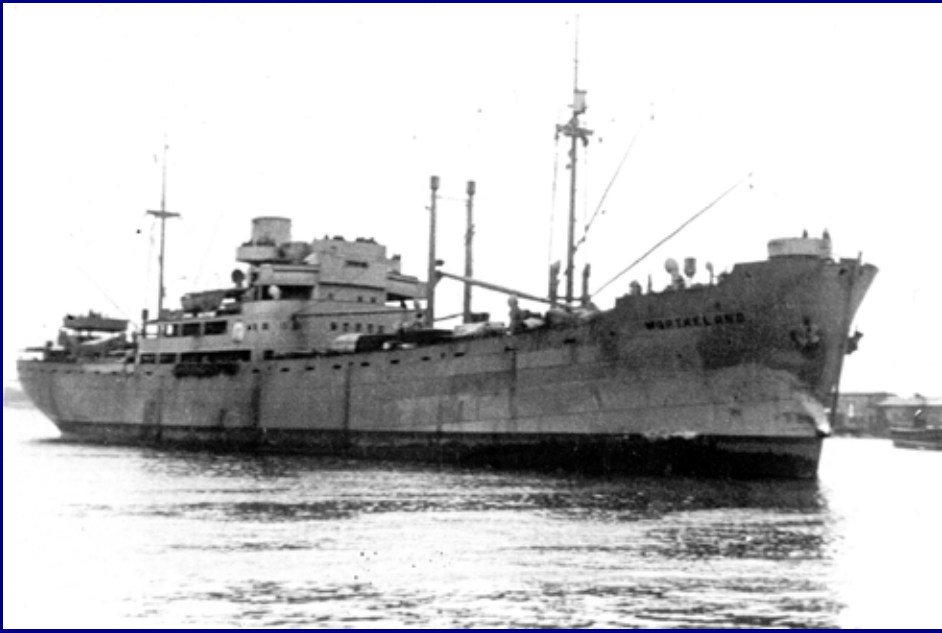
MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



55. årgang Nr. 1 - februar 2022

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

Marinehistorisk fodnote til deportion af de danske jøder i 1943 — 3
Thomas Harder

Kongeskibet hjuldamperen DANNEBROG var i 1919 et totalforlis nær. — 20
Carl Østen (fra Vikingen)

Boganmeldelser

Ubåden der ramte Sverige — 33
Vasilij Besedin

Danske skibe i Malmfarten — 35
Gustav Schmidt Hansen

Under Sejl — 37
Erik Gøbel

Kiekke vi tage til Vaaben — 40
Niels Bjørn Hansen og Magnus Nilaus Olsen

Skriv en artikel til MHS — 43

Meddelelser fra OMBL — 44

MHS Online foredrag — 46

HUSK! Kontingent — 47

www.marinehist.dk

Forsidebillede: WARTHELAND. (https://folkedrab.dk/artikler/joedeaktion-og-deportation)

Marinehistorisk fodnote til deportationen af de danske jøder i 1943

af *Thomas Harder*

Nedenstående artikel er udsprunget af forfatterens arbejde med (sammen med Lene Ewald Hesel) at skrive bogen *En sten for Eva – Bogense 1855 – Theresienstadt 1943* (udkommer på Gads Forlag i efteråret 2022).[1]

I modsætning til hvad der skete i de øvrige besatte lande, undlod de tyske myndigheder i Danmark længe at skride ind mod de danske jøder. Det skyldtes formentlig et ønske om ikke at skade samarbejdet med den danske regering og fremprovokere protester og uro, som kunne tvinge besættelsesmagten til upopulære og ressourcekrævende forholdsregler. Da den danske regering trådte tilbage den 28. august 1943, og

Werner Best (midt i billedet i tysk embedsmandsuniform) ved en sammenkomst i Dansk-Tysk Forening. Til højre ses den tyske militære øverstbefalende i Danmark, general Hermann von Hanneken. (Frihedsmuseet).

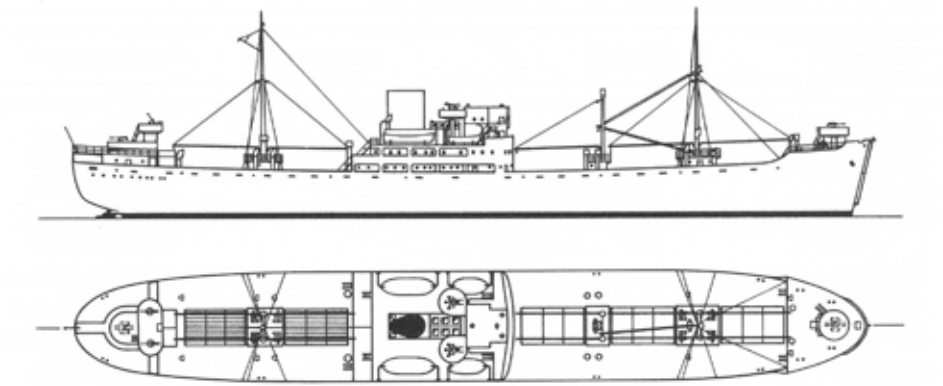
tyskerne indførte militær undtagelsestilstand, fandt den tyske rigsbefuldmægtigede i Danmark, Werner Best, imidlertid tiden inde til at slå til mod jøderne. Den 8. september skrev han til udenrigsministeriet i Berlin og anbefalede en sådan aktion. Den 17. september svarede udenrigsministeriet, at deporteringen af de danske jøder nu i princippet var besluttet, og bad om konkrete forslag til, hvordan den skulle foregå. Best svarede dagen efter, at der var 1.673 jødiske familier i Storkøbenhavn og 33 i det øvrige land, hvortil kom 1.208 personer, der var udvandret fra Tyskland, og 110 jødiske familier, som ikke længere tilhørte det jødiske trossamfund. Til brug for transporten fra Storkøbenhavn og det øvrige Sjælland udbad Best sig "et skib, som kan rumme mindst 5.000 mennesker". Fra Fyn og Jylland kunne transporten foregå med tog.[2]

Da aktionen løb af stablen om aftenen den 1. oktober 1943, var hovedparten af jøderne i Danmark gået under jorden, og en del var allerede flygtet til Sverige. Det skyldtes de mere og mere vedholdende rygter om en forestående aktion, som havde bredt sig siden regeringens afgang, og nok først og fremmest, at

Georg Friedrich Duckwitz´(tv) karriere i den tyske udenrigstjeneste fortsatte efter krigen. 1955-1958 var han således ambassadør i København. På billedet, der er taget ved hans afskedsreception, ses han i samtale med Niels Bohr. (Frihedsmuseet)

det tyske gesandtskabs skibsfartssagkyndige, G.F. Duckwitz, havde advaret sine danske kontakter om, hvad der var under opsejling. Duckwitz handlede sandsynligvis i forståelse med Best, som gerne ville begrænse aktionens virkninger for ikke at skade samarbejdet med de danske myndigheder mere end højst nødvendigt.[3]

Da den tyske marines transportskib WARTHELAND afgik fra København mod Swinemünde om formiddagen den 2. oktober, havde det derfor ikke 5.000 jøder om bord, men 198, hvortil kom 150 fængslede kommunister. Tre jernbanetransporter fra Aalborg (2. oktober 1943) og Horserødlejren (13. oktober og 23. november 1943) bragte



WARTHELAND x FALKANGER (1943). (Mrva / Erich Gröner: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, Band 5, s. 143)

Wartheland. (https://folkedrab.dk/artikler/joedeaktion-og-deportation)

antallet af deporterede danske jøder op på 472.[4]

WARTHELAND var et fragtskib på 6.783 BRT. Det var bygget på Nakskov Skibsværft for det norske rederi Westfal-Larsen & Co. A/S i Bergen, men blev i 1942, mens det endnu var under bygning, beslaglagt af den tyske marine. Skibets oprindelige navn var FALKANGER (det var Westfal-Larsens tredje skib af dette navn), men ved stabelafløbningen den 20. december 1942 fik det navnet WARTHELAND efter et af de fire Reichsgaue, som den del af Polen, der efter 1939 blev indlemmet i det tyske rige, var inddelt i. Efter klargøring, prøvesejladser m.v. afgik WARTHELAND i slutningen af august til tjeneste som målskib ved ubådsskolerne i Mürwik og Travemünde.[6]

Werner Best har formentlig hverken forestillet sig eller ønsket, at der virkelig ville blive brug for at sejle 5.000 arresterede jøder fra København, men over for sine overordnede måtte han give udtryk for, at hans mål og forventning var "med eet Slag […] at anholde og borttransportere ca. 6.000 Jøder".[5] Det giver anledning til to spørgsmål: Kunne WARTHELAND rumme 5.000 mennesker? Og (og her antydes allerede et svar på det første spørgsmål): Hvorfor taler kilder fra oktober 1943 (politirapporter, øjenvidneberetninger, en svensk diplomats indberetning, artikler i illegale blade m.m.) om to eller tre tyske fangetransportskibe ved Langelinie eller i Københavns Havn, når senere skildringer af jødeaktionen kun omtaler WARTHELAND?

WARTHELAND var ikke bygget til passagertransport, og hvor mange mennesker, det kunne rumme, afhang i høj grad af, hvilke forhold man var villig til at byde dem. Da WARTHELAND den 11. februar 1945 vendte tilbage til København med de første af de i alt 363.580 flygtninge og sårede soldater fra de tyske østområder, som blev sejlet til København i løbet af de knap tre måneder fra 11. februar til og med 3. maj 1945, medførte den i alt 2.028 sårede, 200 flygtninge og 115 sanitetsfolk samt ligene af 25 soldater og/eller flygtninge, der var døde under sejladsen fra Stettin. Knap to uger tidligere havde WARTHELAND transporteret ca. 3.500 flygtninge fra Danzig-Neufahrwasser til Swinemünde.[7] I betragtning af den panik og det kaos, der prægede masseflugten fra østområderne, må man formode, at de 3.500 repræsenterede den øvre grænse for, hvor mange mennesker der kunne stuves sammen om bord på WARTHELAND. Havde der været plads til flere, havde man utvivlsomt taget dem med, og der er i alle tilfælde langt fra 3.500 til de "mindst 5.000", som Best bestilte transportkapacitet til. Der

MS Lappland *var bygget i 1917 og hed oprindelig* Duisburg, *men blev i 1919 omdøbt til* Lappland. (Schmidtke)

er med andre ord god grund til at tro, at Wartheland virkelig var et af flere tyske skibe, der lå parat til at fragte fanger fra København til Tyskland.

De dokumenter vedr. Københavns Havn, som det har været muligt at finde på Rigsarkivet, fortæller ikke noget om Warthelands færden omkring den 1. oktober 1943 og giver heller ingen oplysninger om andre potentielle fangetransportskibe. Det gør til gengæld den tyske marines arkivalier. I en skrivelse af 28. september 1943 fra den tyske marines overkommando, (Seekriegsleitung, SKL) til en række underordnede myndigheder, bl.a. den kommanderende admiral i Danmark og søtransportmyndighederne (Kriegsmarinedienststelle, KMD) i København, Aarhus, Stettin og Oslo, hedder det således: "Til aftransport af 5.000 jøder (ordet "mennesker" er overstreget og erstattet med "jøder") fra København til Swinemünde i henhold til særlig førerbefaling ligger Monte Rosa, Wartheland og Lappland lasteklar i København den 1. oktober kl. 20.00".[8]

Indskibningen i København skulle ske i løbet af natten. Monte Rosa skulle tage 2.000 fanger om bord, mens de to øvrige skibe hver skulle tage 1.500. De nærmere omstændigheder skulle aftales med de stedlige myndigheder, men det lå fast på forhånd, at der ikke skulle gives forplejning, og heller ikke gøres noget for at udvide indkvarteringsmulighederne om bord.
Bevogtningsmandskabet skulle stilles af SS og bestå af 50-60 mand på hvert skib. Det fremgik ikke, hvad man mente med "SS", om det fx var Schal-

SSD

Geheime Kommandosache

~~410~~ 409

Abschrift

von SSD - Fernschreiben

Skl. Qu A VI B.Nr. 6978/43 Gkdos.

Berlin, d. 28. Sept. 1943.

Mit A.-U.

An
1) K.M.D. Kopenhagen
2) K.M.D. Kopenhagen Zweigstelle Aarhus
3) K.M.D. Stettin
4) B.S.O.

~~nachrichtl.~~

5) K.M.D. Oslo
nachrichtl. 6) M.O.K. Ost
7) Admiral Dänemark

Gkdos.

