacht (svarende til vores dages kontreadmiral) Frederik C. Kaas. Hans ordre lød, at han enten skulle forhandle sig frem til en fredsftale, der også indebar en løsladelse af de danske fragtskibe og deres besætninger – og hvis dette ikke var muligt at opnå fredeligt, så havde Kaas mandat til med magt at tvinge deyen til at rette ind.

I Museet for Søfarts samling findes et maleri, som viser klargøringen af den danske flådestyrke inden dens afsejling fra København mod Algier i foråret 1770. Maleriet, er usigneret, men tilskrevet kunstneren Peter Cramer. Han levede fra 1726 til 1782 og var således samtidig med den afbildede begivenhed.

Billedets motiv blev i 1955 udsat for en utrolig nøje gennemgang af orlogskaptajn Preben Holck (1888-1966), der som mangeårig leder af Søværnets Historiske Modelsamling var yderst kyndig i orlogsflådens historie i de store sejlskibes tid. Orlogskaptajnens fortælling om billedets historiske baggrund gør, sammen med hans analyse og derpå følgende datering, at hans tekst fortjener at blive

løftet ud af støvets glemsel, og bringes her i en sprogligt lettere omskrevet version. Vi har samtidig indsat en række relevante illustrationer.

”Hermed har jeg fornøjelsen at sende dem resultatet af mine undersøgelser vedrørende Deres marinebillede med indisede orlogsskibe.

Under forudsætning af at maleriet forestiller en tildragelse, hvor kunstneren på nærmere hold har gjort sine iagttagelser og muligvis har kunnet udføre en skitse til en samtid eller senere gjort sine iagttagelser og muligvis har kunnet udføre en skitse til en samtidig eller senere udarbejdelse af maleriet, hvad adskilligt tyder på, giver maleriet umiddelbart den oplysning, at det drejer sig om udisningen af en dansk flådestyrke fra flådens leje til Københavns red eller havn.

I ældre tider, hvor flådens leje tilmudredes hurtigere, end uddybningen med beskedne pengemidler tillod, var vanddybden for ringe til at give de større orlogsskibe fuld udrustning i flådens leje, hvorfor de varpedes ud til dybet uden for Kastelspynten, hvor de indtog deres beholdninger.

At det drejer sig om en udisning - altså skibe, der skal klargøres til togt - fremgår deraf, at skibene er forsynet med kanoner, men ikke tiltaklede og



*Frederik Christian Kaas (1727-1804).
(Forsvarsgalleriet.dk)*

ligger højt på vandet, særlig at ræerne er kastet langskibs i mærsene, mens stængerne er sat omhoug (på plads).

I tilfælde af en aftakling ville man næppe sejle ind uden at have strøget (nedfired) stængerne, hvilket ikke vilde være nødvendigt ved afslutning af et togt. Dertil kommer, at skibene fører vimpel, dvs. er under kommando.

At der ikke kan være tale om indisning, slutter jeg deraf, at i så svær is ville en eskadre, der møder is i Sundet, aldrig forcere ind til København, men søge isfri havn i Norge, og en på Reden

stationeret styrke vilde for længst være inddraget, eftersom fremmede skibe alligevel ikke kunne optræde i farvandet, og endelig at en indisning vilde foregå med stævnen forrest for ikke at risikere havari på roret, ligesom vimplen som regel blev strøget inden indlægning.

Maleriet kan med sikkerhed henføres til perioden efter 1748, hvor den ny type kampagnelanterne indførtes og til 1772/73, da man ophørte med at male orlogsskibenes skibssider brun-røde med lysere kanongang (jysk okker), hvorefter de lapsalvedes med tjære.

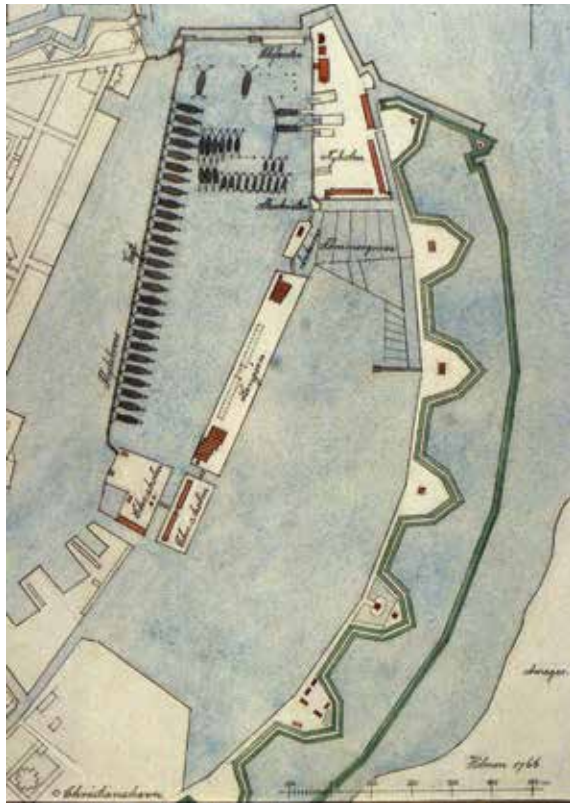
Inden for dette tidsrum foreligger der kun to tilfælde, hvor det har været magtpåliggende at ekvipere en større flådestyrke så tidligt på året, nemlig i 1762 formedelst den russiske trussel og 1770 togtet til Algier, hvis korsarer opbragte danske og norske koffardiskibe.

Grundet kombinationen af orlogsskibe og fregatter var jeg mest tilbøjelig til at henføre maleriet til 9. april 1762, men nøjere undersøgelser viste imidlertid, at der ikke var isvanskeligheder i marts og april dette år.

Ifølge H.G. Gardes værk "Efterretninger om den danske og norske Søemagt" fra 1835 udrustede til Algier-togtet udrustedes Orlogsskibene:

PRINDS FRIDERICH, PRINDESS SOPHIA
MAGDALENE, SLESVIG og MARS,

*Kort visende Holmen og
aftaklede danske orlogsskibe
i Flådens Leje anno 1766.*
(Nationalmuseet)



Fregatterne CHRISTIANSØ og HAVFRUEN, bombardeergaliotherne STAABRAV og PACKAN, transportskibet DE FIRE SØSTRE samt transportbriggen POSTIL-LONEN.

Eskadren, der kommanderedes af Schoutbynacht F.C. Kaas inspiceredes den 25. april 1778 af kong Christian VII, lettede den 2. maj og stod den følgende dag sundet ud.

De to fregatter var udrustede allerede i

februar og konvojerede skibe til Kattégat, bl.a. Compagniskibet FREDENSBORG. Herunder gik CHRISTIANSØ den 23. februar i stille vejr på grund på Lappegrunden, men den kom flot igen den 25. februar.

Ifølge *"De til Forsendelse med Posten-aleene privilegerede Kiøbenhavnske Tidender"* tiltog frosten stærkt i midten af marts og 19. marts kunne isen bære et temmelig stykke ud fra landet. Fregatterne nåede dog ind til

København, hvor de indefrøs sammen en del koffardiskibe.

