MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

55. årgang Nr. 4 - november 2022

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

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

Fregatten PEDER SKRAM 6. september 1982. "Hovsa missilet" 3
Karsten Riis Andersen

LANGER HEINRICH - kranen der hævede den danske flåde 24
LARS JORDT

"Artikler er forfatterens ansvar, og ikke udtryk på nogen måde for Marinehistorisk Selskabs opfattelser".

Boganmeldelser

Det var en mørk og stormfuld natlivet i en ubåd af Delfinen-klassen 1966-1969 42
Arli Olsen

Meddelelser fra OMBL 44

Nekrolog - Hans Peter Holger Lomholt Maack 46

HUSK! Kontingent 48

www.marinehist.dk

Forsidebillede: Fregatten F352 PEDER SKRAM. Steam Past i STANAVFORLANT efter 1979. Et Dannebrogsflag er i dagens anledning sat mellem løbene på forreste (P1) 127mm kanon. Der anes også et sort sørøverflagi formasten (Forsvarets Mediecenter)

Fregatten Peder Skram 6. september 1982 ”Hovsa Missilet”

Af *Karsten Riis Andersen*

Den 6. september 2022 er det 40 år siden at, fregatten Peder Skram som følge af en teknisk fejl fra leverandørens side utilsigtet affyrede et Harpoon-missil fra en position i Kattegat. Missilet raserede et sommerhusområde i Lumsås, hvor fire sommerhuse blev totalskadede og 130 fik andre skader; men ingen personer kom til skade.

Hændelsen ramte selvsagt avisernes forsider. For den daværende besætning var det en oplevelse, man ikke glemmer. På den ene side chokerende fordi man i nogle timer ikke vidste, om der var kommet mennesker til skade. På den anden side fordi den efterfølgende håndtering i kommandosystemet og politisk lod en del tilbage at ønske med hensyn til placering af ansvar politisk, teknisk og i Søværnet. Der var en oplevelse af at dele af kommandokæden i Søværnet forsøgte at skyde ansvaret fra sig, og at det politiske system bare skulle finde en syndebuk hurtigst muligt. Det har givet stof til eftertanke, ikke mindst i lyset af de skandaler, der har præget det

Peder Skram efter ombygningen i juni 1977 til juni 1979, hvor fregatten fik installeret otte HARPOON sømålsmissiler på pladsen, hvor der tidligere havde stået en dobbelt 12,7 cm kanon. På agterdækket blev samtidigt installeret en launcher for otte Seasparrow luftforsvarsmissiler. Det var først efter denne ombygning, ca. 13 år efter fregattens første kommandohejsning, at Peder Skram kunne siges at have en moderne bevæbning. (S. Nørby)

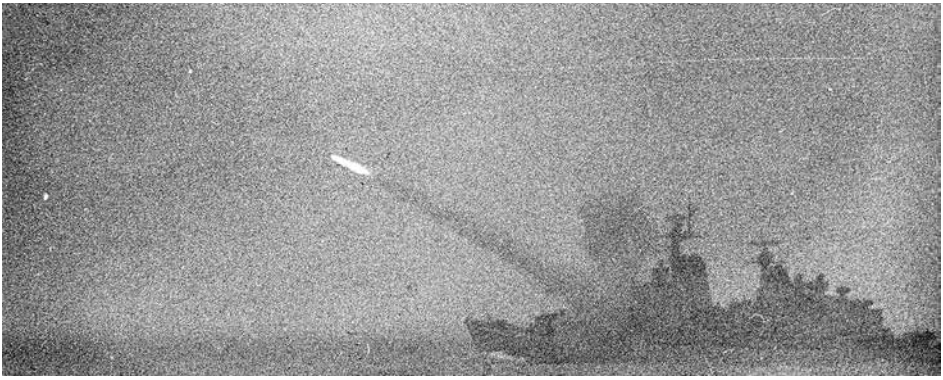
seneste år med Mink-skandalen og efterretningsskandalen. Missilsagen kan her 40 år efter fortsat give anledning til såvel et teaterstykke, MISSILET, som i august 2022 opførtes på Odsherred Teater, og i 2020 gav det anledning til fire fjernsynsudsendelser benævnt ”Henning og Dødsmissilet”.

Nok vigtigst af alt blev hændelsesforløbet afdækket i en bog af Gunner Nielsen og Henrik Thomsen "*Vildskud*", udgivet 1984, og som fortsat er læseværdig.
Forfatterne fik Dagspressens Fonds Hæderspris i 1984, og i 1985 fik de også Cavlingprisen. I bogen afdækkes hændelsesforløbet teknisk, politisk og ansvarets endelige placering. Indtil sagens afgørelse i byretten 2 år senere var man i tvivl om, hvorvidt systemet, Søværnet, det politiske system og retsvæsenet var ”fair and square”.
I et operativt miljø er det netop forudsætningen, at tingene kaldes ved deres rigtige navn, at man har tillid til hinanden, og tillid til kommandokæden.

Det var grundvilkår dengang under Den Kolde Krig som i dag for at kunne operere med livet som indsats. For 40 år siden midt under den Kolde krig var håndteringen ledelsesmæssigt og politisk mudderet med indtryk af skjulte dagsordener. Dagspressens indledende håndtering var naturligvis ofrene, der havde fået ødelagt deres sommerhuse samt årsagen/syndebukken. Først senere bl.a. gennem den dybdeborende journalistik af journalisterne Gunner Nielsen og Henrik Thomsen fik sagen en anden drejning.

Som nævnt kom ingen mennesker til skade ved missilhændelsen. I modsætning til en fejlagtig iransk nedskydning af et ukrainsk passagerfly 8. januar 2020, hvor 176 mennesker omkom, en nedskydning af et malaysisk passagerfly fra Amsterdam i 2014 med 298 personer begået af prorussiske separatister over Donetsk og en amerikansk nedskydning af et iransk passagerfly i den Persiske Golf i 1988, hvor 290 mennesker omkom. Hændelser som mange mennesker allerede har glemt. HOVSA-missilet havde et langt efterspil i Danmark og er 40 år efter endnu ikke gået i glemmebogen. Af de fire omtalte nedskydninger med mange døde til følge har nedskydningen over Donetsk et retligt efterspil, hvor der falder dom i Holland senere på året. Den amerikanske nedskydning gav anledning til en faglig undersøgelse og afgørelse ved den amerikanske præsident.

I det efterfølgende redegøres for den organisation og det miljø, der var ombord på Peder Skram ved affyringen, og hvad der skete på Peder Skram i forbindelse med den utilsigtede affyring, en opsummering af udredninger af hændelsesforløbet og kommissions-



Den eneste gang PEDER SKRAM *afskød et Harpoon missil var Hovsa-missilet. Her ses* HERLUF TROLLE *ved en planlagt prøveaffyring i 1978.* (Marinens Bibliotek)

domstole, pressens dækning generelt og en epilog om tilvejebringelse af kildemateriale, og hvordan udvælgelse og opbevaringen af Søværnets kildemateriale ved Rigsarkivet måske bør genovervejes.

Fregatten PEDER SKRAMS sejlads-aktiviteter og miljøet ombord.

Fregatten PEDER SKRAM var under Den Kolde Krig i 70-erne og 80-erne såvel Søværnets største som bedst armerede skib med en kommandørkaptajn som chef. Derfor betragtedes det som flådens flagskib og havde operativ taktisk ledelse og koordination af de fleste maritime operationer til søs og fællesværns operationer. Besætningen var i det daglige på ca. 180 mand, heraf ca. 22 officerer, ca. 20 befalingsmænd af sergentgruppen, mens resten af besætningen fordelte sig på konstabler og værnepligtige. Chefen havde sin egen messe. Officererne bestod af A-officerer, der havde en akademisk baggrund, B-officerer der havde en specialofficersbaggrund og reserveofficerer, som havde en baggrund som skibsføreruddannede, udvidet maskinmesteruddannede eller læge. Sergentgruppen bestod af ca. 20 specialister indenfor artilleri, missiler, torpedoer, kampinformation, radio- og signaltjeneste,elektronik,maskinteknik samt regnskab og forsyning. Chefen, næstkommanderende og divisionscheferne med deres subalterner var A-officerer. Organisationen under næstkommanderende bestod af en Operationsdivision, Våbendivision, Teknikdivision og en Forvaltningsdivision. Fregatten havde med andre ord en stor og veluddannet besætning med mange specialer.

Sejladsaktiviteten var baseret på en sejlplan med ca. 180 sejldage om året

herunder en årlig deployering med NATO´s stående styrke, Standing Naval Force Atlantic, (STANAVFORLANT) af op til 3 måneders varighed.
Der var også personalemangel dengang, hvorfor specielt yngre officerer kunne komme op på ca. 220 dages fravær fra hjemmet om året. Da fregatten havde en af de mest omfattende og krævende aktivitetsplaner, var besætningen særdeles professionel og samarbejdet. Man tilbragte mange dage sammen.

For mit eget vedkommende var jeg efter endt uddannelse i 1979 blevet premierløjtnant, og efter tjeneste ved torpedobådene og kongeskibet var jeg i efteråret 1981 blevet sendt på operationsofficerskursus på Taktikskolen i Frederikshavn og Håkonsvern i Bergen. Operationsofficerskursus er i dag erstattet af bl.a. taktisk dataofficerskursus. Jeg påmønstrede efter endt kursus PEDER SKRAM i marts 1982. Umiddelbart efter jeg var mødt ombord, tilgik fregatten NATO´s stående styrke ud for Portugal i en deployering af flere måneders varighed. Som et lille kuriosum kan nævnes, at Argentina besatte de britiske Falklandsøer i april 1982. Skibscheferne i NATO's stående styrke blev kaldt til chefsmøde hos styrkechefen, COMSTANAVFORLANT, i Lissabon, hvor de fik en opdatering på situationen, som jo opfattedes som et angreb på Storbritannien. Vores chef kommandørkaptajn Jens Lange Winther meddelte selvfølgelig NATOs styrkechef, at PEDER SKRAM var klar. Efter at have fundet øerne i atlasset, som dengang var ganske ukendte, havde man et stille håb om, at danske politikere ikke ville sende fregattens af sted på den anden side af jorden uden for NATO's område. Det skete som bekendt heller ikke. Den engelske fregat HMS DANAE, som indgik i NATO-styrken, afgik umiddelbart fra Lissabon for at deltage i eskorteringen af HMS ILLUSTRIOUS mod Falklandsøerne. STANAVFORLANT fortsatte med øvelser i det Nordatlantiske område.

Som 2. operationsofficer gik jeg 2-tørn i O-rummet på det ene kvarter, mens kampinformationsofficeren gik på det andet. Operationsofficeren var, hvad han selv kaldte flyvende, (på tilkald eller når han var påkrævet). Sideløbende med at være 2. operationsofficer var jeg også navigationsofficer, så totørnen blev noget udhulet, når man var på broen med chefen under havneanløb og -afgang, havde manøvreansvaret under genforsyningsrulle med andet skib under gang og de mere krævende evoleringer. Til gengæld lærte man sin enhed og besætningen at kende, og læringskurven var stejl, fordi man tilbragte over ½ år til søs. Fregatten var som følge af sin størrelse, sin udrustning og sin evne til at lede operationer altid part i øvelser, og gennemførte kun sjældent, hvad man kalder en ukompliceret forlægning, hvor-

Peder Skram. Steam Past i STANAVFORLANT, nær Brest, juli/september 1980. Når en enhed afgik fra STANAVFORLANT var der tradition for, at det foregik med maner - ikke nødvendigvis den maner man forestiller sig ved god orlogsmæssig udhaling. Bemærk de mange forskellige flag og de "remedier " de vejer fra. (Kjeld E. Haick)

med menes, at man ikke var engageret i andet end at sejle skibet fra A til B.

Som officer var man dengang selvbeklæder, hvilket betød, at man selv betalte for sine uniformer med visse regler for tilskud og lån, og hvis man havde råd, var de skræddersyede eller i det mindste konfektionstilpassede af skrædder. For officerer fandtes der dengang ikke funktionsuniformer eller kampuniformer, som anvendes i dag og gratis udleveres fra et depot. I Hæren og Flyvevåbnet var det dengang en anderledes og billigere omgang. Når man enten var på broen, i O-rummet eller i kontrolrummet, havde officererne sorte (marineblå) bukser og hvid/blå skjorte og sorte sko på, som man selv havde betalt. Til middagen om aftenen blev der anlagt slips. Som ung officer og selvbeklæder var det derfor ikke altid det mest skarpe ”dagligt blåt”, man var iklædt. Pressefolderne lod ofte noget tilbage at ønske.

Da fregatten havde afsluttet sin deployering med NATO’s stående styrke i 1982, gik besætningen efter hjemkomst på sommerferie for atter at genoptage aktiviteterne i august. Den 2. september forlod Peder Skram Holmen for at gennemføre skydeøvelser i Kattegat og den efterfølgende dag, ankom man til Århus. Der var festuge i Århus, hvorfor fregatten, som var adopteret

af Århus, var en naturlig deltager den weekend. Fregattens besætning deltog i et omfattende program, som betød, at opholdet blev udnyttet til sidste dråbe.

Efter weekenden skulle fregatten om mandagen gennemføre en test af Harpoon-missilsystemet. Denne test skulle gennemføres af orlogskaptajn H. G. Olsen fra Søværnets Materiel Kommando (SMK), der havde fået en af de få og meget attraktive stillinger som orlogskaptajn af B-linien. Det var den højeste militære grad, som officerer af B-linien dengang kunne avancere til. Henning G. Olsen havde på daværende tidspunkt opnået et særdeles højt niveau i produktkendskabet til Harpoon missilet, som dengang også fandtes i NIELS JUEL- og WILLEMOES-klassen. Han var med andre ord ikke blot en dansk specialist, men en i NATO anerkendt kompetence.