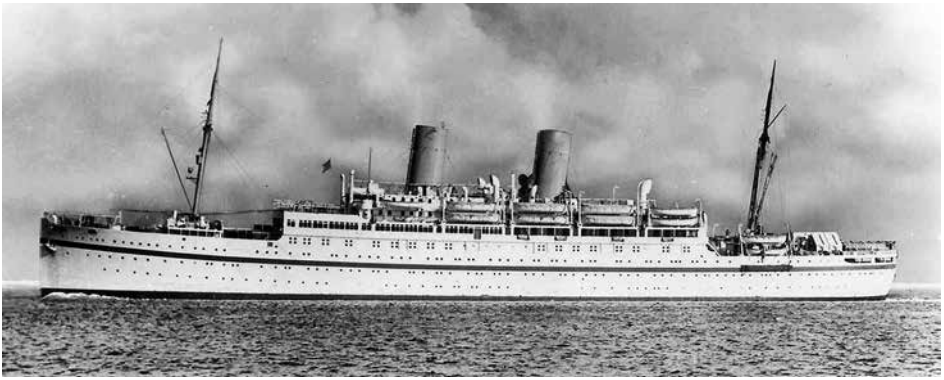
1.) Zur Durchführung Abtransport 5000 ~~Menschen~~ Juden Kopenhagen nach Swinemünde gem. besonderem Führerbefehl stehen 1.Oktober 20.00 h in Kopenhagen ladebereit: "Monte Rosa", "Wartheland", "Lappland".

"Lappland" deshalb 30.Sept. ab Oslo nur mit Truppen ohne Gerät belegen, in Aarhus schnellstens entladen. "Wartheland" vorläufig nicht Torpedoschule gehen.

2.) Einschiffung Kopenhagen nachts. Abfahrt frühmögl. 2.Oktober spätestens mittags. Kein Sicherungsschiff. Belegung "Monte Rosa" 2000, "Wartheland", "Lappland" je 1500. Einzelheiten Einschiffung und Verteilung im Einvernehmen mit örtlichen Stellen. Verpflegung wird nicht gegeben. Bewachung je Schiff, 50 bis 60 Mann, stellt SS. Keine zusätzlichen Unterbringungsmöglichkeiten an Bord geben.

~~3.) B.S.O. stellt Geleit~~

Fjerneskrivermeddelelsen fra Seekrigsleitung til underliggende myndigheder i Danmark, Norge m.v. "Mennesker" er rettet til "jøder". (BAMA, RM 7/2162).



Det 13.882 BRT store Monte Rosa *var bygget i 1930 til passagerfart mellem Tyskland og Sydamerika, men fungerede 1940-42 som kaserneskib og derefter som transportskib i rutefart mellem Oslo og Aarhus.* (https://www.matrixlaw.co.uk/wp-content/uploads/2021/06/Windrush-ship-2.jpg)

burgkorpset eller danske Waffen-SS-frivillige, der var tiltænkt rollen som vagtmandskab.

Skibene skulle afgå til Swinemünde så tidligt som muligt den 2. oktober, og senest kl. 12. Der ville ikke blive stillet noget eskorteskib[9] til rådighed, men det "forekom hensigtsmæssigt" at lade de tre transportskibe følges sydpå med Konvoj 407, der skulle afgå fra Oslo til Stettin den 30. september. Befehlshaber der Sicherung der Ostsee (BSO, en marinemyndighed med sæde i Aalborg, som havde ansvaret for minestrygere, eskorteskibe m.m. i Østersøen), blev pålagt at sørge for konvojeringen.

Både Lappland og Monte Rosa gik sædvanligvis i tæt rutefart med soldater og materiel mellem Oslo og Aarhus. Monte Rosa befandt sig i slutningen af september i Aarhus, hvorfra den altså i stedet for til Norge nu undtagelsesvis skulle afgå til København, mens Lappland skulle afgå fra Oslo til Aarhus den 30. september og fortsætte til København i stedet for at returnere til Oslo. Lappland skulle på denne sejlads ikke medføre materiel til losning i Aarhus, men kun soldater, som kunne bringes hurtigt fra borde i Aarhus, så skibet kunne sejle til København med mindst mulig forsinkelse.

Wartheland, der siden august 1943 havde gjort tjeneste ved ubådsskolen i Mürwik og/eller Travemünde, befandt sig den 28. september i København, hvor den havde tilbragt tre uger i havnens 10-meterbassin, mens dens

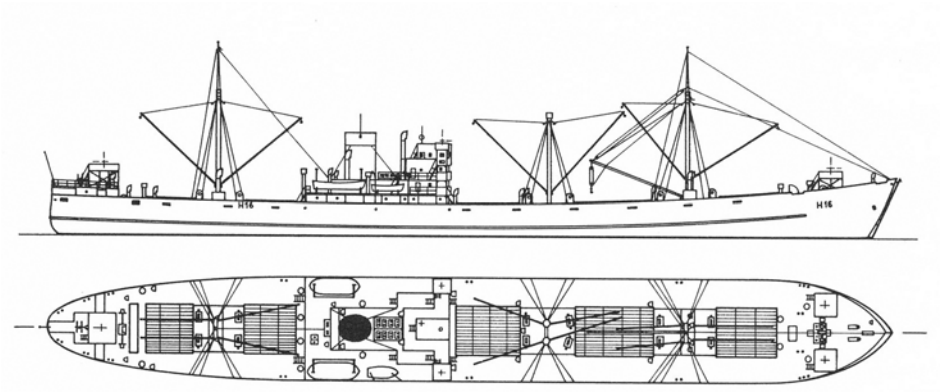
magnetiske mineforsvarssystem (MES) blev repareret. Den 28. september havde WARTHELAND tilbragt dagen med "Schleufenfahrt", dvs. rutinemæssige prøvesejladser for at pejle sig frem til den nødvendige kompensation for kompassets fejlvisning på grund af skibets eget magnetfelt. WARTHELAND fik ordre til indtil videre ikke at vende tilbage til torpedoskolen, men blive i København.[10]

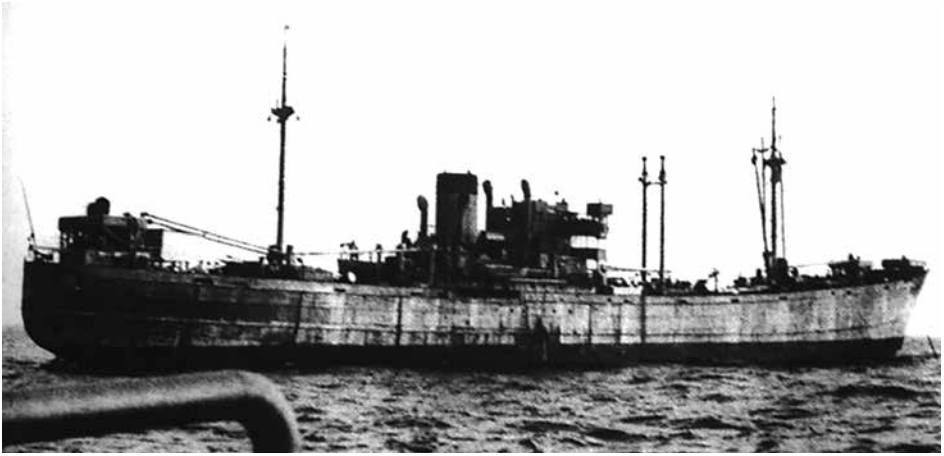
Den tyske marines transporttjeneste var spændt hårdt for, så det gjaldt om at få skibene tilbage i normal rutefart så hurtigt som muligt. KMD Stettin, som havnen i Swinemünde sorterede under, fik ordre til i god tid at træffe alle nødvendige forberedelser for at sikre en hurtig afvikling i Swinemünde. Når fangerne var bragt fra borde, skulle MONTE ROSA straks sejle til Aarhus, mens LAPPLAND skulle sejle tilbage til København, hvor den ifølge planen skulle i dok den 9. oktober. WARTHELAND skulle hurtigst mulig afgå til Trawemünde for at genoptage tjenesten ved ubådsskolen. Ved ankomsten til deres respektive bestemmelsessteder skulle de tre skibe rutinemæssigt "afgasses", dvs. behandles med giftgassen Zyklon B for at bekæmpe lus og andre skadedyr. En afgasning var en ret omfattende operation, som krævede tre dages efterfølgende udluftning, inden skibene kunne tages i brug igen.[11]

LAPPLANDS og MONTE ROSASS forlægning til København gik ikke helt som planlagt. Af en oversigt over transportsituationen vedr. Norge og "Ostland"[12] fremgår det, at LAPPLAND sammen med transportskibene DRECHDIJK og ULANGA og eskorteskibet PETER WESSEL[13] var planmæssigt på vej fra Oslofjorden mod Aarhus, mens MONTE ROSA til gengæld ikke optræder på listen over skibe i fart. Det gør derimod transportskibet MOERO, som angives at være afgået fra Aalborg mod København den 29. september kl. 17.00 for at medvirke i en "særaktion". MOERO var altså taget ud af sin faste rutefart mellem Aalborg og Oslo for at transportere fanger i stedet for MONTE ROSA. Men hvorfor nu det?

Af KMD Aarhus' dagbog fremgår det, at MONTE ROSA anløb Aarhus den 25. september og derefter var til rådighed for BSO, altså den myndighed, der skulle sørge for fangeskibenes sejlads fra København til Swinemünde. Derefter går der næsten en uge, før MONTE ROSA optræder i dagbogen igen: Den 1. oktober, mens LAPPLAND afgik til København med tropper og materiel fra Oslo, blev MONTE ROSA liggende i Aarhus og lastede forsyninger; den 4. oktober afgik MONTE ROSA til Oslo.[14]

Dagbogen giver ingen forklaring på, hvorfor MONTE ROSA ikke fulgtes med LAPPLAND til København. Den





MS Moero (5.277 BRT) var bygget af Flebsburger Schiffbau-Gesellschaft i 1937 og tilhørte et belgisk rederi, da det i 1940 blev taget som tysk krigsbytte. Det sejlede derefter først under navnet H16 og derefter under sit gamle navn.
(øverst: Mrva, Gröner Die Deutschen Kriegsschiffe 1815 - 1945 band 7, s. 136)
(nederst: https://bellabs.ru/51/Photos/Moero-65.jpg)

finder man til gengæld i en artikel i Jyllands-Posten den 25. januar 1946, hvor den tidligere chef for KMD Aarhus, kaptajnløjtnant af reserven Friedrich Wilhelm Lübke, fortalte bladets redaktør Tage Mortensen, at han sammen med Monte Rosas chef, kaptajn Heinrich Bertram, der ligesom Lübke var antinazistisk indstillet, havde påstået over for marinekommandoen, at Monte Rosa havde en maskinskade – en kondensator var brændt sammen,

Friedrich Wilhelm Lübke var efter krigen aktiv i partiet CDU, og 1951-54 var han Slesvig-Holstens ministerpræsident. (Konrad Adenauer Stiftung)

hævdede de – som gjorde det uforsvarligt at sende skibet til søs. Da Lübkes overordnede insisterede på, at MONTE ROSA skulle afgå som befalet, erklærede Lübke, at han og Bertram fralagde sig ethvert ansvar for følgerne, og forlangte en skriftlig ordre. Marinekommandoen gik derefter ind på at lade MONTE ROSA blive i Aarhus, indtil skaden var udbedret, og sendte MOERO til København i stedet. Lübke nøjedes ikke med dette forsøg på at sabotere aktionen; han sørgede også for, at meddelelsen om den forestående

Heninrich Bertram førte MONTE ROSA, da skibet i marts 1945 transporterede flygtninge fra Gotenhafen (Gdansk) til København. Han fik derefter kommandoen over CAP ARCONA, der lå i Neustadtbugten og blev brugt som fængselsskib for ca. 4.500 koncentrationslejrfanger. Den 3. maj 1945 blev CAP ARCONA og andre fangeskibe i bugten ved en fejl angrebet af britiske jagerbombere. Det anslås, at angrebet kostede ca. 5.000 fanger livet. Bertram overlevede og arbejdede efter krigen med fiskerispørgsmål i det tyske landbrugs- og fødevareministerium.[16] (https://hochhaus-schiffsbetrieb.jimdo.com/vor-75-jahren-versenkung-der-kz-h%C3%A4ftlingsflotte-in-der-1%C3%BCbecker-bucht/)

razzia sivede til danskere i Aarhus, som muligvis bragte den videre og dermed bidrog til at advare de danske jøder.[15]

SKL's oversigt over transportsitua-

tionen den 1. oktober fortæller, at WARTHELAND og MOERO lå parat i København. (WARTHELAND havde som nævnt været i København i mere end tre uger, mens MOERO var ankommet kl. 10.00 den foregående dag). LAPPLAND var afgået fra Aarhus kl. 8.30 samme morgen og ventedes at ankomme til København kl. 19 medbringende materiel fra Oslo, som skulle losses, inden man ville kunne tage fanger om bord.[17]

Da Gestapo, det tyske ordenspoliti og deres danske hjælpere (bl.a. en del danske Waffen-SS-frivillige, som var hjemme på orlov) gik i gang med arrestationerne ved 21.30-tiden fredag den 1. oktober, lå WARTHELAND, LAPPLAND og MOERO ved Langelinie, klar til at tage fanger om bord. Skibene var under bevogt-ning af 50 mand fra den tyske hærs Wachbataillon Kopenhagen, og danske politifolk fra Station 3 i Store Kongensgade 108 havde spærret adgangen til molen ved Pramrenden og begyndelsen af den høje promenade.