Den 26. marts meldtes fra Helsingør, at man kunne gå på isen til Hveen og videre til Skåne, mens der endnu var noget åbent vand imellem Kronborg og Helsingborg. Den 30. marts brød isen op i hård storm men pakkede atter til, og først 31. marts gik isen til søs med syd-sydvestlig vind og udgående strøm.

Den 6. april var Københavns havn stadig tilstoppet af is og ingen fart gennem bommen mulig, men den 9. april meldtes det, at isen, der i lang tid havde holdt havnen tilstoppet, nu var bortdrevet.

Den 13. april meldtes: I disse dage udlagt på reden:

9. april: PRINDS FRIDERICH, PRINSESSE SOPHIA MAGDALENE Og SLESVIG.

11. april: De tre vagtskibe for Københavns red, i Øresund og i Storebælt samt fregatterne WILDMANDEN og HVIDE ØRN, samt hukkerten AMAGER.

13. april: MARS.

På grundlag af disse oplysninger samt skibenes ornamentering og kanontal kan jeg foretage følgende identificering: Da orlogsskibene dengang lå oplagt på stribe, hvor den nuværende Hønsbro befinder sig, med stævnene mod øst således, at hvert enkelt skib kunde forhales agterover ud i

selve havneløbet for derefter at sejle eller varpe ud gennem bommen, og udisningen er i begynderstadiet, må pladsen stedfæstes som havneløbet ud for Amalienborg eller lidt nordligere.

De to nærmeste større orlogsskibe PRINDESSE SOPHIA MAGDALENA til venstre (med 12 kanoner i bredsidens) og SLESVIG til højre, der antagelig har været oplagt side om side, udises i en fælles rende, der skæres i nordvestlig retning for ad kortest mulige vej at bringe skibene ud i havneløbet.

Det bagved værende orlogsskib PRINDS FRIDERICH, der har haft lejlighed til at vende på de foregående skibes oprindelige plads, følger efter med stævnen forrest. Fregatten i mellemgrunden til venstre er HVIDE ØRN. De to fregatter i forgrunden må være HAVFRUEN og WILDMANDEN (CHRISTIANSØE var til reparation på Gammelholm efter grundstødningen, og MARS var tre dage i agterhånden). Skibet lige bag fregatten til højre er hukkerten AMAGER. Skibet, der ses bag SLESVIG kan ikke identificeres, men er muligvis transportbriggen POSTILLONEN. Skyggen i baggrunden til venstre er antagelig Takkeladsmagasinet på Holmen, der fortoner sig i frostdisen.

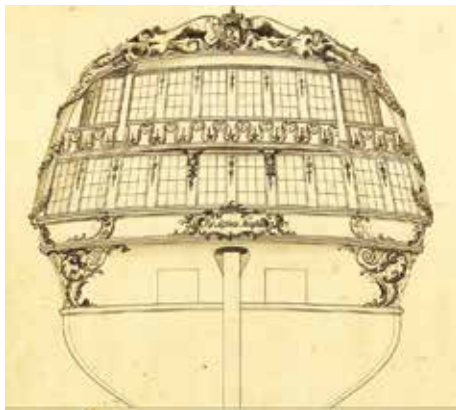
Skibenes ornamentering er maleriets svage side, idet agterspejlene savner deres karakteristiske konturer og orna-

mentale udsmykning. På PRINDESSE SOPHIA MAGDALENA'S hakkebrædt (det øverste spejlfelt) mangler prinsessens kronede portrætbuste flankeret af liggende kvindefigurer og amoriner.

Den tredelte spejlbue bæres af to firkantede søjler med kapitæler. I underste vinduesrække skal være ti vinduer mod ni på maleriet. Vinduesposterne og søjlerne skal være radiale med centrum i vimpelfløjknappen. Det underste vinduesbrystværn mangler ganske og den der anbragte indrammede navneplade, denne er fejlagtig anbragt mellem vinduesrækkerne. Også masterne er forregnede, i det stængerne og stængevantet på alle skibe skal være betydeligt højere i forhold til undermasterne.

Da kunstneren har lagt så stor vægt på billedets fortællende indhold og har skilt sig så godt fra figurbehandling med klædedragt, stillinger og bevægelser, har han sikkert også formået at mestre skibenes ornamentering. Det må derfor formodes, at tiden er løbet fra ham, idet isen er brudt op og skibene bortsejlede, inden han har haft lejlighed til at gøre skitsen færdig. Hvis dette er rigtigt, kan maleriet vel dateres til dagene 5.-7. april 1770.

P. Holck.”

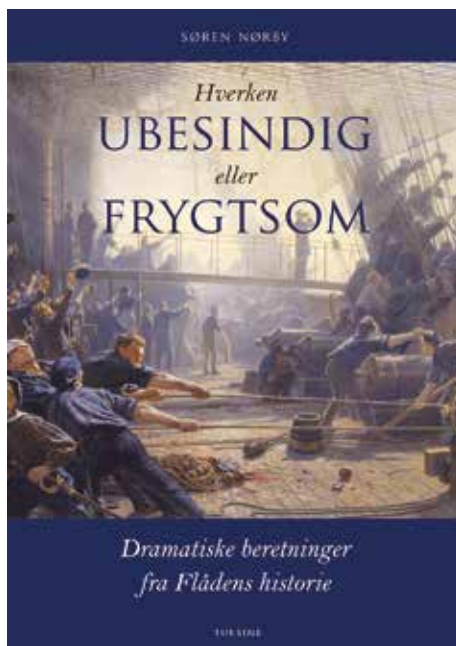


Forslag paa Ornamentter til Orlogsskibet PRINDESSE SOPHIA MAGDALENA. (Rigsarkivet)

I en samtidig kilde, søofficeren Peter Schiønning's dagbog, bekræftes datoerne. Schiønning var nemlig chef på HVIDE ØRN, som det år skulle ligge som vagtskib ved Helsingør. Han halede ganske rigtigt sit skib ud af det Nye Løb den 11. april og kastede anker på Københavns Red den samme dag.

Desværre var han ikke ved skibet den 5.-7. april, hvor han til gengæld kunne fortælle, at han havde set Frederik 5.s rytterstatue på Amalienborg Slotsplads, der var blevet poleret og nu stod skinnende som guld. Det havde ellers været perfekt, om han havde mødt Peter Cramer midt i skitsetegningen, men så heldige er vi altså ikke. Vi kan til gengæld godt give figurerne på maleriet et par ord mere med på vejen, end Holck gjorde. Søofficerer

ses stående på vægtergangene på PRINCESSE SOPHIA MAGDALENE og SLESVIG. De hårdt arbejdende folk på isen er ganske vist klædt i forskelligt overtøj, men må antages at være fra de ca. 4000 mand, der var ansat i Holmens divisioner. De var uniformerede, men fik ikke udleveret overfrakker. I midten ses en officer fra Landetaten i rød uniform, der ser ud til at være i samtale med nogle af Søetatens folk. Og allernederst i billedets midte sidder en person og ser ud på os. Han har kraven trukket godt op om ørerne og har et eller andet i sine hænder – det er formentlig kunstneren Peter Cramer selv, der viser os, at han selv var til stede på den kolde dag i april 1770.