Fregatten PEDER SKRAM den 6. september 1982.

Fregatten afgik fra Århus Havn kl. 9 om morgenen. Der var tale om en ukompliceret forlægning mod København, hvor det primære formål under forlægningen var en gennemførelse af BIT test (Build-in Test) af Harpoon-missilsystemet. Orlogskaptajn H. G. Olsen var assisteret af fregattens besætning primært fra Våbendivisionen. Afprøvningen blev påbegyndt umiddelbart efter afgang. Undertegnede befandt sig

November 1979. Tv. OK H. G. Olsen og LT Leif Braae ombord i korvetten F354 NIELS JUEL ved ladning af et Sea Sparrow missil. (Forsvarets Mediecenter)

efter havnemanøvren i O-rummet for forberedelse af kommende øvelser, og på broen var en af fregattens erfarne vagtchefer assisteret af en søkadet under oplæring, rorgænger, radiogast og på åben bro udkiggen. Som medsejlende gæst var en journalist fra Danmarks Radio. Efter havneopholdet og besætningens deltagelse i Århus Festuge var der forholdsvis stille ombord. Da fregatten undtagelsesvis ikke indgik i øvelsesaktiviteter, var aktivitetsniveauet i O-rummet alene rutineaktiviteter, herunder undertegnedes forberedelser af kommende aktiviteter.

Ud over O-rumspersonellet var der således kun orlogskaptajn H. G. Olsen og officerer og befalingsmænd fra Våbendivisionen, som var optagede af tekniske problemer med kontrollen af missilsystemet, som derfor tog tid. Da klokken nærmede sig 1130, og min tilstedeværelse i O-rummet ikke nødvendigvis var påkrævet, kaldte jeg broen for at orientere om, at jeg gik ned for at spise frokost. Orlogskaptajn H. G. Olsen stod på daværende tidspunkt alene ved Harpoonkonsollen. Som ung officer syntes jeg ikke, at jeg kunne efterlade en ældre officer alene i O-rummet, og jeg opfordrede ham derfor til at gå med til frokost. Han ville vente lidt, for der var nogle ting, han lige skulle afprøve. Jeg gik således alligevel ned i officersmessens forreste del, hvor der var kommet noget mere liv i kollegerne efter havneopholdet i Århus. Man havde endnu ikke sat sig til bords.

Klokken 1128 lød der et øresønderrivende brag, og fregatten satte sig i forskibet. Barometeret faldt på dørken, det gjorde det også altid, når 5" kanonen blev affyret. Der var et par sekunders stilhed, spørgsmålet om hvad var der sket, og uvisheden stod printet i alles ansigter. Da jeg lige var kommet ind i messen og stod nærmest døren, for jeg ud, samvittigheden var nu ikke helt i orden over at have forladt O-rummet før vagtskiftet. På

Harpoon konsollen som den dag i dag kan beses i O-rommet ombord i museumsfregatten Peder Skram *på Holmen.* (S. Nørby)

vej op ad lejderen strøg chefen forbi mod O-rummet Affyringen af missilet var sket lige uden for hans salon, og da vi kom ind i O-rummet stod orlogskaptajn H. G. Olsen med et vantro udtryk og løftede arme og sagde, "jamen jeg gjorde ingenting". Harpoon konsollen stod og blinkede. Efter at have konstateret, at O-rummet var intakt, fortsattes efter chefen op på broen. Broen var også intakt, men personellet selvsagt lettere chokerede. Missilet var affyret ganske få meter fra broen, og personellet var lettere blændede. Vagtchefen udtrykte, at der var sket en eksplosion foran broen. Det

Der er skudt tomt. (Kjeld E. Haick)

En let afsveden fregat. (Kjeld E. Haick)

konstateredes, at der var et tomt missilhylster. Jeg fortsatte videre op på åben bro og konstaterede, at udkiggen var OK. Han havde handlet meget snarrådigt, for kort efter affyringen havde han konstateret et nedslag i vandet og havde meget professionelt taget en kompaspejling og estimeret en anslået afstand. Jeg fór tilbage til broen og foretog en pladsbestemmelse og udsatte nedslagspunktet. Nedslagets pejling-afstand passede ved den efterfølgende rekonstruktion med missilets booster motor, som afkobles kort efter affyring.

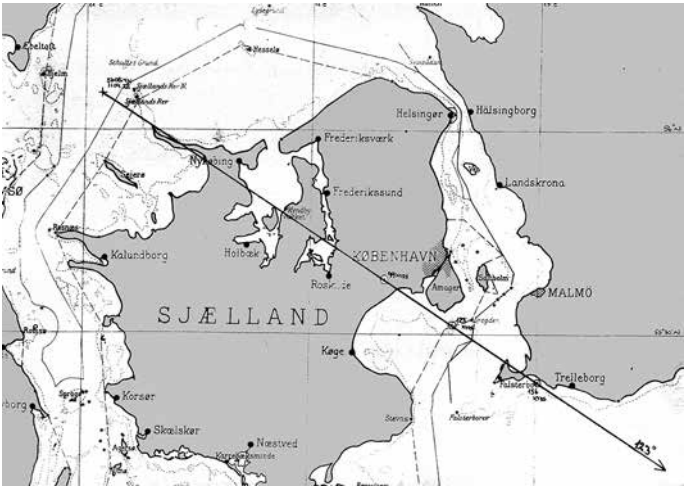
Det konstateredes hurtigt, at der ikke var nogen tilskadekomne ombord, hvorefter chefen samlede skibsledelsen bestående af næstkommanderende og divisionsofficererne samt orlogskaptajn H. G. Olsen og undertegnede som pennefører af operationsdagbogen, som øjeblikkeligt blev underslået.

Inden for 5 minutter var der sendt et signal til Søværnets Operative Kommando om, at fregatten Peder Skram havde foretaget en utilsigtet affyring af et Harpoon-missil pejling 123 fra en position i Kattegat Syd. Ingen vidste da reelt, hvor missilet var på vej hen. Orlogskaptajn H. G. Olsen havde trykket kurs og afstand for et fiktivt mål ind i konsollen og rutinemæssigt trykket 123 og 123. Han havde naturligvis

Z R 060943Z SEP
FM PEDER SKRAM
TO SOK
FKO
INFO SMK
CH FGE
UKLASSIFICERET
EMNE: UTILSIGTET HARPOON AFFYRING.
ET HARPOONMISSIL ER 060928Z UTILSIGTET AFFYRET PÅ POSITIONEN 5605,4 N - 1104,2 E.
2. AFFYRINGEN SKETE UNDER MISSILE TEST.
3. MISSILET HAVDE VED AFFYRINGEN FØLGENDE INDSTILLINGER:
SØGEMÅDE RBL LARGE
SKUDPEJLING 123
AFSTAND 123 KYDS
DESTRUCT RANGE 165 KYDS
INGEN SKADER OMBORD
4. YDERLIGERE FØLGER.

ingen forestilling om, at missilet kunne gå af, al den stund at nøglen til affyringskredsløbet befandt sig vel forvaret i chefens boks - også i forbindelse med BIT-testen. Næstkommanderende orienterede besætningen om den utilsigtede missilaffyring, og at missilets skæbne var ukendt. Derefter lagde der sig en tung og mørk stemning over hele fregatten. Alle vidste, at det var et missil med krigshoved, der var affyret, og at det kunne få dødelige konsekvenser på nedslagsstedet. I 1982 var der flere færgeforbindelser på tværs af Kattegat mellem landsdelene, som også indgik i overvejelserne.

Chefen havde efterfølgende en telefonsamtale over Lyngby Radio med Søværnets Operative Kommando (SOK). Efter en times tid blev fregatten kaldt op på VHF-radio af Marinestation Sjællands Odde, som huser Søværnets Våbenskole. Våbenskolen oplyste, at de var blevet kontaktet af det lokale politi om, at der var sket en eksplosion i Lumsås, hvor et større antal sommerhuse var raseret. Våbenskolen ville derfor høre, om fregatten havde skudt med kanon. Våbenskolen blev sat ind i situationen, og det aftaltes at sende missilspecialister af sted, som kunne identificere evt. vragdele fra missilet og i øvrigt assistere politiet. Efter ca. halvanden time blev fregatten atter



Harpoonmissilet var konstrueret til at flyve lavt over vandet for at undgåa at blive opdaget af fjendens radar. Affyringsposition og misslets kurs. Heldigvis stod der nogle træer i vejen.
(Kjeld E. Haick)

kontaktet af Våbenskolen med beskeden om, at der tilsyneladende ikke var nogen omkomne. Besætningen blev orienteret herom, og der mærkedes et lettelsens suk i besætningen, som var tydeligt mærket af situationen.
Indtil da havde fregatten for lav fart opholdt sig i nærheden af affyringspositionen. Kursen blev herefter sat mod København, og Kronløbet passeredes ved 17-tiden. Fregatten opholdt sig en kort tid i havnen og sendte gummibåd i land efter personel. Fregatten sejlede derefter ud på Københavns Red, hvor den opholdt sig i et par timer, mens gummibåden var i land for at hente yderligere personel. Fregatten modtog mange telefonopkald fra pressen over Lyngby Radio som venligt nok orienterede, om hvorfra opkaldet kom.
Chefen havde et par interviews med pressen over Lyngby Radio, men i løbet af dagen blev fregatten pålagt kommunikationstavshed om affyringen af Chefen for Søværnets Operative Kommando kontreadmiral S. E. Thiede, og at SOK fremadrettet ville stå for kontakten til pressen.

Chefen for Søværnets Operative Kommando havde sammen med Chefen for Fregateskadren daværende kommandør J. F. Bork kort efter den utilsigtede affyring besluttet, at der skulle gennemføres en undersøgelse ved Marineauditøren. Det var en helt naturlig reaktion herpå. Den første person, der steg ombord i Københavns Havn, var således Marineauditør Mogens Reimann. Senere på aftenen blev han suppleret med kommandørkaptajn H. E. Lensbøl og ingeniør J. E. Jensen, begge fra SMK. Herefter forlagde fregatten til området syd for Amager og Stevns – uden for synsvidde af land og under den pålagte radiotavshed over for

Chefen for Fregatteskadren kommandør J. F. Bork (tv) og chefen for PEDER SKRAM *kommandørkaptajn Jens L. Winther.*
(Karl Nord)

pressen. I løbet af aftenen og natten udarbejdede dette undersøgelseshold en rapport, der konkluderede, at der var tale om tekniske fejl, som også kunne være til stede i Søværnets øvrige missilbærende enheder. Kablerne på Søværnets missilbærende enheder skulle derfor demonteres indtil videre.

Godt nok var 1982 året, hvor NMT mobiltelefonnettet blev etableret i Danmark. Det var imidlertid ikke ensbetydende med, at den endnu var installeret ombord i fregatten, endsige hos private besætningsmedlemmer. Ingen af besætningens pårørende var således orienterede om hændelsen, medmindre de lyttede til radio eller fjernsyn i løbet af dagen. Tidligere omtaltes, at en journalist fra Danmarks Radio medsejlede mod København, hvor han blev sat i land med første gummibåd. Han fik de samme orienteringer som besætningen, men så ingen anledning til at lave en reportage om missilaffyringen. Han skulle efterfølgende have forklaret sine kolleger, at besætningen virkede meget normal og ikke tilkendegav, at der var tale om noget ekstraordinært. Så let var det nok ikke gået i dag. Den eneste forklaring, jeg kan give herpå, er, at journalisten ganske enkelt blev overset i lyset af affyringens implikationer for fregatten. Sent om aftenen blev pårørende til besætningen kontaktet af Holmens Meldecentral, der kunne oplyse, at besætningsmedlemmerne ikke kom hjem i aften, og at man i øvrigt ikke kunne oplyse, hvornår fregatten ville returnere til Holmen. TV-avisen kl. 1930 havde en reportage, hvoraf det fremgik, at fregatten havde affyret et missil ved en fejl, men at ingen var kommet noget til. Desuden at meget tydede på, at det var en teknisk fejl

Et sommerhus. Der sker noget når et harpoonmissils 100 kg sprængladning detonerer i nærheden af et sommerhus. (Forsvarsgalleriet)

og ikke en menneskelig, da sikkerhedsnøglen til missilsystemet var i forvaring hos chefen. Kontreadmiral Thiede var også i nyhederne og understregede, at der var tale om en teknisk fejl, og at kun særligt uddannet personel gennemførte disse tests (underforstået SMK). Dermed havde han i princippet tilkendegivet, at det ikke var hans ressortområde. Min hustru blev samme aften ringet op af en god ven og kollega, som forsikrede hende om, at det kunne undertegnede som 2. operationsofficer overhovedet ikke være involveret i. Jeg er ham stadig mange tak skyldig.

Den efterfølgende dag den 7. september sejlede fregatten for små omdrejninger stadig rundt i Sundet og syd for Amager. Gummibåden blev sendt i land for at købe aviser, som straks tilgik chefen og besætningen i øvrigt. Omtalen i pressen gjorde ikke chefens humør bedre, og besætningen var også mærket af den. Således forløb de efterfølgende dage med daglige gummibådssejladser efter aviser ind til

den 10. september, hvor fregatten lagde til ved Langelinie i et par timer, uden nogen fra pressen eller andre opdagede det. Der var heller ikke tilladelse til at gå i land. Herefter tilbage til Sundet og fortsatte afvisninger af pressens forsøg på at komme i kontakt med fregatten over Lyngby Radio. Chefen var ikke tilfreds med pressens omtale, fordi den altid nævnte fregatten i forbindelse med affyringen og ikke, at det var en teknisk fejl, som var SMKs ansvar og altså ikke fregattens ansvar. Derfor kontaktede chefen kommandørkaptajn J. L. Winther jævnligt Chefen for Søværnets operative Kommando for at høre om udviklingen. Efterfølgende modtog fregatten ordre om at forlægge gennem Kielerkanalen til Tyske Bugt for at øve med enheder fra den tyske flåde - meget belejligt. Således fik man sendt fregatten væk fra danske farvande, hvor den ellers kunne følge med i udviklingen af missilsagen og ud i åbent farvand, hvor det kun lejlighedsvis lykkedes at få sendt gummibåden i havn efter aviser og opsnappe dansk presse.

