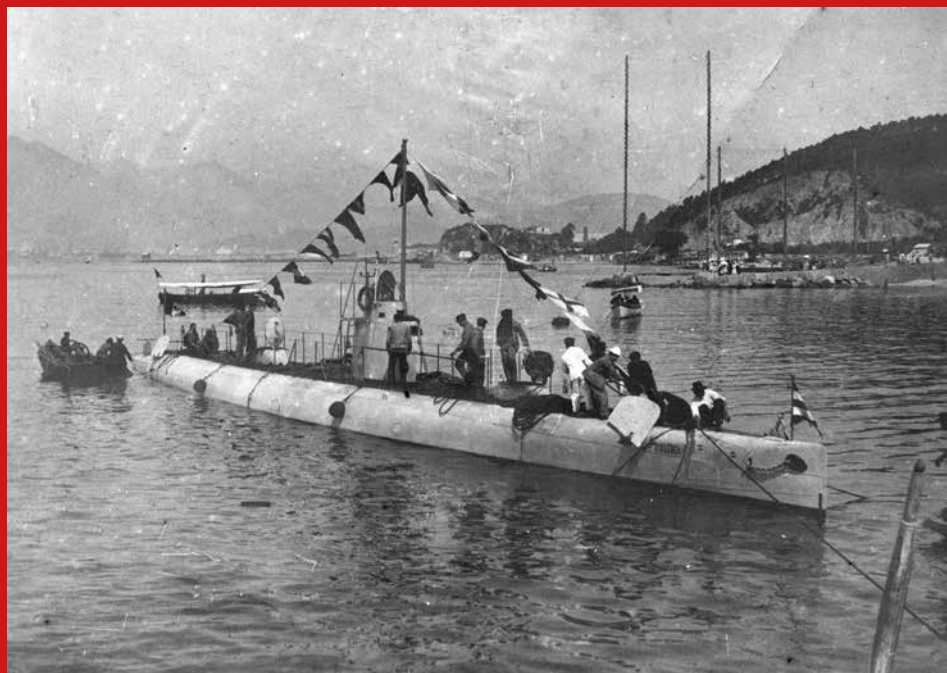


# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



56. årgang

Nr. 2 - maj 2023

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

MARINEHISTORISK SELSKAB/  
ORLOGSMUSEETS VENNER  
Henvendelse vedr. medlemskab/  
abonnement til Lars Jordt,  
E-mail: [sekretaer@marinehist.dk](mailto:sekretaer@marinehist.dk)  
eller tlf. 2020 1106

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

Redaktion: Tom Wismann (ansv.h.)  
Roret 89  
3070 Snekkersten  
Tlf. 2287 2029  
E-mail: [redaktoer@marinehist.dk](mailto:redaktoer@marinehist.dk)

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 måned-  
erne januar, april, juli og oktober.

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

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

## INDHOLD

### Artikler

Undervandsbaadenes Udvikling i 3  
vor Marine  
*Oluf Aarestrup/Søren Nørby*

BRUIX-sagen 13  
Den franske måneskinsfisker  
*Poul-Erik Larsen*

Den forsvundne Totempæl 27  
*Lars Jordt*

### Boganmeldelser

Torpedobådene af KRIEGER-kl. 35  
*Tom Wismann*

Fregatterne af ESBERN SNARE-kl 36  
*Lars Jordt*

Referat fra MHS generalforsamling 38  
MHS regnskab 2022 43

Diverse annoncer 44

Oplysninger fra OMBL 45

**HUSK!** MHS Sommerudflugt 47

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

*Forsidebillede: Ubåden DYKKEREN  
fotograferet umiddelbart efter dens  
søsætning den 18. juli 1909.  
(Marinens Bibliotek)*

## Undervandsbaadenes Udvikling i vor Marine

Af Oluf Aarestrup.

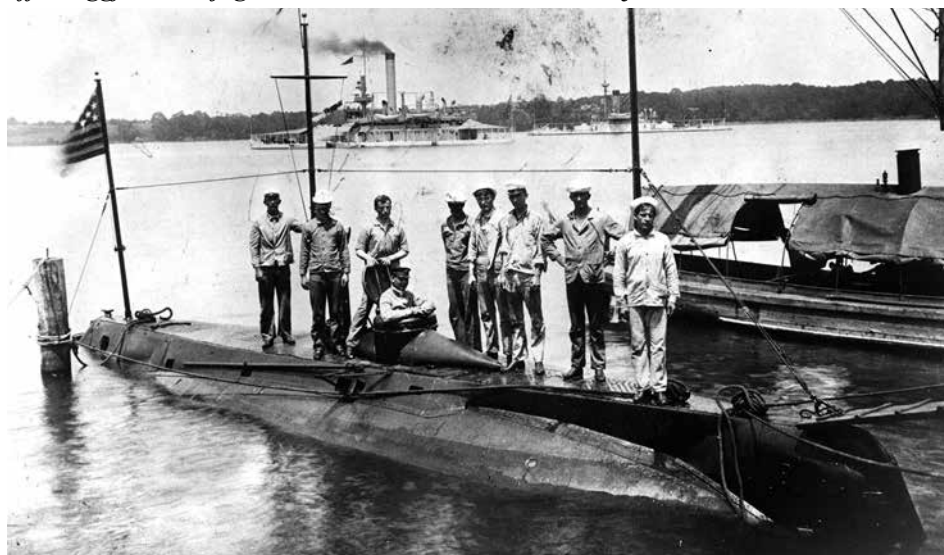
*Indledende kommentarer: Blandt de papirer og genstande, som Statens Forsvarshistoriske Museum (i dag Krigsmuseet) i 2004 indsamlede i forbindelse med lukningen af Søværnets 5. Eskadre - Ubådseskadren - var en udateret<sup>1</sup> rapport af daværende kaptajn Oluf Aarestrup. Rapporten beskriver Aarestrups store indflydelse på det danske ubådsvåbens tilblivelse i årene fra århundredeskiftet og frem til 1912. Da teksten så vidt vides ikke tidligere har været offentliggjort, har jeg transskriberet den*

*og tilføjet både lidt ekstra informationer om de personer, som nævnes i teksten samt et par billeder.*

*Søren Nørby, 2023.*

Den første herhjemme, der slog til Lyd for Undervandsbaade var Professor Wm. Hovgaard<sup>2</sup>, der saavel i Skrift som i Tale søgte at vække Interesse for dette Vaaben dels i Officielle og del i private Kredse.