Hvordan det gik togtet mod Algier kan læses i bogen *"Hverken ubesindig eller frygtsom. Dramatiske beretninger fra flådens historie"* som Søren Nørby udgav i september 2020: "Eskadren afsejlede fra København den 3. maj 1770. På vejen mod Middelhavet blev de danske orlogsskibe ramt af en af datidens mest frygtede sygdomme: tyfus. Denne smitsomme febersygdom havde man ingen medicin imod, og den bredte sig hurtigt blandt mandskaberne på de tætpakkede orlogsskibe med deres, set med nutidens øjne, ikke optimale hygiejniske forhold. Ved afsejlingen fra København var der cirka 3.000 mand om bord i den danske eskadre. Da skibene anløb Gibraltar

for at få nye forsyninger om bord, kunne Kaas indberette hjem, at 176 mand lå syge, mens 20 mand allerede var afgået ved døden.

Fra Gibraltar blev kursen sat mod Port Mahon på De Baleariske Øer. Her blev de syge sat i land, da der ikke var mere plads om bord i hospitalsskibet. At sygdommen var ude af kontrol, sås eksempelvis om bord på fregatten CHRISTIANSØ. Ved ankomsten til Port Mahon var 141 af fregattens 196 mand besætning enten syge eller døde.

Trods sygdommens fortsatte hærgen fastholdt schoutbynacht Kaas, at missionen skulle gennemføres. Efter

cirka 14 dages ophold ved Port Mahon satte de danske skibe derfor kurs mod Algier, der blev nået den 4. juli 1770. Da lå 287 mand syge om bord i den danske flådestyrke.

Schoutbynacht Kaas' ordre lød på, at han først skulle forsøge at forhandle en fredsaftale på plads og få de opbragte danske handelsskibe og deres besætninger frigivet. Hvis deyen ikke var parat til at indgå en sådan, skulle de to bombarderskibe STAABRAV og PAK AN beskyde byen, indtil deyen kom på bedre tanker.

Det tog ikke Kaas lang tid at indse, at deyen ikke havde tænkt sig at give sig uden kamp. Samtidig var det tydeligt, at man fra dansk side havde undervurderet fjenden. Befæstningen omkring Algier by var væsentligt mere omfattende og velbygget, end danskerne havde forventet, og de 500 soldater, som Kaas medbragte, var alt for få til at inlde sig på et angreb på byen. Eneste mulighed var derfor at beskyde byen fra søsiden, og den 6. juli indledte de to bombarderskibe derfor et bombardement.

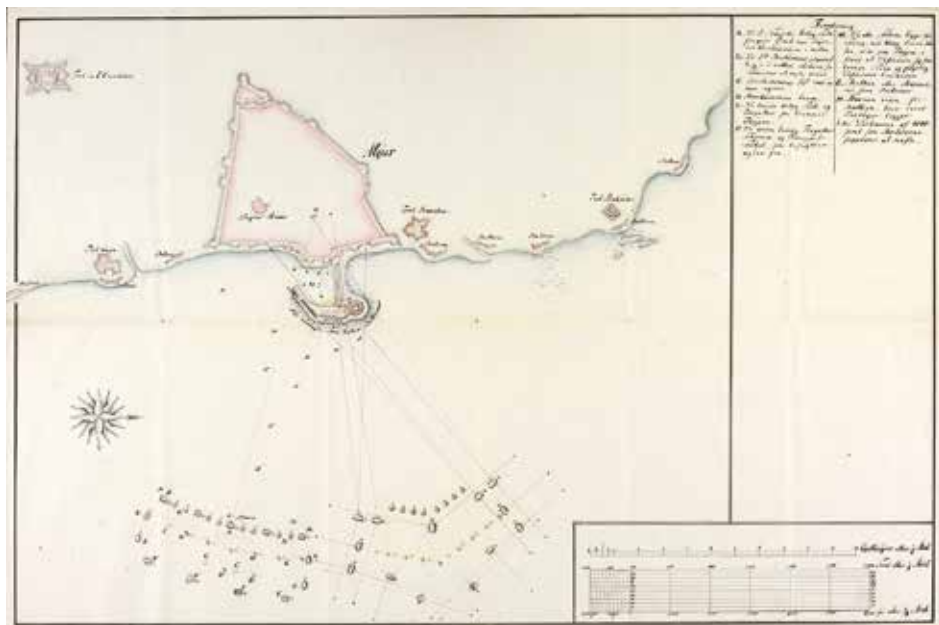
For at kunne ramme byen lagde de danske bombarderfartøjer sig kun godt 750 meter fra Algier by. De blev her begge fulgt tæt af et af de danske linjeskibe, hvis opgave var både at forsvare bombarderfartøjerne mod fjendtlige angreb og hjælpe dem med

til at komme ud på dybere vand, hvis det skulle blive nødvendigt at bugsere bombarderfartøjerne uden for fjendens rækkevidde.

De danske granater ramte Algier by og gjorde skade på en del bygninger, ligesom de sandsynligvis har dræbt flere af byens indbyggere. Noget troværdigt tal for de algeriske tab findes dog ikke.

Der findes imidlertid et dansk øjenvidne til angrebet. Den danske sømand Niels Moss var blevet fanget af korsarene, da de i oktober 1769 havde taget det danske handelsskib JOMFRUE CHRISTINA. Moss skrev dagbog, mens han var slave hos deyen, og den indeholder en beskrivelse af bombardementet den 6. juli – vel at mærke fra en, som befandt sig i den modtagende ende af det danske angreb:

"Nu var hele byen i alarmberedskab. Algerierne udrustede syv-otte galioter med årer og en halvgalej, og med disse ville de forsøge at snuppe et af de danske bombeskibe, som de var så forbistrede på. Deyen havde nemlig udlovet en stor dusør til dem, der kunne indbringe sådan et skib. Men da tyrkerne var bange for bombeskibene og for skytset på de større skibe, som lå længere ude og beskyttede bombeskibene, turde de ikke komme dem nær og måtte sejle tilbage med uforrettet sag. De bildte deyen ind, at bombeskibene var fæstet



Den danske flåde styrke bombarderer Algier by. Tegnet af Simon Hoogland om bord i orlogsskibet GRØNLAND den 21. november 1771. (Rigsarkivet)

med jernkæder til de større skibe, og at det var umuligt at sprænge disse kæder.”

Kort efter at første skud var affyret, viste det sig, at de to bombarderfartøjer var dårligt bygget. Begge var oprindeligt bygget som handelsskibe og blot hurtigt ombygget til bombarderfartøjer. De havde her fået installeret en stor morter midtskibs. Når den blev affyret, gik trykpåvirkningerne ned i skroget, og det stod snart klart, at hverken STAABRAV eller PAK AN kunne holde til denne belastning. Beskydningen kunne kort sagt betyde, at skibene gik

fra hinanden og sank! Efter affyringen af i alt 80 skud denne dag og under et følgende angreb to dage senere måtte angrebet på Algier by derfor indstilles. Fra dansk side overvejede man nu, om de danske linjeskibe skulle forsøge et bombardement af Algier by. Byens befæstninger var imidlertid stærke – flere af dem tilmed udstyret med kanoner, som var leveret som præster af den danske konge – og derudover var vejret præget af pålandsvind. Det betød, at de danske skibe ville have svært ved at slippe væk, hvis de kom i problemer. Et linjeskibsangreb blev derfor vurderet til at indeholde for stor

risiko for den danske styrke.