Omkring midnat var arrestationerne afsluttet. Fangerne blev bragt til opsamlingssteder rundt om i København – Synagogen, sporvognsremisen ved Svanemøllen (den nuværende Svanemøllehal) m.fl. – hvorfra de i de tidlige morgentimer blev transporteret til Langelinie.[18]

Adskillige øjenvidner har beskrevet scenerne på kajen. Den dengang 19-årige Leo Säbel skrev fx senere:

Til at begynde med blev vi samlet på kajen, hvor nogle ganske få, der var gift med ikke-jøder, blev frigivet. Tyskerne råbte og skreg og skubbede os omkring. Det hele skulle gå hurtigt. "Schnell, schnell!" blev der konstant råbt.
Det var mørkt og koldt.
En enkelt projektør lyste på den lejder, der førte op til det meget høje skib. Vi skulle op af lejderen, og det var ikke noget problem for os unge, men de havde hentet de gamle fra alderdomshjemmet i Krystalgade, og der var en del imellem, der ikke kunne gå. Det tog sin tid at få dem op, men op skulle de. Der var en gammel, syg kvinde, jeg ved ikke, hvem hun var, der ikke kunne gå, og det endte med, at de fandt en madras eller noget lignende, som hun blev sat på. Så slog man tovværk rundt om, og så lå hun dér og balancerede og blev hejst op ved hjælp af en kran ...[19]

Den sidste, der kom op ad landgangsbroen, var overrabbiner Max Friediger:

De maatte have forfærdelig travlt, thi et haardt Slag med en Bajonet over min Ryg gav mig tydeligt at forstaa, at jeg ikke havde Tid til at tage en af mine Bylter op, som jeg havde tabt paa Broen, heller ikke den ene af mine Galoscher, som gled af min Fod.

Max Friediger, der var født i Budpest i 1884, var overrabbiner for Det Mosaiske Troessamfund i København fra 1920 til sin død i 1947. (Frihedsmuseet)

Weiter! Weiter! lød Kommandoen. Saa var jeg paa Dækket, og Landgangsbroen bag mig blev hejst op! Et sidste Blik mod Langelinie, mod Molen, mod Marmorkirkens vældige Kuppel, mod de store petroleumsbeholdere – og atter et hæst Kommandoraab:
Ned med dig, dit Jødesvin!" [...][20]

WARTHELAND forlod planmæssigt Langeliniekajen kl. 10.00 lørdag den 2. oktober. Ombord var som nævnt 198 jødiske fanger og 150 kommunister. Den oprindelig planlagte bevogtningsstyrke på 50-60 SS-folk var reduceret til to-tre SS-mænd og en deling tyske ordenspolitifolk (formentlig 25-30 mand).[21] WARTHELAND sejlede i første omgang kun ud på Københavns red, hvor den lagde sig til at vente på konvojen fra Oslo, som den skulle følges med til Swinemünde. Konvojen, der bestod af transportskibene DONAU og ISAR samt eskorteskibet ILLER ledsaget af SPERRBRECHER 172,[22] var forsinket af tåge ved Helsingør. Ventetiden bidrog til rædslen blandt fangerne. Overrabbiner Friediger skrev:

Vi anede ikke, hvad man agtede at gøre med os. I nogle Timer laa Skibet stille i rum Sø. Sejler vi hjem igen? Eller aabnes der en Lem, saa vi alle drukner?"

Da Konvoj 407 omsider passerede København, sluttede WARTHELAND sig til den, og kl. 5.00 næste morgen var de fem skibe fremme på Swinemündes red. DONAU, ISAR og ILLER fortsatte op ad Oder til Stettin, mens SPERRBRECHER 172 og WARTHELAND gik i havn i Swinemünde.[23]

Søndag den 3. Oktober om Morgenen lyder kommandoraabet:

Op paa Dækket! En herlig blaa Himmel hvælvede sig over os, da vi, efter et Døgns Ophold i et mørkt Rum, atter saa Dagens Lys. Solen skinnede smukkere end nogensinde før – troede vi. Vi var i Svinemünde, hvor et Tog ventede på os.[24]

I Swinemünde blev de danske fanger delt. Kommunisterne blev sendt østpå til koncentrationslejren Stutthof ved Danzig, mens jøderne blev transporteret til koncentrationslejren Theresienstadt, ca. 60 km nord for Prag, hvortil de ankom den 5. oktober om aftenen. Samme morgen var et tog med 83 fanger fra Fyn og Jylland ankommet.

I alt blev ca. 6.000 danskere anbragt i koncentrationslejre. 472 var som nævnt jøder, og af dem døde 53 i Theresienstadt: 29 kvinder og piger, 22 mænd og drenge og to spædbørn født i lejren. Ca. 3.000 var politiske fanger; i denne gruppe indgik de 150 kommunister, der blev transporteret med WARTHELAND.
I alt døde 260 politiske fanger i forskellige koncentrationslejre. De øvrige deporterede var ca. 1.900 politifolk (80 døde), 141 grænsegendarmer (ca. 40 døde) og 420-450 "asociale" og "kriminelle" (165 døde).

På 65-årsdagen for deportationen, den 2. oktober 2008 satte Theresienstadt foreningen en mindesten for enden af Langeliniekajen. Giveren er en anonym tidligere Theresienstadtfange. (Tv. Bo Fønss, Th. Lene Ewald Hesel)

TAK
Tak til Hans Strelow og Hans Krensler på https://forum.skalman.nu/viewtopic.php?t=39282, Simon True, Sebastian Remus og Nina Stähle, der hjalp med at fremskaffe de tyske arkivalier, til Siegfried Matlok, der stillede sin viden om Lübke og Bertram til rådighed, og til Poul Groos og Christopher Munthe Morgenstierne, der hjalp med at afklare begreberne Sicherungsschiffe og Sperrbrecher.

Rigsarkivet
Københavns Havn, Havnekaptajnen: Mørklægning (1940-1945) 284: 1940 - 1945 mm.

Bundesarchiv – Militärarchiv
RM 7/2162 Reichsmarine, Seekrigsleitung

RM 45-III/6 Ärtzliches Kriegstagesbuch des Leitenden Sanitätsoffiziers beim Admiral Skagerrak, 1944 Dezember 1 – 1945 Februar 28

RM 45-III/243 Kriegstagebuch, KMD Stettin, Zweigstelle Kopenhagen bezw. Der KMD Kopenhagen bezw. Des Seetransportchefs Skagerrak Kopenhagen, 14. Juni 1940-31. Oktober 1943, 16. November 1943-31. Dezember 1944, 15. Januar 1945-31. Januar 1945

RM 45-III/245 Kriegstagebuch, KMD Kopenhagen, Zweigstelle Aarhus

Litteratur
Bak, Sofie Lene (2002): "Jødeaktionen oktober 1943". *Gads leksikon om dansk besættelsestid 1940-1945,* Gads Forlag.

Barfod Jørgen (2002): "Koncentrationslejre", *Gads leksikon om dansk besættelsestid 1940-1945,* Gads Forlag.

Blum, Jacques & Bøggild, Eva (2010): *Jødeaktionen i Danmark – Oktober 1943,* Forlaget Goldberg & Mor, i kommission hos Syddansk Universitetsforlag.

Curilla, Wolfgang (2020): *Die deutschen Ordnungspolizei im westlichen Europa 1940-1945,* Ferdinand Schöningh.

Fracapane, Silvia Goldbaum Tarabini (2008): "Myter og misforståelser om deportationerne til Theresienstadt", *Rambam Tidsskrift for jødisk kultur og forskning,* årg. 17, nr. 1. https://tidsskrift.dk/rambam/article/view/105343/154155

Fracapane, Silvia Goldbaum Tarabini (2021): *The Jews of Denmark in the Holocaust Life and Death in Theresienstadt Ghetto,* Routledge.

Friediger, Max (1946): *Theresienstadt,* J.Fr. Clausens Forlag, København.

Harder, Thomas (2020): *De uønskede – De tyske flygtninge i Danmark 1945-1949,* Gyldendal.

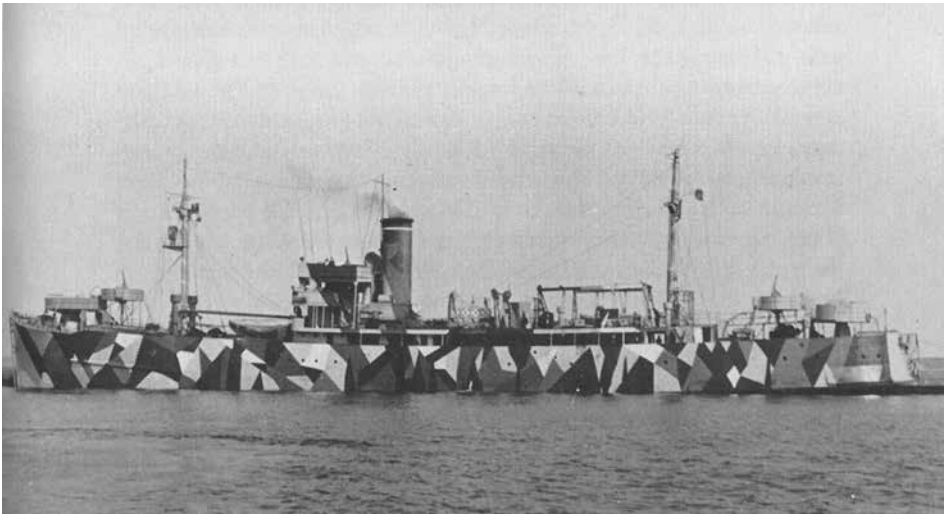
Jerichow, Anders (2013): *Oktober '43 – Danske jøders flugt til Sverige eller deportation til Theresienstadt,* kildesamling, Humanity in Action.

Kreth, Rasmus og Mogensen, Michael (1995): *Flugten til Sverige – Aktionen mod de danske jøder oktober 1943,* Gyldendal.

Lauridsen, John T. (2012), under medvirken af Jakob K. Meile*: Werner Bests korrespondance med Auswärtiges Amt og andre tyske akter vedrørende besættelsen af Danmark 1942-45* (i noterne forkortet WBK), Det Kongelige Bibliotek & Selskabet for Udgivelse af Kilder til dansk Historie, Museum Tusculanum Press, 2012.

Schmidtke, Martin (2006): *Rettungsaktion Ostsee 1944/1945: Zusammenfassende Dokumentation einschließlich Darstellung der beteiligten Schiffe und Boote von Handelsflotte, Kriegsmarine, Luftwaffe und Heer*, Bernard U. Graefe Verlag

True, Simon (2018): "*De tyske troppetransporter til Norge"*, https://blog.dengamleby.dk/aarhusogandenverdenskrig/author/simon/



Sperrbrecher 172 *var det tidligere fragtskib MS Ophelia, som var bygget af LMG/Lübeck for rederiet Adolph Kirsten i Hamburg i 1935. Den tyske marine beslaglagde det i 1942.* (Deutsche Speerbrecher 1914-1945, Peter Arendt, s. 339)

Noter

[1] www.snublesten.org/post/eva-salomonsen; https://thomasharder.dk/da/foredrag-en-sten-eva-bogense-1855-theresienstadt-1943

[2] "Werner Best an das Auswärtige Amt 8. September 1943" (Lauridsen 2012; her citeret efter Jerichow 2013). Antallet af jøder i Danmark var anslået ud fra oplysninger fra en række forskellige kilder, bl.a. et kartotek udarbejdet af den antisemitiske slægtsforsker Lorenz Christensen for det tyske gesandtskab. Christensens kartotek, der bestod af over 2.000 kort, var færdigt i august 1942 og blev derefter afleveret til Gestapo. Kartoteket blev suppleret med materiale fra to razziaer: Den 31. august 1943 trængte tre bevæbnede Gestapomænd, blandt dem danskeren Paul Hennig, ind på højesteretssagfører C.B. Henriques' kontor i Nybrogade og beslaglagde nogle ældre ministerialbøger for Mosaisk Troessamfund, og den 17. september 1943 fjernede Gestapo en del materiale fra trossamfundets kontor i Ny Kongensgade. I byttet fra Troessamfundet indgik bl.a. ligningsbøger for 1942-43, en liste over valgberettigede medlemmer fra 1935 og en oversigt over de jødiske emigranter, der var kommet til Danmark siden 1933. (Kreth & Mogensen 1995, s. 24; Jerichow 2003, s. 107-108; 119).

[3] Bak 2002, m.fl.

[4] Fracapane 2008, s. 57. 470 kom til Theresienstadt, en til Sachsenhausen og en til Majdanek.

[5] Citeret efter "Landsretsdommen over Werner Best m.fl. – 18. juli 1949", gengivet i Jerichow 2003, s. 573.

[6] http://warsailors.com/forum/archive/forum/read.php-1,2528,2574.html#msg-2574

[7] RM 45-III/6; RA, 1256, Københavns Havn, Havnekaptajnen, 1940-1945, 284; Schmidtke 2006, s. 256; om flugten fra østområderne og flygtningene i Danmark: Harder 2020.

