

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



52. årgang    Nr. 4 - november 2019

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

Selskabet  
MARINEHISTORISK SELSKAB/  
ORLOGSMUSEETS VENNER  
Henvendelse vedr. medlemskab/  
abonnement til Søren Nørby, E-mail:  
*noerby@gmail.com*  
eller tlf. 2068 6847

ORLOGSMUSEETS  
MODELBYGGERLAUG  
Henvendelse vedr. medlemskab/  
abonnement til formanden Niels  
Mejdal, E-mail:  
*formand.ombl@gmail.com* eller  
tlf. 3091 5092

Redaktion: Tom Wismann (ansv.h.)  
Roret 89  
3070 Snekkersten  
Tlf. 2287 2029  
e-mail: *twismann@gmail.com*

Layout: Tom Wismann

Tidsskriftet udkommer fire gange årligt.  
Artikler og anmeldelser, der ønskes  
optaget i tidsskriftet, sendes til  
redaktionsadressen. Sidste frist for  
indlevering af stof er den 10. i  
månederne januar, april, juli og  
oktober.

**Eftertryk er kun tilladt med tydelig  
kildeangivelse.**

Tryk:  
Toptryk Grafisk Aps  
[www.toptryk.dk](http://www.toptryk.dk)  
Tlf.: 7465 0101

## INDHOLD

### Artikler

Katastrofen ved Eckernförde 3  
den 5. april 1849

*Jonas Pilgaard*

Min værnepligtstid på fregatten 18  
ESBERN SNARE 1961/62

*Erik Månsson*

”MAST” og flådebesøg 30

*Gustav Lang*

### Bog anmeldelser

Mindetavlen 34

*Gustav Schmidt Hansen*

FLÅDEGUIDE 37

*Søren Nørby*

Middelgrundsfortet 1890 - 2019 39

*Peter Torning Christensen*

*Tom Wismann*

Viking - ran ild og sværd 41

*Jeanette Varberg*

Efterlysning - VAAage H. Vedel 44

[www.marinehist.dk](http://www.marinehist.dk) 45

Meddelelser fra OMBL 46

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

Forsidebillede:

*CHRISTIAN VIII eksploderer i Eckern-  
förde fjord 5. april 1849. Bemærk  
ovnen til at gløde kuglerne nederst til  
højre i strandbatteriet. (Schleswig-  
Holsteinische Landesbibliothek)*

# Katastrofen ved Eckernförde den 5. april 1849

af Jonas Pilgaard

Den 5. april 1849 var det 170-året for et af de mest markante nederlag i flådens nyere historie. Den 5. april 1849 mistede den danske flåde linjeskibet CHRISTIAN VIII og fregatten GEFION i Eckernförde fjord, knap 25 kilometer nordvest for Kiel.

## I kamp med landbatterier

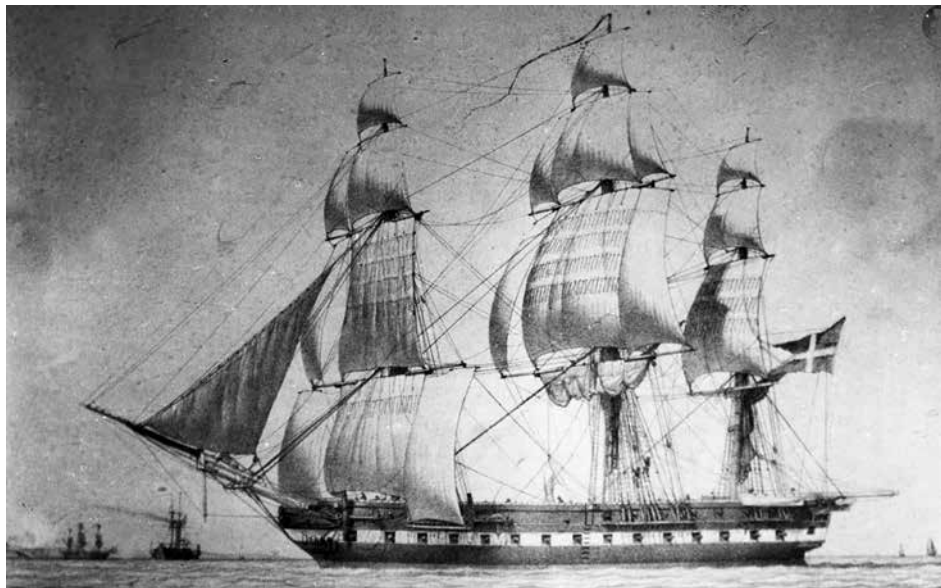
Under beskydning fra landbatterier be-

mandet af slesvig-holstenske oprørsstyrker, måtte først GEFION og siden CHRISTIAN VIII stryge flaget som tegn på, at overmagten var for stor. Mens GEFION faldt i fjendens hænder, undgik CHRISTIAN VIII samme skæbne. Skibet var blevet beskudt med glødende kugler, og stod i brand, da flaget blev strøget.

På trods af forsøg på at bekæmpe



*Katastrofen fandt sted i den sydligste del af Slesvig ikke langt fra byen Eckernförde. (Fra Johs. Nielsen: Treårskrigen 1848-1851)*



1849. Fregatten GEFION ved Eckernförde med et af hjuldampskibene under bov-spydet. Gefion havde en armering på 48 styk 18 pundige kanoner. (Orlogsmuseet)

branden ombord, bredte ilden sig til krudtmagasinet, og CHRISTIAN VIII eksploderede. De to assisterende hjuldampskibe GEJSER og HEKLA, blev begge beskadiget af den slesvigsk-holstenske beskydning, men kunne gå ud af fjorden ved egen kraft. Slaget kostede den danske flåde to af dets mest moderne skibe og 106 dræbte, 60 sårede og 888 tilfangetagne.<sup>1</sup> På fjendens side var tabene blot 5 dræbte og 18 sårede og det kunne således dårligt være gået værre for flåden den skærtorsdag i 1849. Men hvordan kunne det gå så galt?

### **Eckernförde glemmer vi ikke**

Katastrofen i Eckernförde fjord, som træfningen siden blev kaldt, var en del af Første Slesvigske Krig 1848-50. Under krigen havde den danske flåde det ubestridte søherredømme over for de slesvig-holstenske oprøreres og det tyske forbunds få orlogsskibe. Flådens opgaver var derfor at assistere hæren samt at blokere de tyske og slesvig-holstenske havne. Disse opgaver løste flåden på glimrende vis, bedst illustreret ved udfaldet fra Fredericia 6. juli 1849, hvor flåden i dagene op til udfaldet overførte en større dansk hærstyrke fra Als og Fyn til den indesluttede by, så hæren kunne bryde belejringen.

## Danmark opsiger våbenhvilen

I april 1849 var kamphandlingerne netop blevet genoptaget, efter der i august 1848 efter internationalt pres var blevet indgået en syv måneders våbenhvile. Årsagen til at krigen pludselig gik fra et internt dansk anliggende til en krig med international bevågenhed var, at Preussen og Det Tyske Forbund i april 1848 var gået ind i krigen for at hjælpe de slesvig-holstenske oprørere. Våbenhvilen blev opsagt fra dansk side i marts 1849 og krigshandlingerne genoptogs i april samme år.<sup>2</sup> Da CHRISTIAN VIII, GEFION og de to hjuldampere gik ind mod Eckernförde om morgenen torsdag den 5. april 1849 var det i tråd med ovennævnte strategi. Angrebet mod Eckernförde var nemlig en del af en større operation, hvor hærenheder skulle angribe fra Als og Kolding mod Graasten og Haderslev.

## Støtte til Hæren

Flådens angreb ind i Eckernfördefjorden skulle være en afledningsmanøvre for disse fremstød. En lignende afledningsmanøvre skulle i øvrigt udføres ved Aabenraa, der var i oprørernes hænder og i Flensborg fjord.<sup>3</sup> Den danske hærs overkommando anmodede den 2. april 1849 eskadrechef kommandør Hans Georg Garde om at iværksætte afledningsmanøvren mod Eckernförde. Garde, der på daværende tidspunkt var 58 år, havde krigserfaring fra englandskrigene 1807-14, hvor han

havde haft kommandoen over en kanonbåd. Garde havde i øvrigt sideløbende udmærket sig med sit væsentlige bidrag til flådens historie i værket *"Efterretninger om den danske og norske Søemagt"*, der udkom i fire bind mellem 1831 og 1835.<sup>4</sup> Til rådighed havde Garde linjeskibet CHRISTIAN VIII, fregatten GEFION, de to hjuldampere HEKLA og GEJSER, samt tre mindre fartøjer med infanteri ombord. Garde skulle ikke selv deltage i angrebet, og udpegede derfor chefen for CHRISTIAN VIII, kommandørkaptajn Frederik August Paludan, til at udføre selve operationen. Paludan, der var et år yngre end Garde, havde ingen tidligere krigserfaring, men havde en lang karriere til søs bag ham. Paludan var velkendt med CHRISTIAN VIII, idet han i perioden 1841-1843 havde været næstkommanderende ombord.<sup>5</sup>

## Dampskibene var vigtige

Paludan var instrueret i at alarmere og gøre så meget skade på fjenden, som omstændighederne tillod, samtidig med at han skulle sørge for at holde dampskibene væk fra de fjendtlige batterier, medmindre det var strengt nødvendigt. Dampskibene var af stor vigtighed for flådens transportvæsen, da de gjorde det muligt at opretholde forsyningslinjerne til søs uafhængigt af vind og vejr. Derudover var hjuldampere lidt af et ubeskrevet blad i søkrigshistorien. Der var relativ enig-



*Hjuldampere HEKLA i Rønne Havn 1864. Bemærk hjulkassernes placering på siden af skibet. Skibet blev ved to togter i 1846 benyttet som kongeskib. (Orlogsmuseets arkiv)*

hed omkring hjuldampernes overlegne mobilitet, men der var også en erkendelse af, at de var sårbare i kamp, grundet hjulkassernes placering på skibets sider.<sup>6</sup>

Det medbragte infanteri skulle landsættes og besætte Eckernförde by.

Efter afledningsmanøvren var fuldført, skulle Paludan og hans flådestyrke overtage blokaden af Kiel.<sup>7</sup>

### **Afledningsmanøvren "blev glemt"**

Efter hæren indledningsvist havde gjort gode fremskridt, og det var lykkedes korvetten NAJADEN og et antal kanonbåde at besætte Aabenraa, gav krigsminister generalmajor Hansen pludselig ordre til at indstille opera-

tionen. Denne ordre omfattede imidlertid ikke afledningsmanøvren mod Eckernförde, og overkommandoen med general Christoph von Krogh i spidsen fandt det ikke nødvendigt at aflyse operationen.

Garde blev den 4. april informeret om, at hærens operation var beordret standset, men han gjorde ikke et forsøg på at informere Paludan om ændringerne. Både Krogh og Garde var af den opfattelse, at afledningsmanøvren mod Eckernförde var en formsag. Derudover mente Garde, at instruksen til Paludan tillod en vis fleksibilitet i forhold til, at angrebet kun skulle gennemføres, hvis forholdene var gunstige. Han mente derfor ikke, at det var nød-

vendigt at informere Paludan om de ændrede planer.<sup>8</sup>

Om aftenen den 4. april var CHRISTIAN VIII, GEFION og de øvrige skibe samlet ud for Eckernförde fjord.

### **Manglende øvelse**

Linjeskibet CHRISTIAN VIII var søsat i 1840, og var derfor flådens nyeste linjeskib. Det rådede over styrkens største ildkraft med 30 styk 30-pundskanoner og 54 styk 18-pundskanoner, og havde en bemanning på 668 mand.<sup>9</sup>

CHRISTIAN VIII var dog først blevet udrustet 13 dage før træfningen i Eckernförde, og var grundet dårligt vejr først sejlet fra København den 31. marts. Den korte tid til søs kombineret med vejrforholdende betød også, at besætningen ikke havde haft lejlighed til at øve skydning med skibets kanoner.