Det lykkedes ham dog ikke at skaffe den nødvendige Kapital til at realisere sit Projekt, men hans Skrifter blev



*I år 1900 besluttede den amerikanske flåde at indkøbe den første ubåd. Holland, som ubåden blev døbt efter dens opfinder John Holland, var 16 meter lang og havde et displacement på 63 tons uddykket. Den var armeret med én 45 cm torpedo og et lille maskingevær. (www.navsource.org)*

kendt og paaskønnet i Udlandet, bl.a. har Ingeniør Laubeuf<sup>3</sup> overfor mig udtalt, at Hovgaard's Afhandlinger havde været ham til meget stor Nytte ved Udarbejdelsen af Projektet til den første submersible.

Hovgaard blev af Marineministeriet sendt til Amerika for at studere Holland-baadene hos The Holland Torpedoboat Co., men Rejsen var for saa vidt en Skuffelse, som Firmaet optraadte meget reserveret overfor Hovgaard og ikke tillod ham Adgang til Baadene.

I 1902 blev undervandsbaadsspørgsmaalet behandlet af en stor Kommission paa Værftet, der foreløbig begravede Sagen med den Motivering, at dels var de daværende Typer ikke tilstrækkelig udviklede til at man turde anbefale dem og dels var vore Farvande paa Grund af Dybdeforholdene ikke særlig godt egnede til Sejlads med Undervandsbaade.<sup>4</sup> Disse Udtalelser tiltraadtes af hele Kommissionen med Undtagelse af Kommandør A. P. Hovgaard<sup>5</sup>, der tog Afstand fra dette Standpunkt gennem et Særvotum.

Medens dette stod paa, havde jeg i Vinteren 1901-02, da jeg var med VALKYRIEN i Vestindien gennem en amerikansk Skibschef forskaffet mig en Introduktionsskrivelse til the Holland Torpedoboat Company, da Spørgsmaalet Undervandsbaade interesserede mig, og

da det forventedes, at VALKYRIEN paa Hjemrejsen skulde anløbe New York. Dette blev dog opgivet, saa der blev ikke noget af Besøget, men ved min Hjemkomst tog jeg kraftigere fat paa Studiet af Undervandsbaade gennem det Materiale, der kunde skaffes tilveje fra Tidsskrifter o. l.

Paa Grundlag af disse studier besvarede jeg en Prisopgave om Undervandsbaade og holdt forskellige Foredrag.

I 1905 satte jeg mig i Korrespondance med de to eneste Firmaer, der dengang tilbød Undervandsbaade nemlig: The Electric Boat Co. (tidligere Holland Torpedoboat Company) og the Lake Torpedoboat Co. begge i Amerika.

Samtidig anmodede jeg Marineministeriet om Støtte til en Tjenesterejse til Amerika, men da Forhandlinger ad diplomatisk Vej om at opnaa Tilladelse for en Officer til at se de amerikanske Baade var afslaaet, blev Tjenesterejsen opgivet, men jeg fik efter Anmodning Orlov med Tilladelse til at rejse ud for at se, hvad jeg paa egen Haand kunne faa at vide.

Rejsen fandt Sted i Foraaret 1906 og strakte sig over godt 2 Maaneder. Paa Ud- og Hjemrejsen besøgte jeg Vliessingen, hvor Electric Boat Company byggede en Baad til den hollandske Marine. Ved Velvilje fra Chefen, daværende Løjtnant

Koster<sup>6</sup>, fik jeg Lejlighed til paa Udrejsen at bese denne Baad og paa Hjemrejsen at deltage i nogle Prøvefarter<sup>7</sup>.

I Amerika besøgte jeg Electric Boats Hovedkontor i New York og the Fore River Shipbuilding Co. i Boston, hvor Selskabet lod sine Baade bygge; her fik jeg Lejlighed til at studere de nyeste Typer og erholdt Arrangementssteninger af de Baade, der var under Bygning.

I Washington besøgte jeg Lake Compagniet og studerede Tegninger til dette Firmas Baade.

Paa Hjemrejsen tog jeg fra Vliessingen til Kiel, hvor jeg fik Adgang til at se de Baade, der byggedes paa Germaniaværftet til den russiske og tyske Marine efter Tegninger af den franske Ingeniør d'Equivilley.<sup>8</sup>

Kort efter min Hjemkomst besøgte jeg Mr. Lake i Berlin, hvor han havde Kontor for Konstruktion af Undervandsbaade.

Samme Efteraar besøgte jeg sammen med Underdirektør Adolph<sup>9</sup> paany Værftet i Vliessingen og deltog i nogle Prøvefarter med Baaden. Endvidere besøgte jeg paany Germaniaværftet og deltog i Prøver med en Baad.

I Vinteren 1907 besøgte jeg under et Privatophold ved Rivieraen Værftet Fiat San-Georgio i Spezia og paa Hjemrejsen



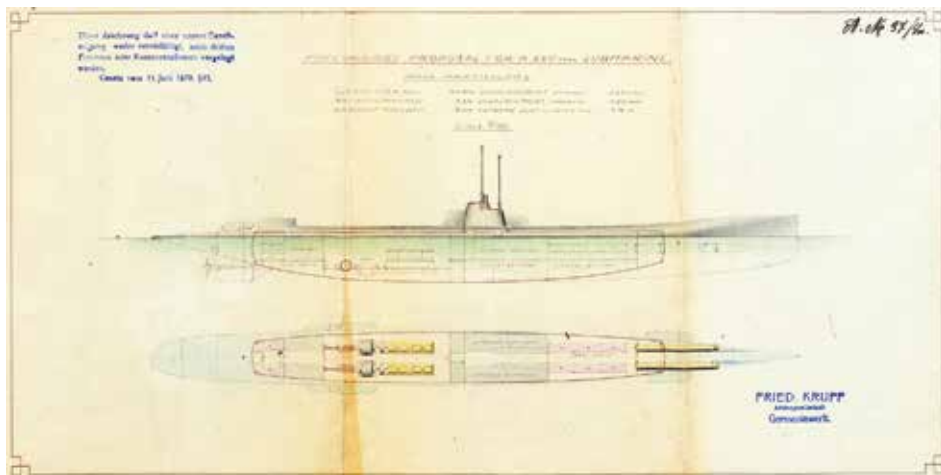
*Notits fra "Den til Forsendelse med de Kongelige Brevposter privilegerede Berlingske Politiske og Avertissements-tidende den 18. november 1904."*

et Værft ved Rotterdam, hvor Ingeniør Laubeuf, der var traadt ud af den franske Marine, opholdt sig og udarbejdede Projekter til Undervandsbaade.