[8] RM 7/2162. Kriegsmarinedienststellen var de tyske marinemyndigheder, der havde ansvaret for søtransport samt for hjælpeskibe m.m.

[9] "Eskorteskib" bruges i denne artikel som oversættelse af den tyske betegnelse Sicherungsschiff, en bred kategori af fartøjer, der typisk var bygget til andre formål – færger, trawlere, fiskekuttere m.m. – men var ombygget/indrettet til brug som eskorteskibe. De var gerne udstyret med antiluftskyts af forskellig art samt ofte dybdebomber og sommetider en hydrofon, men ikke aktiv sonar.

[10] RM 45-III/243; RM 7/2162.

[11] RM 7/2162; True 2018.

[12] RM 7/2162. Rigskommissariat Ostland omfattede de tyskbesatte områder i de baltiske lande, det østlige Polen samt de vestlige dele af Hviderusland, Ukraine og Rusland.

[13] Peter Wessel var en norsk færge, som var beslaglagt af tyskerne og anvendt som transportskib og senere eskorteskib. http://warsailors.com/forum/archive/forum/read.php-1,1840,1840.html

[14] RM 45-III/245.

[15] "En tysk Søofficer i Aarhus gav advarslen til de danske Jøder", *Jyllands-Posten*, 25. januar 1946; se også Peter Præstgaard: "Monte Rosa, jøderne og Aarhus", *Besættelsesmuseets Venners årsskrift,* 2013; og Siegfried Matlok: "Happy end i Aarhus midt i Holocaust", *Jyllands-Posten,* 9. november 2013. I ar-

tiklen fra 1946 hedder det bl.a. om Lübke: "Han er uddannet i den tyske Marine, har været Skibsfører i Hamburg-Sydamerika-Linien og blev officer i den tyske Krigsmarine under forrige Verdenskrig. Sine oplevelser til Søs har han omsat i en Række meget læste Sømandsromaner. Han var en af den tyske Nazismes mest fremtrædende Modstandere i Provinsen Slesvig-Holsten og maatte efter Nazisternes Overtagelse af Magten flygte til Sydamerika, men vendte tilbage, fordi Myndighederne truede med at arrestere hans Familie i Stedet. Efter Hjemkomsten sad han nogle Uger i Fængsel, og i Aarene indtil den nye Krigs Udbrud blev han gentagne Gange arresteret. Kun hans stærke Stilling som førende Landboforeningsformand i Sydslesvig frelste ham fra Koncentrationslejrene. Da Krigen kom, blev han trods sin Alder – han er nu 59 Aar gammel – indkaldt til aktiv Tjeneste som Søofficer og blev Leder af Søtransporterne mellem Jylland og Norge med Domicil i Aarhus. Her blev han i 1944 stillet for en Krigsret for i et Officersselskab at have erklæret, at Tyskland havde tabt Krigen allerede ved dens Begyndelse. Efter Kapitulationen vendte han tilbage til sin Gaard i Angel." Se fx også: https://www.kas.de/de/web/geschichte-der-cdu/personen/biogramm-detail/-/content/friedrich-wilhelm-luebke-v1

[16] https://thomasharder.dk/da/prammen-i-klintholm-og-katastrofen-i-neustadt-bugt-maj-1945-overskudskapitel-fra-de-uonskede-de

[17] RM 7-2162.

[18] Rigspolitichefen, Fortrolige Meddelelser, 1. oktober 1943 kl. 10.00-2. oktober 1943 kl. 10.00 (HSB; uddrag gengivet i Jerichow 2003, s. 186); Curilla 2020.

[19] Säbel 2010. https://joediskinfo.dk/artikler/arrestation-deportation. Säbels beretning findes også i Blum & Bøggild 2010. Kvinden på madrassen var med stor sandsynlighed den 88-årige, dødssyge Eva Salomonsen, der var blevet hentet i sit hjem i Bredgade 51. I juli 2020 blev der nedlagt en snublesten til minde om hende foran ejendommen.

[20] Friediger 1946, s. 28,.

[21] Politifolkene tilhørte 1. Kompagni af Reserve-Polizeibataillon 65 "Cholm" og var under kommando af løjtnant af reserven Kneifel. (Curilla 2020, s. 137). Om skibene: "Transportlage Norwegen und Ostland vom 1. Oktober 1943" (RM 7/2162) samt RM 45-III/243; RM 61-I/65; RM 73/7.

[22] Konvojen medførte et par tusind mand af Infanteridivision 181 med 105 ton udrustning, 98 orlovssoldater, ca. 420 straffefanger med 70 vogtere og en enkelt civilist. En *sperrbrecher* var typisk et handelsskib, der var udstyret med en forstærket bovkonstruktion og lastet med træ eller tomme tønder, som gav øget opdrift, hvis skibet sprang læk. Spærrebrydernes opgave var at bane sejlrender gennem minerede farvande ved at bringe minerne til sprængning, inden de mere sårbare transportskibe eller ubåde på vej til eller fra deres baser nåede frem til dem. Spærrebryderne var desuden udrustet med VES-udstyr, der ved hjælp af elektriske kabler trukket rundt om skroget dannede et kraftigt magnetfelt langt foran skibet for at bringe magnetminer til sprængning på sikker afstand, samt med en ret kraftig luftværnsbevæbning. Spærrebrydere medførte gerne spærreballoner.

[23] RM 73/7.

[24] Friediger 1946, s. 30.

Dette er ikke den årgang hvor i hosstående artikel findes, men viser bladet VIKINGEN.

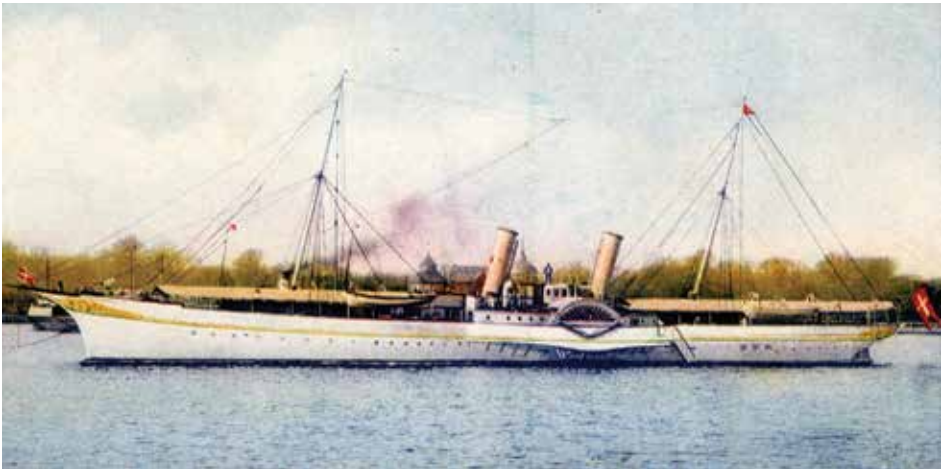
Kongeskibet hjuldamperen DANNEBROG var i 1919 et totalforlis nær.

Carl Østen

Red.: Nedenstående beretning var at læse i skriftet "Vikingen" i februar 1950. Den oprindelige artikel var kun ledsaget af to billeder, hvor det ene var at billede af skibet skråt agten fra, og det andet et klassisk besætningsbillede som gengives her, desværre i en ret ringe teknisk kvalitet.
Artiklen her er illustreret med billeder der viser noget af det der beskrives, og forsynet med afsnitsoverskrifter.
Artiklen er "gravet" ud af Det Kongelige Biblioteks samlinger af Lars Jordt, og transkriberet af Sofie Wismann.

Sommertogt efter Første Verdenskrig

Sommeren 1919 var den første sommer efter krigen hvor DANNEBROG, den alderstegne og hjulskovldrevne kongeyacht, atter var ude på sejlads, og i begyndelsen af september samme år lå den som altid, når majestæterne opholdt sig på Klitgaarden, i Frederikshavn, hvor den havde station. Den 20. september afgik den om formiddagen fra Frederikshavn til Skagen for derfra at overføre Kongen og Dronningen til København i anledning af kongens



Kongeskibet hjuldampren DANNEBROG blev projekteret og tegnet af Orlogsværftets konstruktionskontor men bygget på Burmeister & Wains værft på Refshaleøen. Skibet hejste første gang kommando i 1879 som "Nyt dampskib til Hans Majestæts Kongens allerhøjeste brug". I 1906-07 blev skibet ombygget og forlænget med ca. 12 meter og i 1913 blev det hvidmalet. (Orlogsmuseet)

Kongeskibet hjuldamperen DANNEBROG *var et elegant skib, specielt, efter den gennemførte forlængelse i 1906-07 og bemalingen i hvid fra 1913. He ses den i Københavns havn i magsvejr med langeliniepavilionen i baggrunden.*(Orlogsmuseet)

nær forestående fødselsdag og et statsråd den følgende morgen. I løbet af eftermiddagen blev den kongelige bagage taget ombord, og klokken godt 16 var DANNEBROGs motorbåd med chefen om bord inde ved kajen for at føre kongeparret og Prins Knud, som var kadet ud til DANNEBROG, der lå til anker i forhavnen. "Når hvordan er vejret?" spurgte Kong Christian DANNEBROGs chef, Kaptajn Victor L. Lorck. "Det står kraftig sø udenfor, og jeg tror, at det blæser igen som i går, for barometeret er stærkt faldene, Deres Majestæt," lød kaptajnens svar. Dagen forinden havde det nemlig været pibstorm.

Inde under land og i Skagen forhavn mærkede man ikke videre til den friske vind, der blæste fra VSV med en styrke af 5 beaufort, altså rebet mersejlskuling. I syd sås meget mørke skyer trække op. Disse kendsgerninger i forbindelse med et stærkt faldende barometer tydede så absolut på, at DANNEBROG ikke stod foran en lystsejlads. Men stolende på sine officerers gode sømandsevner ønskede kongen, at der alligevel skulle sejles.

Optræk til storm

Godt og vel et par timers tid efter skibets afgang fra Skagen var vinden drejet til SV samt havde tiltaget i styrke til 6.

Og, som ofte set før et uvejr, var solnedgangen ualmindelig smuk. Som sædvanlig, hensyn til minefaren, lukkedes de vandtætte døre, men som yderligere sikkerhedsforanstaltninger i dette vejr skalkedes de forreste nedgange. Der stodes vest om Læsø. I læ heraf og Østre Flak føltes søen nogenlunde tålelig, men efter at have rundet Østre Flak fyrskib for at stå ned mod Anholdt SV-rev kom skibet i større bevægelser. Støttet af sine hjulskovle og takket være sin slankhed klarede DANNEBROG sig dog rigtigt godt gennem søerne og gjorde endda 10 knob på maskinens 11. Nogen tid senere, da man var nået til Tangen lystønde, sprang vinden pludselig helt om til SO med stiv kuling, der efter midnat tiltog til styrke 10, hvilket hårde vejr var en sjælden foreteelse i danske farvande på denne årstid. Til tider blæste stormen endda med orkanagtig styrke og var delvis ledsaget af regnbyger. Ved sidste vindrejning havde skibet nu fået både vind og sø imod sig, så at kaskader af vand stod ind over forskibet, hvorfor udkiggen ved vagtskifte kl. 12 blev taget væk fra sin post på bakken og beordret op på broen.

Den samtidig vagt-overtagende underkanoner var i øvrigt en rum tid forinden kommet op på dækket, fordi han, der havde lukaf helt forude, ved skibets hårde bevægelser var blevet kastet ud af sin køje.

Pibstorm fra SO

Knapt en halv times tid havde denne pibstorm raset fra SO, før vinden pludseligt drejede tilbage til SV, hvorved flovede en del, men kort efter kom den med samme styrke. Da der i DANNEBROGS forskib, som i sin 1,3 meter høje lønning ikke havde en eneste lænseport, men kun et spygat i hver side (skibet var kun beregnet til sommersejlads og i godt vejr), efterhånden blev stående en del vand, blev skibet lagt ret op i søen med maskinen gående så langsomt som muligt, hvorved det kom til at ligge ganske godt, selvom det stadig tog vand over. Dette kunne iøvrigt her i DANNEBROG ikke forsvinde agter over, fordi dørene i midtskibs gange, en i hver side og liggende mellem maskinskottet og hjulkassen i brooverbygningen, var blevet lukkede. Forskibet var herved blevet en udmærket, men under disse forhold farlig vandbeholder!

Det begynder at blive kritisk

Chefen var imidlertid kommet på broen, for det hårde vejr kunne eventuelt bevirke, at DANNEBROG med sine 40 år let kunne komme til at lide havari. Heroppe var i forvejen Premierløjtnant C. Westermann, der kl. 12 havde overtaget vagten efter næstkommanderende, Premierløjtnant C. V. Evers, og så selvfølgelig rorgængeren, en værnepligtig.