Fregatten GEFION havde en besætning på 393 mand og var bevæbnet med 48 styk 18-pundskanoner.<sup>10</sup>

De to hjuldampere var noget lettere bevæbnet med to bombekanoner og fire 18-pundskanoner hver og havde primært som opgave at assistere med slæbning.<sup>11</sup>

### **Landbatterierne**

Eckernförde var beskyttet af to slesvig-holstenske landbatterier, placeret helt ud til vandet. Det ene batteri var placeret på den nordlige kyst i fjorden og var

bestykket med i alt seks kanoner – to 24-punds kanoner, to 18-punds kanoner samt to 84-punds bombekanoner. Det andet batteri var placeret lige syd for Eckernförde by og var bevæbnet med fire 18-punds kanoner. Begge batterier var forsynet med en ovn til at gløde kuglerne til 18-punds kanonerne.

Baseret på antal kanoner var styrkeforholdet klart på danskernes side, idet slesvig-holstenerne rådede over i alt 10 kanoner, mens danskerne rådede over 142, medregnet hjuldampernes i alt 12 kanoner.<sup>12</sup>

### **Til ankers i fjorden**

Da de danske skibe om aftenen den 4. april gik ind i fjorden, oplevede de en østlig kuling, og Paludan vurderede det derfor umuligt at gennemføre landsætning og angreb på de fjendtlige strandbatterier samme aften. Skibene gik derfor til ankers inde i fjorden, hvorefter skibscheferne mødtes ombord på CHRISTIAN VIII for at blive informeret om chefens ordre for den følgende dag. Her blev det besluttet, at flådestyrken skulle gå i klart skib ved daggry, hvorefter skibscheferne igen skulle mødes for at aftale fremgangsmåde samt vurdere om vinden gjorde et angreb muligt.<sup>13</sup>

### **Den danske plan**

Om morgenen den 5. april vurderedes den østlige vind som aftagende, og Paludan gav derfor ordre til at gå an. Ud over at vinden tilsyneladende var aftagende, så blev der lagt vægt på,



*Kort over Eckernförde Fjord den 5. april 1849. I midten ses de danske skibes placeringer i fjorden. De med rødt markerede positioner er de to slesvigsk-holstenske batterier. (Forsvarets Bibliotek).*

at danskerne rådede over en overvældende ildkraft. Derudover tillagde Paludan det en vis betydning, at an-

grebet gennemførtes i forhold til hærens operationer, som han jo ikke vidste var bragt til standsning.





*CHRISTIAN VIII og GEFION i Eckernförde fjord 5. april 1849. (Maleri af Lüder Arenhold, 1909, Stadtmuseum - Warleberger Hof).*

Planen var derfor, at CHRISTIAN VIII og GEFION i linje skulle gå forbi det nordlige strandbatteri og afgive det glatte lag – en bredside – hvorefter de skulle placere sig, så linjeskibet og fregatten kunne afgive bredsider mod både det sydlige og nordlige strandbatteri. GEJSER og HEKLA skulle holde sig uden for rækkevidde af det nordlige strandbatteri og på afstand beskydde det sydlige strandbatteri. Herfra skulle dampskibene afvente signal fra CHRISTIAN VIII og GEFION om eventuelt behov for slæbning.<sup>14</sup>

### **Kampen begynder**

Kl. 0730 den 5. april gik skibene an. Planmæssigt fik det nordlige batteri to

gange det glatte lag, hvorefter skibene ankrede op mellem det sydlige og det nordlige batteri - dog tættest på det sydlige. Pålandsvinden voldte dog problemer, da den fik GEFION til at svaje med agterenden ind mod det sydlige strandbatteri, der dermed kunne beskyde fregatten langskibs, samtidig med at fregatten ikke kunne bringe størstedelen af dets ildkraft i brug. Efter signal til GEJSER forsøgte det at rette fregatten op, hvilket til dels lykkedes selvom trosserne enten blev skudt over eller sprang. Arbejdet med at rette skibet havde dog været en be- kostelig affære for GEFION, der havde lidt mange tab blandt mandskabet og fået store skader på skroget.<sup>15</sup>

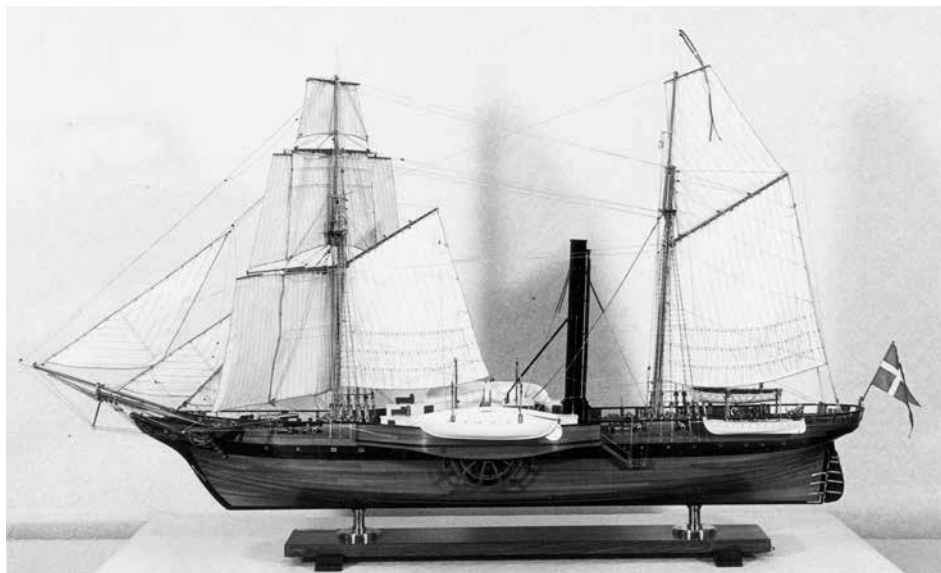
## Danskerne i problemer

Samtidig begyndte slesvig-holstenerne at modtage forstærkninger fra et antal feltbatterier, der var blevet tilkaldt, da de danske skibe var blevet observeret i fjorden. Dette, sammenholdt med GEFIONS tilstand, fik Paludan til at overveje situationen. Efter cirka 2½ times kamp besluttede han omkring kl. 1000 at trække skibene ud af ilden, og han gav signal til HEKLA om at slæbe fregatten ud. På vej ind fik HEKLA dog skudt rorstammen over, og ude af stand til at manøvrere, måtte hjuldampere trække sig tilbage for at kunne reparere skaderne.

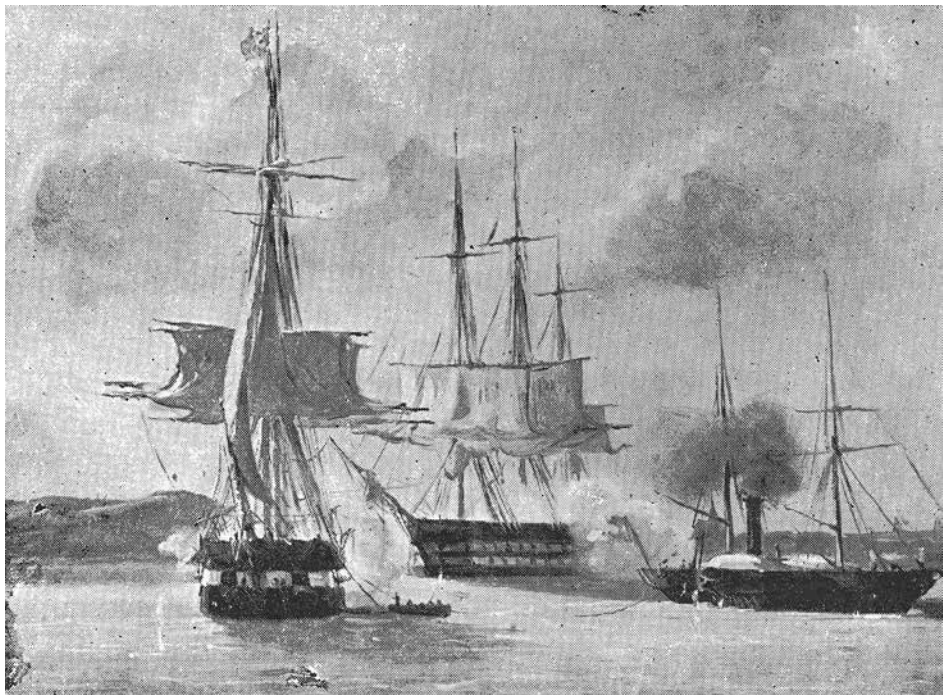
Situationen på GEFION var nu så slem, at skibschefen kaptajn Johan Anton

Meyer informerede Paludan om, at skibet var ude af stand til at fortsætte kampen og at GEFION var så beskadiget, at det ikke var muligt at sætte sejl. Hen ved kl. 1100 blev der derfor signaleret til GEJSER, at der skulle gøres et nyt forsøg på at slæbe GEFION ud af ilden. Netop som GEJSER havde taget GEFION på slæb, blev hjuldampere ramt af en kugle i bagbord hjulkasse. Slæbningen måtte derfor opgives, og GEJSER fik ordre om på egen hånd at trække sig ud for om muligt at udbedre skaderne.<sup>16</sup>

Fregatten gjorde derefter et sidste forsøg på at trække sig ud, idet en varpning blev iværksat, blandt andet med hjælp fra en chalup fra CHRISTIAN



*Gejser var bygget på Orlogsværftet, men maskineriet var bygget hos Maudslay Sons & Field, England. Ydelsen var 160 Hk. (Orlogsmuseet)*



*GEJSER forsøger at få en trosse over til GEFION, så den kan slæbe fregattens agterende op mod vinden, hvorved fregattens bredside kunne komme til at bære. Det gik ikke godt da trossen blev skudt over, og GEJSER fik et skud i maskineriet så den måtte trække sig ud af kampen. (Efter maleri af premierløjtnant Vilhelm Pedersen).*

VIII. Dette blev dog besværliggjort af vinden, der nu var tiltaget i styrke, samtidig med at mandskabet efterhånden var hårdt trængt efter at have lidt store tab.

Derudover begyndte udmattelsen også at gøre sig gældende efter næsten fem timers kamp. Varpningen havde også den uheldige følgevirkning, at GEFION igen blev bragt i en position, så skibet kunne beskydes langskibs. Kl. 1230

fik den tilspidsede situation Paludan til at anmode slesvig-holstenere om en våbenstilstand. Han sendte derfor en af CHRISTIAN VIIIs officerer i land med et brev, der meddelte slesvig-holstenene, at Eckernförde ville blive skudt i brand, hvis ikke skibene kunne få lov til uhindret at sejle ud af fjorden.