Den 17. september returneredes atter til danske farvande, og om aftenen anløb fregatten Århus, hvor Chefen umiddelbart efter ankomst aflagde besøg hos kontreadmiral Thiede. Fregatten afgik først den 21. september fra Århus for øvelser i Kattegat og anløb Holmen igen den 23. september om aftenen. Den 28. september afgik fregatten atter fra Holmen for øvelser i Østersøen og returnerede først den 15. oktober.

Fregatten blev således holdt sejlende og beordret til ikke at have kontakter med pressen om den utilsigtede missilaffyring. Det fremgår af bogen "VILDSKUD", at der fra Forsvarskommandoens side var udarbejdet en pressemeddelelse om, at uheldet var en teknisk fejl. Denne pressemeddelelse blev stoppet af kontreadmiral Mads Einer Michelsen der var Chef for Søværnets Materiel Kommando. Godt nok blev der på selve dagen i Nyhederne sagt, at der var tale om en teknisk fejl, men det skulle vise sig ikke at være opfattelsen i SMK. Dette synspunkt prægede debatten de efterfølgende år ind til sagens endelige afklaring i Københavns Byret. SMKs linie var indtil den sidste kommissionsundersøgelse den holdning, der de næste par år dominerede i pres-sen og bl.a. gav anledning til, at den nytiltrådte forsvarsminister Hans Engell ville have Olsen i retten, da han var bibragt den opfattelse, at det var en menneskelig og ikke en teknisk fejl.

Undersøgelseskommissioner.

På fregatten var besætningen ikke klar over det spil, der udspillede sig mellem forsvarets og Søværnets kommandomyndigheder. Forløbet er godt beskrevet i Gunner Nielsens og Henrik Thomsens bog. Kort refereret var daværende Chef for Søværnets Materiel Kommando, kontreadmiral M. E. Michelsen,

åbenbart ikke tilfreds med udlægningen af en teknisk fejl, fordi det pegede mod hans myndighed. Tilsyneladende så han hellere, at der var tale om en menneskelig fejl forårsaget af hans egen medarbejder orlogskaptajn H. G. Olsen. Hvorvidt, den amerikanske producent har påvirket kontreadmiralen, vides ikke og årsagen til admiralens holdning, står hen i det uvisse. Var det for at værne om SMKs renomme? Hvor en syndebuk ville være en nem og hurtig udvej. For SOKs vedkommende havde Thiede udtalt i pressen, at der var tale om en teknisk fejl, og den ændrede han ikke. Han kunne med god samvittighed fastholde dette udsagn, da SMK og Olsen jo var den ansvarlige myndighed, uanset om det var en teknisk- eller betjeningsfejl. Dermed var konflikten placeret hos SMK. Fakta var, at kontreadmiral Michelsen fik udvirket, at der skulle foretages en særlig undersøgelse, der skulle beskrive tekniske og betjeningsmæssige forhold, som kunne have medvirket til den utilsigtede affyring. Med andre ord sættes Marineauditørens undersøgelse i baggrunden. I den nye undersøgelse indgik en overingeniør O. Flensburg fra SMK, som havde ansvaret for Harpoon indkøbet sammen med en ekspert fra den amerikanske flåde og en ekspert fra producenten og igen kommandørkaptajn H. E. Lensbøl. De amerikanske eksperter hævdede, at den nøgle, der opbevaredes i chefens boks, ikke gav 100% sikkerhed, men at det var nødvendigt med spænding uden om hovednøglen til testsættet, et udsagn der meget overraskende blev understøttet af overingeniør Flensburg. Det forlød rygtevis, at han skulle have modtaget et signal herom flere måneder tidligere, men ingen af de i Danmark uddannede missilofficerer havde hørt herom før. Der var således en oplevelse af, at kendsgerningerne var blev fordrejet og tilliden til daværende ledelse i SMK kunne ligge på et lille sted. Den 29. september forelå den endelige rapport fra undersøgelsesgruppen, som konkluderede, at hvis de autoriserede procedurer var blevet fulgt, så ville affyringen ikke være sket. Med andre ord understøttede rapporten holdningen om, at det var en menneskelig betjeningsfejl. Mange i Søværnet undrede sig.

På baggrund af undersøgelsesgruppens resultat besluttede daværende forsvarsminister Hans Engell den 1. oktober og 4 dage gammel i stolen, at der skulle nedsættes en kommissionsdomstol, som skulle undersøge hele forløbet. Hermed blev hændelsen overført til det civile system, og formand blev daværende landsdommer Jaques Hermann.
Beretningen fra kommissionsdomstolen blev offentliggjort den 7. juni 1983 af forsvarsminister Hans Engell. Det konkluderes her, at H. G. Olsen bl.a. har udvist ansvarspådragende pligtforsømmelse og burde tiltales. Med andre

ord udpegedes han som syndebuk, hvilket undrede mange i Søværnet, netop fordi det for dem var en teknisk fejl, der var afsløret, og som ikke var blevet bragt til deres kendskab fra producentens eller andres side. Ikke blot orlogskaptajn H. G. Olsen, men også det personel i Søværnet, der havde kendskab til Harpoon-missilet, opfattede det som fordrejning af kendsgerningerne og et ledelsessvigt overfor såvel underlagt personel som de tekniske procedurer, som SMK og producenten var ansvarlige for.

Undersøgelsen foranledigede kontreadmiral Michelsen til at meddele Marineauditør Reimann, at vådeskuddet ikke var en teknisk fejl, men et menneskeligt svigt. Marineauditøren blev bedt om at iværksætte en undersøgelse, der placerede ansvaret. Herefter rejstes tiltale mod H. G. Olsen i byretten for overtrædelse af den militære straffelov. Marineauditør Reimann foretog imidlertid på egen hånd en række supplerende undersøgelser bl.a. på amerikanske skibe på flådebesøg. Disse undersøgelser afslørede, at der havde været kendskab til tekniske mangler i Harpoon-missilets sikkerhedssystem, men også at den amerikanske flåde var af den opfattelse, at en missilaffyring ikke ville være mulig, når sikkerhedsnøglen lå velbevaret i chefens boks. Da disse oplysninger fremlagdes i retten og dermed blev offentligt kendte, forlangte et Folketingsflertal, at sagen mod H. G. Olsen skulle droppes, og at en ny uvildig undersøgelse af en kommissionsdomstol gennemføres med Højesteretsdommer Palle Kiil som formand. Den 28. juni 1984 vedtog et flertal i Folketinget, at forsvarsministeren foranledigede, at den militære anklagemyndighed trak anklagen mod Olsen tilbage. Som konsekvens heraf blev Olsensagen stillet i bero, mens den ny kommissionsdomstol arbejdede. På kommissionens første møde tilkendegav Kiil, at der ikke skulle være en ny kulegravning af sagen, men der skulle fokuseres på, hvorfor det amerikanske varsel, der var indløbet ca. to måneder før uheldet, ikke havde ført til ændringer samt grundlaget for, at der rejses tiltale mod Olsen. Det var en skarp og enkel præcisering. Kiils kommissionsdomstol var således alene rettet mod omstændighederne og dermed ikke en vurdering af tiltalen mod Olsen. Han konstaterede, at den nu pensionerede marineauditør Reimanns rapport ikke var blevet anvendt af landsdommers Hermanns kommission. I oktober 1984 bekendtgjorde forsvarsminister Engell overfor generalauditøren, at det burde overvejes, om ikke at tiltalen alene skulle omfatte tilsidesættelse af de pligter, der omfattede forsvarlig betjening af missilanlægget. Hermed omfattede tiltalen ikke længere skyld for affyringen, hvilket i øvrigt gjorde det muligt at rette en erstatningssag mod producenten. I byretten blev H. G. Olsen tildelt en

irettesættelse for betjeningsfejlene, hvilket var en meget mild afgørelse, Olsen havde dog håbet på frifindelse.

Hvis man forsøger at uddrage en lære af hele sagen, er det:

- At den første undersøgelse med marineauditør Reimann og kommandørkaptajn Lensbøl var tilnærmelsesvis korrekt. Hvis man fagligt og politisk havde bakket op om den, ville sagen have fundet en pragmatisk løsning, og det eneste udestående ville have været erstatningssagen mod producenten.

- At ønsket om at finde en menneskelig syndebuk ledte til en ny undersøgelse bl.a. med fabrikanten, som fandt, at der var tale om en betjeningsfejl.

- At der på den baggrund nedsattes en kommission med Jaques Hermann som formand, der ikke formåede at komme til bunds i sagen, og på et utilstrækkeligt grundlag angav betjeningsfejl som årsag.

- At Reimanns undersøgelser på eget initiativ påviste, at noget var fordrejet eller ikke korrekt. Da det kom frem i Byretten, kunne det bruges af oppositionens politikere overfor den siddende regering, som derved kom i mindretal og måtte nedsætte en ny kommissionsundersøgelse.

- At den ny kommissionsundersøgelse under Palle Kiil foretog en temmelig skarp opgaveanalyse, som kom frem til et helt andet resultat end Jaques Hermans undersøgelser.

- At byretten kunne genoptage sagen på baggrund af Palle Kiils kommissions resultater og nå frem til en afgørelse, der efter undertegnedes opfattelse måske ikke ydede fuld retfærdighed over for det forhold, at sikkerhedsnøglen var i chefens boks under affyringen, og dermed ikke ydede den lovede sikkerhed. På den anden side kunne erstatningssagen anlægges og orlogskaptajn H. G. Olsen blev helt rehabiliteret i kollegernes øjne, og den tildelte irettesættelse var blot et skuldertræk værdig.

Med andre ord kommer en kommissionsundersøgelse ikke nødvendigvis frem til det rigtige resultat, hvis den ikke er i stand til en fuld klarlæggelse af omstændighederne. Det kan lyde indlysende, men sager, der har offentlighedens interesse, kan blive politisk følsomme, og ministre kan få dårlig rådgivning af såvel spindoktorer som embedsmænd, uagtet ministeren har fuld tillid til dem – indtil det modsatte er bevist. Når man ser på årets skandalesager som Mink-sagen og Efterretningssagen, så har de 10 embedsmænd/kvinder, som Minkkommissionen har fundet begået har tjenesteforseelser

Et af de tre ødelagte lagte sommerhuse ved Lumsås. Til alt held kom ingen mennesker aller dyr til skade. (Forsvarsgalleriet)

af en sådan grovhed, at det offentlige søger at drage dem til ansvar. Som Hovsa-missilsagen viser, er det på den anden side ikke alle kommissioner, der når frem til sandheden. For de pågældende 10 kan man ikke forestille sig andet end, de må være interesseret i, at deres sager bliver afklaret – for deres egen skyld - og at retfærdigheden sker fyldest. I skrivende stund er der foreløbigt truffet en afgørelse for to af de 10, og to er sendt hjem. Lige nu går de øvrige seks anklagede rundt blandt kolleger og politikere, som sætter spørgsmålstegn ved deres dømmekraft – og deres fremtid i funktionen. Sagerne mod de otte afgøres måske, måske ikke som disciplinærsager. Hvis der kommer nye oplysninger frem, vil opfattelsen af, hvad der er sket i minkforløbet, kunne føre til genoptagelse af tidligere trufne afgørelser. Orlogskaptajn H. G. Olsen stræbte efter retfærdighed, og det fik han i retten. Hensynet til opretholdelse af den almindelige retsopfattelse i Danmark fordrer en fair proces, og ikke at de anklagede indgår i et dulgt politisk spin. Vedr. FE-sagen har håndteringen allerede forårsaget stor skade. Når retten har talt overfor de anklagede, er der sat et punktum for dem, men ikke for det omdømmetab staten og FE har lidt. Det kan jo betyde, at håndteringen af daværende

forsvarsminister kan retfærdiggøres, og at beskyldningerne i pressen om hendes uduelighed kan fejes af bordet, men det kan også vise sig at være det modsatte. Rettens afgørelse ventes med spænding. I Danmark skal vi gerne bevare opfattelsen af, at vi lever i et retssamfund af såvel hensyn til dem, der anklages og alle os andre. Forsøg på politisk spin bør afdækkes i en retssag.

Den amerikanske nedskydning af et iransk passagerfly i 1988 med 290 omkomne fik et efterspil, fordi der med det samme blev nedsat en faglig kommission under ledelse af en kommandør, som selv havde været skibschef på den pågældende type krydser, en auditør og en missilteknisk specialist. Redegørelsen blev offentliggjort samme år og hele kommandokæden fra den ansvarlige officer for affyringen og skibschefen til Chief of Joint Chiefs of Staff i USA påtog sig ansvaret for hændelsen. Afgørelsen var, at under de skærpede omstændigheder var det hændeligt. Den daværende amerikanske Forsvarsminister var ikke helt enig i afgørelsen, hvorfor den ansvarlige officer fik, hvad der svarede til en irettesættelse a la orlogskaptajn H. G. Olsen. Den fjernede Præsident Reagan imidlertid, da han fik sagen forelagt. I 1988 var jeg stabsofficer i Forsvarskommandoens Studiesektion, hvor rapporten var vedlagt en indrapportering fra Forsvarsattacheen i USA. Af hensyn til den interesse Missilsagen havde haft, blev den lagt op ad kommandokæden til Forsvarschefen nu admiral Thiede med en påtegning om den hurtige faglige undersøgelse, hvor kommandokæden ikke løb fra ansvaret, måske var der en lære. Der blev fra Forsvarschefens side kvitteret uden bemærkninger.