Henimod kl. 1, da man befandt sig

Dannebrog med gang i skovlhjulene på en dag, hvor det godt kan se ud til at vejret kunne blive lidt uroligt. Man kan se at der ikke er mange spygatter i den høje lønning i forskibet. (Orlogsmuseet)

mellem Anholt og Hesselø, skete der det, som meget let kunne have forsaget, at skibet var kæntret med kongeparret, prinsen, det kongelige følge, hoffunktionærerne og sin 56 mand store besætning. En akavet sø havde rejst sig, og med et tordenlignende bulder kastede en forkert sø sine mange tons vand ind over fordækket, hvilket bevirkede, at skibet krængende over på bagbords side og blev liggende! Årsagen hertil var, at en svær sø om bagbord først have hævet skibet og kastet det styrbord over, hvorefter i næsten samme nu en høj sø havde rejst sig lige om styrbord udfor forskibet og som efter at havde rejst sig lige om styrbord udfor forskibet, og som efter at have kastet sig ind over styrbords lønning havde trykket skibet ned, bordfyldt det fra bak til bro samt krænget det hårdt bagbord over. Denne akave sø var opstået ved, at de af stormen nylig rejste dønninger fra SV var kommet til at stå vinkelret på de, der endnu stod fra SO.

Det var et under, at ingen af de oven dæk værende personer blev skyllet overbord af disse vandmassers vældige kraft. Kun snarrådighed og held havde frelst dem herfra! Thi for chefen og premierløjtnanten var det lykkedes at få tag i hver sin solsejl-støtte, medens rorgængeren havde klamret sig til sit rat,

2020. Model af Dannebrog *under bygning hos Herr Bernd Odenwald i Tyskland. Billedet viser meget godt hvordan hele forskibet kunne komme til at fungere som et stort badekar på grund af de høje lønninger, og få og små spygatter. At dørene til gangene i begge sider under kommandobroen (pil) var lukkede og skalkede gjorde det bestemt ikke bedre.* (Bernd Odenwald)

da brådsøen "slog fødderne væk" under dem. De to andre oven dæk værende, underkanoner A. M. J. Andersen og udkiggen, havde ikke været i denne fare, eftersom de, da brådsøen kom, befandt sig i den lukkede kaleche i styrbords side, hvor de havde været i færd med at gensure ballastjernene, det havde forskubbet sig ved den stærke søgang.

Om det var mange sekunder eller få minutter, at denne kritiske situation varede, kan ingen sige. Først og fremmest var den forfærdelig for chefen. Det var ham, der havde ansvaret. Og her stod ikke alene mange menneskeliv på spil, men mellem dem var også den kongeliges families. Om Danmark nu skulle miste sin konge og dronning på denne måde? Chefens hjerne kunne ikke siges fri for at rumme denne frygtelige tanke. For det var ganske umuligt i denne situation at få noget redningsfartøj sat ud, og om det havde været muligt, ville det utvivlsomt kæntre i det rasende uvejr. Hverken et godt sømandsskab eller snarrådighed kunne hjælpe skibet i dets stærkt overkrængede stilling. Og opstod blot een sø mage til den første, ville den kunne besegle skibets skæbne, idet den uværgelig ville få det til at gå helt rundt og synke, hvorved ingen af de om læ værende personer ville få den mindste chance for at slippe ud, men komme til at lide druknedøden.

Dog eet, og næsten kun eet, kunne afværge katastrofen: At skibet rettede sig op af sig selv. Men det skulle ske hurtigt, meget hurtigt – inden en ny stor sø kom væltende. Og kom den, vilde styrbords hjulkasse som liggende oppe i luften være både den og vinden en glimrende hjælp til at kæntre skibet. Chefen og hans mænd på dækket var det eneste, der vidste, hvilken overhængende fare, skibet var i, medens man om læ, selvom man nok havde mærket skibets underlige stilling, ikke kunne vide med sikkerhed om, hvad der i virkeligheden var sket med det. Henne agter fra, hvor majestæterne havde deres kahytter, havde man på dækket ikke mærket noget livstegn. Mon de stadig lå i deres køjer uden at ane faren? Disse og mange andre ængstelige tanker jog gennem chefens hjerne, medens han og hans mænd i deres farefulde stillinger var vidne til, at vandet skyllede henover brodækket lige under deres fødder.

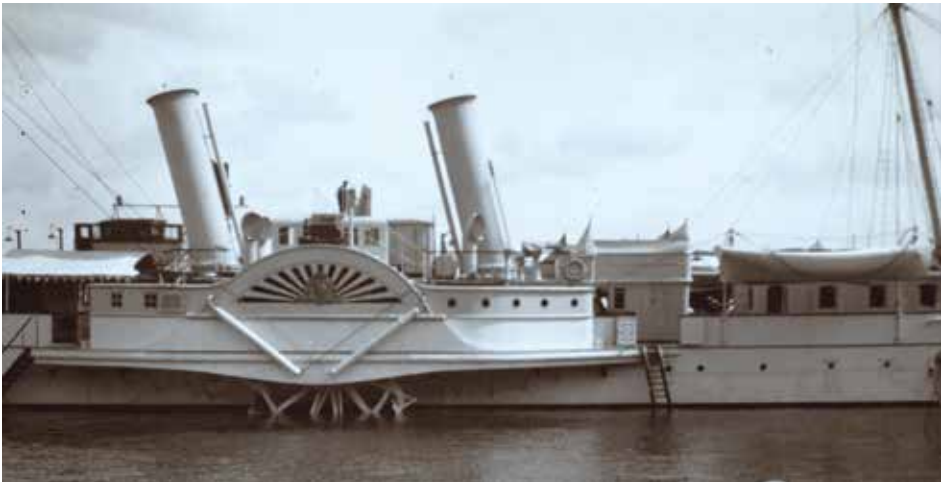
Så skete det – det, der var så inderligt ønsket! Gamle Dannebrog fik, om end langsom, rettet sig op, inden en ny forkert sø kom. Var det forsynet, der havde villet det således for dem alle, hvorimellem var Danmarks kongepar? Men den rettede sig ikke helt, kom ikke på ret køl. Det indenbords og på bagbords fordæk stående vand i forbindelse med stormens pres på styrbords side var årsagen hertil. At de mange slags grejer, der ikke havde

Ved pilen skimtes døren ind til gangen under kommandobroen og styrbord forreste falderebsdør. (Bernd Odenwald)

været surrede, tilligemed adskillige inventar-genstande ved skibets krængning var rutschede bagbord over og blevet liggende dér, betød tyngdepunktsmæssigt set ikke noget videre i dette tilfælde. Som årsag eller delvis hjælp til, at skibet rettede sig op, må den læ og stadigt i søen roterende hjulskovl formodes at have været.

Næppe var retningen af skibet begyndt, før chefen gav sine ordrer til yderlige redningsaktioner. For faren var langtfra overstået gennem skibets delvise retten-sig-op. Med umindsket styrke rasede uvejret, og over forskibets dæk om bagbord stod vandet lige op til kanten af den høje lønning. Vægten af denne store vandmasse trykkede DANNEBROG så langt ned, at bovsprydet lå lige i vandlinjen, hvorved søerne uhindret kunne skylle ind over forskibet, som altså fyldtes lige så hurtigt, som noget af den der stående vandmasse skvulpede udenbords eller fandt afløb gennem de to diminutive spygatter.

For at få vandet bort fra forskibet gaves der kun to muligheder: Den ene var at lede det agterefter gennem bagbord gang under broen, og den anden at få det ud ved at åbne falderebsdøren



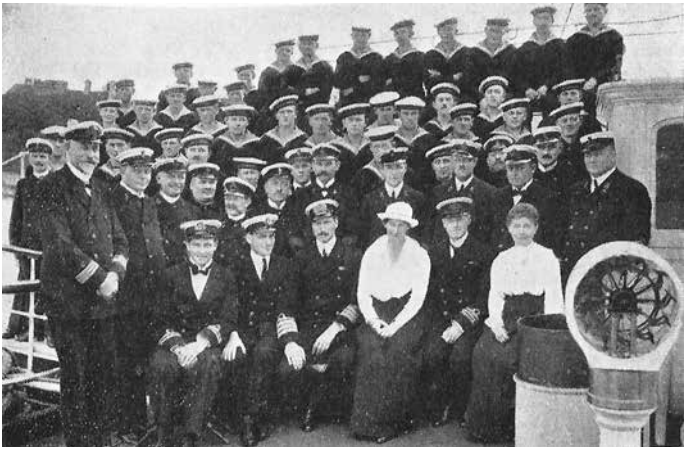
Her ses falderebsdørene i styrbord side (de der omtales var i bagbord side) for- og agten for brooverbygningen. Åbningen af disse døre var uden tvivl medvirkende til at DANNEBROG *bjergede sig.* (Orlogsmuseet)

i bagbords lønning foran brooverbygningen. Til at lede dette arbejde beordres premierløjtnant Evers, der ikke mange minutter efter, at brådsøen havde væltet sig ind over skibet, var kommet derop. Han, som havde sit lukaf i styrbords side i den på forskibet stående kavallersalon, var blevet vækket ved, at en rude i lukafet var blevet slået ind af brådsøen, og ærgerlig over, at dette var sket, havde han – uden at ane den fare, brådsøen havde bragt skibet i – begyndt at samle rudeskårene op. Foruden premierløjtnant Westermann sendte chefen også underkanonerne og udkiggen ned på dækket for at medvirke ved vandets bortslusning. Ad trappen på broens agterkant løb de ned til bagbords gang, som agter til var uden dør, hvor de først skulle have de lakajer af vejen, som havde lagt sig på gangens dørk, fordi de ikke havde kunne udholde at være i deres lukafer på grund af skibets stærkt urolige bevægelser. Hensigten med at få sluset vandet fra forskibet gennem denne gang var at få det fordelt til hele skibets dæk og derved skaffe det afløb gennem gangenes tre spygatter samt gennem lemmen til hjulkassen, der kunne tage den største part. Medens udkiggen skulle sørge få åbningen af lemmen, skulle underkanonerne åbne gangens dør forude. Den var desværre, viste det sig, barrikaderet af et anretterbord, som lakajerne for at få bedre plads, havde flyttet derhen.

Det fik man dog hurtigt af vejen, men til yderligere uheld fandtes døren låset og nøglen borte. Underkanonerne ilede så tilbage, op over broen og ud til forskibet for at forsøge at få døren åbnet udvendig fra, hvilket lykkedes for ham ved hjælp af en økse, der lå nær for hånden. I samme nu væltede vandet, der næsten nåede ham til brystet, sig med så stor kraft ind i gangen, at han pressedes med og af det førtes helt ud til broens agterkant, hvor det lykkedes ham at få haget sig fast i den derværende trappe. Endnu, medens han hængte her, så han døre i konge-salonens styrbords side blive åbnet og kongens skikkelse iført slåbrok komme til syne. "Hvad er her på færde?" råbte majestæten. "Vi har fået en forkert sø, Deres majestæt," svarede underkanoneren ham hvorpå kongen, idet han gik ind i salonen igen, sagde: "her er ikke værd at være."

På fordækket var premierløjtnanten og hans mandskab kommet ud for et hårdt job. Ikke alene måtte de begynde med at vade i vand, der nåede dem til brystet, men også lade sig bibringe det ene hårde knubs efter det andet af ristværker, store baljer (rengøringsgrej) og andre større trægenstande der ved skibets bevægelser i den hårde søgang slyngedes rundt i eet virvar i det "indenbords hav", som fordækket rummede. Lænsningen af vandet gennem bagbords gang måtte foregå under stor påpasselighed, idet vandmængden, der slusedes, ikke måtte være så høj, at den kunne nå op over det ca. 60 cm høje dørk-trin til den i gangen værende maskintop og derved, trods en lukket dør, komme til at løbe ned i selve maskinrummet. Samtidig med dette arbejde lænsede maskinens damp-pumpe det i underskibet nedtrængte vand.
Efter størsteparten af vandet på fordækket var blevet lænset agterhen gennem gangen, ville man forsøge at få det resterende og det, der stadig skylledes ind, ud gennem forreste bagbords falderebs-port, som underkanoneren fik ordre til at åbne. Den derved opståede malstrøm hvirvlede en større mørk masse med sig. Var det en gast? Det kunne i mørket synes så for underkanoneren, der kort forinden havde været vidne til, at en messegast var ved at ryge udenbords. Med et snuptag fik han fat i bylten. Den var heldigvis kun en stortrøje uden indhold, som fik lov til at flyde videre. Øjeblikket var ikke til redning af småtterier!

Næppe havde man fået størsteparten af vandet lænset udenbords, før chefen lod sig erkyndige om forholdene agter, hvor kongeparret opholdt sig. Her syntes imidlertid stadig alt roligt, og til en yderligere beroligelse for ham viste pumpen for agterskibet, at der i dette ikke var trængt vand ned i større mængde. Og efterhånden var forskibet blevet lettet så meget, at søen ikke



DANNEBROGS besætning 1919. Th. for kongeparret: Kaptajn Lorck og overhofmesterinde, frøken Grevenkop-Castenschiold. Tv.: Premierløjtnanterne C. V. Evers og C. Westermann, stående lige tilhøjre for sidstenævnte: Underkanonér A. M. J. Andersen. (Vikingen)

længere skyllede lige ind. Alligevel måtte DANNEBROG fortsætte med at ligge drejet under. For stormen holdt sig stadig på styrke 10 eller mere, og i dette overhændige vejr sigtede man gennem den halvskyede nat flere, selv store dampere dreje under.