Uheldigvis kom det danske ønske om en våbenhvile på et kærkomment

tidspunkt for slesvig-holstenerne, hvis strandbatterier havde været yderst pressede. Det nordlige batteri var på dette tidspunkt bragt til tavshed, mens det sydlige batteri kun havde to ubeskadige kanoner, der var tæt på at overophede. Dertil var batteriet ved at løbe tør for ammunition. Slesvig-holstenerne havde derfor ikke travlt med at besvare det danske ultimatum, og svaret forhalede således til omkring kl. 1630. Oprørerne brugte tiden på at få udbedret kanonerne i strandbatterierne, få bragt ny ammunition frem samt, og på at placere de ankomne feltbatterier så de kunne beskyde de danske skibe langskibs. En vigtig detalje var desuden, at slesvig-holstenerne fik lejlighed til at gløde kuglerne i strandbatteriernes ovne.<sup>17</sup>

### **HEKLA under ild**

Fra dansk side havde man brugt tiden, mens forhandlingerne stod på, på at fortsætte varpningen af GEFION – uden det store held. Paludan havde fastholdt CHRISTIAN VIII i samme position, om end linjeskibet grundet vinden var drevet tættere på land. Linjeskibet var endnu ikke blevet påført de store skader, og Paludan vurderede, at det stadig ville være muligt at sætte sejl og krydse ud, hvis det skulle være nødvendigt. Han ville derfor ikke efterlade Gefion. HEKLA havde samtidig fået udbedret skaderne på maskinen, og der blev gjort et nyt forsøg på at slæbe GEFION

ud. På vej ind blev HEKLA dog beskudt fra det nu igen kampklare nordlige strandbatteri, og da dampskibene jf. ordren ikke måtte udsættes for unødigt stor fare, blev det i stedet besluttet at HEKLA skulle gå til Sønderborg.<sup>18</sup>

### **GEFION stryger**

Kl. 1630 blev Paludans ultimatum afvist og en halv time senere blev skydningen gentoptaget. Kl. 1745 var fregattens situation håbløs, og flaget blev strøget.<sup>19</sup>

### **Glødende kugler**

Situationen på CHRISTIAN VIII var heller ikke for god, da skibet nu både blev beskudt med glødende kanonkugler fra strandbatterierne og langskibs fra de nyopstillede feltbatterier. Paludan indså nu, at linjeskibet måtte væk, og kl. 1730 gav han ordre om at lette anker og sætte sejl. CHRISTIAN VIII gik herefter sydover, men da skibet vendte østover var takkelagen så forskudt, at det i stedet begyndte at drive ind mod land med hækken mod det sydlige strandbatteri. Katastrofen var total, da skibet som følge af beskydningen af glødende kugler nu også var i brand flere steder.

### **Christian VIII stryger**

Efter et kort skibsråd besluttede Paludan derfor kl. 1830 også at stryge linjeskibets flag. Det forsøgtes herefter at få slukket branden ombord, men den



*Kampen er godt i gang og begge de danske skibe gør hvad de kan for at nedkæmpe kystbatterierne. Desværre endte det i katastrofe. (Maleri af Lüder Arenhold, 1892. Museum Eckernförde).*

slesvig-holstenske øverstkommanderende insisterede på at få bragt besætningen i land. Derfor blev slukningsarbejdet indstillet. Ilden nåede krudtmagasinet kl. 2030, hvorefter CHRISTIAN VIII eksploderede. Størstedelen af besætningen var på det tidspunkt blevet bragt i land, men det er uvist hvor mange, der stadig var ombord, da skibet eksploderede. Barfod nævner således omkring 100 mand, men dette tal harmonerer ikke med Generalstabens opgivelse af det samlede tabstal.

Blandt de omkomne ved eksplosionen var skibets næstkommanderende kaptajnløjtnant Christian Krieger og tredje-kommanderende kaptajnløjtnant Osvald Marstrand.<sup>20</sup>

### **De danske tab**

Ifølge Generalstaben beløb de danske tab sig til 106 døde, 60 sårede mens 888 blev taget til fange - et samlet tabstal på 1.056 mand. Tallene varierer dog kilde for kilde, og Barfod angiver antallet af døde så højt som 231.<sup>21</sup> De slesvig-holstenske tab var på 5 døde og 18 sårede. Der er mere enighed om disse tal, skønt de stadig varierer mellem 4 og 5 døde.<sup>22</sup> Fregatten GEFION faldt i fjendens hænder og blev senere omdøbt og indgik i den tyske flåde som ECKERNFÖRDE.

Ved den tyske forbundsflådes opløsning i 1852 overgik fregatten til den preussiske flåde, som i kontrarevolutionær stil ændrede navnet tilbage til GEFION. GEFION indgik sidenhen i den

kejserslige flåde indtil 1880. GEFION blev endeligt ophugget i 1891.<sup>23</sup>

### **Danmark havde søherredømmet**

På trods af katastrofen og de store tabstal havde flåden stadig herredømmet til søs, og nederlaget fik dermed ikke indflydelse på krigens udfald, om end den psykologiske effekt af tabet af de to skibe og deres besætninger ikke må undervurderes. Nederlaget gav til gengæld efterdønninger gennem hærens ledelse, da krigsminister C.F. Hansen benyttede lejligheden til at afskedige general Krogh og hans stabschef oberst Werner H.A. Læssøe fra overkommandoen.<sup>24</sup>

### **Generalkrigsret**

Derudover blev kommandørkaptajn Paludan og kommandør Garde af generalkrigsretten 13. april 1850 idømt henholdsvis fire og to måneders fæstningsarrest, en dom som dog blev formildet af Kongen.

Garde blev kritiseret for ikke at have underrettet flådestyrken om, at hærens fremrykning var standset, mens kritikken af Paludan var mere skarp. Paludan blev kritiseret for at have vægtet ordenen højere end sit skibs og besætnings sikkerhed. Her lagde krigsretten vægt på, at der under de givne omstændigheder, med en uøvet besætning og stærk pålandsvind, burde have været valgt en anden fremgangsmåde. Under tiltale var også GEFIONS chef kaptajnløjtnant

Meyer, men han blev frifundet.<sup>25</sup>

### **Hvem havde skylden?**

Katastrofen i Eckernförde fjord satte også sine spor i flåden, som bearbejdede nederlaget på forskellig vis.

Symbolikken i at miste et skib navngivet efter kongen var så slem, at flåden helt ophørte den ellers flere hundrede år gamle tradition. Paludan og Gardes roller blev debatteret ivrigt de følgende år. Knap hundrede år senere, i 1940, skrev kaptajnløjtnant Thorkel Bjerre i Tidsskrift for Søværnen, at eftertiden viste, at såvel Garde som Paludan ikke var skyldige, men at ansvaret snarere lå i den mangelfulde uddannelse af personellet grundet flådens dårlig økonomiske vilkår. Bjerre fremlagde også en teori omkring CHRISTIAN VIII's skæbne, idet han var overbevist om, at branden, der antændte krudtmagasinet ombord, var påsat af de tilbageværende officerer, der på den måde ofrede deres liv for at skibet ikke skulle falde i fjendens hænder.

Bjerre baserede dette på, at Paludan i sine erindringer skrev, at branden ombord var stort set slukket, da han gik fra borde.<sup>26</sup> Bjerres gennemgang af begivenhederne 5. april 1849 indeholder mange gode observationer, men må også karakteriseres som indeholdende en dagsorden om, at genrejse lidt ære på en katastrofal dag i flådens historie.

Årsagerne til katastrofen skal findes i et uheldigt sammenfald af omstændigheder og faktorer. Op til 5. april 1849 havde flåden haft gode erfaringer med at engagere landbaserede batterier under Den Første Slesvigske Krig. Derfor blev de få kanoner i de slesvigholstenske strandbatterier ikke anset som værende nogen stor trussel.

Skulle det alligevel gå galt satte flåden sin lid til, at skibene kunne trække sig ud af kampen. Her var hjuldamperne en del af taktikken, men i 1849 var de stadig uprøvede under deciderede kamphandlinger og der var derfor et usikkerhedsmoment omkring, hvor sårbare de ville være under fjendtlig beskydning. Det viste sig desværre, at hjuldamperne var præcis så sårbare som frygtet, og da de samtidig ikke måtte udsættes for unødigt fare, var deres rolle den dag hurtigt udspillet.

Hjuldampere havde dog ikke været nødvendige, hvis ikke vinden havde været, som den var den dag. At han rådede over hjuldampere var dog med til at bestyrke Paludan i, at det var forsvarligt at gå ind i fjorden trods den østlige kuling. Dertil kan det ikke udelukkes, at Paludan havde valgt at udskyde angrebet til at vinden var mere gunstig, hvis han havde været klar over, at hærens operation var bragt til standsning. Paludan forklarede selv, at han var vidende om, at angrebet på daværende tidspunkt ikke var

hensigtsmæssigt i forhold til vinden, men at afledningsmanøvrens vigtighed i forbindelse med den overordnede operation gjorde det nødvendigt.<sup>27</sup> Til trods for dette er det dog uvist, hvad der var sket, hvis Paludan var blevet orienteret om de ændrede planer.

### **Besparelser i fred koster i krig**

Foruden undervurderingen af de landbaserede batterier, den overdrevne tiltro til dampskibene og den manglende kommunikation mellem Garde og Paludan, så er det også nødvendigt at adressere den manglende erfaring blandt besætningen på CHRISTIAN VIII.

Som nævnt havde besætningen kun været til søs siden 31. marts samme år og vejrforholdene havde besværliggjort øvelsesskydning ombord.

Generalkrigsretten kunne således konstatere, at flere besætningsmedlemmer på CHRISTIAN VIII ikke var bekendte med lyden af det glatte lag.<sup>28</sup> Linjeskibe var dyre at udruste, og øvelsessejladser var derfor ikke almindelige. Det forbliver dog stadig et hypotetisk spørgsmål, om en mere erfaren besætning kunne have ændret udfaldet.

Disse forskellige omstændigheder var dog en realitet, da det mest skæbnesvangre øjeblik indtraf den skærtorsdag. Da Paludan sendte en officer i land og anmodede om våbenhvile, var det for at redde GEFION, men beslutningen endte med at besegle begge

skibes skæbne. Som beskrevet faldt våbenhvilen langt mere belejligt for slesvig-holstenerne, som dygtigt anvendte tiden til at forbedre deres stilling under våbenhvilen. Havde Paludan haft den viden, som vi har i dag, er det sandsynligt, at han havde handlet anderledes. Det havde han ikke, og derfor endte det i en katastrofe i Eckernførde fjord i 1849.

### Litteratur:

*Barfod, Halfdan*: Vor Flaade i Fortid og Nutid. Bind I. Nordiske Landes Bogforlag. 1941

*Bjerre, Thorkel*: Eckernførde, Sømilitær Afhandling om Kampen Skærtorsdag den 5. April 1849 i Eckernførde Fjord. Tidsskrift for Søvæsen. København. 1940.

*Degenkolv, H.*: Den danske flaade 1807-1889 – en haandbog. Lehmann og Stages Forlag. København. 1889.

*Generalstaben*: Den dansk-tydske Krig i Aarene 1848 – 1850, 2den Del. Krigen i 1849: Nyborg. Boghandler V. Schonemanns Forlag. 1875.

*Hubatsch, Walther* (Hrsg.): Die erste deutsche Flotte 1848-1853, E. S. Mittler und Sohn, Herford / Bonn. 1981

*Nielsen, Johs.*: Treårskrigen 1848-1851. Tøjhusmuseet. København. 1993.

*Nyt Archiv for Søvæsenet*: Udgivet af A. Rung, Fuldmægtig under Marineministeriet. Anden Hæfte. Femte Bind. København. 1850.

*Sondhaus, Lawrence*: Naval Warfare

1815-1914. Routledge. New York. 2001.  
*Topsøe-Jensen*: T.A. & Marquard, Emil. Officerer i den dansk-norske søetat 1660-1814 og den danske søetat 1814-1932. H. Hagerup. København. 1935.

### Noter

<sup>1</sup> Generalstaben, s. 432.

<sup>2</sup> Nielsen, s. 31-32.

<sup>3</sup> Barfod, s. 460-461.

<sup>4</sup> Topsøe-Jensen & Marquard, s. 434-436.

<sup>5</sup> Topsøe-Jensen & Marquard, s. 292.

<sup>6</sup> Sondhaus, s. 32.

<sup>7</sup> Generalstaben, s. 415

<sup>8</sup> Generalstaben, s. 416.

<sup>9</sup> Bjerre, s. 29.

<sup>10</sup> Bjerre, s. 33.

<sup>11</sup> Schultz, s. 156.

<sup>12</sup> Bjerre, s. 32-33. Tallet varierer alt efter om Geiser og Hekla var bevæbnet med i alt 16 eller 12 kanoner (red.)

<sup>13</sup> Generalstaben, s. 417.

<sup>14</sup> Generalstaben, s. 420.

<sup>15</sup> Generalstaben, s. 422.

<sup>16</sup> Generalstaben, s. 424.