I Sommeren 1907 besøgte jeg paany Germaniaværftet sammen med Underdirektør Rasmussen<sup>10</sup>, og om Efteraaret besøgte jeg alle Værfter sammen med nuværende Kommandør Jønke<sup>11</sup> og Underdirektør Adolph.

Alle disse Rejser havde kun yderligere bidraget til at styrke min Opfattelse af, at Undervandsbaade var et Fremtidens Vaaben, der kunde blive til uvurderlig Nytte ved vort Forsvar, og jeg lod derfor ikke nogen Lejlighed gaa tabt til at slaa til Lyd for disse Baade dels gennem Artikler i Dagspressen og i Tidsskrifter og dels gennem Foredrag i saavel militære som civile Foreninger (+ Foredrag i Forsvarskommissionen).

Imidlertid var Marinens Nybygnings-



Det tyske tilbud indeholdt bl.a. denne tegning af den påtænkte undervandsbåd.<sup>13</sup> (Rigsarkivet)

budget kun lille, og man var bange for at anvende de knapt tilmaalte Midler til, hvad man delvis betragtede som et Experiment.

Jeg var derfor klar over, at skulde der anskaffes en Baad, maatte det være en meget billig Baad, som paa en eller anden maade kunde lempes igennem og ved et af mine Besøg paa Germaniaværftet, fik jeg dette Værft overtalt til at tegne en lille ren elektrisk Baad og tilbyde den til Marineministeriet til en saa lav Pris, at Tilbuddet maatte virke tiltrækkende.

Dette opnaades ogsaa, og Forslaget passede I. C. Christensen<sup>14</sup> saa meget desto mere, som han af politiske Hensyn gerne vilde ind paa at bygge Undervandsbaade, hvilket var en Imødekom-

melse af Venstres Krav om et rent defensivt Forsvar, men han var hidtil blevet skræmmet af de høje Priser.

Nu var der en Lejlighed til at faa en forholdsvis billig Baad, og da der samtidig ved Salg af udrangerede Skibe var blevet nogle midler disponible, besluttede Ministeren med Tilskyndelse af Departementsdirektøren (Koefoed-Hansen)<sup>15</sup> at fremsætte Forslag om Anskaffelse af en Undervandsbaad fra Germaniaværftet. En Henstilling fra min Side om ogsaa at indbyde andre Firmaer til at deltage i Konkurrencen blev afslaaet.

Da netop paa dette Tidspunkt nuværende Kommandør Schou<sup>16</sup> og Konstruktør Hecquet<sup>17</sup> skulde foretage en

Tjenesterejse til Fiume, Spezia og Frankrig for at studere Torpedo- og Minevæsen, fik jeg lov til at ledsage dem for at studere de nyeste Fremkomster paa Undervandsbaadenes Omraade, men med udtrykkeligt Paalæg om ikke at berøre, at vi skulde bygge en Undervandsbaad, da man havde bestemt sig for Germaniaværftets Tilbud som fuldtud tilfredsstillende. Dette stemmede ikke overens med mine Anskuelser, da der tvertimod var flere Ting ved Germaniaværftets Projekt, som jeg var alt andet end begejstret for.

Da jeg derfor kom til Fiume, hvor Løjtnant Koster fra Holland var blevet Direktør for den Undervandsbaadsafdeling, som Whitehead havde oprettet i Forening med Electric Boat Company, meddelte jeg, hvilke Fordringer vi stillede til en Baad og bad om, at et Tilbud maatte blive sendt ind til Marineministeriet, og det samme gjorde jeg i Spezia og hos Creusot<sup>18</sup>, hvor Laubeuf nu var blevet ansat.

Resultatet blev, at disse Tilbud indkom, og da jeg kort efter min Hjemkomst af Ministeren blev anmodet om at give møde i Finansudvalget for at give Meddelelse om den Germaniabaad, vi agtede at anskaffe, benyttede jeg Lejligheden til at meddele, at vi nu ogsaa havde faaet Tilbud fra andre Firmaer, og at nogle af de tilbudte Baade syntes at være bedre end Germaniaværftets, men

ogsaa noget dyrere. Ministeren blev meget vred herover, men Resultatet blev, at alle Tilbudene blev taget op til Behandling ved en Kommission paa Værftet.

I Kommissionen var der Enstemmighed om, at det bedste Projekt var Whiteheads, men Prisen var saa uforholdsmæssig høj, at dette Tilbud matte lades ud af Betragtning.

Det næste i Rækken var Tilbudet fra Spezia, og da der ved Forhandling lykkedes at trykke Prisen ned til Germaniaværftets, blev dette Tilbud modtaget og Baaden sat under Bygning i Spezia i Foraaret 1908.

Da jeg paa mine forskellige Rejser havde erhvervet ikke ringe Indsigt i de forskellige Baades Bygning, anmodede jeg om at maatte være tilstede i Spezia fra den første Begyndelse for at kunne gøre ogsaa mine Erfaringer frugtbringende ved Udførelsen af Tegningerne.

Da selve Bygningen af Skroget begyndte, blev Undermester Juel<sup>19</sup> fra Orlogsværftet sendt til Spezia for at kontrollere Skibbygningsarbejdet, og da han rejste, blev Marineingeniør Heller<sup>20</sup> sendt derned for at forblive, indtil Baaden var færdig.