Ved brådsøens vælten-sig-ind over forskibet var en del af dens vand trængt ned om læ, i henholdsvis underofficerernes messe og lukafer samen det menige mandskabs banjer, trods det, at de respektive nedgange dertil var forsynet med skalkekapper. Banjerne havde ovenikøbet fået en kaskade af vandet gennem det på selve bakken liggende skylight, idet dette var blevet havareret af brådsøen. Vandets nedtrængen havde straks fået en del af nævnte folk til at styrte op på dækket, hvilket kun var muligt for dem derved, at trappen, som underofficererne benyttede sig af, førte op til styrbords side, og at banjerfolkene efter at have skudt kappen tilbage kunne entre op til lønningen om styrbord, hvor der jo ikke stod så meget vand. En af underofficererne, overbådsmanden og gammel koffardimand, som havde sit lukaf forude, var dog ikke engang tørnet ud. Han sov roligt lige indtil vagtafløsningen kl. 4.

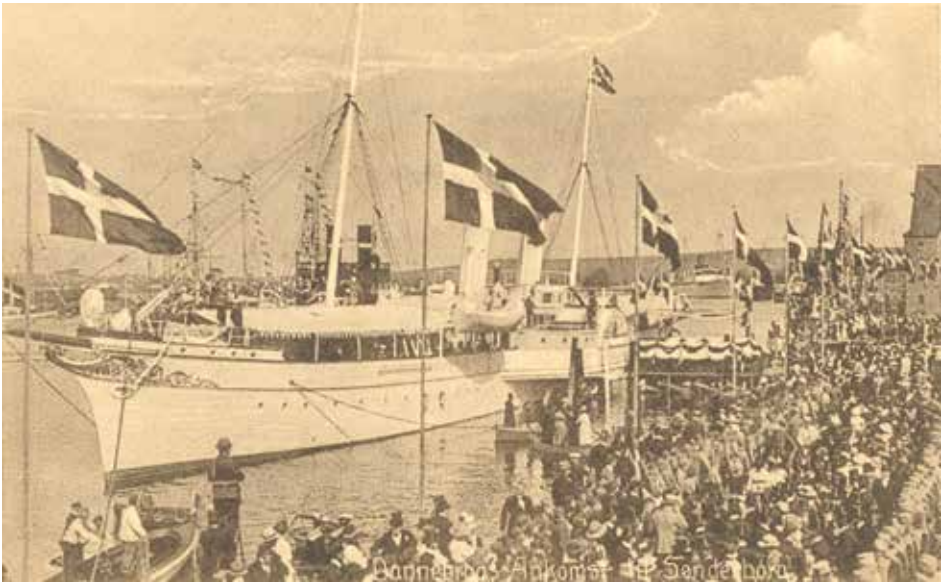
Hele natten igennem måtte DANNEBROG ligge underdrejet. Først ved 6-tiden løjede vinden, der efterhånden havde trukket sig noget sydligere, så meget af, at sejlads efter kurs kunne påbegyndes. Men alt i alt var DANNEBROG ikke mere det pyntelige og velholdte skib, der dagen forud var stået ud fra Skagen. Herimod vidnede de mange havarier, som brådsøen have forsaget: Styrbords stål-skanseklædning udfor vantet var slået 20 cm indad og to af dens jernstøtter bøjede, ligesom den svære teaktræs-lønning samme sted var brudt, alt

visende, hvilken kraft brådsøen havde haft. Endvidere var fundamentet til projektøren knækket over, så projektøren, der ovenikøbet havde været støttet af en surring, var faldet ned på dækket og knust. Styrbords slæberbom var taget med af søen, og brogelænderet samt davider til styrbords falderebstrappe var bøjede. Endnu større ravage sås i Kavallersalonen, der var beliggende i dækshuset på fordækket. Dens 8 mm tykke spejlglasruder med de dem beskyttende svære træskodder var fuldstændig splintrede, og inde i selve salonen, hvor vandmasserne også var trængt ind, lå møblerne, herimellem et klaver, hulter til bulter og oversået med glasskår. I underofficersmessen var et skabs hele porcellæns-beholdning blevet knust ved at falde ud på dørken, og nogle underofficererne tilhørende ejendele som lommeur og tegnebog, der lå i noget tøj, efterladt ved flugten fra lukaferne, var gjort ubrugelige af det nedtrængte vand.

Kl. 6 lod næstkommanderende som vagthavende meddele kongen, hvad der var sket i nattens løb, de herved opståede havarier samt, at man ikke kunne nå København rettidig, og at der ikke kunne fyres op i det kongeliges køkkens kabys, som lå i bagbords gang. Såvel kongen som dronningen modtog beretningen om nattens farefulde hændelse med godt humør. De var dog denne morgen stået noget tidligere op end sædvanlig. Endnu en ombord foruden bådsmanden havde sovet sig fra det hele. Det var prins Knud!

Nattens ekstraordinære Begivenheder havde forsinket DANNEBROG med ca. 4 timer, hvorfor kongen ikke kunne nå at afholde det berammede statsrådsmøde til den fastsatte tid. Gennem et radiotelegram blev dette derfor udsat og begrundelsen for forsinkelsen oplyst. Men udover regeringens medlemmer fik ingen noget af vide om den farlige situation, kongeskibet havde være i. Kong Christian ønskede det således for ikke at skabe unødig ængstelse blandt befolkningen. Nogen tid efter skulle DANNEBROG efter planen befordre kongeparret til Odense på deres årlige, officielle besøg i denne by. Men da reparationerne af skibet var så omfattende, at de ikke kunne tilendebringes inden den fastsatte afgangstid, måtte rejsen fortages med tog.

Året efter – ”genforeningsaaret” – fik DANNEBROG mod sædvane samme besætning af officerer, underofficerer og faste folk. Det var efter ønske af kong Christian, fordi genforeningen med Sønderjylland først havde været berammet til at finde sted 1919. Og et bedre og skønnere togt end det med DANNEBROG i 1920 i sønderjydske farvande kom til at opleves i kongeskibets lange tilværelse. Thi de storhistoriske begivenheder med deres højt nationale



Dannebrogs ankomst til Sønderborg sandsynligvis ved genforeningen i 1920. (Museet for Søfart)

og følelsesprægede betoning, hvilken besætningen som værende i kongeparrets nærhed kom til at opleve, blev da rigelig kompensation for uvejrsnattens strabadser!

Boganmeldelser

”Ubåden der ramte Sverige – den sovjetiske ubåd U 137s grundstødning i 1981 – set indefra”.
Forfatter: *Vasilij Besedin*.
Oversættelse og forord af *Hans Christian Bjerg*. Set til 199,95 kr.

Her, 40 år efter at den sovjetiske ubåd U 137 grundstødte i skærgården ud for den svenske flådebase Karlskrona, havde jeg fundet den gamle bog fra 1984 ”UBÅD 137 – ti dage som rystede Sverige” af Anders Jörle & Anders Hellberg ned fra mine hylder, for at genopfriske historien.

Jeg havde dog ikke nået at få læst bogen, inden Hans Christian Bjergs bog ”Ubåden der ramte Sverige” dumpede ned i min postkasse, så i stedet for at læse den gamle historie, gav jeg mig straks i gang med at læse denne nye lille bog. For en gammel koldkriger som mig, er det meget interessant læse historien set fra ”den anden side”. Bogen er oversat fra den svenske bog ”Inifrån U 137. Min egen berättelse” fra 2009, som er fortalt af U 137’s politiske officer Vasilij Besedin, men er derudover suppleret med 25 siders indledning af marinehistorikeren Hans Christian Bjerg.
Hans Christian Bjergs indledningen er en meget vigtig del af historien her 40 år efter grundstødningen. Efter Berlin murens fald i 1990 kom der mere åbenhed fra russisk side om forløbet, og H. C. Bjergs indledning giver indblik i de mere overordnende forhold, og ikke mindst de politiske og diplomatiske begivenheder, der på begge sider foregik foran pressen og bag kulissen. De to vidt forskellige positioner kridtes op, russernes påstand om at det var en simpel fejlnavigation, og svenskernes påstand om at det var et spionagetogt dybt ind på svensk militært område. Positioner som stadig er de officielle holdninger i dag. Der gives også indblik i den politiske officers job og position ombord.

Vasilij Besedins del af bogen er en slags dagbog, over de vigtigste begivenheder fra togtet. Den starter fra togtets begyndelse og slutter efter at ubåden er blevet frigivet. Det er spændende at læse om ubådens operation i Østersøen, og ikke mindst hvordan situationen opfattes ombord, mens U 137 stod på skæret, hvor man stort set ikke kender det politiske og diplomatiske spil mellem Sverige og Sovjetunionen. Noget der gør et stort indtryk på en gammel koldkriger som mig, er den store mistro til svenskerne som Vasilij Besedin, de øvrige officerer og den sovjetiske flådeledelse havde, ikke mindst da man ombord fik ordrer på at forberede sig på at kunne makulere al fortroligt materiel og ødelægge ubåden på kort tid.

Det er også interessant at følge den meget forvirrende kommandoføring ombord, samt de problematiske forhold, når der er en officer med højere rang og mere erfaring end skibets chef ombord.

Bogen er letlæselig, men jeg savner bedre/større kort ikke mindst over hvordan ubåden sejlede ind gennem Karlskrona skærgården. Ligeledes burde der være en mere detailleret tegning af ubådens indretning, så man bedre kan følge med i begivenhederne ombord. Bogen slutter som sagt da U 137 sejlede ud af svensk territorium, men når man nu har fulgt mange af officererne gennem alle deres prøvelser, savner jeg at høre hvad konsekvenserne af grundstødningen blev for dem og deres karrierer.

Bogen slutter med et bilag med den sovjetiske havarirapport fra 1982.
40 år er desværre ikke lang tid nok til at arkiverne er åbent, så bogen kan ikke givet et klart svar på om den svenske eller sovjetiske opfattelse er den rigtige. Hvordan kan en så stor ubåd forvilde sig så langt ind i skærgården før den går på grund, hvis det ikke var planlagt, mens det på den anden side virker uvirkelig at den russiske flåde ville benytte så gammel og dårligt udstyret ubåd til en sådan spionage operation.

Alt i alt en spændende og letlæst bog som bringer en tilbage til den Kolde Krigs tid, og som giver historien en ny og anderledes (russisk) vinkel, og indsigt i hvordan ”den anden side” opfattede situationen i ”Fredens Hav”. Jeg er overbevist om at det vil være en spændende bog at læse for rigtig mange af foreningens medlemmer.

Lars Jordt

Danske skibe i malmfarten. Hjemmeflåden & samarbejdspolitikken.
Forfatter: *Gustav Schmidt Hansen.*
Antal sider: **219, illustreret.**
Forlag: *www.Skriveforlaget.dk*
ISBN: **9788794183413**

Da Tyskland den 9. april 1940 besatte Danmark blev den danske handelsflåde groft sagt delt i to. 245 danske skibe på over 100 bruttoregistertons befandt sig ved besættelsen uden for landets grænser og mange af dem kom i de følgende år til at yde et stort bidrag til den allierede krigsførelse mod Tyskland.

I skyggen af denne indsats har i mange år stået den indsats for Danmark, som den anden halvdel af skibene og deres besætninger ydede for Danmark. I alt omfattede denne del af handelsflådens virke cirka 305 skibe på over 100 bruttoregistertons, bemandet med i alt cirka 6000 mand.