<sup>17</sup> Generalstaben, s. 426.

<sup>18</sup> Generalstaben, s. 427.

<sup>19</sup> Generalstaben, s. 429.

<sup>20</sup> Barfod, s. 468-469.

<sup>21</sup> Barfod, s. 469.

<sup>22</sup> Generalstaben, s. 432.

<sup>23</sup> Hubatsch, s. 52.

<sup>24</sup> Nielsen, s. 35-36.

<sup>25</sup> Nyt Archiv for Søvæsenet, 1850. S. 134-176.

<sup>26</sup> Tidsskrift for Søvæsen, 1940. S. 477.

<sup>27</sup> Tidsskrift for Søvæsen, 1940. S. 34.

<sup>28</sup> Nyt Archiv for Søvæsenet, 1850. S. 144.



**DENNE STEEN  
SATTE  
DET DANSKE FOLK  
OVER  
TROFASTE SÓNNER  
SOM HENGAVE LIVET  
FOR  
FÆDRELANDET  
D 5 APRIL 1849**



*Det danske mindesmærke og gravsted på assistenskirkegården i Eckernförde.  
(Jonas Pilgaard).*



*NIELS EBBESEN ca. 1961. (Tom Wismanns arkiv)*

# Min værnepligtstid på fregatten NIELS EBBESEN i 1961/62

af Erik Månsson.

Til trods for, at jeg har forrettet tjeneste i Søværnet i næsten 47 år, vil min værnepligtstid, og i særlig grad min tid på fregatten NIELS EBBESEN, altid for mig stå som noget ganske særligt.

## Lidt forhistorie.

I modsætning til mange af mine jævnaldrende, så glædede jeg mig til at skulle ind og aftjene min værnepligt,

underforstået som marinesoldat.

Stor var derfor min skuffelse, da jeg ved møde på sessionen blev udtaget til pansertropperne, og selv om at jeg græd og tryglede var der intet at gøre – PANSERTROPPERNE.

Med min fars hjælp (en af hans kolleger havde adgang til kartoteksskabene i udskrivningskredsen), blev mit kort simpelthen flyttet over i Søværnets



*Søværnets Eksercerskole i Auderød blev bygget i perioden 1952 - 1958. Det var i perioden efter besættelsen og Danmarks tilslutning til NATO, så den var dimensioneret til et betydeligt indtag af værnepligtige. Flåden var under genopbygning efter besættelsen, og der tilgik mange skibe som våbenhjælp fra USA. (Marinens Bibliotek)*



*NIELS EBBESEN og HOLGER DANSKE var to fregatter Danmark købte brugt af England umiddelbart efter Anden Verdenskrigs afslutning. De ankom til Danmark i november og december 1945 og indgik i flåden fra sommeren 1946. De var af den engelske RIVER-klasse som der blev bygget 151 af. (Orlogsmuseet)*

skuffe. Det kunne man dengang inden alt var på EDB. På denne måde lykkedes det for mig at blive indkaldt til Søværnet, og den 23. maj 1961 mødte jeg så forventningsfuld i Auderød Lejren.

Bortset fra den første dag, som jo var et rent helvede for alle, så syntes jeg også at rekruttiden i Auderød var en fornøjelig tid, ikke mindst på grund af vores delingsfører, fenrik Aksel Sørensen (Aksel Havørn). Han var ustyrlig morsom. Jeg sagde derfor også ja med det samme, da han spurgte, om jeg ville være korporal.

Jeg blev udtaget til at blive artilleritekniker, skønt jeg hellere ville være

maskingast. Da vi mødte på Korporalsskolen på Margretheholm, fik jeg min næste skuffelse, idet den kanon, som jeg skulle uddannes til, fortrinsvis blev benyttet på forterne, og jeg ville jo ud at sejle. Heldigvis var der i den anden klasse en gift mand med nyfødte tvillinger, som gerne ville være hjemme, og ham fik jeg lov til at bytte med.

Vi fik med det samme at vide, at vores fremtidige tjeneste var afhængig af vores afgangskarakterer, idet vi selv måtte vælge tjenestested, startende med nummer 1 i klassen.

Jeg knoklede som en gal, og blev da også nummer 1, og til de andres store

*Der var trangt på banjerne når køjerne var udgivet og rigget til, og det krævede nogen øvelse at komme "ombord" i dem.*  
(Erik Månsson/  
Maritime Venner)



overraskelse valgte jeg ikke torpedo-båd, men derimod gode gamle NIELS EBBESEN. Jeg ville ud og se verden.

### **NIELS EBBESEN**

Det kan ikke nægtes, at mit første møde med NIELS EBBESEN var noget af et kulturelt chok - dog af positiv karakter. Vi blev modtaget af banjemesteren overfenrik Ove Jessen, som trods sit barske ydre udstrålede en venlighed, som man gennem hele tiden ombord skulle komme til at sætte meget stor pris på.

Vi blev vist rundt i skibet og fik at vide, at det vigtigste ombord var, om vi kunne finde ud af de tre SSS – hvilket betød hvor vi skulle SOVE, SKIDE og SKAFFE. Så fik vi udleveret vores fordelingsseddel, der angav hvad vi skulle lave under de forskellige ruller og vi blev belært om hvad vores skibsnummer repræsenterede – jeg fik

nummer 235.

Herefter fik vi vores hængekøje, og blev undervist i, hvorledes sådan en bananskal skulle rigges op, hvordan den skulle pakkes og hvordan man skulle stuve den af vejen i finkenettet, som var det trådbur, der for vores vedkommende var placeret på styrbord bådedæk. Man blev hurtigt belært om, at der skulle være et stykke kosteskaf i begge ender af hængekøjen, til at holde den udspændt, og man fandt også ud af, at ens køje helst skulle ligge nederst i finkenettet, for ikke at være gennemblødt af saltvand, hvis vi var ude i lidt ruskevejr.

Jeg blev underbragt på forreste overbanje og fik meget hurtigt nogle fine venner der. Alle de "gamle" var meget hjælpsomme, men de kunne dog også tage fusen på en, hvis det passede i deres kram, eksempelvis havde de fuppet mig til at tage vagten alle tre dage, den

første weekend vi lå i Ålborg, som var provinshavnen vi besøgte inden afgang til Færøerne – det skulle aldrig komme til at gentage sig.

På forbanjen var der fire bakker. Den forreste om styrbord var de befarnes, hvor blandt andet Torben og ”Ålborg” hørte til, sammen med 4 – 5 fiskere. Den forreste om bagbord var for det frivillige mandskab, de benyttede den faktisk aldrig, men skaffede derimod ude i deres lille beboelse foran for forbanjen.

Den agterste om styrbord var for frigængere, og det var også meget begrænset hvor mange der skaffede der, idet de hellere ville have den mad, der blev serveret i de respektive stirridser, hvor de var messegaster.

Den agterste om bagbord var forbeholdt korporaler, korporalselever og præsten.

Der var 3 plottere: ”Sugar”, ”Bogense” og ”Johnny Walker”, så var der to signalgaster: ”Ole Kroppur” og ”Karoline”, en telegrafist ”Erik Gnist”, vi var to artilleriteknikere: Benny og ”Sorte Ørn” (jeg selv), så var der en sanitetskorporal, som jeg ikke husker navnet på, han hed altid bare ”Sanitten” og slutteligt præsten ”Holger Præstur”. Han boede dog ikke på forbanjen, men havde sit eget lukaf i arresten, som i den anledning var omdøbt til præsteskrabet.

Torben fra de befarnes bakke holdt tit

til ved vores bakke. 10 mand skulle således skiftes om at være bakkørn en uge ad gangen. Jeg fandt hurtigt ud af, at ingen af de andre syntes om dette job, som jo indebar at hente mad ved kabyssen og senere bakke resterne ud i ”Olga”, som var placeret i skylleriet, og derefter damprense tallerkner, krus og spisebestik. Jeg tilbød mig derfor til at være fast bakkørn mod at de andre betalte mig hver 2 kroner om ugen – det var næsten lige så meget, som vi havde i forstrækning. Det viste sig at have den fordel, at jeg undervejs fra kabyssen til banjen kunne udvælge mig den største bøf eller det største stykke kød, som jeg puttede i lommen, inden jeg satte bakkerne ned på bordet, hvor der jo straks skete et veritabelt slagsmål om de bedste stykker. Da jeg senere blev korporal, slap jeg for at stå i kø både ved kabyssen og i skylleriet, idet jeg under påberåbelse af min befalingsmandsgrad blot maste mig ind forreste i køen.

I vores bakke var vi jo meget forskellige i vores tjeneste ombord, så vi havde ikke ret meget tjenstligt at tale om, bortset fra, at vi hver især skulle overbevise de andre om vigtigheden af netop vores job.

Helt anderledes så det ud på den forreste underbanje, hvor størstedelen af maskinbesætningen var underbragt. De var meget sammenspiste og havde deres officerer og befalingsmænd til



*Maskinbanjen 1961-62. (Gunnar)*

fælles, derfor var der et helt specielt sammenhold blandt ”bøderne” og det var da også på deres banje, at der altid var sang og leben.

Da jeg følte mig lidt som maskinmand, holdt jeg en del til på deres banje, og blev da også accepteret som fuldgyldigt medlem af ”Yokohama-klubben”, blot jeg medbragte min guitar. Det var i forbindelse med disse sangaftener, at vi blev enige om at danne et orkester, som så eventuelt kunne spille til dans i de små bygders forsamlingshuse. Det var en højst utraditionel instrumentering, en harmonika, hvor udøveren helst spillede sømandsvalse, en elektrisk guitar,

hvor jeg kun kunne spille rock- og country-melodier, to klarinetter som helst spillede jazz og en tromme hvor trommeslageren havde spillet i Tivoli-garden. Senere kom der en ny værnepligtig med en trompet og han var faktisk halvt professionel, da han havde haft sit eget jazzorkester. Vi kaldte orkestret for ”The North Atlantic Disharmonic Orchestra” og vi skabte stor jubel omkring på Færøerne.

Der blev knyttet mange fine venskaber ombord på gode gamle NIELS - ikke alene blandt os værnepligtige, men også blandt officerer og befalingsmænd





*”The North Atlantic Disharmonic Orkestra”. Der øves på bøderbanjen. Det er mig selv på elektrisk guitar til højre. (Månsson)*

som for mit eget vedkommende har holdt igennem hele min tjeneste i Søværnet.

Tiden ombord gav mange dejlige oplevelser, den gang var det jo ikke så almindeligt, at men rejste udenlands på ferie, og jeg for mit vedkommende havde aldrig været andre steder end Sverige, så derfor var det store oplevelser at besøge Bergen, Edinburgh, Grimsby, Amsterdam og Rotterdam.

Færøerne var også en fantastisk oplevelse og selv om det nok nogle gange kunne være lidt trist at sejle rundt om øerne – først den ene vej, og så den anden vej – så kom man til at elske de

små øer, selv om befolkningen ikke var os lige venlig stemt alle vegne, Man skal huske på at det stadig var for tæt på Klaksvik-affæren, som færingerne havde svært ved at glemme. Det sted vi satte størst pris på, var Tværå, som vi ligefrem kaldte Lille Danmark.

Jeg har altid været fascineret af elementernes rasen, så jo dårligere vejr det var jo bedre syntes jeg om at sejle, og blæsevejr havde vi jo nok af. Hvordan gik så hverdagene?