Da jeg i Foraaret 1909 blev syg, kom



*Der eksisterer så vidt vides kun dette ene fotografi af DYKKEREN under bygning. Det er fra januar eller februar 1909 og taget i forbindelse med krydseren HEJMDALS anløb af La Spezia. De to mænd foran ubåden er premierløjtnant Vilhelm J.A. Hartung, der var næstkommanderende i krydseren (i uniform) og kaptajn Oluf Aarestrup i civil. (Quaade/forsvarsgalleriet.dk)*

Kaptajn Rechnitzer<sup>21</sup> sammen med Underdirektør Adolph for at overtage Tilsynet og da Baaden, samtidig med at jeg paany meldte mig rask, netop var Færdig til Prøve, forblev begge dernede for at deltage i disse sammen med Overelektroingeniør Schledermann.<sup>22</sup>

Efter Prøverne blev Baaden under mit Tilsyn slæbt til København af Svitzers Dampere KATTEGAT.<sup>23</sup>

Under mit Ophold i Spezia foretog jeg

flere Rejser dels til Fiatfabriken i Turin og til Officine Galileo i Florents og dels til Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg for at studere Dieselmotorer til Undervandsbaade. Endvidere foretog jeg en Rejse til Fiume, hvor jeg sammen med Konstruktørerne paa Whiteheads Værft udarbejdede Tegninger til en Baad med Dieselmotorer, der kunne passe for vore Forhold.

Et lignende Projekt fik jeg udarbejdet af Fiat inden min Afrejse fra Spezia,



saa at vi straks ved DYKKERENS Hjemkomst kunde tage den næste Type under Overvejelse.

Ved DYKKERENS Hjemkomst blev jeg Chef, Rechnitzer Næstkommanderende og Heller Ingeniør, samtidig indrettedes en Transportbaad til Depotskib.

I Begyndelsen havde vi en Del Vanskeligheder med Baaden, idet den var daarlig afbalanceret og Tankene ikke rigtig proportionerede og dette medførte en Del Mistillid til baaden, men efter at disse Mangler var fjærnet og nogle Angreb saavel mod Stilleliggende som mod bevægelige Maal havde været vellykkede, slog Stemningen om til Fordel for Undervandsbaade, og det besluttedes at opføre 2 Baade på det kommende Aars Budget.

I mellemtiden var Løjtnant Bonde<sup>25</sup> blevet tilkommanderet som Elev.

Til de nye Baade blev der atter indhentet Tilbud fra Whitehead, Fiat, Creusot og Germaniaværftet og efter at Tilbudene var diskuterede, foretog jeg paany en Rejse til Berlin, Jena, Nürnberg, Fiume, Spezia, Turin, Hagen og Kiel for at diskutere Projekterne og se de nyeste Baade.

Resultatet var, at Whitehead erholdt Ordre paa 1 Baad med en Bestemmelse i Kontrakten om, at en tilsvarende

Baad maatte bygges paa Orlogsværftet, Motorerne til Baadene bestiltes i Nürnberg.

I Foraaret 1910 afrejste jeg til Fiume, hvorefter Kaptajn Rechnitzer overtog Kommandoen over Undervandsbaadstationen.

Til Assistance ved Tilsynet med Bygningen udsendtes Marineingeniør Hanschultz, som senere blev sendt et Aar til Nürnberg og i denne Tid afløstes af Marineingeniør Heller.

Under Opholdet i Fiume foretog jeg flere Rejser til Nürnberg, Jena og Hagen for at inspicere Motorer, Periskoper og Accumulatorer og endvidere overværede jeg i Sommeren 1911 sammen med Kaptajn Rechnitzer nogle Prøver i Vliesingen med en af Whitehead hos Scheldeværftet bygget undervandsbaad til den hollandske Marine.

I 1911 blev yderligere 2 Baade til Marinen bestilt hos Whitehead og samtidig blev 2 sat under Bygning paa Orlogsværftet.

Medens Baadene var under Bygning var flere af værftsautoriteterne nede for at inspicere Arbejdets Gang.

Et par Maaneder før Prøverne skulde begynde udkommanderedes Juel-Brockdorff<sup>26</sup> som næstkommanderende



*DYKKEREN* fotograferet ved ankomsten til Holmen den 13. september 1909. Det tog Svitzer 19 dage at slæbe ubåden hjem til Danmark. To teknikere fra værftet i La Spezia fulgte til Danmark og hjalp i de følgende seks måneder Flåden med at få løst en række "børnesygdomme" med den nye fartøjstype.<sup>24</sup>

i Baaden, og til selve Prøverne ankom Underdirektør Adolph og Overelektroingeniør Schedermann.

Da Forbrændingsmotorerne ikke var færdige, blev Installationen af disse udskudt til Baadene var kommet til Danmark, og Prøverne foretoges udelukkende under elektrisk Drift.

De to første Baade blev færdige i Løbet af Foraaret og Sommeren 1912, og blev

derefter slæbt til Danmark af Svitzers bjærgningsentreprise, medens jeg rejste hjem over Land.

Imidlertid havde jeg indsendt Ansøgning om at maatte træde udenfor Nummer og efter at have instrueret den første Besætning, traadte jeg ud af Marinen den 1' september 1912.

*O. Aarestrup.*<sup>27</sup>

## Efterskrift

Oluf Aarestrup udtrådte den 1. september 1912 af Søværnet og overtog en post som direktør for Electric Boat Co. i Paris, hvor hans viden om ubåde var meget velkommen. I 1914 vendte han tilbage til Søværnet, hvor han tjente som souschef ved Flådens Overkommando, indtil han i 1915 igen forlod Søværnet for at blive bestyrer af Dansk Kulbureau. Han udtrådte officielt af Søværnet i 1918.<sup>28</sup>

## Litteratur

*Henry*. "Undervandsbaaden „DYKKEREN” i Havn”. Ukendt avis, 28. september 1909.

*Haanden*. "Om Bord i Undervandsbaaden 'DYKKEREN'". Sorø Amtstidende eller Slagelse Avis, 14. september 1909.

*Kofoed-Hansen, Otto*: Undervandsbaade”. København: Marineministeriets Stab, 30. december 1904. 029-2005-4. Nationalmuseet.

*Nørby, Søren*: Danske ubåde 1909-2004. København: Statens Forsvarshistoriske Museum, 2004.

*Rigsarkivet*: "Betænkning ang. en undervandsbåd 1908 m.m." København: Orlogsværftet, 1908. Chefen for Orlogsværftet: V. Materiale vedr. undervandsbåde (1907-1915) 11: Betænkning ang. en undervandsbåd 1908 m.m.