Pressens dækning.

Den 7. september 1982, dagen efter affyringen, var aviserne dækning naturligvis omfattende. BT havde fokus på ofrene for missilaffyringen med en overskrift ”20 års slid skudt i grus”. Politikken ”Raket tog fejl: Huse smadret”. Politikken havde fokus på den ansvarlige og daværende radikale medlem af Folketinget Jens Bilgrav-Nielsen krævede afskedigelse af den ansvarlige officer og en forklaring på, hvorfor Peder Skram sejlede med skarp ammunition. Ekstrabladet havde held til et kort interview over Lyngby Radio med chefen – inden radiotavsheden - og citerer ”Chefen for det løbske dræbermissil” for at have udtalt ”Svineheld at vi ikke sænkede en færge”. Det fremgik desuden af artiklen, at besætningen havde tilbragt ”tre døgn på vulkaner i den løsslupne århusianske festuge”. Bortset fra det redegjorde artiklen for omstændighederne. Berlingske Tidende havde også fokus på ofrene, sommerhusejerne i Lumsås

med overskriften ”Missilets nedslag rystede et helt sommerhusområde, og et ”Radikalt krav: ansvarlige må afskediges”. Det fremgår af artiklen ”At Jens Bilgrav-Nielsen forlangte den ansvarlige for ”båden” afskediget”. Det har ikke været muligt, trods forsøg, at fremskaffe materiale fra Jyllands Posten. Baseret på min egen erindring krævede journalisten fra Jyllands Posten den ansvarlige skibsledelse bestående af næstkommanderende og divisionscheferne fyret, men mente dog, at chefen måtte være sagesløs. Så vidt det erindredes, var den pågældende journalist medsejlet til Århus inden missilaffyringen, hvor han havde tilbragt meget tid i baren i officersmessen.

Generelt var det fregatten PEDER SKRAM, der var i fokus af pressens dækning. Det var årsagen til chefens frustration, fordi fregatten alene var platform for en rutinemæssig teknisk undersøgelse foretaget af den teknisk ansvarlige myn dighed SMK. Fregatten havde intet ansvar for afprøvningen andet end at levere den nødvendige strøm til missilanlægget. Missilaffyringen fik i øvrigt ingen konsekvenser for Chefen eller divisionsofficererne. Det var så vidt vides Ekstra Bladet, der fandt på udtrykket Hovsa Missilet, som efterfølgende har givet anledning til større anvendelse af udtrykket Hovsa.

Epilog

Som nævnt i indledningen er det en oplevelse, man aldrig glemmer, men for at få fakta på plads 40 år efter hændelsen var det nødvendigt med kildemateriale. Bogen "Vildskud" af Gunner Nielsen og Henrik Thomsen har været en stor støtte. Skibsjournalen ville være et andet oplagt dokument. I Søværnet er det almindeligt kendt, at skibsjournalerne indsamles og fremsendes til Rigsarkivet, hvor de opbevares under lås og slå, fordi indholdet kan være klassificeret og udgør det reelle dokumentationsmateriale for, hvor en af Søværnets enheder har befundet sig på et givet tidspunkt. Derfor skal man ansøge om og bevilges adgang til Rigsarkivet. I arkiverne fandt jeg frem til perioden og ansøgte om arkivalierne. Man møder op i Rigsarkivet og får journalerne udleveret. Der var to skibsjournaler for den pågældende periode, og det viser sig hurtigt, at det er de to journaler, som ligger på hver side af den aktuelle. Jeg henvender mig til vagthavende i læsestuen, som for det første konstaterer, at jeg har fået udleveret to journaler, så der mangler ikke nogen i Rigsarkivets regnskab. Han foretager herefter selv en søgning og konstaterer, at den ikke er der, og har i øvrigt ingen forklaring på, hvorfor den ikke er der. Skuffet forlader jeg Rigsarkivet, min taske bliver undersøgt ved afgang – man ved jo aldrig efter nazi-papirernes forsvinden - men jeg

klarede frisag.

Ærgerlig over ikke at kunne få adgang til skibsjournalen i Rigsarkivet får jeg fra en bekendt en ide om, hvor den kan være. Det viser sig at have sin rigtighed, den befinder sig hos en privat samler, som jeg får kontakt til og meget venligt inviterer mig til at gennemse den et sted i Danmark. Jeg møder op og får først en rundvisning i en meget imponerende og stor privat samling, som ud over forskellige maritime artefakter også indeholdt mange skibsjournaler, fotokopierede daglige presseklip som nogen vil huske blev distribueret i stabe mv og dokumenterede Søværnets dagligdag. I det hele taget en imponerende samling af en person meget interesseret i Søværnet. Jeg spurgte naturligvis til, hvordan man kunne få samlet så meget sammen. Det viser sig, at når myndigheder nedlægges, sammenlægges med andre eller flytter til ny lokation, reducerer man mængden af arkiver og udsmykning. Rigsarkivet og Krigsmuseet inviteres så til at bjærge, hvad de måtte finde interessant. Resten skal i princippet køres på lossepladsen. Det er så her, at nogen i myndigheden kender en samler, som kommer og bjærger det for samleren interessante. Peder Skrams skibsjournal befandt sig af uforklarlige årsager i SMK, da denne myndighed blev nedlagt i 2007 mere end 20 år efter missilsagens afslutning. Det rejser spørgsmålet om den procedure, Søværnet anvender om automatisk og periodisk fremsendelse af skibsjournaler til Rigsarkivet. Opfylder den behovet for senere at kunne få adgang til retsgyldige data? Rigsarkivets håndtering af Søværnets skibsjournaler forekommer tilfældig. Er datasikkerheden i orden? Herfra skal alene lyde en tak til samleren for hans velvillighed og værtskab.

I denne redegørelse er der andre personer end H. G. Olsen, som ydede noget ekstraordinært. Olsens chef kommandørkaptajn H. E. Lensbøl må have været fanget i en loyalitetskonflikt mellem hans chef kontreadmiral Michelsen og hans medarbejder H. G. Olsen. Han støttede Olsen hele vejen. Han blev jo i princippet også svigtet af sin chef. Den lykkelige udgang af sagen i Byretten kunne ikke være sket uden marineauditør Reimann, som på baggrund af sin indsigt i sagen nok har fornemmet, at der var andre ledelsesmæssige og politiske interesser end de faktuelle forhold. Han var vedholdende og havde som anklagemyndighed fokus på retfærdighed, hvad hans egne iværksatte undersøgelser vidner om. Når man i år den 6. september passerer 40-året for den utilsigtede missilaffyring fra Peder Skram, så er fregatten ikke alene et symbol på Den Kolde Krig og datidens tekniske fremskridt. Fregatten kan også være et symbol på kampen om retfærdighed gennem to udredninger og

to kommissionsdomstole for at nå frem til en endelig afgørelse i Københavns Byret, hvor opfattelsen af, at Danmark er et retssamfund, blev opretholdt.

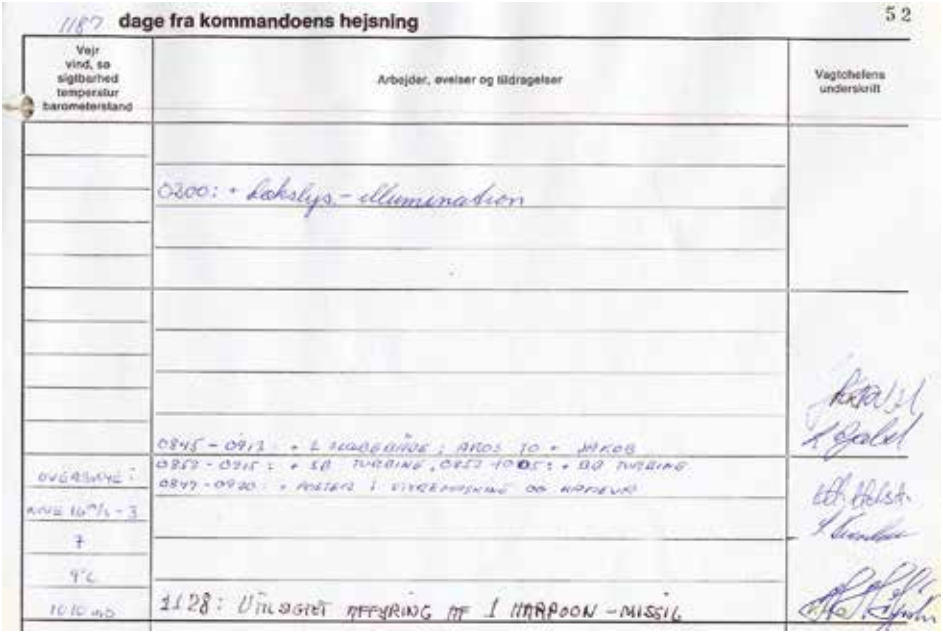
Litteraturliste

VILDSKUD Bogen om missil-sagen af Gunner Nielsen og Henrik Thomsen. Forlaget Systime A/S 1984.

SKIBSJOURNAL PEDER SKRAM SVN blanket 179 (78-4) expl 1528 påbegyndt 21/7 1982. Afsluttet den 22/1 1983

Presseklip 7. september 1982 fra Berlingske Tidende, Politikken, Ekstrabladet og BT.

Danmarks Radio TV Avisen 1930 den 6. september 1982.


1187 dage fra kommandoens hejsning

52

Vejr vind, sø sigtbarhed temperatur barometerstand	Arbejder, øvelser og tildragelser	Vagtchefens underskrift
	0300: + Lokslys - illumination	
	0845 - 0912 : + L HUGGEBØDE ; ARCOS 70 + JAKOB	
OVERSKYET:	0852 - 0915 : + SØ TURBINE, 0852 - 0905 : + BØ TURBINE	
KNUD 16°/4 - 3	0847 - 0920 : + ROSTER I SVIREKNOPPING OG KAPTEJN	
7		
9°C		
1010 mb	1128: UTILSIGTET AFFYRING AF 1 HARPOON - MISSIL	

Uddrag af skibsjournalen. Bemærk underste linje! 1128:

Langer Heinrich
Kranen der hævede flådens skibe.

af *Lars Jordt*

Dette er historien om flydekranen Schwimmkran 350t I/38 med kælenavnet (Der) Langer Heinrich (eller Der Lange Hendrik som nogle danske kilder kalder den) kom til København den 3. oktober 1943 for at rydde op på Holmen og Orlogsværftet.

Schwimmkran 350t I/38 blev bugseret fra Gotenhafen (nu Gdynia i Polen) til København. På billedet ses kranen i gang med at hæve de sænkede danske krigsskibe. Til højre i billedet med M 5 på hækken er minestrygeren Søhesten, som tyskerne erobrede uskadt i Kalundborg den 29. august 1943, og til venstre i billedet et oplagt fyrskib.
(Forsvarsgalleriet)

I oktober - november 1943 hævede den de skibe den danske flåde havde sænket på Holmen om morgenen den 29. august 1943 for at forhindre den tyske besættelsesmagt i at tage skibene.
Det var det tyske firma DEMAG, der først i 1940'erne byggede i alt fire kraner af denne type, og to af dem er stadig i drift her i 2022. Man kan godt sige at DEMAG har været på forkant.

Men hvad var kranen for en størrelse? Hvor kom den fra og hvor blev den af?

Langer Heinrich var en ud af fire selvfremdrevne flydekraner bygget til den tyske Kriegsmarine. Hver kran kunne løfte 350 t (tons) og de var benævnt Schwimmkran 350t I/38, II/38, III/38 og IV/38. Kranerne blev bestilt i 1938, og tegningerne godkendt i sommeren 1939. Kranerne blev leveret i eller omkring 1941. De fire flydekraner var verdens største, da de blev bygget og adskillige år derefter.
Krigsmarinen fik da det kom til stykket kun tre, idet den sidste blev solgt til Sovjetunionen, som Tyskland havde en alliance med fra 1939-41.

Betegnelse	Hjemhavn	Byggeværft for ponton	Krigsbytte til
SCHWIMMKRAN 350t I/38	Gotenhafen	Howaldt Werke, Kiel	England/Frankrig
SCHWIMMKRAN 350t */38	Leningrad	Deutsche Werft, Hamburg	USSR
SCHWIMMKRAN 350t */38	Kiel	Deutsche Werft, Hamburg	USA
SCHWIMMKRAN 350t */38	Hamburg	Deutsche Werft, Hamburg	Bombet / sprængt

**) De kilder jeg har haft til rådighed har ikke været 100 % enige om hvilke kraner der havde hvilket nummer og hjemhavn. Jeg benytter derfor i det følgende kranernes hjemhavn for at tydeliggøre hvilken kran jeg omtaler.*
Kranerne opererede i eller omkring deres hjemhavne efter behov, ligesom kranen der kom til København.

Kranerne blev bygget til brug for Kriegsmarine værfter og for civile tyske værfter for at dække behov for at løfte meget tunge løft for bl.a. Kriegsmarinens store Z-byggeprogram, der bl.a. omfattede seks 56.000 t H-klasse slagskibe, der skulle bygges på fire forskellige tyske værfter. De tunge løft omfattede f.eks. dele til kanontårne inkl. kanonløb, panserplader, maskineri mm. Men flydekranerne kunne også bruges til meget andet, som flytning af kraner, hævning af vrag og sektionsbyggeri af ubåde.