### **Vagt, vagt, vagt**

Som jeg erindrer dem, så var det skaf-



ning, søvn, rengøring og vagt – vagt - vagt – vagt – vagt og atter vagt. Jeg kunne godt forstå, at der skulle være vagt på broen, i styrehuset og på radiostationen, når vi sejlede, og det var ligeledes indlysende at der skulle være vagt i maskinen og på fyrpladsen, men den vagt jeg gik, fandt jeg totalt overflødig. Det hed skibsvagt. På havet gik vi tre-skiftet vagt, det vil sige at et helt skifte var purret ud for 4 timer, men der var ikke så mange poster at besætte, så størstedelen af skiftet måtte slange i ”Store Kongensgade” fuldt påklædt. Selve vagten blev bestridt fra vagtstuen agter. Der var en vagthavende banjemester, som var overfenrik, han måtte dog slange på køjen, i vagtstuen sad vagtassistenten, der var fenrik – på mit vagtskifte var det Egon Kristensen, som i øvrigt altid led forfærdeligt af hjemme, så var der en skifteassistent, som var af sergentgruppen. Jeg gik sammen med oversergent Svend Toft, så var jeg som korporal tjensthavende og dertil kom så to ordonnanser, som var elever.

### **Skildvagt ved toilettet**

En kort overgang var der også en skildvagt uden for tremandstoiletet, han skulle hver gang en havde benyttet toilettet se efter om der var proppet for meget papir i tønden – komplet idioti!

Eleverne skiftede hver time med nogen af dem, som slangede i ”Store Kongens-

gade”, medens vi andre gik vagt i fire timer. Jeg opøvede mig i at stå op og sove med åbne øjne.

En gang imellem kimede det fra broen, og så skulle alle eleverne mønstre ved styrbord fartøj, hvis ikke de var på plads inden for to minutter, skulle de tilbringe resten af vagten slangende rundt om skorstenen. Man må sige, at det var vagt for vagtens skyld, men eleverne skulle jo lære det.

Hvis man i arbejdstiden ikke havde vagt, så var det artilleriet, der skulle passes. Normalt havde vi kun presenningerne af kanonerne, når der var forestående skydninger eller hvis vi sejlede ”Klart Skib”, hvilket vi gjorde mindst én gang på hvert togt. Så var kanonerne bemandede i tre til fire døgn, hvor vi skaffede på posterne.

Til daglig sad Benny og jeg nede i vor artillerishop med låst dør, der kunne man spejle æg og riste pølser, som vi havde bjærget fra kabyssen. Hvis nogen bankede på døren, så slukkede vi lyset, men vedkommende kunne sagtens lugte, at vi var der for enten lugtede der af mad eller også tobaksafbrænding - vi var storrygere begge to.

### **”The North Atlantic Disharmonic Orkestra”**

En af de bedste oplevelser, som jeg mindes, var da vi startede vores skibs-orkester. Det var virkelig noget, som friskede op på stemningen ombord,



*1962. Et sjældent billede! Der findes kun yderst få billeder af toilet- og bade-faciliteter ombord i Majæstetens skibe. Her har vi så et heldigt "skud" ombord i NIELS EBBESEN ved Færøerne. Måske det er skildvagten, der har "knipset" det under inspektion af tønderne. (Erik Månsson)*

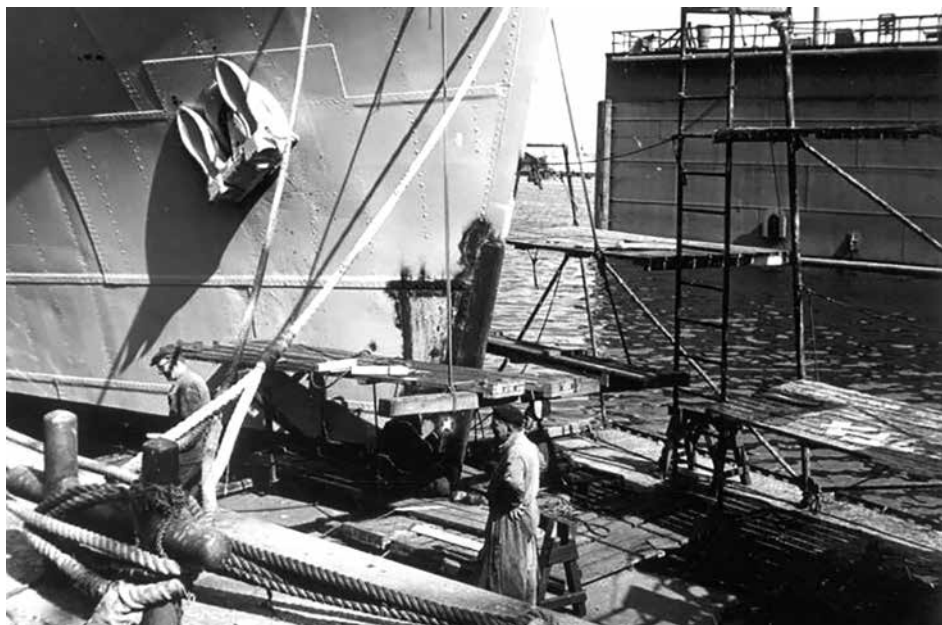
ellers var de fleste nok beskæftiget med, at holde øje med hvornår der kom post hjemmefra, og der kunne til tider være langt imellem anløb af enten TJALDUR eller DRONNING ALEXANDRINE.

En enkelt gang kom der en Catalina op med post, hvilket jo var herligt.

Generelt må jeg sige, at min tid på gode gamle NIELS EBBESEN var en dejlig tid, selv når man ser bort fra de evindelige trawleruller, som altid skulle holdes

umiddelbart efter udskejning. Det var selvfølgelig også de gode minder fra NIELS, der fik mig til at søge ind igen efter hjemsendelsen.

Dem der ikke har prøvet at sejle på en gammel fregat med bakkeskafning og hængekøjer, kan slet ikke forstå stemningen, når 30 mand samtidigt skulle ud af køjerne, og de trådte ned på bakken med deres sure sokker, samtidig med at morgenmaden var bakket op – virkelig lækkerier. Jeg tror nok,



*Niels Ebbesen på Orlogsværftet efter Holbækbesøget. (Månsson)*

at hygiejnen var rimelig god i korporalsbakken, men det kneb lidt med badningen andre steder, hvilket havde fået DOC til midt i august at sætte et skilt op ude på badeværelset, med teksten: *"Undgå juletravlheden – vask fødderne nu"*.

### **Der var en kaj i vejen**

Jeg var med på i alt fire togter og chefen ombord på de tre første togter var den legendariske kommandørkaptajn E. T. Sølling, som blev verdensberømt i forbindelse med RED CRUSADER-sagen. På mit fjerde togt var Sølling blevet afløst af kommandørkaptajn Erik Preben Skov-Jensen. Han fik en

lidt uheldig start, idet vi ved anløb af Holbæk, som var vores provinshavnsbesøg inden afgang til Færøerne, sejlede direkte ind i kajen, hvorved både kajanlæg og NIELS EBBESEN blev lettere beskadiget. Efter at Havarikommissionen, Søværnets Skibs- og Maskininspektion samt Orlogsværftet havde besigtiget skaderne blev det besluttet at forlægge tilbage til Holmen, hvor skaderne så kunne blive udbedret af Orlogsværftet. Vi var alle sammen meget begejstrede for denne beslutning, idet vi så kunne forudse ca. 14 dages ophold på Holmen, men stor blev vores overraskelse derfor, da vi mødte mandag morgen og konstaterede



*“Trotylbassen” tv under soignering af 40 mm kanon. (Maritime Venner)*

at Orlogsværftet i løbet af weekenden havde udbedret skaderne, og vi kunne så sejle nordpå uden at have spildt så meget som en enkelt dag.

### **Trotyl Basse**

Da jeg tog ud på mit 4. togt var jeg lige pludselig en af de værnepligtige, der stod forrest i køen til hjemsendelse, og så vidt jeg husker blev jeg vist nok en rigtig modbydelig Super Trotyl Basse, som var med til at mobbe både møl, og elever og sågar de gamle frivillige konstabler. Vi gamle sad mangen en

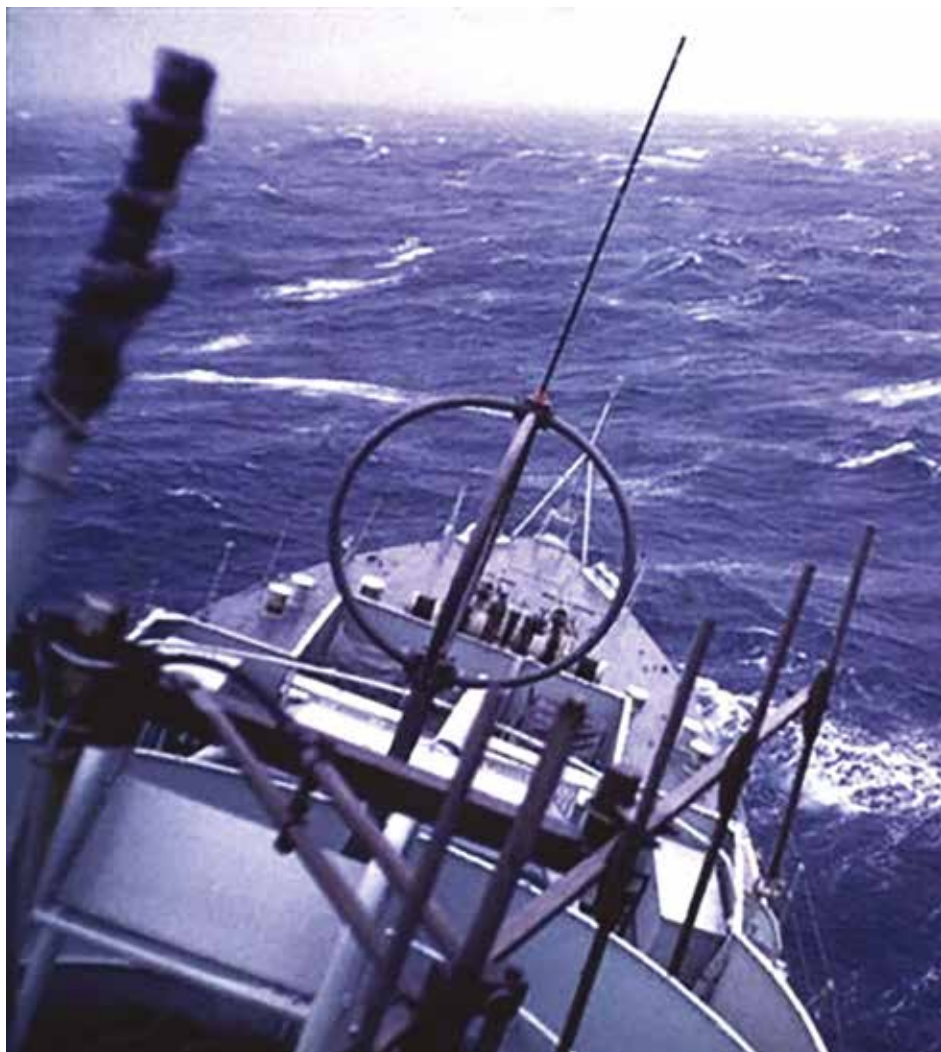
aften og diskuterede om vi skulle klippe af målebåndet efter dansk eller færøsk tid, og når vi så havde klippet, så var det ellers ned på elevbanjen og drysse de afklippede numre ud over deres køjer.

Jeg tror nok, at jeg på en eller anden måde følte mig forpligtet til at opføre mig sådan, for i virkeligheden glædede jeg mig slet ikke til hjemsendelsen. Da jeg senere skrev til oversergent Svend Toft, at jeg overvejede at søge ind igen, skrev han tilbage til mig, at jeg nok i de første mange måneder skulle snige mig langs husmurene, og gemme mig for alle dem jeg havde mobbet.

Tre måneder senere meldte jeg mig til Søværnet med henblik på at skabe mig en karriere, men det er en helt anden historie.