*Topsøe-Jensen, Theodor A.*, og *Emil Marquard*: Officerer I Den Dansk-Norske Søetat 1660-1814 og Den Danske Søetat 1814-1932. Bd. II. *Kloppenburg-Ørsted*. 2 bd. København, 1935. www.marinehist.dk.

*Aarestrup, Oluf*.

- 1) "Paa Eventyr". Under Dannebrog, nr. Julehæfte (1915).
- 2) "Til Ordenshistoriografen", 25. april 1926.
- 3) "Undervandsbaade". Tidsskrift for Søvæsen, 1904.
- 4) "Undervandsbaadenes Udvikling i vor Marine", 1913. 029-2005-4. Nationalmuseet.

## Noter

Findes på næste side.

## Kilder

<sup>1)</sup> Rapporten er påført datoen 1912/1913, men i teksten henvises til kommandør Schou, der først blev udnævnt til kommandør i 1917.

<sup>2)</sup> Georg William Hovgaard (1857-1950). Søkadet i 1875 og bestod i 1879 søløjtnantseksamen med det højeste pointtal, der hidtil var opnået i denne eksamen. I 1883-86 uddannet som skibskonstruktør ved det britiske flådeakademi i Greenwich. 1895-1897 underdirektør på Burmeister & Wainværftet i København, men vendte derefter tilbage til Søværnet. Han forlod i 1901 Søværnet til fordel for en ansættelse som professor ved det amerikanske universitet "Massachusetts Institute of Technology" med matematik og krigsskibskonstruktion som specialer.

<sup>3)</sup> Maxime Laubeuf (1864-1939). Fransk marineingeniør. Stod bl.a. bag designet af den franske flådes første egentlige ubåd Narwhal, der blev søsat i 1899.

<sup>4)</sup> Kofoed-Hansen, "Undervandsbaade".

<sup>5)</sup> Andreas Peter Hovgaard (1853-1910). Storebror til Georg W. Hovgaard.

<sup>6)</sup> Paul Koster (1868-1941). Hollandske søofficer.

<sup>7)</sup> Denne rejse er beskrevet i detaljer i Aarestrups artikel i Under Dannebrog 1915.

<sup>8)</sup> Raymondo Lorenzo d'Equivilley-Montjustin (1873-1925). Spanskfødt ingeniør, der bl.a. arbejdede for Laubeuf og senere hos Germaniaværftet byggede en lang række ubåde til den russiske og tyske flåde.

<sup>9)</sup> Einar Adolph (1873-1948). Oprindeligt søofficer. Fra 1905 til 1937 ansat ved Orlogsværftet.

<sup>10)</sup> Aage Rasmussen (1855-1932). Oprindeligt søofficer. Fra 1881 til 1925 ansat ved Orlogsværftet.

<sup>11)</sup> Ferdinand Henrik (Heinrich) Jøhnke (1837-1908).

<sup>12)</sup> Aarestrup, "Undervandsbaade".

<sup>13)</sup> Rigsarkivet, "Betænkning ang. en undervandsbåd 1908 m.m."

<sup>14)</sup> Jens Christian Christensen (J.C. skrives ofte som I.C.) (1856-1930). Fra 1905 til 1908 konseilspræsident (svarer til vores dages statsminister) og forsvarsminister.

<sup>15)</sup> Otto J.M. Kofoed-Hansen (1854-1918).

<sup>16)</sup> Carl Albert Schou (1868-1946).

<sup>17)</sup> Hans Frederik Hecquet (1864-19??).

<sup>18)</sup> Fransk skibsværft. Også kendt som Schneider et Cie, beliggende i den franske by Le Creusot.

<sup>19)</sup> Det har ikke været muligt via Kundgørelser for Søværnet, Haandbog for Søværnet eller google at fastslå identiteten på denne undermester Juel.

<sup>20)</sup> Lauritz Frederik Heller (1877-19??).

<sup>21)</sup> Hjalmar Rechnitzer (1872-1953).

<sup>22)</sup> Helmuth Johan Christian Schledermann (1876-1936).

<sup>23)</sup> Det var ikke KATTEGAT, men VALKYRIEN, der slæbte DYKKEREN hjem fra La Spezia.

<sup>24)</sup> Henry, "Undervandsbaaden „Dykkeren” i Havn"; Haanden, "Om Bord i Undervandsbaaden 'DYKKEREN'".

<sup>25)</sup> Niels Knud Harald Falk Bonde (1882-1954).

<sup>26)</sup> Niels Juel-Brockdorff (1878-1964).

<sup>27)</sup> Aarestrup, "Undervandsbaadenes Udvikling i vor Marine"; Aarestrup, "Til Ordenshistoriografen"; Aarestrup, "Paa Eventyr".

<sup>28)</sup> Nørby, Danske ubåde 1909-2004; Top-søe-Jensen og Marquard, Officerer I Den Dansk-Norske Søetat 1660-1814 og Den Danske Søetat 1814-1932.

# BRUIX-sagen

## Den franske måneskinsfisker

KK (pensioneret) *Poul-Erik Larsen*.

### Indledning

Tilbage i 1960'ernes var de danske fiskeriinspektionsskibe involveret i nogle konfrontatoriske sager om ulovligt fiskeri i de danske fiskerizoner i Nordatlanten. Der var sågar tilfælde, hvor udenlandske fiskefartøjer stak af med dan-

ske fiskerikontrolhold om bord, idet de kunne sejle hurtigere end de daværende danske orlogsskibe, der var indsat i fiskeriinspektionen.

Op gennem 70'erne og frem udviklede fiskeriinspektionen sig fredeligere. Det internationale samarbejde om fiskerilicenser forbedredes. Der fore-



2006. HVIDBJØRNEN ved færøerne. De fire inspektionsskibe af THETIS-klassen, hvor af HVIDBJØRNEN er det nyeste fra 1992, var og er fine skibe, men her i 2023 begynder aldren at mærke dem. (Marinens Bibliotek)

kom stadig tilfælde, hvor fiskere overskred deres kvoter, fiskede med fiskegrej, der ikke var helt inden for lovgivningens rammer, eller på anden måde forsøgte at redde sig lidt flere indtægter, end licenserne tillod. Men samarbejdet var ikke længere så konfrontatorisk. Man klarede situationen fredeligt og accepterede bøderne, når man havde forbrudt sig mod reglerne. Samtidig udviklede fiskerilovgivningen sig og blev mere og mere kompliceret. Op igennem 1980'erne og fremover blev dansk fiskeriinspektion i Nordatlanten i stadig højere grad en samarbejdsop-

gave, hvor en stor del af arbejdet bestod i at vejlede og rådgive fiskefartøjerne. Der blev stadig uddelt en del udenretlige bøder, når fiskerne strammede den for meget, men det gik normalt ikke voldsomt til.