Kranteknik

Foruden kranens interessante historie, havde den også imponerende tekniske specifikationer. Flydekranen havde et deplacement på ca. 5.000 t, og pontonens dimensioner var 62 m lang, 33 m bred med en sidehøjde på 5 m, en dybgang på 3 m og et BRT (Brutto Register Tonnage) på 3.230.

Med kranarmen i normal position var kranens højde 114 m over vandlinjen. Kranarmen kunne sænkes til 86 m over vandlinjen. Den havde en løftekapacitet på 2 x 175 t, der med et løfteåg kunne kombineres til et 350 t løft, op til 35 m fra kranens centrum / 18 m fra pontonsiden, eller 50 t 64 m fra kranens centrum. Foruden de to 175 t kroge var der to 30 t kroge og en 10 t krog, der kunne flyttes op og ned langs kranarmen. Kranens maksimale løftehøjde med de store krankroge var 52 m over havoverfladen og den kunne nå ned til 8 m under havoverfladen. Til alle krogene medgik der i alt 13 km wire, hvoraf de største havde en diameter på 50 mm. De mindre krankroge var til

mindre løft, og til at assistere, når der skulle arbejdes med det tunge grej til de store krankroge, løfteåg, wire, sjækler etc. Da kranen var dieselelektrisk fungerede kranens drivmotorerne som generatorer og firede lasten langsomt af, hvis bremserne skulle svigte.

Selve kranen kunne dreje 360 grader på pontonen, hvilket tog ca. 10 minutter. Kranen havde to kontravægte, en på 400 t under wiretromlerne, og en højt placeret 200 t pendulvægt modsat kranbommen. Der kunne tages 1700 t ballastvand i tanke i kranens ponton.

Flydekranerne var selvsejlende, dvs. de var udstyret med et dieselelektrisk fremdrivningsmaskineri bestående af tre dieselmotorer på hver 730 hk, der trak tre Voith-Schneider propellere og/eller kranmaskineriet, to agter og en for, hvilket gav flydekranen en maksimal fart på 7,8 kn, med vindstyrke 2 imod. Propellerne kunne holde kranen i position i op til vindstyrke 7 – 8.

Hele kranpontonen kunne drejes 360 grader på kun 1 minut og 45 sekunder, imod de 10 minutter det tog at dreje selve kranen! På trods af at den var selvsejlende, så blev kranen som regel slæbt af en slæbebåd, når den skulle flyttes over længere afstande.
Kranen var konstrueret til at operere i smult vande, primært i og nær havne, og selv om den havde god stabilitet, så ville rullebevægelser være meget belastende højt oppe i kranarmen, og ned i kranens fundament. Derfor skulle der altid afventes godt vejr til forlægninger.
I kranpontonen var der en komplet aptering til kranens tre officerer og 20 mands besætning.

Voith-Schneider propellere

Voith-Schneider propellerne er et meget specielt design, udviklet i Tyskland i 1930'erne, der giver uovertrufne manøvreevner. En Voith-Schneider propeller består af en roterende plade, der sidder i flugt med pontonens bund, hvorpå der er seks propellervinger der løbende ændrer vinkel, når propellerpladen roterer. Ved at ændre propellervingernes vinkel ændres propellerens trykretning, dermed kan propelleren trykke i hvilken som helst retning. Propellernes funktion er ikke let at forklarer, så for at forstå Voith-Schneider propellers virkemåde se: https://de.wikipedia.org/wiki/Voith-Schneider-Antrieb.

Schwimmkran 350t I/38

(Gotenhafen-kranen).
Den kran, der i 1943 kom til København, var ifølge tyske kilder den kran der var stationeret på marineværftet i Gotenhafen. Her havde Deutsche Werft, efter Polen var besejret i 1939, oprettet et reparationsværft for Kriegsmarinen.

SCHWIMMKRAN 350^{t} I/38. Billedet giver et godt indtryk af kranens størrelse (bemærk de folk der står på pontonens venstre side) og konstruktion, til højre er tre etager med maskinhus øverst, wiretromler i midten og den 400 t tunge kontravægt nederst,og øverst ses den 200 t tunge pendulvægt. Til venstre på højde med toppen af maskinhuset anes kranførerkabinen, 27 m over pontonen, - tidligere (og mindre) DEMAG kraner havde en lavere placering af kranførerkabinen, men denne højt placerede kranførerkabine gav meget bedre udsyn. (Marinens Bibliotek)

Kranen kom fra en opgave, hvor den havde hævet ubåden U-34 (Typ VII A) der var forlist efter en kollision ud for Memel (i dag Klaipeda i Litauen), en opgave der var færdig den 24. august 1943.

Holmen - Flådens skibe hæves.
SCHWIMMKRAN 350^{t} I/38 kom til København/Holmen den 3. oktober 1943, godt en måned efter Flådens sænkning. Arbejdet med at hæve Flådens skibe gik hurtigt i gang. Med kranens fantastiske manøvreevne og 350 t løfteevne, kunne den komme tæt på de fleste af de sænkede skibe og hæve dem. Mange af de mindre skibe kunne løftes direkte op og evt. sættes på kajen, og i enkelte tilfælde sættes i vandet igen når de var blevet tætnet.

Da arbejdet blev udført af tyskerne, har jeg ikke fundet så meget om arbejdet med at hæve Flådens skibe, men det var et arbejde, der blev udført på Holmen, hvor der var indsigt fra den anden side af Københavns havn. Samtidig var der stadig mange fra Holmens faste stok og af Orlogsværftets folk, og der fortsat havde deres gang på Holmen og, derfor er der en hel stribe gode og illustrative billeder af hævningen. Da et billede siger meget mere end tusinde ord, vil jeg lade billederne fortælle historien om hævningen af Flådens skibe.

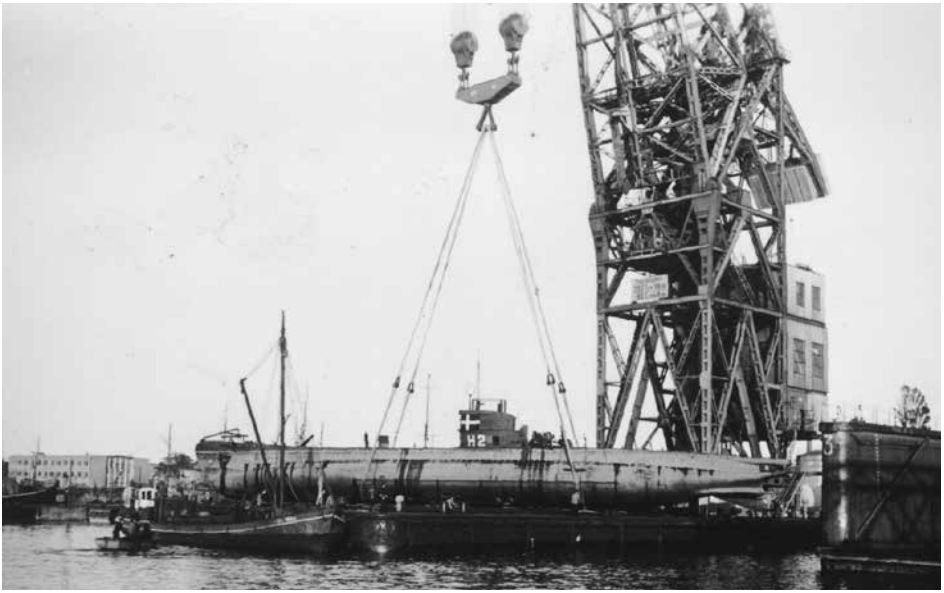
Der var kun fem af Flådens skibe, samt Orlogsværftets FLYDEDOK NR. 1, der havde et deplacement (vægt), der oversteg kranens løfteevne. Kystpanserskibet PEDER SKRAM (med et deplacement på

Intet under at flydekranens kælenavn var LANGER HEINRICH. *Den 114 m høje kran får nærmest Holmens 36 m høje mastekran til at ligne en dværg. Til venstre i billedet ses kasserneskibet* FYEN *bygget som krydserkorvet i 1882, og i forgrunden ses det kombinerede inspektionsskib og dampminebåd* BESKYTTEREN, *bygget i 1900.* BESKYTTEREN *var et af de få egentlige krigsskibe, der blev taget uskadt på Holmen den 29. august 1943.* (Marinens Bibliotek)

3.800 t), opmålingsskibet HEJMDAL (820 t), minelæggerne LINDORMEN (645 t) og LOSSEN (640 t), og værkstedsskibet HENRIK GERNER (463 t).

De resterende 24 skibe sænket på Holmen var tre minestrygere af SØLØVEN-kl (300 t), fire lægtvandsminestrygere af Ms-kl (75 t), to minelæggere af LOUGEN-kl (257 t), to minekraner af KVINTUS-kl (185 t), fire bevogtningsfartøjer (tidligere torpedobåde) hvoraf tre SPRINGEREN-kl (110 t) og HVALROSSEN (180 t), samt ni ubåde af C-, D- og H-kl (300 – 335 t).

Bevogtningsfartøjet, den tidligere torpedobåd, NORDKAPEREN (bygget 1918) blev hævet den 26. november, som det sidste af de sænkede skibe på Holmen, og derefter sat på land og ophugget. På små to måneder havde LANGER HEINRICH hævet de fleste af de skibe, der blev sænket den 29. august 1943. Efter endt arbejde i København returnerede kranen til Gotenhafen i slutningen af 1943 eller begyndelsen af 1944.



Havfruen sættes på kranens ponton, så den kan sejles til den kaj, hvor den skal sættes på land. Bemærk løfteåget der bruges, når de to 175 t kroge løfter i parallel. (Frihedsmuseet)

Bevogtningsfartøjet Hvalrossen der den 29. august 1943 lå på siden af kystpanserskibet Peder Skram, blev hævet den 17. oktober, og som det ses er agterskibet brækket. Med bådens store skader fandt tyskerne det ikke værd at reparere den gamle båd. I baggrunden anes Makrellen stående på Bradebænken. Den er brækket helt over og står i to stykker. (Orlogsmuseet)

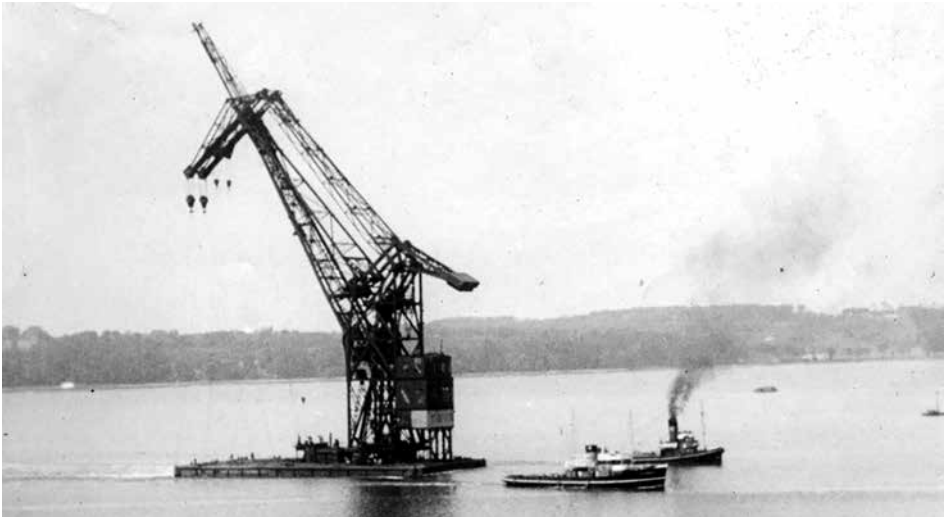
10. maj 1945. Tyske zerstörer landsætter soldater og flygtninge på Kielerfjordens østbred ved Mönkeberg. I billedets venstre side ses en af de to 350 t DEMAG kraner (Kiel- eller Gotenhafen-kranen), der begge på dette tidspunkt var i Kiel, og som begge stadig var operative. Amerikanerne fik Kiel-kranen, mens englænderne fik SCHWIMMKRAN *350t I/38 (Gotenhafen-kranen) som krigsbytte.* (Lars Jordt's arkiv)

I slutningen af krigen blev SCHWIMMKRAN 350t I/38 slæbt mod vest, og var i Kiel ved Tysklands kapitulation. Her blev den taget af englænderne som krigsbytte, og anvendt til at hjælpe med at hæve de vrag, der lå i og omkring Kiel, så stålet kunne skæres op, og sendes til Storbritannien.

I 1950 forlagde SCHWIMMKRAN 350t I/38 til Flensburg, hvor den deltog i oprydningsarbejdet i Flensborg Fjord og Geltinger Bugt.

Englændernes plan var oprindeligt at slæbe kranen til Storbritannien, men de opgav forehavendet, da Royal Navy anså det for at være for risikabelt at slæbe kranen over Nordsøen, uden at demonterer dele af kranarmen, hvilket ville være for dyrt og tage lang tid. Hamburg havn forsøgte at købe kranen, men englænderne ønskede at besværliggøre Tysklands genopbygning, og ville derfor ikke sælge kranen til Hamburg havn.