*Sommeren 1962. Stemningsbillede fra Færøerne hvor vi passerer den tyske flådes skoleskib GORCK FOCH der er ude i samme ærinde som NIELS EBBESEN nemlig at uddanne nye dygtige ”mari- nere”.*



*Et lidt "grumset" billede der nu meget godt viser Nordatlanten, som den ofte kan se ud - hvidt i blåt eller er det blå i hvidt? (Månsson)*

# Maritime/Air Systems & Technologies Conference (MAST) og flådebesøget i København 4-8 september 2019

af *Gustav Lang*

Forsvarskommandoen planlagde og gennemførte i september det så vidt vides største flådebesøg i København i ”mands minde”. 46 enheder fra 11 nationer deltog i besøget, der var et anløb i forbindelse med indledningen til den årlige multinationale flådeøvelse i Østersøen, NORTHERN COASTS.

Besøget blev selvfølgelig udnyttet til at publikum kunne få lejlighed til at komme ombord ved ”Åbent Skib” arrangementer, koblet til en meget omfattende udstilling på Ofelia Plads (Kvæsthusbroen), hvor samtlige dele af det danske forsvar udstillede grej og fortalte om sig selv.

Alle tre værn, Specialoperationskommandoen, Arktisk Kommando, Beredskabsstyrelsen og Hjemmeværnet var på plads og oplevede en meget stor interesse fra omkring 20.000 gæster i løbet af ugen. En forsvarsudstilling af denne art i landets hovedstad viste sig - som ventet - at være en rigtig god idé!

Derudover gennemførtes en udstilling af forsvarsmateriel og en konference om de militære, politiske og ikke mindst materielmæssige udfordringer i Arktis, Nordatlanten og i Østersøen, der

i disse år er meget aktuelle. Det foregik i Bella Center i et samarbejde mellem Forsvarskommandoen, det britiske firma MAST og Dansk Industri. Udstilling og især konferencen var velbesøgt og gav stort udbytte for deltagerne.

Såvel udstillingen på Ofelia Plads som udstillingerne i Bella Center blev besøgt af Hans Kongelige Højhed Kronprinsen, forsvarsminister Trine Bramsen og Forsvarschefen, sammen med en længere række af den danske forsvarsindustri ledere og naturligvis, rigtig mange af Forsvarets ansatte.

På de næste sider vises nogle stemningsbilleder fra Københavns Havn med de mange ”krigere” langs kaj - her og der og alle vegne.

Det er op til læserne selv at hygge sig med fjernkendingen, da pladsen i dette tidsskrift ikke tillader at opremse og kommentere alle de i havnen værende krigsskibe.





*(RDAF)*



*(RDAF)*



*(RDAF)*



*(Tom Wismann)*





*Det virkede som om at der blev passet ekstra godt på de to svenske kystkorvetter af VISBY klassen. De lå på Holmen og der var sat hegn omkring skibene på land-siden, så ingen uvedkommende kunne komme tæt på dem. Der var danske MPere og svenske soldater som var meget årvågne.*

*(Tom Wismann)*

## Bog anmeldelser

### ”Mindetavlen – historien om de danske maskinofficerer under Anden Verdenskrig”

af *Gustav Schmidt Hansen*.

Udgivet den 29. august 2019 på forlaget Storyhouse. 398 sider illustreret.

Pris kr. 299,95.

Baggrunden for denne bog er såre enkel. Forfatteren er som uddannet maskinmester ofte kommet i Maskinmestrenes Forening, som har til huse på Sankt Annæ Plads i København. I huset hænger en mindetavle over de 195 medlemmer af foreningen, som ikke kom hjem efter deltagelsen i Anden Verdenskrig. Hvilken historie lå der bag hver enkelt savnet person? Det ville han gerne prøve at fremskaffe oplysninger om. Under arbejdet med bogen fik han kendskab til yderligere 120 maskinofficerer, som døde under krigen, men som af den ene eller den anden grund ikke kom med på tavlen. Det grundige arbejde med de mange kilder har kastet mange andre interessante oplysninger af sig.

Bogens oplysninger kan sådan set opdeles i to. Den ene del beskæftiger sig med, hvem de enkelte medlemmer af Maskinmestrenes Forening var, hvor de kom fra, hvilken uddannelsesmæssig baggrund de havde, tidligere hyrer etc. Det er oplysninger, som måske er mest



interessante for folk med interesse for netop denne forenings medlemmer. For øvrige læsere skulle man tro, at det hurtigt kunne gå hen og blive lige så interessant som at læse telefonbogen. Det holder ikke helt stik. Alle de mange oplysninger er med til at tegne et billede af Danmark i tiden op til Anden Verdenskrig. Oplysningerne er også med til at tegne et billede af det, som vi i dag kalder ”det blå Danmark”. Af oplysningerne fremgår klart, at søfolkene i mange tilfælde kom fra de traditionsrige søfartsområder som Fanø, Esbjerg, Ærø, Svendborg og

Bornholm. Blandt maskinfolkene havde mange været i Søværnet.

For hvert navn på mindetavlen er der en beskrivelse af den hændelse, som fik fatale følger for det pågældende medlem af foreningen. Det er barsk læsning. Desuden er der en kort beskrivelse af rederiet samt detaljer om det pågældende skib og dets maskineri. Det fremgår klart, at langt de fleste skibe kun var i stand til at sejle ca. 10 knob, hvilket gjorde det nemt for de fjendtlige ubåde.

Den anden del af informationen omfatter hele beskrivelsen af krigen til søs. Der er barske historier fra sejlads i konvojer til Murmansk, sænkning af skibe i Stillehavet, hvor japanske ubådsbesætninger under højlydt morskab filmer maskingeværbeskydning af overlevende og mange andre skrækkelige oplevelser. Et forbløffende stort antal af de danske skibe gik ned med alle mand. Nogle forsvandt sporløst.

Rederiernes tab redegøres der for i indledningen omkring omtalen af skibene i hvert rederi. ØK havde for eksempel 15 skibe i udeflåden, som kom i britisk tjeneste. Af dem blev de 11 sænket! Rederiet A. P. Møller mistede 25 skibe. Dampskibsselskabet Ove Skou havde seks skibe, som alle blev minesprængt. Der er fotos af mange af skibene.

Bogen giver en udmærket beskrivelse af situationen for de mange danske søfolk under krigen. Handelsflåden og fiskeriet led allerede store tab i perioden mellem krigsudbruddet og den tyske besættelse af Danmark. Her mistede Danmark 345 danske statsborgere til søs, 17 udlændinge og tillige 45 fiskere. I alt 29 skibe gik ned i denne periode, inden Danmark blev besat.

Da besættelsen kom, så blev handelsflåden delt i to: ”Udeflåden” befandt sig uden for Skagen, da besættelsen indtraf, og mange skibe herfra blev involveret i krigssejlads for Storbritannien og Frankrig og senere tillige for USA. ”Hjemmeflåden” blev administreret af fragtnævnet under tysk opsyn. Hjemmeflåden skulle hjælpe med til at holde det danske samfund kørende. Begge ”flåder” led store tab på grund af krigshandlinger. I Østersøen skyldtes de fleste tab søminer. På verdenshavene var hovedfjenden de mange ubåde fra Tyskland, Italien og Japan.

Afslutningsvis gør forfatteren detaljeret rede for de danske skibes indsats under invasionen i Normandiet. Herefter redegøres for en række søfolk, som udmærkede sig på forskellig vis, enten ved sejlads eller ved anden støtte til den allierede krigsførelse. Det fremgår af denne bog, samt en række andre nyudgivne bøger, at der var mange flere danskere og folk af dansk afstamning i

USA, Canada og Storbritannien, som gjorde en betydelig indsats til fordel for de allierede. Da der ikke blev opstillet særlige danske enheder, så synede den danske indsats ikke af ret meget. Mere end 2.000 danske søfolk omkom på havet under krigen, og den danske handelsflådes bidrag til de allierede var uden tvivl Danmarks største bidrag til de allieredes sejr.

Arbejdet har også givet forfatteren kendskab til mindesmærker i Danmark og i udlandet. Den 29. august 2017 indviede Hendes Majestæt Dronningen et smukt mindesmærke over søens folk i Mindelunden i Ryvangen. På Tower Hill i London er der et mindesmærke for de ca. 30.000 søfolk fra den britiske handelsflåde, som omkom på havet mellem 1939 og 1945. I det tal indgår mange danske søfolk, som er nævnt på de mange tavler, hvor hvert enkelt tab er mindet. Indtil 25. december 1943 sejlede de danske skibe i den britiske handelsflåde under britisk flag, ”The Red Ensign”.

I det sidste kapitel har forfatteren samlet det danske samfunds tak til søfolkene lige efter krigen. De kom hjem enkeltvis, og de udgjorde ikke nogen organisatorisk stærk gruppe. Nogle var væk hjemmefra på grund af krigen fra 1938 til 1946. Søfolkene havde ikke aftjent deres værnepligt, så de blev indkaldt, indtil der var

nogle i statens tjeneste, som vågnede op. Skattevæsenet ville gerne have de udenlandske indtægter beskattet. Staten havde givet midlertidige lån til sømandsfamilierne i søfolkenes fravær, og lånene skulle betales tilbage.

Krigssejlerne led ofte af det, vi i dag kender som posttraumatisk stress syndrom, men de blev sjældent behandlet for det. Søfolkene var ikke omfattet af støtte fra Frihedsfonden. En årelang kamp resulterede langsomt i forbedring af krigssejlernes kår, men først efter at størsteparten var afgang ved døden. I 2014 kom anerkendelsen af Danmark som allieret nation, hvilket blev markeret ved 70-årsdagen for invasionen i Normandiet.

Bogen udgør en særdeles god beskrivelse af søfolkenes kår under krigen, og den er et godt bidrag til Danmarks maritime historie. Det er en historie, som kun er beskrevet ganske få steder, og hele historien fortjener at komme frem i lyset. En stor ros til forfatteren for indsatsen.

*Poul Grooss*  
kommandør (pensioneret)

”**FLÅDEGUIDE**” af *Søren Nørby*, søværnets historiske konsulent. Udgivet den 23. august 2019 af forlaget Turbine. 148 sider rigt illustreret. Pris kr. 249,95.

Bogens undertitel er ”*Det danske søværn i det 21. århundrede: Skibe, organisation og opgaver.*” Det er en velskrevet bog med korte klare tekster om formål, mål og opgaver. Efter en kort indledning, hvor der fokuseres på omskiftningen fra den kolde krig til global indsats følger en oversigt over søværnets opgaver. De gives jo som bekendt af politikerne, og derfor skulle man tro, at så fulgte der også en tilsvarende pose penge til at løse opgaverne med. Forfatteren manøvrerer dygtigt rundt i, hvad der har været ”det muliges kunst” for Forsvaret og for Søværnet.

Herefter følger en beskrivelse af søværnets organisation, som i de senere år har gennemgået store ændringer: Baseorganisation, værksteder, logistik og skoler.

Søværnets enheder beskrives type for type med kongeskibet Dannebrog som det første. Der er tegninger over skibene, og der er fantastisk flotte fotos – både i godt vejr, og når elementerne raser. Der er en grundig forklaring på hvilke våbensystemer, der er om bord, og undertiden også om, hvilke våbensystemer der ikke er om bord og

hvorfor.

De nye opgaver med global indsats nødvendiggjorde anskaffelse af store enheder, mens antallet af skibe selvfølgelig var nedadgående. De to støtte-skibe af ABSALON-klassen og de tre fre-gatter af IVER HUITFELDT-klassen udgør Søværnets mest slagkraftige enheder – og de er de største i flådens historie.

Besætningernes uddannelse er meget vigtig. Havariuddannelse i Tyskland og operativ træning i Storbritannien er en forudsætning for et så højt uddannelsesniveau, at danske enheder nu kan indgå i beskyttelsen af amerikanske



og franske hangarskibsgrupper – meget langt væk fra det traditionelle ”nærområde” i Østersøen.

Søværnet har fortsat store opgaver i Nordatlanten, og områdets stigende betydning afspejles også i bogen.

Enhederne af THETIS-klassen runder snart 30 år, men de kommer nok til at holde yderligere en del år. En del af deres opgaver er nu overgået til de mindre inspektionsfartøjer af KNUD RASMUSSEN-klassen. De er ikke så mand-skabskrævende, som de store inspektionsskibe.