### **Optakten**

På baggrund af den udvikling var det ikke min forventning, at vi skulle komme ud for voldsomheder i forbindelse med vores vintertogt ved Færøerne i starten af 2007. Jeg var netop tiltrådt som helt ny chef for inspektionsskibet HVIDBJØRNEN (HVBJ) af THETIS-klassen,



*Chefen, kommandørkaptajn Poul-Erik Larsen, på broen på HVIDBJØRNEN.  
(Poul-Erik Larsens arkiv)*

et spændende nyt job, som allerede på mit første togt viste sig at blive noget mere spændende end forventet. Heldigvis havde jeg dygtige folk i besætningen, og ikke mindst var min næstkommanderende erfaren og rutineret i alle procedurer og ruller, og operationsofficeren havde selv været chef for en fiskerinspektionskutter i adskillige år. Det var en rigtig god baggrund for mig som ny skibschef.

Normalt var det mest vejret og teknikken, vi kunne have problemer med, men dette togt skulle vise sig også at omfatte en endog meget spændende episode med en ikke så samarbejdsvillig fransk fisker om bord i fiskefartøjet BRUIX, der var en rigtig ”måneskinsfisker”.

### **Brand i maskinen**

Under et forsyningsophold i Klaksvik på Færøerne i februar 2007 fik vi en aften et havari på en af hjælpemotorerne, der fik den til at bryde i brand. Vi fik hurtigt slukket branden, så det blev ikke voldsomt dramatisk. Vi fik dog behov for assistance fra Danmark for at få repareret vores motor. To specialister kom derfor op fra Danmark og om bord med de nødvendige reservedele, og de gik i gang med at reparere.

### **Opkald fra Færøernes Kommando (FRK).**

Mens vi var i gang med reparationen,



*Her er det ikke en hjælpemotor, der skrues på, men en hovedmotor. Billedet viser lidt om pladsforholdene et af maskinrummene. (Niels Pind)*

ringede chefen for Færøernes Kommando (CH FRK) til mig, og fortalte, at man havde indikationer af, at der var en ”skummel” fisker, BRUIX, der opererede i den nordlige del af den britiske økonomiske zone (UK EEZ), tæt på Færøernes fiskerizone (FFZ). Han oplyste ligeledes, at pågældende fisker var kendt for meget tvivlsomme metoder, og at man før havde haft mistanke om, at BRUIX fiskede ulovligt på FFZ.

FRK oplyste, at BRUIX havde en historie bag sig med mange ulovligheder, hvor deres fiskegrej blev kappet og efterladt på havbunden for at undgå at blive taget på fersk gerning. Man havde sågar opfundet og fremstillet, hvad de kaldte en "BRUIX-rive", der kunne samle fisketrawl op fra havbunden, når BRUIX havde været på spil.

Nu var chancen der måske for at tage ham på fersk gerning.

Vi drøftede vores havari på hjælpemotoren. Jeg ville foretrække at få den repareret, inden vi forlod Klaksvik, men CH FRK var meget ivrig for at få os hurtigt til området. Heldigvis var vores reparatører samarbejdsvillige, så de blev om bord, og tog med os på opgaven. De kunne arbejde videre undervejs, når ikke søen var for voldsom. Det skulle vise sig at blive en noget længere, og noget mere oplevelsesrig tur for dem end forventet.

### **Afgang på opgaven**

Den 11. februar afgik vi fra Klaksvik og satte kursen mod den sydlige del af FFZ. Undervejs overvejede vi taktikken. Vi ville jo gerne overraske BRUIX og tage ham på fersk gerning, så vi kunne få en sag, der kunne holde ved retten. Vi regnede med, at han i givet fald ville forsøge at tyvfiske om natten for lettere at kunne skjule sig.

Vi vidste, at BRUIX var en linefisker, der gik efter de dyreste fiskearter, og på de stejle skråninger lige op mod grænsen

til UK EEZ var der gode muligheder for at fange havtasker.

Vi afpassede farten sydpå med henblik på at ankomme til området ca. 50 sømil nord for grænsen til UK EEZ til først på dagen, så vi kunne sende helikopteren i luften for at opklare området. Helikopteren fik ordre til at holde sig på god afstand af alle mål for at undgå, at BRUIX skulle opdage, at vi var på jagt efter ham.

### **Radarkontakt**

Helikopteren gennemføj området og konstaterede, at der kun var ét radarmål i hele området. Det lå ca. 10 sm syd for FFZ-grænsen, og det kunne jo godt stemme med, at han fiskede på UK FFZ om dagen. Det var en oplagt mulighed, at han havde licens til at fiske lovligt på UK EEZ.

Det gjorde vores opgave lettere, at vi kunne nøjes med at interessere os for dette ene mål.

Vi fortsatte sydpå, idet vi også holdt os uden for visuel afstand af målet, og af hensyn til overraskelsesmomentet, fortsatte vi et godt stykke ned i UK EEZ. Vi håbede at BRUIX ikke ville interessere sig så meget for os, som hvis vi kom nordfra. Vi nedhalede vores fiskeriinspektionsstander, da vi nåede UK EEZ, og FRK informerede – som gode naboer – de skotske fiskerimynderheder om den operation, vi var ved at indlede.