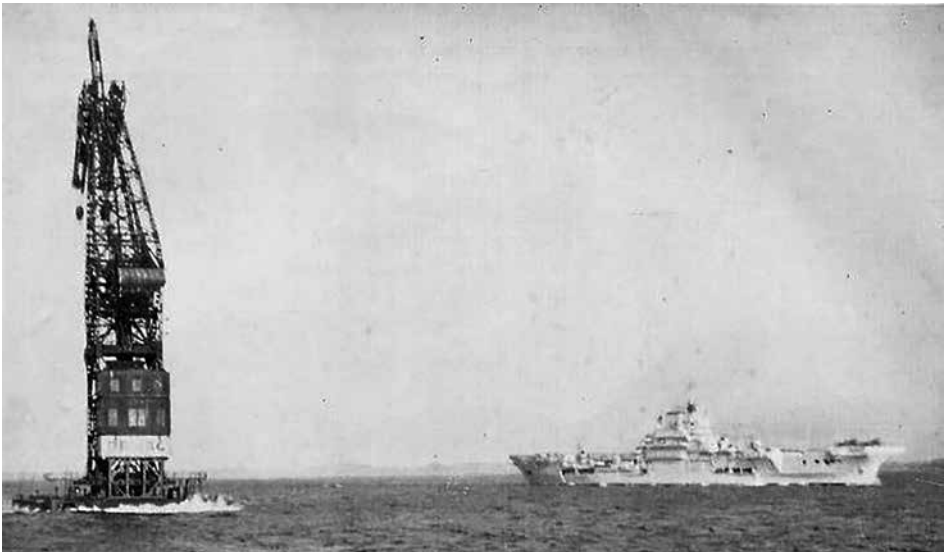
I stedet blev den solgt til den franske flåde for 1.5 millioner DM. Frankrig havde i 1933 – 1936 bygget en 250 t kran, til brug ved bygningen af slagskibene af RICHELIEU-kl. Den kran sprængte franskmændene selv i juni 1940, inden de tyske tropper nåede Brest, hvor den var stationeret, for at forhindre den i at falde i tyskernes hænder. Kranen blev ikke repareret under besættelsen, men med tysk grundighed sprængte



Schwimmkran 350t I/38 i Flensburg fjord omkring 1950. I Flensburg Fjord og Geltinger Bugt hjalp kranen med det store arbejde som det var , at hæve nogle af de 75 ubåde som tyskerne havde sænket i Operation Regenbogen, i strid med delkapitulations aftalen af 5. maj 1945. Storadmiral Dönitz havde udstedt et dekret om at sænke ubådene, men havde trukket det tilbage inden delkapitulationen. Englænderne truede med at henrette ubådscheferne, på trods af at Royal Navy havde samme stående ordrer om at sænke egne skibe, hvis de risikerede at falde i fjendens hænder. I sidste ende blev ingen af ubådschefer henrettet. (www.arkiv.dk)

tyskerne igen kranen i 1944. I 1950 havde franskmændene hævet kranen og var begyndt at reparerer den, da de pludselig fik mulighed for at købe Schwimmkran 350t I/38 i stedet.

Demontage og genopbygning ville have kostet 6 millioner DM, hvorfor den franske flåde besluttede sig for at slæbe kranen til Frankrig komplet. Den franske flåde hentede kranen i Flensburg, kranens tyske besætning nægtede at sejle med til Frankrig, - idet kranens tyske kaptajn anså slæbet for at være en "Himmelfartskommando", hvis ikke man demonterede dele af kranarmen. Kranen sejlede for egen kraft ud af Flensborg havn den 21. juni 1951, hvorefter den blev taget på slæb af den franske flådes slæbebåde, og kursen sat mod Cherbourg. Da slæbet nåede Skagen var vejret blev dårligere, og slæbets franske kaptajn anmodede den franske flådekommando om at vente på bedre vejr. Det anså flådekommandoen for unødvendigt, så man

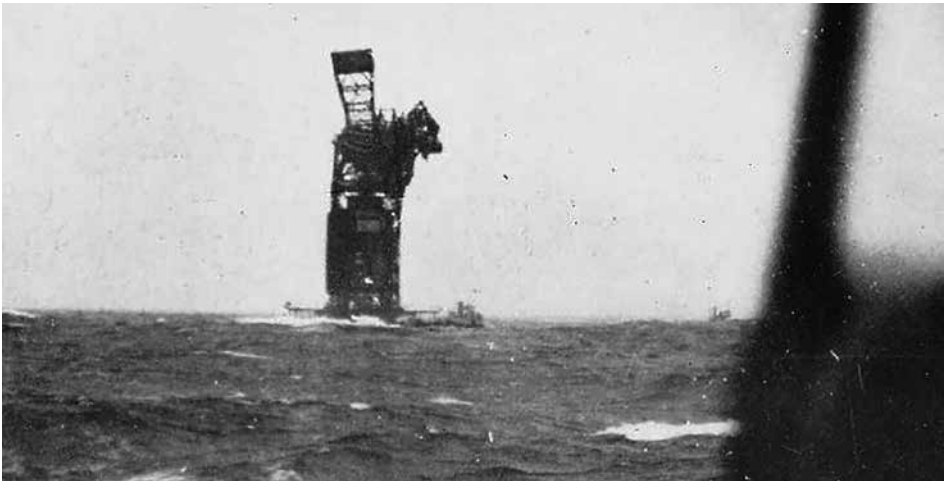


Det britiske hangarskib H.M.S. Indomitable, passerer slæbet med Schwimmkran 350t I/38, mens det stadig var godt vejr. (http://racines.lc.free.fr)

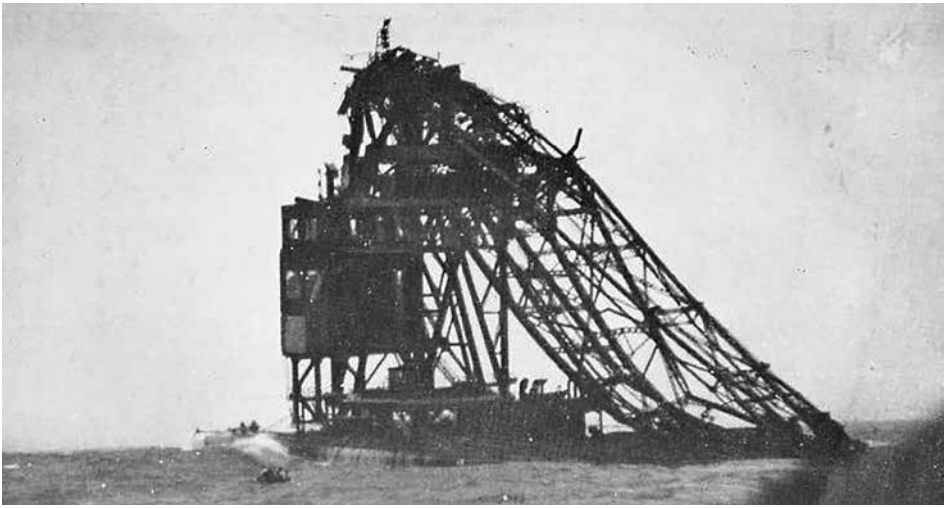
gav ordrer på at fortsætte på trods af slæbebådskaptajnens indvendinger.

I Nordsøen blev vejret værre, og den 25. juni 1951 rev kranen surringerne i stykker, og kranbommen kollapsede og slog derved hul på pontonen så kranen forliste, godt 30 sømil ud for Jyllands vestkyst, vest for Thorsminde. Af de 18 mand ombord på kranen blev 17 reddede, hvoraf to hårdt sårede, mens den 21-årige maskinist Yannick Le Calvez mistede livet, da kranarmen kollapsede. Efter forliset blev den ansvarlige for slæbet, kaptajn Yves Bonder anklaget for tabet, men han blev frikendt for ansvaret, da en matros fra slæbebåden havde taget en stribe fine billeder af kranens kollaps og forlis, som dokumenterede det uforsvarlige i at slæbe kranen uden at have demonteret dele af kranarmen. Herefter blev sagen hemmeligstemplet, og gemt og glemt. Franskmændene genoptog reparationen af 250 t Brestkranen, der endelig var færdig den 6. juni 1955. Denne kran blev benyttet indtil 2003, hvorefter den blev hugget op i 2005.

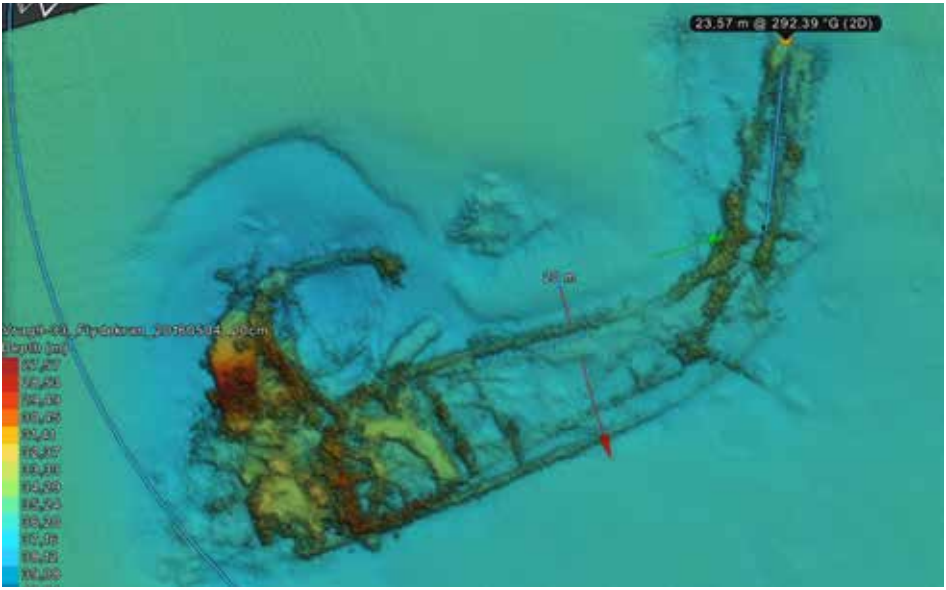
Schwimmkran 350t I/38 sank på position 56°27'730 N og 007°02'640 E. Kranen endte på ret køl, kranarmen var knækket og lå ud over havbunden, mens den underste del af kranen med kranhuset ragede ca. 25 m op fra havbunden. Der blev ikke gjort forsøg



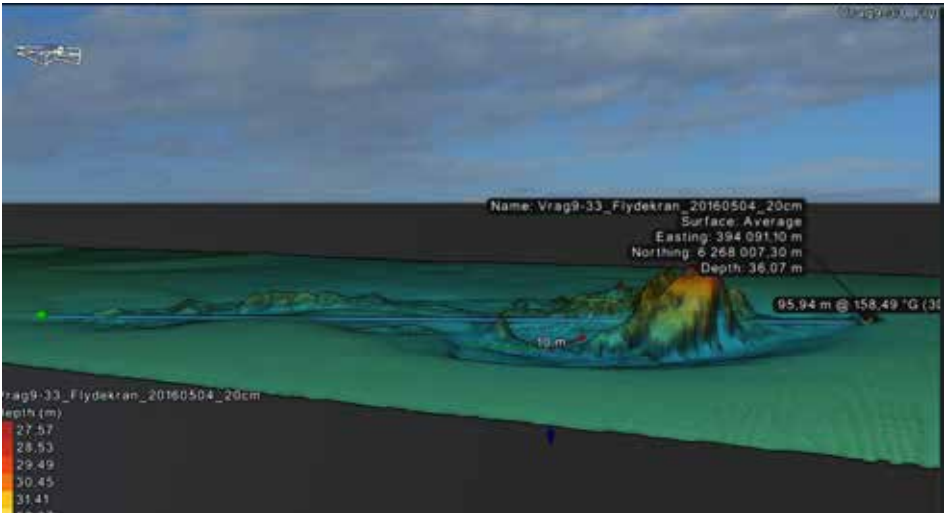
En katastrofe udvikler sig den 25. juni 1951, Schwimmkran 350t I/38 er ved at kollapse i hårdt vejr i Nordsøen. Kranbommen er ved at falde ned, mens pendulvægten er svunget op. I baggrunden til højre i billedet, anes en af de assisterende slæbebåde. (http://racines.lc.free.fr)



Katastrofen den 25. juni 1951, kranarmen på Schwimmkran 350t I/38 er kollapset, og har ramt kranpontonen, som derved blev slået læk. Mellem flydekranen og fotografen ses en af de flåder der reddede 17 af de 18 mand, der havde været ombord på kranen. (http://racines.lc.free.fr)



Scanning af kranvraget som den ser ud i dag. Det er tydeligt at se ponton og kranarmens kontur. (Sea War Museum)



Kranvraget set fra siden langs havbunden. Vraget ligger på ca. 40 m dybde, og dele af kranen rager stadig omkring 10 m op fra havbunden. (Sea War Museum)

på at hæve kranen eller på at skrotte dele af den på stedet. Det blev ikke vurderet som værende lønsomt, da kranen var sunket på ret dybt vand og relativ langt fra kysten. Kontravægten var stadig det højeste punkt på kranvraget, da Gert Normann Andersen fra Sea War Museum første gang dykkede på den i 1984. Kranvraget var godt kendt af fiskerne, som kaldte det for "tyveknægten", da den stjal deres garn, når det blev viklet ind i vraget. Kranvraget er efterfølgende sunket sammen, som følge af træring og store vandbevægelser i dårligt vejr. Desuden har nutidens store bomtrawlere haft hold i kranvraget med deres tunge fiskegrej, og dermed fremskyndet nedbrydningen.

De tre søsterkraner.

Schwimmkran 350^{t} ?/38 (Hamburg-kranen). I henhold til danske kilder skulle Langer Heinrich være kommet fra Hamburg, men det er næppe sandsynligt. For det første var kranen for høj (minimum 86 m fra vandlinjen) til at kunne passerer igennem Kielerkanalen, hvor den maksimale frihøjde er 42 m, og den lange tur op langs Jyllands vestkyst var for farlig, både på grund af krigen og vejret hvad historien senere viste med al tydelighed (ref. ovenstående). En helt anden årsag til at det er usandsynligt, er at Hamburg-kranen i henhold til tyske kilder var sunket som følge af skader, den fik under operation Gomorrah (bombningen af Hamburg) i juli 1943.