Dykkerskibet Y311 SØLØVEN er den eneste ”overlevende” enhed i søværnet blandt de mange enheder af FLYVEFISKEN-klassen. Dykkernes opgaver i Søværnet gennemgås i denne forbindelse.

De store minebeholdninger fra den kolde krig er væk, men Søværnet har fortsat en minerydningskapacitet. Den indgår i de nationale minerydningsopgaver samt stilles til rådighed i NATO-sammenhæng.

Da der ikke længere er så mange kampenheder i danske farvande, har Søværnet indsat en række mindre patruljefartøjer af DIANA-klassen, og farvandsovervågningen støttes af Marinehjemmeværnet, som i de senere år har fået meget store opgaver, og som indgår i overvågningen, søredningstjenesten og miljøberedskabet.

Desuden gennemgås miljøskibe, opmå-

lingsfartøjer, standardfartøjer, transportfartøjer, slæbebåde og sejlkuttere. Miljøskibene er præget af alder og står for udskiftning og afventer politiske beslutninger. Endelig er der et godt afsnit om Kystredningstjenesten, som fordelt over hele landet råder over 14 alt-vejrs-redningsbåde og 19 hurtige redningsbåde.

ARK-projektet, hvor Søværnet har chartret et DFDS-fragtskib til brug i såvel nationalt som i NATO-regi, bliver ligeledes beskrevet. Skibet ARK FUTURA fjernede kemiske våben fra Syrien og bragte dem til destruktion i Tyskland under en dansk ledet operation.

Til sidst i bogen er der en beskrivelse af Søværnets vigtigste våbensystemer: Missiler, artilleri og torpedoer. Desuden en beskrivelse af de helikoptere, som bruges om bord i Søværnets skibe. De hører nu formelt til under Flyvevåbnet. Bogen slutter med nogle ord om Søværnets fremtidsudsigter.

Der er i mange henseender tale om en flot bog: Trykt på kraftigt papir af god kvalitet og med umådeligt flotte fotos. Bogen er bagest forsynet med et register over skibene samt en litteraturfortegnelse og forslag til supplerende læsning. Bogen kan anbefales til maritimt interesserede læsere.

*Poul Grooss*  
kommandør (pensioneret)

## ”Middelgrundsfortet 1890 – 2019”

af *Peter Thorning Christensen* og *Tom Wismann*. Udgivet af Steel & Stone Publishing den 24. august 2019. 348 sider med 547 illustrationer.

Forhandles via [www.danskeforter.dk](http://www.danskeforter.dk)

Pris kr. 350 inkl. moms + forsendelse.

Bogens undertitel er ”*Fra verdens største søfort til Ungdomsøen*”. Der er tale om en meget flot udgivelse, som Middelgrundsfonden står bag.

Baggrunden er, at hele fortet blev sat til salg ultimo 2014. Spejderbevægelsen var interesseret i at skabe en ø for ungdommen.

Selve købet på 20 millioner kr. i februar 2015 blev finansieret af Nordea-Fonden og A. P. Møller Fonden, som hver donerede 10 millioner kr. Senere har Nordea-Fonden skudt yderligere 132,7 millioner kr. i projektet. Dette beløb er gået til renovering af fortet. Fem fonde har yderligere sponsoreret aktiviteter på øen. Bogen er et bestillingsarbejde, og forfatternes fokus har været på de nye ejere. De skulle kunne læse sig til fortets konstruktion. Den forsvars- og sikkerhedspolitiske baggrund for fortet træder derfor mere i baggrunden.

Middelgrundsfortet er stadig verdens største kunstige ø, som ikke er landfast med noget andet område. De to forfattere inviterer læseren med på en grundig gennemgang af fortets historie. Bogen kan bruges som opslagsværk



for såvel den interesserede ungdom, som skal tage denne besynderlige ø i besiddelse, som for folk med historiske interesser. Der kan ikke være udeladt mange detaljer om øen i dette grundige værk.

Fortet er påbegyndt i 1890 som et led i Københavns forsvar. Det blev taget i brug i 1894 og har siden været brugt af Hæren, Søværnet og Flyvevåbnet i nævnte rækkefølge frem til 1984.

Herefter oplevede fortet en lidt turbulent tid som flygtningelejr, udflugtsmål, hotel og restauration. Nu har spejderbevægelsen overtaget øen og sørget for hele anlæggets renovering.

Efter Københavns bombardement i



1807 blev man fra dansk side klar over, at landets hovedstad ikke måtte ligge åben for fremmede magter.

Der blev langsomt taget skridt til at forsvare hovedstaden, men det var småt med midler efter såvel statsbankerot som to slesvigske krige.

Da man endelig gik i gang med at udbygge Københavns befæstning, så skete der en teknisk revolution i våbenindustrien: Kanonerne fik meget længere rækkevidde og granaterne blev større og fik mere sprængkraft. Derfor måtte forsvaret af hovedstaden rykkes længere ud i Sundet. Indsejlingen til København kunne dækkes fra et fort anbragt på den grund, som skiller de to vestlige passager af Sundet: Kongedybet og Hollænderdybet. Problemet var, at vanddybden i den nordlige ende af Middelgrunden var 7 meter.

På trods af den relativt store vanddybde blev der taget beslutning om at lave en kunstig ø der, og selve byggeriet tog fire år. Konstruktion og bygning af fortet var intet mindre end en kæmpe teknisk præstation. Der var begrænsede midler, så hist og her måtte man gå på kompromis for at gøre fortet færdigt.

Forfatterne gengiver samtidige beretninger fra byggeriet fortalt af en meget interesseret borger, branddirektør J. J. Christensen fra Grenå. Det er morsom læsning. Hans beretninger blev bragt i bladet ”*Vort Forsvar*”, og teksterne er

holdt i datidens sprog og stavemåde (med forklarende tekst i parentes). Blandt andet bliver det elektriske lys forklaret for den del af læserskaren, som endnu ikke har oplevet det. Selve byggeriet omtales meget detaljeret, og man får en god forklaring på byggeprocessens metoder og omfang.

Da den Første Verdenskrig oprandt, blev fortet krigsbemandet med ca. 900 mand fra Hæren. Efter forsvarsordningen af 1932 overgik fortet til kystdefensionen under Søværnet.

Den 9. april 1940 kunne fortet have skrevet danmarkshistorie, men fortet var stort set ubemandet, da troppe-transportskibet HANSESTADT DANZIG sejlede forbi fortet og ind til Langelinie med en bataljon tyske tropper, som havde til opgave at erobre Kastellet og Amalienborg. Den politiske varsling, som Danmark fik, ønskede politikerne ikke at omsætte til militær handling. Efter den 29. august 1943 blev fortet brugt af besættelsesmagten. Søværnet tog det atter i brug i 1945 og frem til 1960’erne, hvorefter Flyvevåbnet etablerede et HAWK-batteri (med luftværnsmissiler) på øen.

Bogen er forsynet med et væld af flotte konstruktionstegninger og relevante historiske fotos. Tegningerne omfatter også projekter, som ikke blev gennemført. Kasernens facade er udført i bornholmsk granit. Under de store

mængder jord lå en fredskaserne og en krigskaserne bygget i beton, ammunitionsdepoter, belægningsstuer, køkken/kabys, maskinrum, el-central, en søminestation og meget andet. På toppen var der store sømålskanoner med et kaliber på 305mm, 170mm og 120mm samt mindre skyts til nærforsvar af øen. Der er en indgående beskrivelse af de tekniske anlæg med forsyning af el, vand, varme, ventilation og meget andet. Der var egen radiostation og telefoncentral. Personel fra Fyrvæsenet

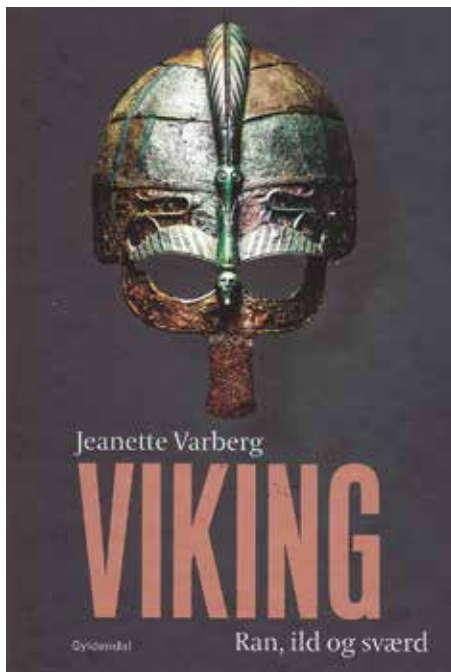
passede øens markante fyr. Transport mellem København og fortet var dyrt og kompliceret, især under de mange hårde vintre med is i uge- og månedsvis. Bogens forfattere kommer vidt omkring i denne flotte beskrivelse af fortets historie over en periode på knap 100 år.

*Poul Grooss*  
kommandør (pensioneret)

**”Viking – ran ild og sværd”** af *Jeanette Varberg*. Udgivet af forlaget Gyldendal den 3. september 2019. 576 sider, rigt illustreret. Vejledende pris kr. 399,95.

Forfatteren er arkæolog, og hun arbejder til daglig på nationalmuseet. Hun er en dygtig formidler, og hun har grebet opgaven an på en lidt utraditionel måde. Hvor man traditionelt regner vikingeperioden fra den 8. juni 793 (angrebet på klostret i Lindisfarne på den engelske østkyst) og ca. 350 år frem, så ser hun perioden i et meget større perspektiv. Hun starter ved Det Vestromerske Riges sammenbrud, og hendes vikingeperiode bliver dermed på omkring 800 år.

Bogen er delt op i fire tidsmæssige afsnit. Det første afsnit ”Født af kaos” omhandler perioden fra år 300 til år 750. Det er præget af Det Vestromerske



Riges sammenbrud og folkevandrings-tiden, og det er en nødvendig bag-

grundsfortælling. Det følgende afsnit hedder ”*Nordens pirater*” og omhandler perioden fra år 750 til år 900, hvor såvel handel med fjerne lande som pirattogter finder sted.

Tredje afsnit, som omhandler perioden fra år 900 til år 1000 hedder ”*Kampen og Hvidekrist*”, som er vikingernes betegnelse for Jesus. Her beskrives baggrunden for kristendommens indførelse i Danmark og vikingernes relationer til de kristne stater i Europa.

Sidste afsnit hedder ”*Dragernes sidste dans over Nordsøen*”, hvor de kæmpe-mæssige vikingeangreb i Vesteuropa langsomt klinger af og man overgår til perioden med korstog. Tilsvarende døde handel og plyndringer i Østeuropa ud og blev erstattet af erobningsrejser rettet mod Jerusalem. Det er perioden fra år 1000 til år 1100.

Fremstillingen er kronologisk, og dermed får læseren som en sidegevinst hele udviklingen i Europa, og der har måske været mere international samhandel i perioden efter Romerrigetets opløsning, end de fleste måske forestiller sig. En gennemgående kommentar er, at man i Norden og i Danmark ikke havde en skriftlig tradition, så kilderne – navnlig i vikingetidens begyndelse – er både få og udenlandske. De udenlandske kilder er ofte nedskrevet meget senere end begivenhederne fandt sted, eller også nedskrevet af personer, som var på meget lang afstand fra dem.

Da forfatteren ikke er historiker, men i stedet arkæolog, så er hun i stand til at beskrive dagliglivet for vikingerne ret indgående, for hun har et detaljeret kendskab til udgravninger. Hun bringer læseren videre fra resultater af udgravninger til resultater af DNA-undersøgelser, kulstof-14 dateringer, dendrokronologi, strontiumanalyser og meget andet.