I stedet returnerede hovedparten af de danske skibe til Port Mahon. Ved ankomsten var op mod 1.000 mand syge – svarende til over 33 procent af eskadrens mandskab. Antallet af døde havde rundet 155 mand.

Flere af de danske skibe var så hårdt ramt af sygdom, at de reelt ikke var i stand til at stå til søs. Trods sygdommen opretholdt den danske flåde i de følgende måneder en blokade af Algier, men Kaas valgte ikke igen at angribe byen.

Schoutbynachtens mildt sagt manglende succes medførte, at der blev gennemført en undersøgelseskommission hjemme i Danmark. Den skulle klarlægge årsagerne til, at togtet ikke var gået som planlagt. Undersøgelsen førte til, at kontreadmiral Kaas blev hjemkaldt og erstattet af kommandør Simon Hooglant – samme Hooglant, der godt 20 år tidligere havde været chef for fregatten FALSTER under dens uheldsvangre togt til Safi. Det blev vurderet, at hans kendskab til Barbareskstatene gjorde ham bedre i stand til at opnå en fredsaftale.

Hooglants styrke blev samtidig planlagt forøget betragteligt, så den i alt skulle omfatte syv linjeskibe, fire fregatter og otte bombarderfartøjer. Imidlertid havde krigen med Algier

gjorde det næsten umuligt for danske handelsskibe at handle på Middelhavet.

I 1771 meddelte Commerce-kollegiet – datidens erhvervsministerium – kongen, at mellem 300 og 400 danske handelsskibe på grund af krigen lå uvirksomme i Middelhavets havnebyer. Det betød, at rederne mistede penge, og de lagde derfor et stort pres på kongen for at få krigen stoppet. Danmark blev på dette tidspunkt reelt styret af kongens livlæge Johann F. Struensee, der takket være gode forbindelser til kong Christian den Syvendes dronning, Caroline Mathilde, havde et fast greb om magten i Danmark. Struensee blev imidlertid væltet i januar 1772, og med hans fald forsvandt også opbakningen til krigen.

Til held for Danmark havde den danske blokade af Algier samtidig gjort deyen mør. Den 17. maj 1772 lykkedes det derfor at indgå en fredsaftale med deyen. Prisen for aftalen var, at han fik en ekstraordinær present på 125.000 rigsdaler, og han skulle derudover årligt modtage presenter for cirka 50.000 rigsdaler.

Aftalen var reelt en videreførelse af den aftale, som Danmark havde haft med deyen før krigens udbrud. Eneste nye punkt var en klausul om, at de 41 danske søfolk, der var blevet solgt som slaver, blev sat fri. I maj 1772 var 39

af dem endnu i live. To var døde ved arbejdsulykker. 30 af dem var i deyens tjeneste og blev straks sat fri, mens den danske konsul måtte igennem en længere og dyr forhandling for at få løskøbt de sidste ni danskere, der var blevet solgt til private slaveejere.

Dermed afsluttedes en mildest talt dårligt forberedt dansk aktion mod deyen af Algier. Fra dansk side havde hele operationen været præget af dårlig planlægning og en markant undervurdering af fjenden. At togtet så derudover var blevet ramt af alvorlig sygdom, var kun en ekstra pind i dets ligkiste.

Prisen for de to års krig var omfattende. Fire danske handelsskibe til en samlet værdi af 225.000 rigsdaler var blevet opbragt. Dertil kom udgifterne til Flådens togt til Algier. Det kostede kongens kasse 818.000 rigsdaler, hvilket bragte krigens samlede udgifter op på svimlende 1.043.000 rigsdaler. Derudover kostede Flådens togt i 1770 mindst 250 danskere livet. Alt i alt havde det været billigere at gå med på deyens krav.

Det katastrofale togt mod Algier burde have lært den danske regering, at en lille stat som Danmark ikke rådede over de nødvendige militære magtmidler til for alvor at sætte sig igennem over for en nordafrikansk stat som Algier.

Takket være aftalen og det faktum at den danske konge efterfølgende fik sendt

de årlige presenter til tiden, foregik handlen på Middelhavet i de følgende år i relativ fred og fordragelighed.”

Litteratur

Nørby, S., ”Hverken UBESINDIG eller FRYGTSOM. Dramatiske beretninger fra Flådens historie.”

Forlaget Turbine 2020.

Nørby, S. & Seerup, J., ”For Flåden og Danmark. Søværnet dag for dag gennem 500 år.”

Forsvarsakademiet 2017.



Fra glemmebogen. Fregatten JYLLAND under hovedreparation på Orlogsværftet fra juli 1928 til januar 1930. Her det midtskibs parti. (Søværnets Fototek)

Boganmeldelser

Ubådskrig i Kattegat

Jens Andersen

Udgivet af Turbine forlaget 2020

ISBN: 978-87-406-6203-0

pris 200.00

Sider: 221

Bogen handler om en engelske ubåd HMS SEAL som er den eneste engelske ubåd, som tyskerne erobrede intakt under hele Anden Verdenskrig.

Først får vi lidt at vide om HMS SEAL bygning og det engelske ubådsvåbnets opbygning og hvorfor man byggede denne ubåds som minelægningsubåd.

Vi følger også ubådens andre togter rundt om i verden og livet ombord, inden at vi begiver os ud på det sidste togt for at lægge mine i Kattegat.

Så kommer erobringen af ubåden på overfladen, og transporten til Frederikshavn/Kiel og i tysk tjeneste.

Vi følger også besætningens lange tur hjem til England efter at de har være rundt i det tyske krigsfangesystem, og se hvad rang systemet betyder i flåden og det engelske samfund, dette bygger på en masse breve fra de engelske arkiver mv.

Ubådens adoptionsby gør også en masse for ubådens besætning under krigen, både dem i tyskland og hjemme.



Men krigen er ikke forbi i 1945, vi bliver også vidne til en undersøgelse af tabet af ubåden og en krigsret.

Ovenstående kan kun lade sig gøre fordi Jens Andersen har lavet et godt og grundigt forarbejde i arkiverne og fundet dokumenter og masser af billeder til dette velskrevet værk om HMS SEALS skæbne.

Det kan varmt anbefales at dykke ned i denne historie om en engelsk ubåd der ender i tysk tjeneste.

Flemming B. Jellinghof

Konstabel

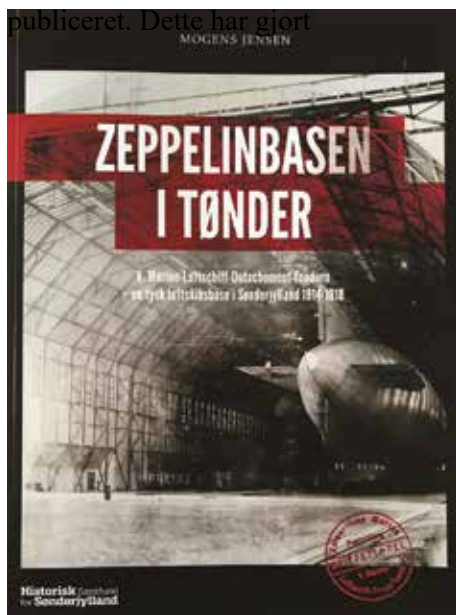
ZEPPELINBASEN I TØNDER

Af *Mogens Jensen*.