Den 27. marts 1949 sprængtes Hamburg-kranen. De britiske besættelsesmyndigheder skulle have to forsøg: Først 148 pund sprængstof og så den sidste ladning på 80 pund. Så kom kranen ned. (Uddrag fra ugerevy)

Den imponerende krang faldt delvis i havnen og delvis ind over kajen. Et sørgeligt syn. (Uddrag fra ugerevy)

Efter krigsafslutningen, henlå kranen i Baakenhafen ved Versmannkai i Hamburg, delvis sunket. Da englænderne ikke ønskede at hæve og reparere kranen, og heller ikke tillod Hamburg havn at gøre det, sprængte englænderne kranen den 27. marts 1949, så tyskerne ikke kunne få glæde af den!

SCHWIMMKRAN 350t ?/38 (Kiel-kranen). Denne kran blev af Kriegsmarinen stationeret i Kiel, og blev skadet 22. maj 1944 under et af de mange bombeangreb på by og havn. En bombe ramte kontravægten, der faldt ned, men skaden blev repareret, så kranen var operativ indtil krigens afslutning. Ikke så lidt heldigt i betragtning af at kranen med sine 114 m højde over havoverfladen ofte stak op over den tåge der blev lagt ud over havn og by for at hindre bombeflyene i at finde deres mål. Kranens sidste store løft under krigen var den 26. marts 1945 da den løftede U 4708 (Typ XXIII), der vejede ca. 240 t i vandet for Germania Werft.

Efter krigen blev kranen tildelt US Navy som krigsbytte. Amerikanerne demonterede dele af kranbommen, med hjælp fra SCHWIMMKRAN 350t I/38, og slæbte

YD-171, HERMAN THE GERMAN ved Long Beach Navy Shipyard en gang i 1950'erne. (www.navsource.org)

den gennem Kielerkanalen til Bremerhaven, hvor den blev klargjort til at blive slæbt over Atlanterhavet, mens de demonterede dele blev transporteret på et fragtskib. Herefter blev kranen slæbt over Atlanterhavet og igennem Panamakanalen, hvor der kun var 9 cm på hver side at give af i sluserne. Kielkranen blev slæbt til Long Beach Navy Shipyard ved Los Angeles, hvor den ankom den 18. november 1946. Det tog over to år at genopbygge kranen med tysk hjælp. Den blev sat i drift den 31. december 1948 med den amerikanske betegnelse YD-171, og øgenavnet HERMAN THE GERMAN. Kranen blev benyttet på flådeværftet i Long Beach indtil det blev nedlagt i 1994.

Efter lukningen af værftet blev kranen solgt til Panamakanalmyndighederne, og igen med delvis adskilt kranarm i 1996 transporteret på semisubmersibleskibet SEA SWAN til Panama, hvor den afløste to mindre kraner GOLIATH og HERCULES, der stammede fra 1914, hvor Panamakanalen blev åbnet. De to kraner hjalp med at genopbygge TITAN

TITAN i Panamakanalen "still going strong", efter at den kom til Panama, er det yderste af kranarmen fjernet. Kranen benyttes nu til at løfte sluseporte, når de skal skiftes, og til andre tunge løft. (www.navsource.org)

350 t DEMAG og ex LÜTZOW. *Neva floden i Leningrad, en gang i 1950'erne, til venstre i billedet Leningrad-kranen og midt i billedet den aldrig færdig byggede sværkrydser ex-LÜTZOW på dette tidspunkt anvendt som øvelsesskib DNJEPR og siden hen som beboelsesskib PKZ-112.* (www.betula.annexus.ehess.fr)

som Panamakanalmyndighederne omdøbt kranen til. I 2022 er TITAN EX-SCHWIMMKRAN 350^{t} ?/38, ex-YD-171 (HERMAN THE GERMAN) trods sin høje alder stadig i drift.

SCHWIMMKRAN 350^{t} ?/38
(Leningrad-kranen).
I forbindelse med en handelsaftale der blev lavet i forlængelse af Molotov-Ribbentrop-Pagten fra 1939, købte Sovjetunionen den endnu ikke færdigbyggede kran, og i øvrigt også sværkrydseren LÜTZOW der heller ikke var færdig. Kranen blev leveret ufærdig i Leningrad i juni 1941, få dage inden Tyskland angreb på Rusland. Det lykkedes DEMAG at få hentet de teknikere ud af Sovjetunionen, der allerede var i Leningrad for at færdigbygge kranen, inden Tyskland angreb Sovjetunionen den 22. juni 1941. Da dele af krantårnet var på plads blev det benyttet som artilleriudkigspost under forsvaret af Leningrad. Efter krigen blev kranen færdigbygget af østtyske kranteknikere, og den er stadig i drift på Admiralitetsværftet i Skt. Petersburg, og på den russiske flådebase Kronstadt.

Den 5. september 2013, udsigt over Skt. Petersburg, taget fra byens krydstogtsterminal. Midt i billedet anes den stadig aktive Leningrad-kran stikke op over alle andre kraner i byen. (Lars Jordt)

Sovjetunionen havde i forbindelse med aftalen også bestilt yderligere en 350 t DEMAG kran, til brug for Sortehavsflåden. Den kran blev aldrig bygget.

Andre Langer Heinrich'er.

Langer Heinrich har været anvendt som kælenavn for to andre store tyske kraner. En 100 t flydekran bygget i 1905 af Duisburg firmaet Bechem & Keetman (senere DEMAG) til brug af Schichau Werft i Danzig. Den endte efter Anden Verdenskrig i Rostock, hvor den blev brugt af bl.a. Neptun Werft indtil 1978. Efter at den blev taget ud af drift blev den overtaget af Rostocker Schifsbau Museum, hvor den kan beses i dag. En anden også stadig eksisterende Langer Heinrich var en 250 t flydekran, der blev bygget i 1915 hos DEMAG i Duisburg til det Kaiserliche Marine-werft i Wilhelmshafen. Også denne kran er i dag museumskran, i Genua i Italien.

I øvrigt har kælenavnet Langer Heinrich været brugt om lange malmtog, høje skorstene og en mine i Namibia (tidligere tysk Vestafrika), men hvor navnet stammer fra har jeg desværre ikke fundet ud af (endnu).

80 år senere.
I dag er to ud af de fire imponerende kraner stadig aktive, den ene i Skt. Petersburg, og den anden i Panamakanalen.

Det er ofte svært at forfølge historien på ting, der ikke er tydelig navngivet, men historien om de fire kraner der indtil en gang i 1950'erne delte værdigheden af at være verdens største selvsejlende flydekraner, er ikke desto mindre interessant. Og ikke mindre interessant i en dansk sammenhæng, da den ene kran var med til at hæve den danske flåde, og i dag ligger som vrag på bunden af Nordsøen kun ca. 30 sømil vest for Thorsminde på Jyllands vestkyst.

I 2022 er der bygget meget større kraner, og flydekranen SLEIPNIR med to stk. 10.000 t kraner har for tiden rekorden som verdens største flydekran. Alligevel er det fascinerende at her 80 år efter at de fire SCHWIMMKRÄNE 350^{t} I-IV/38 blev bygget, er to af kranerne stadig i drift, og de to øvrige havde nok også været det, hvis ikke krig og dårlig sømandskab havde ødelagt dem. Det viser ikke kun at DEMAG lavede et godt og relevant produkt, men også at de selv så mange år efter er vigtige og produktive værktøjer, med en fantastisk historie, der også lagde vejen forbi Danmark.

Kilder

Bøger:

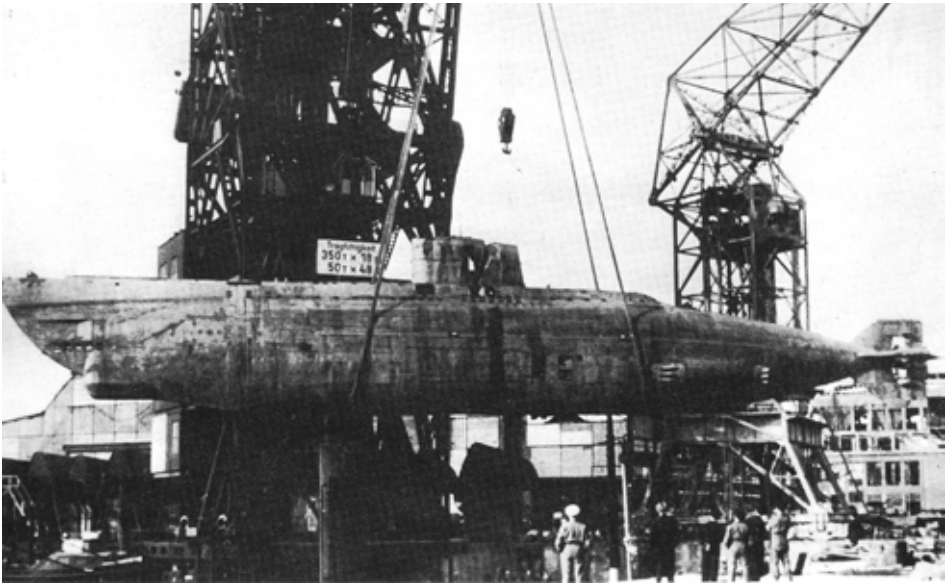
- Søren Nørby, Sænk Skibene! og Flådens sænkning 29. august 1943
- Faszination Voith-Schneider, Geschichte und Technik
- Kunst im Chaos – Der Hamburger Hafen in Fotos von Heinrich Hamann
- Wolfgang Müller, Kriegsschauplatz Ostsee 1919 – 1945 (Band 6)

Internettet:

- www.forum-marinearchiv.de / Tema: Schwimmkräne d.Marine
- www.navsource.org
- www.arkiv.dk
- www.racines.lc.free.fr
- www.betula.annexus.ehess.fr
- www.youtube.com
- www.navalhistory.dk artikel "Tiden efter flådens sænkning" af Søren Nørby
- www.argonautics.com/Titan_Reassembly.html
- www.tideworks.com/herman-the-german/

Andre kilder:

- Sea War Museum, Gert Normann Andersen
- „Das Steuren von Schwimmkranen und änlichen Sonderfarzeuge mit Voith-Schneider-Antrieb". HANSA, Deutscheschiffartzeitschrift, 22. Maj 1943
- Hamburger Abendblatt, flere artikler fra 1950 og 1951.
- Die Zeit, artikel 5. juli 1951
- Tidsskrift for Søvæsen 1953, "Flaadens skibe den 29. august 1943 og deres senere skæbne" af R. Steen Steensen.



Endnu et tungt løft for en af de store kraner - hvilken vides ikke. Her er U 1407 på krogen, da den blev sat på kajen ved Howaldts-Werken i Kiel sandsynligvis kort efter krigsafslutningen. U 1407 var en af tre af de såkaldte Walter ubåde type XVIIB. Disse ubåde var epokegørende, da de ved brug af en såkaldt Walter (tysk ingeniør) turbine kunne opnå en undervandsfart på 21,5 knob. En ekstrem høj undervandsfart i 1945. U 1407 havde strøget kommando så sent som den 2. maj 1945 og den blev sænket af tyskerne den 5. maj for ikke at falde i fjendens hænder.
Det ser ud til at der er både amerikanske og engelske officerer på kajen, da de allierede var meget interesserede i at få fat i avanceret tysk materiel og sikre, at så lidt som muligt faldt i russernes hænder. Indenfor ubåds-, fly- og raket teknologi var tyskland på mange områder langt foran England og USA (og Rusland).

U 1407 kom til England og indgik som forsøgsubåd i Royal Navy fra 1946-1950 under navnet METEORITE. *Den blev ophugget i Barrow-in-Furness.* (Vom original zum Modell: Uboottyp XVII)

Boganmeldelser

DET VAR EN MØRK OG STORMFULD NAT…LIVET I EN UBÅD AF DELFINKLASSEN, 1966-1969

Af Arli Olsen

Forlag: Laser Tryk

Sider: 210, 141 fotos og illustrationer.

ISBN 978-87-973649-0-1

Pris: kr. 150,-

Forfatteren, der er i halvfjerdserne, lovede for godt 50 år siden en dag at skrive en bog om alle oplevelserne i de år han var telegrafist i ubådene af DELFINEN-klassen. Det nævner Arli Olsen i forordet, hvor han også skriver at bogen er et forsøg på at beskrive livet, og kammeratskabet der opstår, når *"man smider 33 mennesker ned i et lukket rum, med meget lidt plads, minimum af privatliv, dårlig luft samt primitiv møblering, og beder dem om at arbejde sammen"*.

Bogen har et solidt præg af at forfatterens egne oplevelser danner grundlaget for teksten. Der er taget udgangspunkt i forfatterens tid i Søværnet, fra tiden på Eksercerskolen i Auderød, uddannelserne på skoleskibet ÆGIR og på skolen på Margretheholm, årene i ubådene og til sidst en kortere periode ombord i minelæggeren LANGELAND i 1969. Arli Olsen fik i marts 1970 certifikat som radiotelegrafist og forlod derpå livet i Søværnet. Bogens fortællinger optræder kronologisk og glidende i perioden 1966-1970.

Der er tale om en meget imponerende, ærlig og detaljeret beskrivelse af tiden ombord i de danskbyggede (Orlogsværftet) ubåde af DELFINEN-klassen, oplevet af en konstabel.

Anmelderen har aldrig tidligere set så mange personlige iagttagelser og oplevelser nedfældet i en form, der bogen igennem – uden filtre - emmer af arbejdsglæde og "can-do" mentalitet. Læseren får en stor og ærlig oplevelse af hvad det ville sige sidst i 1960'erne at sejle ubåd i det danske Søværn – på godt og ondt. Læseren vil opdage, at det er helt centralt for alle ombord hurtigt at forstå hvor indbyrdes afhængige alle er af hinanden og at alle udfylder den plads, man er betroet. Ingen er undværlig, alles evne til at kunne samarbejde og have en grundig forståelse for sikkerhed, pligtopfyldelse og udholdenhed er afgørende for om

ubådens opgaver løses korrekt og med godt resultat.