Endelig er der endnu en sidegevinst ved at læse bogen, og det er måske politisk ukorrekt at nævne i den nuværende kønspolitiske situation. Den er skrevet af en kvinde, og det er lykkedes for forfatteren også at beskrive kvindernes forhold i vikingetiden, uden det går hen og bliver hovedtemaet. Der er en meget fin balance i bogen. Hun beskriver den overordnede magtpolitiske situation i Europa med udenrigspolitiske alliancer, kirkens indflydelse, truslen fra de muslimske hærstyrker samt handelspolitiske og økonomiske forhold.

Tilsvarende redegøres for vikingernes situation med udbredt handel – og rene røvertogter. Når mændene var væk, overtog de stærke kvinder ledelsen på gårdene.

Bogen er rigt illustreret, og den er forsynet med særdeles flotte, relevante og detaljerede kommentarer til illustrationerne. Der er desuden gode kort over vikingernes egne riger og deres togter til fjerne lande.

Hovedtemaet er vikingetiden, og det er ikke denne bog man skal købe,

hvis man gerne vil bygge sit eget vikingeskib, men det er en fantastisk god bog, som giver en dækkende beskrivelse af hele vikingetiden.

Der bliver redegjort grundigt for magtstrukturerne, herunder de danske konger, som hele tiden måtte rejse rundt i riget. Der er også en forklaring på vikingeborgene, som kun havde betydning i en meget kort periode. Der er meget grundige forklaringer på ords oprindelse, stednavne, våben, smykker, penge, handelsbyernes udvikling og undergang og meget mere.

Et lille citat fra bogens indledning er måske et meget godt udgangspunkt: *"I tiden efter Det Vestlige Romerriges undergang i folkevandringer og krige havde Skandinavien udviklet kongedømmer med deres helt egen krigerideologi og religion. Det vil sige, at de ikke kæmpede efter de kristne spilleregler på slagmarken og ikke rettede sig ind efter det kristne verdensbillede. Det rystede Europa, og de ubevogtede klostre var oplagte mål for et folk med et helt anderledes moralsk kompas end de kristnes. For vikingerne var det et liv med rigdom, held og en ærefuld død på slagmarken, som talte – ikke frelsen i det hinsidige".*

Modsat kristendommen var vikingerne idealer kongemagt, hedenske ritualer og krig. Harald Blåtands indførelse af kristendommen i Danmark var måske et smart politisk skaktræk. Hvis

danerne blev kristne, så måtte den tyskromerske kejser, som havde en noget større hær end Harald Blåtand, finde et andet angrebsmål. Så måtte han i stedet for eksempel prøve at kristne nogle af de slaviske stammer længere østpå.

Der er stor historisk interesse i øjeblikket blandt kunderne i landets boghandler, og læserne kan i deres søgen efter oplysninger om danskernes oprindelse måske i denne bog finde en rammende beskrivelse af vore forfædre. Om beskrivelsen stadig gælder, kan den enkelte gøre op med sig selv. Det er den arabiske forfatter al-Mas'udi, som efter et besøg i Norden omkring 890'erne skrev følgende:

*"...I det ekstreme Nord...hvor solens indflydelse kun lindrer, og regionerne har rigeligt med kulde, fugt og sne, er folkene kendetegnet ved god fysik, ubehøvlet opførsel, langsom tale, skarpe tunger, lys hud, kraftigt kød, blå øjne, krøllet og rødt hår. Alle disse karaktertræk skyldes deres fugtige lande, og deres kolde natur opfordrer ikke til en stærk religiøs tro".* Bogen kan varmt anbefales til alle, som ønsker at vide noget mere om vikingerne og om Danmarks tidlige historie.

*Poul Grooss*  
kommandør, (pensioneret)

## Efterlysning.

### Materiale om viceadmiral Aage Helgesen Vedel.



Nogle få enkeltpersoner har for alvor sat deres præg på danmarkshistorien. Viceadmiral Aage Helgesen Vedel (1894-1981) er én af dem. Som ung sø-officer oplevede han Danmarks neutrale balancegang under 1. Verdenskrig, og han engagerede sig som formand for Søe-Lieutenant-Selskabet i debatten om politikernes drastiske nedskæringer af forsvaret i 1920'erne.

Det var dog i rollen som chef for Søværnet fra 1941, at viceadmiral Vedel fik størst betydning. Da den tyske besættelsesmagt den 29. august 1943 valgte at afvæbne den danske hær og

flåde, havde Vedel på eget initiativ tilføjet sætningen *"Skibene kan efter Omstændighederne sænkes"* til Marineministeriets ordre til de sejlene enheder. Resultatet blev, at hovedparten af den danske flåde sænkede sig selv frem for at lade skibene falde i tyskerens hænder. Denne enestående handling var med til at sikre Danmark en plads ved sejrherrens bord, da 2. Verdenskrig var slut.

Vedel skriver sig således ind i danmarkshistorien som en mand af ære, som handlede dristigt og korrekt, da det gjaldt.

Ud over de afgørende handlinger under besættelsen er Vedel også interessant qua hans rolle som chef for Søværnet frem til 1958 i den periode, hvor Søværnet skulle genopbygges og Danmark finde sin nye rolle som allianceland, ligesom han var stærkt engageret i bl.a. GALATHEA 2-ekspeditionen 1950-52 og i Danmarks rolle i Arktis, bl.a. som formand for det udvalg, som efter HANS HEDTOFT-katastrofen i 1959 skulle forbedre sejladsikkerheden i de grønlandske farvande.

Vi mener, at viceadmiral Vedel fortjener en biografi og er derfor i gang med at planlægge en sådan. I den forbindelse

se efterlyser vi fotografier, beretninger og andet om Vedel, der kan være med til at tegne billedet af manden bag navnet. Skulle nogle af dette blads læsere ligge inde med materiale, er vi derfor

meget interesseret i at høre nærmere.

Vi kan kontaktes på:

2068 6847 / [noerby@gmail.com](mailto:noerby@gmail.com)

*Søren Nørby & Rasmus Dahlberg.*

## **Besøg Marinehistorisk Selskab/ Orlogsmuseets Venners hjemmeside**

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

Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner har en hjemmeside hvis adresse ses ovenfor.

Her kan alle interesserede læse om selskabernes historier og virke, se vedtægterne samt få en oversigt over kommende arrangementer samt hvem der sidder i bestyrelsen.

Sidst indeholder også hovedparten af de skrifter, som foreningen udgav 1952-2005, en komplet samling af Marinehistorisk Tidsskrift, og giver adgang til en lang række indskannede bøger, artikler og tidsskrifter om flådens historie. Sidstnævnte

inkluderer Håndbog for Søværnet, Orlogsgasten, Søværnets Havari-kommission, Fakta om Forsvaret, Flåden i Korsør, Tidsskrift for Søvæsen samt Søværnsorientering.

Besøg [www.marinehist.dk](http://www.marinehist.dk) – og send gerne linket til en ven, der kunne tænkes også at blive medlem af vores foreninger. Man kan nemlig også melde sig ind i *Marinehistorisk Selskab* via hjemmesiden.

Ideer til elementer, der kan gøre siden bedre, modtages med glæde.

*Søren Nørby, webmaster.  
noerby@gmail.com*

## MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Sikke en skandale! Ingen meddelelse i seneste nummer af Marinehistorisk Tidsskrift. Det må der så rettes op på i nærværende nummer.

### **Først lidt om hvad vi har oplevet siden sidst:**

Efter invitation afholdt fire medlemmer workshop på Strandingsmuseet den 30. – 31. maj. Det var en stor succes med mange interesserede gæster og en overdådig behandling fra museets ansatte.

Den traditionelle sommerfest i Arresten med pårørende blev afholdt den 31. august. Til en forandring var vejret fint, og grillmesteren havde travlt med at mætte de 36 voksne og seks børn. Bagefter var der ”fregatskydning” og konkurrence for børnene.

Forårets prestigefyldte arbejde med at renovere kirkeskibet fra Holmens Kirke er forløbet fint. I god tid før festgudstjenesten søndag den 5. september kunne lauget aflevere og ophænge kirkeskibet. Som en tak blev de involverede modelbyggere inviteret med til festgudstjenesten og den efterfølgende sammenkomst. Det blev en mindeværdig dag. Og helt udenfor referat tør jeg oplyse, at det fortælles, at Hendes Majestæt Dronningen har for-



talt, hvordan hun som barn talte kano-kanonerne, hvis hun kedede sig i Søværnets Kirke. Godt, at vi fik fisket den kanon op, der blev tabt under overhalingen. Nemt var det ikke, og lang tid tog det, men op kom den og blev placeret på rette sted. Dronningen kan nu igen tælle kanonerne eller måske overlade det til de yngre generationer.

Den 10. september besøgte 18 laugsmedlemmer A.P. Møller Museet på Toldboden. Et museum, der normalt er lukket for offentligheden, og hvor medlemmerne fik en interessant orientering om familien og virksomheden. Også de mange modeller lavet af Andresen & Meyer blev beundret.

Kulturnatten den 11. oktober blev hårdt ramt af regnen. Alligevel kom der 325 gæster i Arresten, hvor der blev budt på tørvejr, varme, kaffe og småkager



samt naturligvis en god orientering om laug et og modelbygning. Hvad der trak mest, må stå hen i det uvisse. I Mastekranen kom 430 våde gæster, der håbede på tørvejr.

Sæsonens første rigtige medlemsmøde fandt sted den 29. oktober, hvor Poul Beck fortalte historien om "Mosquito'en, 2. verdenskrigs legendariske kamp- og bombe-fly. Naturligvis først efter, at deltagerne havde nydt det sponserede smørrebrød.

### **Program for resten af laugsåret er nu på plads:**

Det traditionsrige julemøde bliver den 26. november i Bræddehytten på Holmen.

På medlemsmødet den 7. januar vil historikeren Ida Christine Jørgensen fortælle om "Søetatens Konstruktionskommission 1739-1807" og måske noget mere.

Den 25. februar afholder vi et anderledes medlemsmøde. Alle forventer, at skitsen for Nyholms fremtid er på plads, så vi har fået Søværnets historiske konsulent, Søren Nørby, til at give os en byvandring på Nyholm og slutte af med et foredrag i marineforeningen om Holmens historie.

Årets "højdepunkt" bliver som altid Generalforsamlingen, der afholdes tirsdag d. 21. april i marineforeningens



*Så er der kanoner til ST. GEORGE.*

historiske omgivelser.

I snart 2 år har I skibsmodeller lavet af laugets medlemmer været blikfanget i Fregatten Jyllands udstilling "Model-ler på podiet". Men nu slutter det. De afhentes i midten af november og bringes tilbage til "rette ejermænd".

Og hvad med modellen af ST. GEORGE? Her arbejdes samtidig på mange bi-drag. Skrog, master, dimser og takkelage er stort set på plads. Nu skal det hele samles. Og alle husker nok, hvor kæmpe et arbejde det er.

Torsdag d. **1. oktober 2020** afleveres laugets fornemme skibsmodel til Strandingsmuseet. Præcis efter aftalen!

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



## MEDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

### Arrangementer sæson 2019 / 2020

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

Onsdag 27. november kl. 19.30

*Tom Wismann*

**Kinas flåde 2019**

Onsdag 29. januar 2020 kl. 19.30.

*Kommandørkaptajn Jens Birkebæk Bach*

**Frømandskorpset ved indgangen til 2020erne**

Onsdag 26. februar 2020 kl. 19.30

*Kommandør (pens.) Poul Grooss*

**Operation NEPTUNE og FORTITUDE**

Onsdag 25. marts 2020 kl. 19.30

*Søren Nørby*

**Hædersmanden Aage Helgesen Vedel**

Onsdag 22. april. 2020 kl. 19.30

**Generalforsamling**

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

Tilmeldinger til **foredragsaftener/generalforsamling** til [torben.martinsen@gmail.com](mailto:torben.martinsen@gmail.com) eller SMS 4227-2794. Det skal præciseres, at tilmelding til spisning skal ske senest **mandag kl. 1200**, før det pågældende foredrag/generalforsamling.