Udgivet 2020 af Historisk Samfund for Sønderjylland. 110 sider.

Mogens Jensen (f. 1937. Ph.D, CEng, Cand. Mag.) er ingeniør og historiker og aktiv i en række fora med interesse for luftfart, bl.a. er han stiftende medlem af Dansk Faldskærmsklub, Dansk Ballonklub og Danmarks Flyvehistoriske Union. I denne bog beskriver han den tyske luftskibsbase lidt nord for Tønder, der var i anvendelse under 1. Verdenskrig i årene 1915 til 1918, hvor basen blev ødelagt af et engelsk luftangreb. Området var som bekendt tysk på dette tidspunkt.

Basen havde til formål at huse et mindre antal af de både større og mindre luftskibe, der i de år blev betragtet som et af de nyeste trin i våbenudviklingen. De anvendtes først og fremmest til efterretningsindhentning over Nordsøen, men også undertiden til bombeangreb mod fjendens orlogsskibe. Luftskibene – zeppe linerne - havde i forhold til fly, som jo også var en ret ny opfindelse, langt større udholdenhed og rækkevidde, hvilket gjorde dem mere velegnede til opgaverne end fly. Forfatteren har haft adgang til en stor mængde kildemateriale, heraf en del dagbogsnotater og private fotos, hvoraf meget ikke tidligere har været



forfatteren i stand til at beskrive luftskibene, basen og dens funktion ud fra et tysk perspektiv, hvor læseren bliver ført ind i grundlaget for basens etablering, de praktiske forhold ved opførelsen af de enorme haller, der skulle huse luftskibene, samt ikke mindst konstruktionen af selv luftskibene. Bogen er spækket med tekniske detaljer, som måske ikke alle finder lige interessante, men de mange forskelligartede illustrationer betyder, at læseren aldrig hægtes af.

Der er konstruktionstegninger, originale fotografier, personlige og officielle breve osv., hvilket gør bogen til en meget levende samtidskildring.

Forfatteren har også blik for hvordan både tjenesten, men interessant nok, også dagliglivet udspillede sig. Man læser om personellets omgang med de lokale beboere, ofte de unge piger, som de fester med ude i samfundet og vistnok også på basen, selv om det ikke er tilladt. Man følger over lange stræk bestemte navngivne officerer og andre, der var med til at præge den korte periode, basen var i brug. Dette perspektiv gør, at bogen også er meget interessant og oplysende for læsere uden for de primært militært interesserede cirkler.

Endvidere er der naturligvis beskri-

velser af konkrete togter, som bestemt ikke var ufarlige. Vi hører om succeser, katastrofer, faldne kammerater og ikke mindst det afgørende britiske luftangreb i 1918, der endegyldigt ødelægger basen og sætter punktum for et meget konkret kapitel i tysk krigshistorie under 1. Verdenskrig. Efter krigen blev området dansk og forblev militært område, indtil garnisonen i Tønder blev nedlagt i 2002. I dag er det fortsat muligt at se enkelte rester af anlæggene i Soldaterskoven.

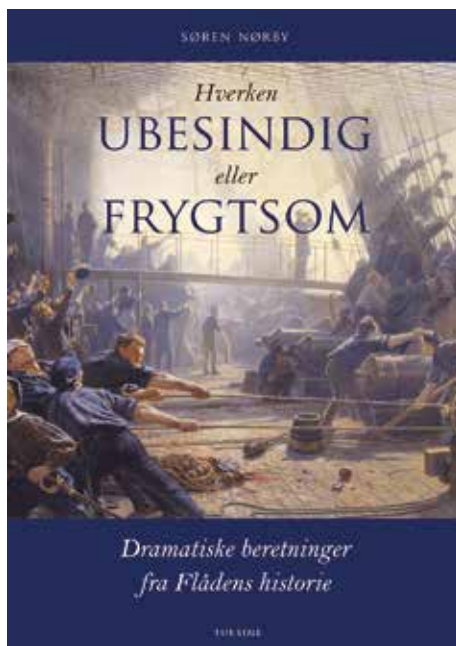
Lars Rosendahl Christophersen
Kommandør (pens.)

”Hverken ubesindig eller frygtsom”
af Søren Nørby. Udgivet på forlaget
Turbine den 17. september 2020. 412
sider rigt illustreret. Pris kr. 349,95.

Undertitlen er ”*Dramatiske beretninger
fra Flådens historie*”. Bogen er skrevet
af søværnets historiske konsulent
Søren Nørby. Bogens titel henviser til
Niels Juels latinske motto ”*Nec temere
nec timide*”, som betyder ”hverken
ubesindig eller frygtsom”.

Det har været en ledetråd for søofficerer
siden Niels Juels tid, og på den netop
afhændede søofficersskole på Holmen
var dette motto for den besøgende
noget af det første, som fangede øjet.

Bogen er en samling af dramatiske
beretninger fra den danske flådes
historie. Der er 11 i alt, og de bringes
kronologisk. Nogle beretninger om-
handler en glørværdig indsats, andre
beskriver krigshandlinger med kata-
strofale følger. Den første beretning
omhandler den danske indsats mod
pirater i Middelhavet ca. 100 år efter
Niels Juels død, og den sidste handler
om den danske indsats mod pirater
i Det indiske Ocean for knap 10 år
siden. Dermed er der stor spændvidde
i beretningerne, lidt over 200 år,
men der er også en rød tråd, som går
igennem beretningerne om Flådens
opgaveløsninger.



Fælles for alle beretningerne er, at
de er særdeles gennearbejdede fra
forfatterens side. Alle beretningerne
er velskrevne, og Søren Nørby har
inden læseren kommer til selve
kamphandlingerne givet en udførlig
beskrivelse af baggrunden, herunder
hvor godt eller hvor dårligt Flåden var
forberedt på de pågældende handlinger.

Der er som nævnt den indledende
beretning om den danske indsats mod
sørøveri i Middelhavet i slutningen af
1700-tallet. Her benyttede kongen og
den dansk-norske flåde sig af såvel
pisk som gulerod. Man medbragte
bestikkelse, men blev kravene for
ublu, kunne man lade kanonerne tale.

Herefter følger tre beretninger fra Englandskrigene: Slaget ved Sjællands Odde den 22. marts 1808, Hærens og Flådens kombinerede aktion for at generobre fyret på Anholt den 27. marts 1811 samt kampen ved Lyngør i Syd Norge den 6. – 7. juli 1812.

Så følger en enlig beretning om kampen mod sørøveri i Vestindien nogle få år senere. Fra De Slesvigske Krige er der den uheldige og ulykkelige kamp ved Eckernförde i 1849 og senere den danske nordsøeskadres kamp mod den østrigske/preussiske flådestyrke ved Helgoland i 1864.

I 1916 oplevede flåden en ubådsulykke, hvor ubådschefen omkom. Ubåden lå neddykket ud for Tårnbæk, hvor den blev påsejlet af et norsk fragtskib.