For at trække hjemmeflåden ud af skyggernes mørke har Gustav Schmidt Hansen skrevet denne bog. Schmidt Hansens mål med bogen er, som han skriver i indledningen: *"[...] bogen ikke har til hensigt at levere traditionel krigshistorie. Hensigten og målet med bogen er heller ikke, at bedømme samarbejdspolitikken og besættelsen som sådan. Formålet er at beskrive situationen for dansk søfart og forholdene for de danske søfolk, der sejlede i hjemmeflåden indenfor spærringen, til Norge,*

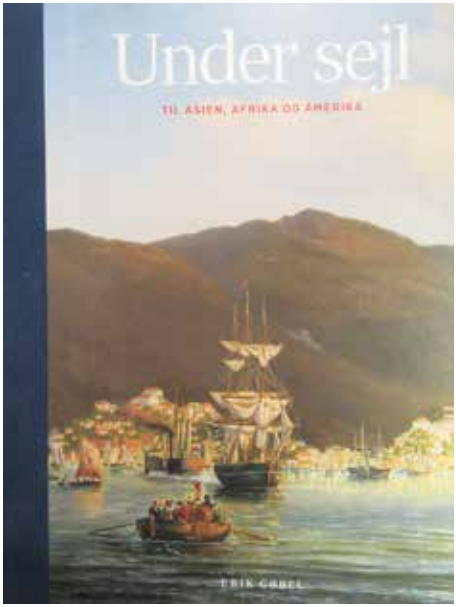
Sverige, Finland, Østersøen og tyske/hollandske nordsøhavne.
Søfolkene blev udsat for ligeså farlige hændelser, som søfolkene i udeflåden. Forskellen var, at hjemmeflådens skibe i høj grad blev udsat for angreb fra allieret side."
Allerede ved krigens udbrud i september 1939 blev de danske handelsskibe centrale i den danske regerings forsøg for at holde det danske samfund i gang. Flåden på i alt godt 550 skibe på over 100 bruttoregistertons sikrede både vigtige forsyninger i form af især kul og koks og foderstoffer samt udenlandsk valuta til statskassen.
Efter besættelsen fortsatte disse rejser, men nu skulle de danske rederier udføre et antal pligtrejser for tyskerne for at få lov til at sejle de andre varer hjem til

Danmark. 90 danske handelsskibe fra 24 rederier kom her til at sejle i den for tyskerne meget vigtige malmtransport, hvor svensk jernmalm blev sejlet over Østersøen og til nordtyske havne.
Den danske regering og de danske rederier forsøgte her at udføre den svære balancegang at gennemføre pligtrejserne for tyskerne på en måde, så det ikke skulle kunne opfattes som dansk støtte til den tyske krigsførelse. Det indebar bl.a. at de danske handelsskibe, trods tysk pres, ikke blev bevæbnet med antiluftskyts, og også under hele krigen forblev udstyret med de neutralitetsmærker, der skulle gøre det tydeligt for f.eks. britiske fly, at her var tale om et dansk skib, som ikke skulle angribes.
Trods de danske forsøg er der dog ingen tvivl om, at de danske handelsskibe, set i bagklogskabens lys, bidrog til at holde den tyske krigsmaskine kørende. Uden malmen kunne den tyske krigsmaskine ikke producere de mange fly, skibe, kampvogne og andre våben, som krigen krævede, og de danske handelsskibe sejlede ifølge Gustav Schmidt Hansen i løbet af krigen over tre millioner tons malm fra Sverige og til Tyskland.
Sejladserne var ikke uden risiko. Allerede dagen efter 2. Verdenskrigs udbrud indtraf det første danske krigsforlis, da fiskefartøjet NORDSTRAND den 4. september 1939 forliste ca. 70 sømil vest for Vyl. Faren kom fra tyske ubåde, fra fly fra begge af krigens parter samt ikke mindst fra miner. Sidstnævnte blev der udlagt over 27.000 af i danske farvande i løbet af krigen. Af de 280 danske skibe, som blev sænket under 2. Verdenskrig, gik over halvdelen – 144 skibe – tabt i forbindelse med sejladser til og fra det besatte Danmark. I alt omkom 1.213 danske søfolk under 2. Verdenskrig, og heraf gav de 912 deres liv i forbindelse med deres virke i hjemmeflåden.
Bogen indledes med en fin redegørelse for problematikken omkring det tyske krav om pligtrejser. Efter denne skifter bogen til at blive et opslagsværk. Her gennemgås de enkelte danske rederiers skibe, og forfatteren beskriver store og små begivenheder fra deres tjeneste i hjemmeflåden 1940-1945.
Gustav Schmidt Hansen, der i 2019 udgav bogen *"Mindetavlen"* om 195 danske maskinofficerer, der mistede livet på havet under Anden Verdenskrig, skal have ros for denne gang at give den mindre kendte historie om den danske hjemmeflåde under 2. Verdenskrig den opmærksomhed, som denne indsats også fortjener.

Skulle jeg komme med forslag til forbedringer til 2. oplag, så savnede jeg som læser nogle kort visende de i bogen nævnte steder, ligesom et register og en bedre litteraturliste ville gøre det nemmere for andre at bygge videre på projektet.

Søren Nørby.

Under sejl.
Til Asien, Afrika og Amerika.
Forfatter: *Erik Gøbel*
Gads Forlag, 416 sider,
gennemillustreret og indbundet
kr.349,95.



Forfatteren Erik Gøbel var indtil 2017 seniorforsker, cand.mag. og ansat på Rigsarkivet i København. Bogen er opdelt i 22 kapitler, et forord, et slutord, kilder og litteratur, en tak, maritim ordbog, personregister, stedregister og skibsregister.

Under sejl er et velskrevet bogværk, der med en stor grundighed fortæller om en særlig del af vores maritime historie fra 1618 til ca. 1850. Vi er i sejlskibenes tid, hvor togterne nemt kunne tage fra knapt et år og op til 2½ år. Det var almindeligt, at mellem 15-35% af besætningerne mistede livet undervejs, maden var tæt på uspiselig, sygdom var hverdagskost og alligevel var det muligt at skaffe besætninger til skibene.

I bogen skrives, der engageret om dagligdagen ombord. Træskibene blev i de tropiske farvande angrebet af pæleorm, ind imellem så slemt, at skibene måtte ophugges. Uden fremdrivningsmaskineri var det nødvendigvt at have vinden ind agten for tværs. Det var en idelig kamp mod skader på rig og master grundet slid, stormvejr, havari og forlis. Formelle søfartsuddannelser fandtes ikke, så uddannelsen foregik på skibene til man havde lært det. Hertil, at det frem til slutningen af 1700-tallet, hvor de første kronometre kom frem, var således, at hvor man kunne bestemme breddegraden ved at måle solhøjden med en Jakobsstav eller senere med en sekstant, så var det uhyre vanskeligt at bestemme længdegraden, idet dette kun er muligt om man har en præcis sikkerhed for, hvad tid på dagen, at klokken har slået. Da Ove Gjedde i 1618 sejlede ud fra København for at tilbyde fyrsten på Ceylon en alliance med Christian den Fjerde, der havde man således typisk 8 timeglas ombord på skibene. Disse

skulle så vendes, når sandet var løbet igennem og så kunne man slå fra et til otte glas. Enhver kan sige sig selv, at en sådan tidsmåling hurtigt bliver upræcis og uden præcise tider, så er det stort set umuligt at fastslå sin længdegrad. Derfor var det under sejl mere anvendt med bestiksejlads, sejle efter landkending at måle, hvor hurtigt man sejlede igennem vandet, stadfæste breddegraden og så sejle fra ø til ø og så håbe på, at man med tiden ville komme dertil, hvor man gerne ville hen. Der var eksempler på fejlnavgationer på mere end 1.000 sømil. Farten for en sejlførende skib er ca. 3-4 knob, lidt mindre med en slap vind og lidt mere med en laber vind og så helst vinden ind agten for tværs. Skibene i tiden 1618-1850 var kun i ringe grad i stand til at sejle biddevind, som er når man sejler op imod vinden og har vinden ind foran for tværs. Skibene med råsejl har næppe kunnet gå tættere end 70-80 grader imod vinden. Derfor måtte man ofte, når man endelig efter 2½ år sejlads til Canton i Kina nærmede sig København søge havn i det sydlige Norge af et par uger varighed indtil vinden havde vendt til en gunstig retning, så man kunne sejle de sidste 250 sømil ned til København. Med en fart på 4 knob, tager denne distance så ca. 60 timer, men "Under sejl" er fuld af beretninger om, at det tog både 2-3 uger at sejle fra Norge sydlige kyster og ned til København.

Kursen ud til vores besiddelser på Tranquebar, der ligger på 11 grader nordlig bredde på Coromandelkysten ca. 200 km. syd for Chennai (tidligere Madras) kunne man nå i løbet af 8-15 mdr. sejlads afhængigt af, hvor heldig man var med vinden. Undervejs var det så almindeligt efter at være gået nord om Skotland at søge ind til Kap Verde Øerne og Kapstaden for at søge forfriskninger, få plejet de sygeste af besætningen og få repareret de værste af havarierne. Sejlede man flere skibe sammen, var det udbredt at man ikke kunne holde sig sammen, men så have man bare aftalt særlige mødesteder.

I 1671 hejste vi Dannebrog for første gang på Sankt Thomas, der var en ubeboet tæt bevokset tropeø. Samtidig etableredes det Guineasianske Handelsselskab, der fra en række søforter i det nuværende Ghana, Guldkysten, skulle indkøbe negerslaver hos de lokale handelsfolk og fyrster. Det blev så begyndelsen til trekanthandelen, hvor første stræk det var fra København ned til forterne Dansborg, Christiansborg, Prinsensten m.fl. Her kunne skibene så ligge i flere måneder indtil man havde talt sig til rette og fået lastrummene fyldt op med negerslaver ofte af en højest forskellig kvalitet. Voksne, stærke mænd, var de dyreste, børn og piger de billigste. Betalingen var typisk våben, jernstænger, husgeråd, værktøjer med mere. Det var helt

almindeligt, at tropefeber, malaria og andre dårligdomme tog 20-30% af besætningen, medens man lå på Guldkysten. Skibene kunne være ganske små med plads til måske kun 50 negerslaver, men de kunne også være større skibe med plads til op til 500 negerslaver. Skibenes besætninger var sjældent mere end 1/5 af antallet af slaver. Det var derfor ikke uden risiko for oprør og ballade, idet slavernes forhold ombord var miserable, maden elendig, vandet brakkent og sparsomt og usikkerheden hos de stakkels negerslaver ubeskrivelige. Mellemfarten fra Guldkysten til Caribien tog typisk 2-3 mdr. Fra 1671 til 1803, hvor Danmark forbød den Atlantiske handel fik vi fragtet ca. 120.000 overlevende slaver over Atlanterhavet og ca. 25% af de levende var gået til under overfartet og smidt overbord som gammelt affald. Når man så ankom til Sankt Thomas eller mere sandsynligt Sankt Croix, så blev negerslaverne solgt på auktion til højestbydende. Det var frem til 1803 et respektabelt erhverv at være skipper eller sømand på et slaveskib. Fra Dansk Vestindien til København kunne man så fragte store fade med melasse, rom, bomuld og tobak. Efter Napoleonskrigen, der for Danmark sluttede i 1814, der blev det vestindiske sukker udkonkurreret at det billige hvide roesukker, dyrket på Lolland-Falster med billige sæsonarbejdere fra Polen.

Kinafarten havde sin storhedstid i fra midten af 1700-tallet og frem til 1807. Skibene der sejlede derud var i fregatstørrelse typisk med 200-300 mands besætninger og gode søskibe. Søvejen gik typisk nord om Skotland og så ned til Kap Verde Øerne, Asencion, Sankt Helena og så mod sydøst til Kapstaden. Fra Kapstaden sejlede man så direkte øst til Amsterdam Øen, der ligger ca. 34 grader sydlig bredde og 76 grader østlig længde. Derfra gik ruten så op til Sunda Strædet, hvor Hollænderne i 1618 på øen Java havde grundlagt Batavia, det nuværende Djakarta. Det sidste stræk op til Canton kunne så enten gå igennem det frygtede Sydkinesiske Hav eller rundt om Pilipinerne. Ved ankomsten til Canton var det stort set kun sølv eller opium som interesserede kineserne. For handelsvarerne købte købmændene alle former for luksusvarer som porcelæn, the, silke, træarbejder. Det var meget udbredt, at søfolkene og officererne indkøbte varer for egen regning, som de ved hjemkomsten til København kunne sælge typiske med 100% eller 200% fortjeneste. Liggetiden ved Perlefloden i Canton var sjældent mere end 1-2 måneder. I ventetiden kunne besætningerne få sig frisket sig lidt op med de sejlende lystbåde/bordeller, der gerne betjente søfolkene med eftertragtede ydelser.

Erik Gøbel fortjener både ros og anerkendelse for sit bogværk ”Under sejl”. For de læsere, der har læst flere end 200 bøger om dansk maritim historie fra 1618-1850, er de mange illustrationer og billeder ofte kære gensyn. Det burde høre med til almindelig dannet paratviden, at man både kender til beliggenheden af vores gamle kolonier, stednavne som Christianssted, Taffelbjerget og Hooghlyfloden. Helt frem til min barndom, der var det kun de færreste danskere, der have været udenfor Kongerigets grænser.

Søfolkene under sejl gjorde vores verden større og bragte os endnu et skridt fremad. Vi kan således takke søfolkene 1600-1800-tallet, for deres villighed til at risikere liv og helbred ved at tage på langfart. Navigare nescesse est – vivere non est nescesse, hvor er disse ord sande, dengang, som i dag. Ordene er som bekendt Pompejus Den Stores år 56 f.v.t.

Med venlig hilsen

Lars Wismann, projektchef & direktør
cand.merc., ejendomsmægler & valuar
Wismann Property Consult A/S

”Kiekke vi tage til Vaaben”. Slaget på Reden i 1801 og den dramatiske søkrig mod mægtige England fra 1807-14.
Forfattere: *Niels Bjørn Hansen* og *Magnus Nilaus Olsen*.
Forlag: Den Blå Ugle.
Antal sider: 200 sider. Illustreret.
ISBN: 9788799572182
Pris 249,95 kr.
Udkom den 15. oktober 2021.