Bogen har et højt element af humor, den er skrevet i forfatterens "eget sprog" – ligefremt og let forståeligt – og det er tvivlsomt, om der tidligere på dansk er udgivet en bog der så ærligt og detaljeret beskriver tilværelsen ombord i DELFINEN-klassen set fra en menigs synspunkt. En radiotelegrafist har selvsagt adgang til betydelig mere information end mange af de andre menige, men efter anmelderens opfattelse er der ingen informationer i bogen der blot nærmer sig militært klassificeret information.

Imidlertid er forfatterens plads i båden jo netop sådan, at han har gode muligheder for at vide mere om forudsætninger for et togt, dets gennemførelse og de logistiske problemer der opstår undervejs, end de fleste andre. Måske derfor er bogen mættet med mange, mange observationer, detaljer og oplevelser, der giver læseren en særdeles interessant, underholdende og højt kvalificeret indføring i det meget specielle emne: At være besætningsmedlem i en dansk ubåd under forhold, der i dag ville være utænkelige.

De meget trange og primitive forhold ombord. Manglen på komfort af enhver art. Det umulige i at opretholde en "intakt" uniform, fordi der så tit kom huller i tøjet på grund af "løs" batterisyre. Den ringe madkvalitet på grund af opbevaringsforholdene og miljøet ombord. De meget lange vagter, men også ophold i land i ind- og udland, der naturligvis ikke var særligt præget af kontakt hjem endsige internet men af sammenholdet i besætningen, nydelsen af alkoholiske drikke og "sjov og ballade". Læseren efterlades i hvert fald ikke i tvivl om at behovet for adspredelse i land var udtalt og det er let at forstå, at de helt ekstraordinære forhold til søs ofte kunne medføre en "fanden-i-voldskhed" der måtte have en udladning, når lejlighed var til det.

Bogen igennem er der virkelig mange gode fotos, med især mange fotos fra private albums. Fortællingerne er derfor gennemillustrerede. Det er dog temmelig synd at der ikke i større grad er læst korrektur, det lider bogen noget under.

Forfatteren har medtaget en lang række anekdoter, der stammer fra navngivne enkeltpersoner af alle grader i ubådsmiljøet. Mange navne er dog "kæle-/øgenavne", som ofte blev brugt dengang, men de mange detaljer der på denne måde supplerer forfatterens egne oplevelser, bidrager stærkt til helhedsoplevelsen for læseren der får et godt indtryk af de indbyrdes afhængigheder internt i besætningerne og det tætte kammeratskab.

De sidste ca. 35 sider i bogen er et afsnit om museet SKIBENE PÅ HOLMEN, hvor forfatteren gennem en årrække har brugt og stadig bruger meget tid på at være frivillig guide. Arli Olsen skriver smittende om de mange oplevelser der er at hente som frivillig, og der er også mange oplysninger om Nyholms status, fremtidsperspektiverne for området og meget andet.

Anmeldt af *Gustav Lang*

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Så er det igen tid for lidt opdatering fra lauget. Og der er sket meget siden seneste meddelelse i maj måned.
Vores gode samarbejdspartner på Strandingsmuseet, Ingeborg Svennevig valgte at forlade museet og Holstebro Kommune d. 1. september. Lige netop midt i beslutning om bygning af en åben model af det britiske linjeskib Defence. Så vi må vente på, at en ny direktør kan tage stilling til vores tilbud. Vi er imidlertid godt i gang med det forberedende arbejder; valg af scenarier, belysning og opbygning af en mock up. I begyndelsen fast arbejde for 2-3 af de faste modelbyggere, men meget snart vil flere og flere blive inddraget, når det rigtige byggeri går i gang. Bestyrelsen er enig om, at modellen under alle omstændigheder skal bygges – også uden at afvente museets underskrift.

18. oktober kunne lauget aflevere en model af garder Winstrups UNDERVANDSMASKINE og Jarlsbergs DYKKERPONTON. Begge "ubåde" fra 1808. Undervandsmaskinen blev aldrig bygget, men Winstrup fik ros for sit arbejde.
Dykkerpontonen blev bygget og viste sig både at kunne dykke og dykke ud igen – måske i flådens tørdok på Christianshavn. Og besætningen ligner bestemt rigtige ubådsfolk. Modellerne er lavet af Poul Beck og skal bruges

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug

på en særudstilling om fascinationen af menneskelige undervandsaktiviteter.

Et lille hold modelbyggere har gennem nogen tid bygget på en vandlinjemodel af en tidstypisk fregat fra midten af 1700-tallet. Den skal opstilles i Mastekranen på Nyholm nedenfor den åbne model af mastekranen, som lauget tidligere har udstillet. Målet er at vise tovgangen **både indenfor og udenfor kranen. På kulturnatten d. 14. oktober** var modellen udstillet i netop Mastekranen. Og selvom den ikke er helt færdig, vakte den stor interesse. Nu er den tilbage i arresten for det afsluttende arbejde.

Niels Buhl har afsluttet arbejdet med at renovere kirkeskibet fra Odden Kirke – en model af PRINDS CHRISTIAN FREDERIK. En flot model, men ret medtaget af tidens tand. Desværre er kirken først klar til at modtage kirkeskibet efter nytår!

For et år siden blev lauget kontaktet af Københavns Museum vedrørende restaurering af en model af fregatten

Jarlsbergs dykkerponton. (OMBL)

ROTA, der i september 1837 bragte Bertel Thorvaldsen og mange af hans værker hjem til København. Nationalmuseet har en fremragende model af fregatten, men nu ønsker Københavns Museum også at få en. Lauget har sagt ja til at stå for restaureringen, og en lille gruppe vil gå i gang, når modellen er afleveret i arresten.

På den sociale front har der også været aktiviteter.
Lørdag d. 27. august skulle der afholdes sommerfest i arrestens gård. Desværre blev det nærmest et skybrud og med kort varsel måtte arrangementet aflyses. Men de indkøbte pølser og drikkevarer gjorde god nytte på de næste tirsdagsmøder. Man må desværre konstatere, at bestyrelsen ikke har en heldig hånd, når det årlige sommermøde skal fastlægges. **Regn, blæst eller kulde har været en tro følgesvend.**
Mandag d. 12. september blev der afholdt medlemsmøde, hvor formanden for Eventyrernes Klub, Kaare Vagner fortalte om sit eventyrlige liv. Normalt holder vi altid vores medlemsmøder om tirsdagen, men denne gang var det nødvendigt at flytte det til om mandagen. En dårlig beslutning, da det viste sig, at de faste **mødedeltagere** har en travl kalender, hvor kun tirsdage er afsat til laugets aktiviteter.
Og så lidt om de fremtidige aktiviteter.
Tirsdag d. 29. november holdes det traditionsrige julemøde i Bræddehytten på Nyholm. Lidt godt at spise og drikke, før der overgås til banko, lotteri, sange, konkurrence og juleeventyr. På grund af corona har mødet måttet aflyses de seneste to år, men denne gang krydser vi fingre for at må gennemføre det.
21. februar planlægger vi et besøg på Krigsmuseet, hvor vi kan beundre vores modeller, der i sin tid blev bygget til Orlogsmuseet.
Og så er det tid til den årlige generalforsamling, der denne gang bliver tirsdag d. 18. april.

Nekrolog

Hans Peter Holger Lomholt Maack, 1936 – 2022, tandlæge og gudbenådet modelbygger. Fra 2011 æresmedlem af Orlogsmuseets Modelbyggerlaug. Død den 19. august 2022 og bisat den 5. september fra Sct. Therese kirke i Gentofte.

Peter var en af de første 21 entusiastiske modelbyggere med Peter Beisheim som samlende frontfigur, der 1987/88 sammen med den daværende ledelse af Orlogsmuseets samlinger, Ole Ventegodt og Ole Lisberg Jensen, oprettede Orlogsmuseets Modelbyggerlaug, som en støttende og arbejdende forening målrettet museet og samlingernes vedligeholdelse og tilgang af relevante skalamodeller med Peter Beisheim som laugets første formand og Peter Maack som kasserer, et hverv han varetog i henved 20 år.

Fra midten af 1980`erne og frem til 2009 præsterede Peter at udføre en perlerække af enestående modeller, der omfattede 10 modeller af sejlførende skibe til Orlogsmuseets samlinger og to til norske museer. Modeller der tidsmæssigt rakte fra 1500-tallet til midten af 1800-tallet. På verdensplan er Peters modeller helt unikke og forener, som noget helt særligt, - en ekstrem, - nærmest klinisk præcision og detaljeringsgrad med en levendegørende brugs- og vejrbidthed i modellernes finish og eksteriør, der på forunderlig vis opleves som virkelighedens skibe, præget som de var af aktiv dagligdag og vind og vejr.

I landets bedste og mest omfattende modelsamlinger på Orlogsmuseet og Søfartmuseet i Helsingør, findes der selvsagt en lang række detaljerede og perfekt udførte modeller, der kun kan betegnes som det ypperste kunsthåndværk. Men når det gælder Peters modeller, viste han sig i stand til at tilføre dem et ekstra, nærmest uvirkeligt levendegørende niveau, der alene skyldtes hans magiske indlevelsesevne og virkelighedssans, som var de skildret af en C.W. Eckersberg. Heller ikke i de store og internationalt anerkendte samlinger i Sverige, Holland, England og Tyskland har jeg oplevet modeller med den samme levendegørende sjæl og udstråling, som det kan opleves med Peters modeller.

I 2003 tog daværende direktør for Orlogsmuseet Ole Lisberg Jensen initiativ til en fornem særudstilling på Orlogsmuseet ”Alle tiders modeller”, som en velfortjent hyldest til Peter for hans indsats, - en udstilling der omfattede de ni modeller han på daværende tidspunkt havde udført til museet, og som alle i dag kan ses på Krigsmuseets udstilling i Tøjhuset.

Tre af de mest spektakulære modeller i Peters produktion foregik i et beundringsværdigt samarbejde med afdøde Niels Probst, der gennem mange år udførte et omfattende og internationalt

Pensioneret tandlæge og eneste æresmedlem af modelbyggerlauget Peter Maack ved sin yndling, fregatten Bornholm, *blandt sine 11 modeller på Orlogsmuseet den 24. April 2017.*

anerkendt forskningsarbejde om 15.- og 1600-tallets skibsbygningsmetoder, - et arbejde der bl.a. var forudsætningen for det tegnings- og rekonstruktionsmæssige grundlag for Peters bygning af modellerne af hovedskibet Maria 1514, orlogsskibet Fides 1614 og orlogskibet Gyldenløve 1663, - modeller der i dag ofte ses anvendt som illustrationer i en række nyere historiske værker.

Peter byggede konsekvent sine modeller i skala 1 : 30 eller 1 : 36, hvilket var bestemt af pladsforhold, loftshøjde, smalle døråbninger og stejle trapper i hans beskedne kælderværksted i villaen i Gentofte. Forhold som jeg selv stiftede bekendtskab med, da Peter i 2009 skulle have hjælp til at bugsere den sidste af sine modeller, fregatten Hvide Ørn 1799, helskindet ud af huset. Det lykkedes med lodder og trisser, efter nervepirrende tre kvarter, inden den kunne placeres i en lukket vogn og samme dag ankomme i god behold til det norske marinemuseum i Horten.

For lauget var Peter i sin aktive periode en skattet foredragsholder, dels om marinehistoriske emner og ikke mindst når han med stor entusiasme underholdt laugets medlemmer om sine arbejdsmetoder og teknikker. Peter kunne også lejlighedsvis opleves som skribent i MHT, når han med vid, viden og skarp pen gav udtryk for sine holdninger til historiske emner og problemstillinger, og når han med alt sit hjerteblod gav udtryk for sin store interesse og veneration for Orlogsmuseets liv og levned.

Ære være Peter og hele hans mindeværdige indsats for Orlogsmuseet, modelsamlingen og Orlogsmuseets Modelbyggerlaug.

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug
Poul H. Beck

Afsender, Marinehistorisk Selskab, C/O Karl Jesper Svendsen, Nebsmøllevej 12, Ortved, 4100 Ringsted

PP Danmark, Port Payé
PostNord

MEDDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

Arrangementer efterår/forår 2022 - 2023

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

Onsdag 30. november 2022 kl. 1930
Tom Wismann
Torpedobådene af KRIEGER-klassen 1941-1959.

Onsdag 25. januar 2023
Kommandørkaptajn Lars Povl Jensen
En kombination af dansk indsats ud for Vestafrika 2021-2022 og deltagelse i Standing NATO Maritime Group 1 (SNMG1) i Østersøen primo 2022.

Onsdag 22. februar 2023 kl. 1930
Kontreadmiral Jan Sommerfeldt-Petersen, Norge
Sanitet til søs.

Onsdag 29. marts 2023 kl. 1930
Finn Wiberg-Jørgensen
Den Skånske Krig og truslen fra Frankrig

Onsdag 12. april 2023 kl. 1930
Generalforsamling
Efter foredragene og generalforsamlingen er der mulighed for at få to stykker smørrebrød, en ostemad, samt en øl eller sodavand og kaffe for i alt 120 kr.

HUSKAT *at holde øje:* ***www.marinehist.dk.*** *bl.a. tv. nogenlunde øverst under:* **Velkommen** *og så:* ***Kontingent***

VIGTIGT!
Tilmelding til foredrag og spisning via link:
marinehist.nemtilmeld.dk