Fra besættelsestiden har forfatteren valgt artilleriskibet NIELS JUELS forsøg på at slippe ud fra Isefjorden den 29. august 1943 for at komme videre til svensk territorialfarvand. Tyskerne forsøgte ved hjælp af miner, bombefly og listig optræden at overtage skibet, så det kunne anvendes af ”Kriegsmarine”. Skibschefens problemer er godt beskrevet. Da der ikke eksisterede krigstilstand mellem Danmark og Tyskland, skulle det første skud affyres fra tysk side.

Fra 1982 foreligger beretningen om

”hovsa-missilet” fra fregatten PEDER SKRAM, som ramte et sommerhusområde i Lumsås. Her er der gjort meget ud af at forklare de omstændigheder, som muliggjorde affyringen. En missilaffyring skulle ikke kunne finde sted, når chefens nøgle ikke sad i anlægget.

Den sidste beretning er om kampen mod de moderne pirater, som opererede fra Afrikas østkyst for få år siden. Her er en malende beskrivelse af indsatsen fra skibenes besætninger, samarbejdet med helikopteren og frømændene, indsatsen til de sårede og meget andet. Operationerne foregik i et kæmpemæssigt område i Det indiske Ocean, og ofte var der gidsler om bord i de fremmede enheder, som skulle ”neutraliseres”. Piraterne var forsynet med rigelige mængder af diverse våben.

Bogen er forsynet med litteraturforslag, kildefortegnelse og register for person- og skibsoplysninger. Det er en fremragende bog for den marinehistorisk interesserede læser, og mange andre kunne såmænd også have godt af at læse den.

Poul Grooss,
kommandør (pensioneret)



Fra glemmebogen. Ubåden DYKKERENS agterskib fotograferet på Holmen den 9. oktober 1916 efter havariet på Øresund, hvor den blev påsejlet af et norsk fragtskib og sank. Chefen omkom ulykkeligvis, mens resten af besætningen blev reddet. Her er DYKKEREN efterfølgende blevet hævet og indbragt på Holmen. Det ses tydeligt hvor DYKKEREN blev påsejlet foran den agterste luge, der her mangler dækslet.

I baggrunden ses den gamle krydser, her logiskib, HEKLA og den britiske ubåd E.13, der om natten den 19. august 1915 var løbet på grund ved Saltholm. Om formiddagen blev E 13 beskudt af tyske torpedobåde hvilket resulterede i, at halvdelen af ubådens besætning på 30 mand omkom. (Marinens Bibliotek)

Formandsberetning

Marinehistorisk Selskab / Orlogsmuseets

Foreningsåret 2018–2019

Årets generalforsamling skulle have fundet sted – med et halvt års forsinkelse – i mødelokalet ”Ubåden” ved Holmens Kirke, torsdag 29. oktober 2020. Som følge af de særlige omstændigheder vi lever med under Corona-krisen, har bestyrelsen måttet vælge at udsende Formandsberetningen og Regnskabet til medlemmerne via Selskabets hjemmeside på internettet.

Såfremt et medlem har spørgsmål eller kommentarer er man naturligvis meget velkommen til at kontakte bestyrelsen.

Formandens beretning

Bestyrelsen har i foreningsåret 2019-20 bestået af:

Gustav Lang, formand

Finn Wiberg-Jørgensen, næstformand

Niels Jacob Priisholm Hansen,

kasserer og medlemskoordinator

Søren Nørby, webmaster

Torben Martinsen, sekretær

Tom Wismann,

redaktør for Marinehistorisk Tidsskrift

Poul Grooss

Peder Ellegaard-Larsen

Lars Rosendahl Christophersen

Jakob Seerup

og har fungeret i et excellent godt samarbejde internt med et efter forholdende

passende antal bestyrelsesmøder og god virkelyst.

Formanden kan blandt andet orientere om, at:

Selskabet fortsat befinder sig godt i de gode mødelokaler under Holmens Kirke, hvor kirkens Menighedsråd og Orlogsprovsten med stor velvilje har stillet lokaliteterne til rådighed for os.

Det sidste af sæsonens fem foredrag måtte dog aflyses, fordi situationen vedrørende Covid-19 virussen og de påbud og forordninger det medførte i marts forhindrede en samling til foredrag.

Det er blevet bekræftet fra Holmens Kirkes ledelse, at der ikke må være mere end 60 personer i mødelokalet ”Ubåden”. Men tilslutningen til foredragene har igen været særdeles god og ind-i- mellem har vi haft temmelig mange endda stående gæster under et foredrag. Det går ikke, desværre, da det er en overtrædelse af brandmyndighedernes regler.

Derfor besluttede bestyrelsen i februar at overgå til at bruge internettet, vores hjemmeside og et smart system, der hedder ”**NemTilmeld**” for at tilmel-

ding til foredragsaftenerne, betaling af deltagelse i måltidet samt ordentlig orientering af medlemmerne kunne sikres. Systemet sørger simpelthen for at kun 60 kan melde sig til! Det virker tilsvarende også sådan, at hvis et arrangement med tilmelding må aflyses, kan bestyrelsen temmelig nemt kontakte de tilmeldte gennem samme system og sørge for refusion af udlæg mv.

Under hensyn til de anbefalinger og påbud som myndighederne primo oktober 2020 har iværksat, er det imidlertid foreløbigt desværre sådan, at det ikke nytter at forsøge at gennemføre en foredragsaften.

Sommerens ekskursion skulle i 2019 finde sted 16-20 september, men måtte aflyses fordi alt for få meldte sig til turen. Turen var planlagt at finde sted til Grønland for at bese og opleve flotte museer og maritime mindesmærker, herunder også i Hamborg, bo og spise godt og især i det bedst mulige selskab - sammen med vennerne i Marinehistorisk Selskab.

Bestyrelsen har drøftet, hvilke forhold der måske spillede ind, siden det gik sådan. Vi tror på, at det kan lade sig gøre at lave udflugter over et par dage, blot det ikke er for dyrt og netop ikke for langvarigt. Derfor ser vi rigtig meget frem til den nu

forskudte tur 2.-3. september 2021, hvor bestyrelsen har planlagt en udflugt til Karlskrona, med besøg på Orlogsmuseet og øen Stumholmen, besøg på den enestående Flådestation og i det hele taget – Karlskrona, der er optaget i ”Verdensarven”, fordi byen er så enestående. Se programmet i Marinehistorisk Tidsskrift og på hjemmesiden og meld jer til en rigtig god oplevelse.

Marinehistorisk Tidsskrifts 50 års jubilæum i 2017 skulle som flere gange omtalt markeres med en ekstra-ordinær bogudgivelse. Det store arbejde med at skrive bogen om:

”Det Danske Søminevåbens Historie” er nu færdig og den enestående bog blev udgivet d. 1. juli 2020. Alle medlemmer af Marinehistorisk Selskab /Orlogsmuseets Venner har modtaget bogen som gave.

”Orlogsmuseets Modelbyggerlaug” har det godt, har masser at lave og stortrives. De glæder sig over at modtage vores Tidsskrift, og de glæder sig over ethvert **besøg en tirsdag**, hvor de er forsamlede i Arresten på Nyholm. Har I tid og lyst, så kig indenfor derude – der er fantastisk meget at se på, og modelbyggerne er nogle skønne mennesker fyldt med gode historier, engagement og fabelagtig dygtighed.