Niels Bjørn Hansen er efterhånden en dreven formidler af historien om den danske flådes virke under Napoleonskrigene 1801 og 1807-14. Han har tidligere udgivet ”Sorttjærede ligkister”, ”Sørøver på kongens bud” og ”En visnet blomst i hæderskrandsen.”
Nu udgiver han så sammen med den unge historiker Magnus Nilaus Olsen bogen ”Kiekke vi tage til vaaben.” Heri fortælles i en række korte afsnit historien om Napoleonskrigene fra Slaget på Reden den 2. april 1801 og frem til freden i Kiel og Norges afsked med det danske rige i 1814.

Hvor de tre første fokuserede på hhv. danske-norske søfolk i krigsfangenskab i England, kaperkrigen og desertører og mytterister fra slaget på Reden 1801, så har ”Kiekke vi tage til Vaaben” en mere overordnet tilgang til Napoleonskrigens historie. Bogen beskriver således både forhistorien til Slaget på Reden, selve slaget og derpå en lang række dramatiske episoder fra krigen 1807-14. Forfatterne skal her roses for ikke blot at fokusere på de kendte slag, såsom tabet af Prinds Christian Frederik ved Sjællands Odde i 1808. De medtager også en lang række af de mindre kendte episoder fra krigen, som man ellers har skulle til f.eks. J.P. Withs ”Danske og norske Sø-Heltes Bedrifter fra Aar 1797 til 1813” for at få kend-

skab til.
Ligeledes omtaler bogen både de positive historie om kaper og kanonbåde, og de negative - og minder kendte - om deserteringer og officerer, der f.eks. under Slaget pa Reden ikke levede op til forventningerne.

Mens Niels Bjørn Hansen allerede har slået sit navn fast som en dygtig og produktiv sømilitær forfatter, så er hans medforfatter et relativt ubeskrevet - men velkomment - blad i formidlingen af dansk flådehistorie. For mig var bogen styrke således Magnus' bearbejdning af sit speciale om danskernes behandling af de britiske krigsfanger og om udvekslingen af fanger mellem de to lande. Det indeholder meget nyt, og bidrager til at nuancere billedet af den støtte, som de over 7000 dansknorske søfolk på prisonskibene fik fra den danske stat.

At de to forfattere ved så meget om perioden er en stor styrke. Enkelte steder glemmer de dog at tage læseren i hånden og fortælle om ting, som de sikkert selv ved til hudløshed. De forklarer f.eks. ikke hvorfor det var kronprinsen (den senere Frederik 6.) og ikke kong Christian 7., som tog beslutningerne i Danmark i denne begivenhedsrige periode.

Bogen er fint illustreret med en række flotte kort og billeder fra krigen. Det er dog samtidig trist, at forlaget ikke har valgt at bruge ressourcer på at få manuskriptet korrekturlæst, inden de lod bogen gå i trykken. Bogens tekst er således skæmmet af et stort antal stave- og slåfejl, hvilket irriterede undertegnede under læsningen af bogen.
For læsere, der ønsker at bygge videre på de to forfatteres arbejde, savnes der også litteraturhenvisninger ved bogens citater, og sidst men ikke mindst er bogens litteraturliste noget rodet. Når det er sagt, er bogen et velkomment bidrag til flådens spændende historie fra dengang mændene var jern og skibene af træ …

Søren Nørby

Skriv en artikel til Marinehistorisk Tidsskrift ?

Har du lyst til at skrive en artikel til Marinehistorisk Tidsskrift ?

Jeg er altid på udkig efter artikler til vores tidsskrift, så hvis du har en ide til noget du kunne tænke dig at få på tryk, og få præsenteret for andre af medlemmerne, så send mig en mail eller ring på 2287 2029.

Så kan vi tage en snak om din ide til emne og jeg kan fortælle om hvordan et sådan opgave gribes an, hvis du ikke har prøvet det før.

Hold dig ikke tilbage !
Tom Wismann
Redaktør for Marinehistorisk Selskab

P571 Ejnar Mikkelsen af Knud Rasmussen-klassen ved Grønland. Fotograferet fra F359 VÆDDEREN. Togt 2011. (Niels Pind)

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Hvad er det største og vigtigste for Orlogsmuseets Modelbyggerlaug, der er sket siden seneste meddelelse i Marinehistorisk Tidsskrift? Det kan kun være den omfattende – og næsten – totale fredning af Nyholm. Ikke kun bygninger, men også alle områder omkring dem, alle veje, kajer – ja sågar pullerter og strømskabe. Der er nu skabt et solidt grundlag for, at Nyholm kan blive et maritimt kulturområde i midten af København. Vi og vores efterkommere kan opleve suset fra Flådens 300 års historie. Ingen ved, hvordan området vil ende, men det maritime islæt er nu sikret. Kæmpe boligkomplekser er umulige, smukke og kreative indretninger af de fredede bygninger er en dejlig mulighed. Og drømmen om et nyt marinemuseum lever stadig. Der er så mange ildsjæle og embedsmænd involveret i den videre proces, at intet er afgjort. Men Forsvarsministeriets plan om at sælge øen for den højstbydende er heldigvis skudt ned. Og måske lykkes det ad åre at få Nyholm optaget på UNESCO liste over verdenskulturarv.

Hvorfor skrive så meget om Nyholm? En mindre ø i Københavns udkant. Lauget er trods alt en lille forening med omkring 75 medlemmer spredt ud over det ganske land. Da lauget efter mange gode år i det daværende Orlogsmuseum i Søkvæsthuset på Christianshavn i 2008 måtte flytte til den fredede arrest på Nyholm, begyndte en hel ny periode. I de små celler på første og anden etage blev der indrettet værksteder, bibliotek og møderum. Arresten er blevet laugets samlende sted, og det er her, vi med glæde modtager medlemmer udefra til en snak og udveksling af gode ideer.

I midten af oktober kunne modelbyggerne aflevere modellen af det britiske linjeskib St. George til Strandingsmuseet i Thorsminde. 5 års arbejde var formelt slut, men der følger jo altid noget med ved et godt samarbejde. Vi har lovet figurer af de mange omkomne matroser, kvinder, børn og soldater, så beskueren kan få et bedre indtryk af katastrofens omfang juleaften 1811. Måske også en model af tværspant, så de interesserede kan beundre konstruktionen (og modelbyggerens færdigheder). Og så følger der lidt kanoner med, som museet kan bruge som gaver til særlig udvalgte.

Vi er klar til endnu en model til

Strandingsmuseet, der overvejer hvad de ønsker; en åben model, hvor beskueren kan se ind på de enkelte dæk eller en mere traditionel model af det andet forliste linjeskib DEFENCE. Imens bidrager vi med to modeller til museets udstilling om undervandsarkæologi og undervandsaktivitet.

Også andre projekter er på beddingerne. Ikke mindst en vandlinjemodel med afsæt i fregatten CHRISTIANSBORG fra 1758 i skala 1:16. Den skal placeres i Nyholms fredede mastekran, hvor laugets åbne model i samme skala af mastekranen er opstillet. Så de mange besøgende kan se, hvordan det hele virkede. Tovgangen udenfor og indenfor bliver vigtig i formidling for dagens danskere, der her kan se hvordan vores forgængere mestrede det hårde arbejde ved til- og afrigning af de store orlogsskibe.

Odden Kirke har spurgt om vi her i foråret vil istandsætte modellen af linieskibet PRINDS CHRISTIAN FREDERIK til kirkens jubilæum. Modellen er lavet i 1914 efter den gamle konstruktionstegning. Modellens jolle siges at være skåret i træ fra vraget.

Fra anden side er vi blevet spurgt om vi vil istandsætte en model af fregatten ROTA, der i 1838 bragte Bertel Thorvaldsen hjem til Danmark. I givet fald skal modellen fremvises på Thorvaldsens Museum eller et andet passende sted.

Mogens Engelhardt med gaven.

I januar fik vi et flot tilbud om at overtage en gammel skibsmodel, der havde været i familiens eje i over 100 år. Det er en klinkbygget model af en bornholmsk dobbelt spidsgattet fiskebåd, eller jolle, på omkring 20 fod. Formentlig er modellen bygget i slutningen af 1800-tallet. En uge senere stillede ejeren med modellen, hvorefter arbejdet gik i stå i Arresten. Modellen trænger til en overhaling, hvorefter den vil indgå i laugets samling af skibsmodeller.

Vort populære julemøde måtte vi desværre aflyse på grund af corona. Næste møde bliver 8. februar, hvor vi vil takke alle dem, der har været med til at lave modellen af linjeskibet ST. GEORG.

Og så er der generalforsamling tirsdag d. 5. april hos Københavns Marineforening.

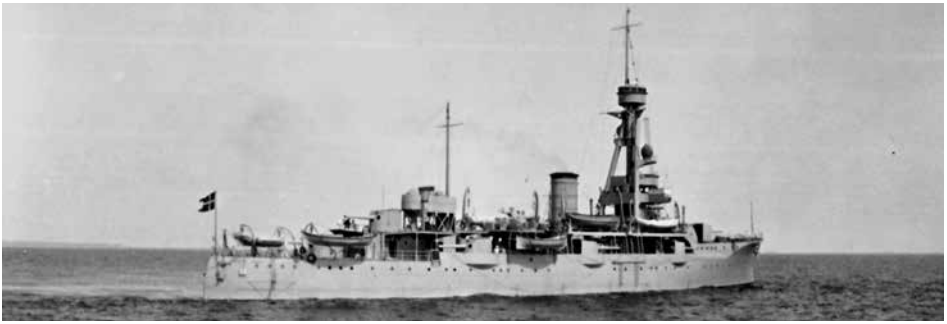
Se Online foredrag på Marinehistorisk Selskabs hjemmeside: marinehist.dk

Når du modtager dette nummer af tidsskriftet er det andet af Selskabts online foredrag klar til dig.
Det første var om Kongeskibet Dannebrog (1932-2012) og det næste er om panserskibet Niels Iuel 1914 - 1945.

Niels Iuel var projekteret og blev påbegyndt bygget i 1914 før Første Verdenskrig brød ud, som et kraftigt bevæbnet panserskib. Skibet blev først færdigbygget i 1923 til et totalt forandret design der måske bedst kan betegnes som en "Skolekrydser". Skibet blev bombet af tyske fly på Isefjorden d. 29. august 1943, løbet på grund og delvist ødelagt af egen besætning, hævet af besættelsmagten og ombygget i Tyskland til skoleskib og hejst så i september 1944 kommando under Kriegsmarinens flag med navnet Nordland. I efteråret 1944 og foråret 1945 blev der uddannet tyske kadetter ombord. Uddannelsen af kadetter foregik indtil den 3. maj 1945 - fire dage efter at Hitler skød sig i førerbunkeren i Berlin. Nordland blev sænket af den tyske besætning i Ekernførde ved Kiel den 3. maj 1945.

Foredraget varer i sin helhed ca. en time sen ses på din komputer ved at gå ind på selskabets hjemme side marinehist. På hjemmesiden:
1) vælg i venstre side online **foredrag**,
2) og så Panserskibet Niels Iuel

Foredraget er opdelt i tre afsnit og fordelen ved et online foredrag er, at du kan se det når du vil, og stoppe det undervejs, hvis du skal hente en forfriskning.
God fornøjelse.



Kontingent 2022

Har du ikke kunnet overholde betalingsfristen 31. januar 2022, så har du fortsat en chance for at betale kontingent for 2022.

Marinehistorisk Selskab savner din indbetaling, idet din betaling er vigtig for os, så selskabet fortsat kan gennemføre sine aktiviteter i form af foredrag, udgivelse af Marinehistorisk Tidsskrift samt yde støtte iht. selskabets vedtægter.

På selskabets generalforsamling i 2021 besluttedes følgende kontingentet for 2022:

Ordinære medlemmer	**300 kr.**
Ægtepar	**325 kr.**
Pensionister	**225 kr.**

Beløbet bedes betalt til selskabets konto i Sydban**k 8075-1468804** med tydelig angivelse af medlemsnummer (femcifret, der findes bag på tidsskriftet).

Alternativt kan kontingent betales ved anvendelse af **giro**:
kortgruppe 73, kreditornummer 86486199.

Betalinger fra udlandet foretages ved anvendelse af:
IBAN: DK4880750001468804
BIC-kode (SWIFT-adresse): SYBKDK 22
Vi ser frem til din indbetaling !

Hvidbjørnen ved Grønland. (Fra Finn Wiberg-Jørgensens “gemmekasse”).

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

POST
PP DANMARK

MEDDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

Arrangementer forår 20212 Alle foredrag og generalforsamling: - mødelokalet ”Ubåden” Holmens Kirke.

Onsdag 23. februar 2022 kl. 1930
Søren Nørby
Admiral Hans Garde, Karriere, Katastrofen og Konsekvenserne

Onsdag 30. marts 2022 kl. 1930
Kommandør Gorm Bergqvist
Søværnets opgaveløsning i Arktis.

Onsdag 14. april. 2021 kl. 1930
Generalforsamling og
Finn Wiberg-Jørgensen fortæller om Sømagters parademarcher.

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 spisning via link:
marinehist.nemtilmeld.dk