Undervejs fik vi øje på en fiskebøje,





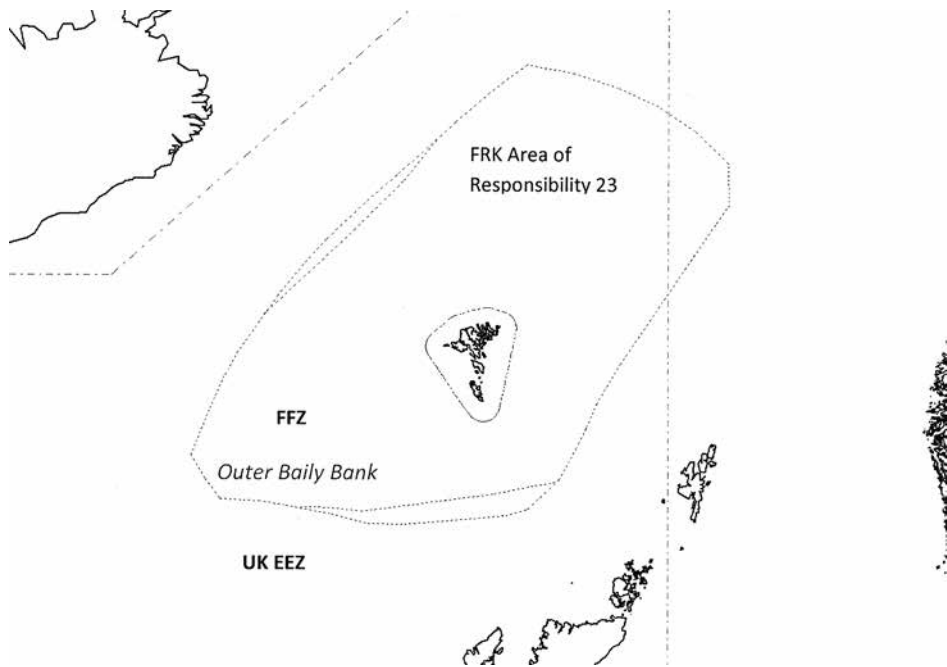
*Helikopteren er guld værd for et krigsskib. Den giver rækkevidde, og mulighed for hurtig indsats til en lang række opgaver. (Forsvarets Bibliotek)*

der blinkede midt inde i FFZ. Vi noterede os positionen, men lod den være i første omgang. Nu gjaldt det først og fremmest om at få den formodede BRUIX på radaren på maksimal afstand. Vi var overbeviste om, at vi havde en kraftigere radar end BRUIX, så vi kunne holde øje med ham, uden at han kunne se os på sin radar.

Vi fik målet på vores radar på ca. 20 sm afstand, og vi havde ham tydeligt på ca. 15 sm afstand. Vi holdt derfor på en sådan afstand. Vi konstaterede, at han så ud til at sætte eller bjærge fiskeliner et par sm fra grænsen til FFZ. Han gik langsomt nogle sm, holdt en pause, nogle sm med langsom fart igen, og sådan fortsatte han på vestlige og senere nordvestlige kurser,

idet han fulgte FFZ grænsen, men på den lovlige side.

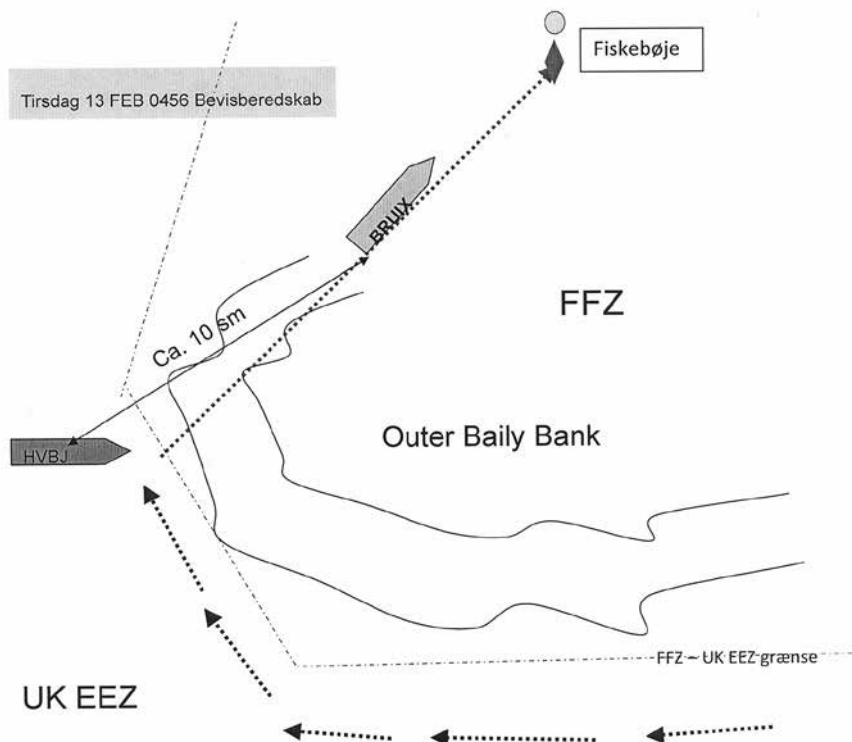
Ved 23-tiden om aftenen konstaterede vi, at han drejede mod nordøst, en kurs der, hvis han forblev på den, snart ville føre ham ind på FFZ. Vi gik derfor i bevisberedskab. Det er et beredskab, der går ud på at registrere alt vedr. sagen, så vi efterfølgende kunne bevise vores sag for retten, såfremt det måtte komme dertil. Kort tid efter passerede BRUIX-grænsen til FFZ. Det var der ikke noget ulovligt i, så længe han ikke fiskede. Han kunne jo være under forlægning. Men vi registrerede, at hans fart lå omkring 3 – 4 knob, svarende til en fart, hvor man kunne udlægge fiskeliner. Vores forventning var, at hvis han fiskede, ville han med 3–5 minutters