Også i det forløbne år har Selskabet

haft stor succes med at anvende sociale medier på internettet. På vores flotte hjemmesider er der lagt en lang række bøger og andre publikationer op til alles gavn og glæde - og igen i år skal der lyde en stor tak til Søren Nørby for hans utrættelige indsats på disse områder (også).

Forelæggelse af selskabets regnskab, herunder evt. fondsregnskaber

Der henvises til vedhæftede regnskabsstatus for 2019, der er godkendt af revisorerne samt vedhæftet.

Regnskabet er, som de foregående år, udarbejdet af Henrik-Holm Hansen. Det er derefter revideret af vore valgte revisorer Gunnar Kjems og Peter Thorning Christensen.

Et par nedslagspunkter til regnskabet, der kan ses i forhold til regnskabet for 2018:

- På indtægtssiden ses kontingentindtægterne at vise en mindre nedgang. Det skyldes, at der i forhold til tidligere år kan konstateres en mindre nedgang i medlemsantallet. De aktuelle tal ved årsskiftet 2019/2020 var 529 medlemmer (dette er inkl. vores venner fra Orlogsmuseets Modelbyggerlaug). Det dækker bl.a., at bestyrelsen gennem året har set sig nødsaget til at ekskludere

op mod 50 medlemmer, der trods flere rykkere ikke betalte medlemskontingent.

- På udgiftssiden ses, at bestyrelsen fortsat anvender betydelige midler til tilskud i forbindelse med bogsalg mv.
- En post er udskilt, nemlig ”bestyrelsesudgifter”, der dækker over det honorar, der udbetales. Opmærksomheden henledes på, at det regnskabsførte beløb i 2019 dækker over betaling for hhv. 2018 og 2019.
- Den ordinære drift før de finansielle poster i 2019 udviser en mindre forbedring ift. 2018.
- Fsva. de finansielle poster ses en væsentlig forbedring, som også forudset på sidste generalforsamling. De hidrører væsentligst fra de realiserede kursreguleringer.
- Ved udgangen af regnskabsåret 2019 ses en stigning af selskabets aktiver på ca. 100.000 kr. i forhold til regnskabsåret 2018.

MHS placering af investeringer:

I 2019 oplevede vi en genkomst af værdien af selskabets aktiver. Det skete primært som følge af, at

markedet rettede sig (tvunget forbedret handelsmæssigt forhold mellem Kina og USA) samt at bestyrelsen fastholdt sin tilgang til selskabets investering i en bredere portefølje.

Hvad kan vi så forvente os for 2020 og fremadrettet:

Instinktivt vil mange sælge ud af porteføljen, når det konstateres, at markedet i en periode med markante/voldsomme kursfald - ikke mindst og aktuelt i lyset af Covid-19/Coronavirus. Antager man, at markederne på et tidspunkt vender igen, og det regner vi med, at de gør, når Covid-19/Coronavirus i højere grad er inddæmmet eller i det mindste under kontrol, så vil der være rigtig gode rammer for, at værdien af ens investeringer vender tilbage i det velkendte leje.

En væsentlig ting er imidlertid selskabets behov for likvider lige her og nu, bl.a. til at understøtte udgivelser herunder i 2020 - ikke mindst udgivelsen af jubilæumsbogen. Dette behov kan efter bestyrelsens vurdering håndteres med de kendte indtægts- og udgiftsstrømme på grundlag af de nuværende aktiver. Det er bestyrelsens vurdering, at selskabet derfor gør klogest i at holde sig til den nuværende langsigtede investeringspolitik, hvilket vil sige at fastholde den nuværende kurs.

NEMTILMELD

Endelig må nævnes overgangen

til anvendelsen af NemTilmeld til håndtering af selskabets gennemførelse af medlemsarrangementer som foredrag og udflugter.

www.marinehist.dk/nemtilmeld

er medlemmernes adgang til at melde sig til selskabets aktiviteter herunder foretage betaling.

Det giver en administrativ lettelse i selve håndteringen, ligesom vi nu mere præcist har overblik over deltagerantal til såvel foredrag som den efterfølgende spisning. Systemet har - desværre - allerede vist sin duelighed på anden måde i forbindelse med de aflyste arrangementer, idet de indbetalte beløb via samme system hurtigt kan tilbagebetales.

Endvidere gør kassereren opmærksom på, at betaling for skafning ved foredragsaftenerne nu er reguleret til det tidligere besluttede niveau på kun 120 kr.

Fremsatte forslag.

Der er ikke indløbet forslag fra medlemmerne, hvorfor vi kan overgå til:

Fastsættelse af kontingent for det kommende år

Alt i alt vurderer bestyrelsen Selskabets økonomi som værende sund selv med de betragtelige tilskud, der gennem de seneste to år er ydet til bogudgivelser.

Samtidig er det bestyrelsens opfattelse, at selskabets aktiver ikke bør udhules

yderligere, idet der allerede nu tages af ”formuen” for at kunne gennemføre blot de almindelige aktiviteter. Derfor ønsker bestyrelsen for den kommende sæson 2021 at hæve kontingentet beskedent – til:

- 300 kr. for ordinære medlemmer
- 325 for ægtepar
- 225 kr. for pensionister

Forøgelsen begrundes med stigende omkostninger - især portoforhøjelse samt forventet ringere afkast af investeringer bl.a. som følge af reduktion i aktieportefølje.

Valg til bestyrelsen

Følgende bestyrelsesmedlemmer er på valg i år – **og alle er villige til genvalg:** Gustav Lang, Lars Rosendahl Christophersen, Finn Wiberg-Jørgensen, Niels Jacob Priisholm Hansen og Poul Grooss.

Peder Ellegaard-Larsen har meddelt, at han efter eget ønske udtræder af bestyrelsen. Vi siger derfor et kæmpestort tak til Peder for mange års god indsats og hjælp.

Der skal derfor gerne optages et nyt medlem af bestyrelsen. Bestyrelsen er i færd med at kontakte mulige kandidater.

Valg af redaktør til Marinehistorisk Tidsskrift

Tom Wismann foreslås genvalgt som redaktør af Marinehistorisk Tidsskrift.

Valg af revisor

Gunnar Kjems og Peter Thorning Christensen foreslås begge genvalgt som revisorer.


Det er bestyrelsens ønske, at ovenstående valg til bestyrelsen skal fungere, til en korrekt indkaldt og gennemført Generalforsamling har fundet sted, og det sker så snart Covid-19/Corona situationen jf. myndighedernes bestemmelser, tillader det.

Marinehistorisk Selskab

Resultatopgørelse	2019	2018
Indtægter		
Kontingent	105.691	109.917
Medeindtægter	18.813	9.467
Orlogsmuseets Modelbyggeaug	12.000	12.200
Diverse indtægter	3.125	698
Indtægter i alt	139.629	132.282
Udgifter		
Tilskud til bogudgivelser	47.802	66.000
Marinehistorisk tidsskrift	99.273	120.865
Medeomkostninger	22.543	0
Bestyrelsesudgifter	22.450	0
Administration+diverse udgifter	23.125	29.117
Udgifter i alt	215.193	215.982
Resultat ordinær drift før finansielle poster	-75.564	-83.700
Finansielle poster		
Afkast investeringsbeviser	51.673	68.228
Kursregulering investeringsbeviser	123.665	-207.917
Finansielle poster i alt	175.338	-139.689
Resultat	99.774	-223.389
Balance:		
Aktiver		
Kassebeholdning	0	0
Sydbank 1468804	2.728	9.897
Sydbank 168838 Sigurd Barboed	1.937	496
Investeringsbeviser	1.055.470	949.967
Aktiver i alt	1.060.135	960.360
Passiver		
Egenkapital	1.048.885	949.110
Skyldige omkostninger regnskabsassistance	11.250	11.250
Passiver i alt	1.060.135	960.360


Peter Thorning Christensen
Revisor


Gunnar Kjems
Revisor


Niels Jacob Hansen
Kasserer

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Hvilken optimisme! Da seneste meddelelse blev skrevet, åbnede Danmark og modelbyggerlauget op igen. Heldigvis var coronaen nu overvundet, og vi kunne annoncere de kommende arrangementer; genåbning af Marinekasernens kantine 3. august, generalforsamling og sommermøde 22. august, Københavns Havnefestival 2. og 3. september og den årlige Kulturnat d. 9. oktober. Alt måtte aflyses, da der kom nye restriktioner. Kun generalforsamling og sommermøde kunne gennemføres i arrestgården med tørvejr men masser af blæst, som de fremmødte 25 medlemmer kunne ”nyde”. Godt, der var dette lille vindue, før Danmark igen lukkede ned.

27. oktober havde vi lidt optimistisk inviteret til nyt medlemsmøde med byvandring på Nyholm og efterfølgende foredrag ved Søværnets Historiske Konsulent, Søren Nørby. Med den nye nedlukning måtte mødet aflyses, men heldigvis har Søren Nørby for tredje gang tilbudt at stille op, når foråret og corona gør det muligt.

Og så røg også julemødet fastlagt til 24. november. Programmet var på plads (samme som de senere år), rollerne fordelt (samme som sidste år). Coronasikker bordopstilling og bespisning planlagt. Og så kom de nye restriktioner! Derfor måtte mødet aflyses.

Nå, 2021 er et nyt år med forhåbentlig nye muligheder. 26. januar har vi



gjort klar til medlemsmøde, hvor et par ildsjæle vil fortælle om ”Nyholm som maritim park”. Og vores generalforsamling håber vi at kunne afholde d. 13. april. Måske kan der ind imellem blive tid til vores længe ventede byvandring på Nyholm.

Og netop Nyholms fremtid får stor betydning for laugets fremtid. Forsvaret ønsker at sælge dele af Nyholm. Skitsen skal godkendes af partierne bag forsvarsaftalen. Den skulle have været præsenteret for mere end et år siden, men er gang på gang blevet udsat. Godt for det, for derved har de frivillige foreninger, lokale interesseregrupper og mange andre fået mulighed for at påvirke processen. Måske derfor, at det trækker ud. Tovholderne bag Charter Nyholm, som modelbyggerlauget også er medunderskriver på, har haft travlt. Folketingets og de lokale politikere og ikke mindst de store fonde er blevet ”bearbejdet”. På Nyholm ønsker vi en åben arkitektkonkurrence, der tager

Begyndelsen på vandlinje modellen af fregatten CHRISTIANSBORG som er planlagt opstillet i Mastekranen.
(OMBL)



fuldt hensyn til den maritime historie og det store frivillige engagement. Bygningen af det britiske linjeskib ST. GEORG nærmer sig nu sin afslutning. Som det sidste er håndsyede sejl og håndlavet takkelage ved at være klar. Modellen afleveres inden årets udgang til Strandingsmuseet i Thorsminde. Og så starter næste fase i laugets liv. Vi har besluttet at arbejde sammen om tre skibsmodeller, så alle interesserede medlemmer kan deltage. Den første er en vandlinjemodel af fregatten CHRISTIANSBORG fra 1758, som til sin tid skal anbringes foran laugets model af mastekranen i Mastekranen. Med skibsmodellen skal det blive muligt at formidle, hvorledes kranen bl.a. arbejdede med de tunge undermaster. Dette projekt er i god gænge, og de 6-7 medvirkende møder indtil videre i arresten hver onsdag.

Udover linjeskibet ST. GEORGE forliste også ledsageskibet HMS DEFENCE den

famøse juleaften 1811 ud for Thorsminde, hvor næsten 1.400 omkom. Hvor modellen af ST. GEORG er gennemført til yderste detalje inden- og udenbords, foreslår laugets medlemmer at modellen af DEFENCE bliver to modeller. En i det ydre sammenlignelig med modellen af ST. GEORG og en ekstra, der viser det indre dæk for dæk. Hvorfor nu det? Modelbyggerne vil bestandig have nye udfordringer. Nu er der bygget en mestermodel af ST. GEORGE, så nu må der komme nye udfordringer. Med den åbne model bevæger vi os måske over i "drømmeland".

Kan vi det, og hvem vil være med? Næsten alle "arrestanter" vil være med. Nogle bygger CHRISTIANSBORG, nogle bygger en traditionelt rigget DEFENCE, mens andre bygger på DEFENCE indenbords dæk. Det hele sker samtidig, og alle medlemmer kan være med. Derfor tror vi, at tre skibsmodeller kan være klar om mindre end 4 år. Og hvad så????



Fra glemmebogen. Kommandohejsning ombord i ubåden KRONBORG, der navngives i Aalborg den 17. august 2001. KRONBORG var den tidligere svenske Näcken. (HVIDBJØRNEN)



Tiden nærmer sig for KONTINGENT 2021

Kære medlemmer,

Bestyrelsen har besluttet at fastsætte kontingent for foreningsåret 2021 således:

Ordinære medlemmer 300 kr.

Ægtepar 325 kr.

Pensionister 225 kr.

Der er en mindre stigning i forhold til 2020 der primært begrundet i væsentligt forøgede portoudgifter, samt værdiforringelse af selskabets aktiver, hvilket begrænser muligheden for at støtte selskabets aktiviteter.

Kontingent bedes betalt ikke senere end 31. januar 2021.

Beløbet betales til selskabets konto i SydBank: **8075 - 1468804** med tydelig angivelse af medlemsnummer (se evt. bagsiden af Marinehistorisk Tidsskrift) samt afsender.

Alternativt betales via giro: kortgruppe 72, kreditornummer 86486199.

Betalinger fra udlandet foretages ved anvendelse af:

IBAN: DK 488075000148804

BIC-kode (SWIFT-adresse): SYBDK 22

Bedste hilsner

Niels Jacob

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



MEDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

Arrangementer sæson 2020 / 2021

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

COVID AFLYST Onsdag 25. november 2020 kl. 19.30.

Tim Sloth Jørgensen

Nyholms fremtid.

Onsdag 27. januar 2021 kl. 19.30

Michael Clemmesen

Kommandørkaptajn Arnbergers forræderi mod Danmark i 1928-29.

Onsdag 24. februar 2021 kl. 19.30

Kommandør Gorm Bergqvist

Søværnets opgaveløsning i Arktis.

Onsdag 24. marts 2021 kl. 19.30

Admiral Tim Sloth Jørgensen

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

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