*Færøernes Kommandos interesseområder og fiskerizone.* (Poul-Erik Larsens arkiv)

mellemrum stoppe op i nogle minutter, før han fortsatte. Det ville antyde, han afsluttede en line, lagde en bøje, og derefter startede en ny line med en ny bøje. Vi formodede, at han i forbindelse med afslutning af en line eller påbegyndelse af en ny line ville have mest travlt, og dermed være mindst opmærksom på omgivelserne. Så vi planlagde, at vi ville forsøge at tage ham på fersk gerning, ved at sætte fuld fart på, for at få visuel kontakt, netop når han havde travlt med at sætte bøjer for enden af linerne. Vi holdt os lige uden for hans formodede radarrækning og fulgte med i, hvad

han foretog sig, idet vi afventede, at han stoppede op for enden af en line. Hans fremgangsmåde ændrede sig dog, idet han, efter at han var kommet ind på FFZ, fortsatte med ca. 3 kn fart uden på noget tidspunkt at stoppe for at slutte en line. Vi tænkte derfor, at han måske havde sat en bøje lige uden for FFZ, og derefter kobled alle liner sammen, så han kunne nøjes med at anbringe en enkelt slutbøje på FFZ, så der var mindre for os at se på FFZ. Vi kunne også konstatere, at BRUIX bevægede sig op i retning mod den fiskebøje, som vi havde set undervejs sydpå. Vores formodning blev senere bekræftet



*Skitse fra Bevisberedskab. (Poul-Erik Larsens arkiv)*

da TJALDRID (Færøsk fiskeriinspektions-skib) bjærgede det grej BRUIX havde sat på FFZ.

Da han nu ikke stoppede, blev vi nødt til at slå til, mens han var under bevægelse. Vi ville gerne fastholde fordelen ved at nærme os, mens det stadig var mørkt, og BRUIX's besætning var trætte og forhåbentligt mindre opmærksomme. Vi nærmede os med langsom fart, for ikke at skille os ud fra fiskere i området, hvis han skulle være blevet opmærksom på os som et radarmål.

Men lidt efter kl. 5 om morgenen, hvor vi var inde på en afstand af ca. 6 sm af ham valgte vi så at sætte "angrebet" ind. Vi satte farten op til 18 kn, og vi nåede at komme inden for synsvidde af ham, før han fik øje på os.

### **Kontakt**

Vi konstaterede, at han sejlede med rødt over hvidt lys i toppen, som indikerede, at han fiskede. Vi kaldte ham op på radioen, men han svarede ikke. Vi lyste på ham med vores projektorer og forsøgte



*Tyvfiskeren BRUIX i dønning. (Poul-Erik Larsens arkiv)*

på alle måder at få kontakt med ham, men uden held. Han havde formodentlig ikke lyst til at tale med os. Vi kunne dog konstatere, at han få minutter efter drejede sydvestover mod UK EEZ, og satte farten op til 12-13 kn, hvilket vi formodede var hans maksimum. Han forsøgte tydeligvis at stikke af. Han svarede stadig ikke på radioen, så vi gik på kollisionskurs med ham, så han havde vigepligten, og langt om længe ændrede han kurs, lige omkring EEZ-grænsen.

Først herefter svarede skipperen på VHF'en. Han talte engelsk, men med kraftig fransk accent og med en meget skrattende og hylende radioforbindelse.

Han forsøgte at benægte alt, og kom med den ene bortforklaring efter den anden, som på ingen måde holdt vand. Vi ville gerne have sendt et boardinghold om bord på BRUIX, men søen og vinden var for kraftig til, at vi fandt det forsvarligt. BRUIX havde så mange kraner, antenner og master, at vi heller ikke fandt det forsvarligt at overføre et fiskerikontrolhold med helikopter.

Under alle omstændigheder fastholdt vi vores mistanke og beordrede ham til at følge med os til Thorshavn for at få undersøgt og behandlet sagen. Det accepterede han til sidst. Vi satte derefter kursen nordpå.

## Modvillig sejlads

Undervejs nordpå i løbet af dagen gik der hele tiden noget galt med BRUIX. Først var der problemer med maskinen, og vi måtte sætte farten ned til 4 kn. Så blev der problemer med roret, og han kunne ikke holde kursen. Det så ud til at kunne blive en langtrukken affære.

På et tidspunkt oplyste skipperen så, at han havde talt med rederiet hjemme i Frankrig, og at rederen havde forbudt ham at følge med til Thorshavn.

Det var kun skipperen, der kunne tale engelsk, så hver gang vi efterfølgende kaldte op, måtte de vække skipperen. Det benyttede vi os af, ved at stressede og trøttede ham, ved at kalde op i tide og

utide døgnet rundt.

Vi forklarede ham, at det jo var ham, der var skibschef, og at det var ham, der kunne blive retsforfulgt og ikke rederen. Men det havde ingen effekt. Han ville følge rederens ordrer. Han forklarede - på eget initiativ - at han også var bange for mytteri blandt besætningen, hvis de fulgte med til Thorshavn.

Vi havde løbende kontakt med FRK, og vi drøftede nu, hvilke muligheder vi havde for at anvende magt over for BRUIX. Den oplagte mulighed var at indlede varselskydning, men FRK mente, at det var for kompliceret, idet



*Et boardinghold bestod typisk af af en officer/sergent og 3-4 gaster, heraf en maskingast, der blev i gummibåden. Hele boardingholdet var udrustet med sidevåben, hvilket ville sige en skarpladt 9 mm Neuhausen pistol. (Forsvarets Bibliotek)*

bestemmelserne krævede, at forsvarsministeren skulle give sin tilladelse.

FRK foreslog i stedet, at vi boardede ham, idet vind og sø var ved at lægge sig. På baggrund af vores hidtidige oplevelser, var vi dog bekymrede for vores boardingholds sikkerhed om bord på BRUIX.

FRK mente, at vi måtte fortsætte med at forsøge at overbevise BRUIX om, at de skulle følge med. Da det ikke havde den ønskede virkning, foreslog FRK, at vi skulle tilbyde BRUIX, at vi fulgtes op til den fiskebøje, vi havde observeret på vej sydover, og som vi mistænkte kunne være lagt af BRUIX. Vi ville så bjærge bøjen og konstatere om den bar BRUIX's navn. BRUIX havde tidligere benægtet, at det var deres. BRUIX ville så slippe for tiltale, hvis det viste sig, at det ikke var deres.

BRUIX accepterede tilbuddet, og vi satte atter kursen mod nord. Undervejs kaldte BRUIX os dog atter op og meddelte, at deres reder ikke ville acceptere dette, og BRUIX drejede atter af og sejlede mod sydøst.

Hen under aftenen, begyndte BRUIX så atter, formodentligt efter ordre fra rederiet at sætte fiskegrej. BRUIX's rederi var et fransk/spansk/baskisk aktieselskab, som formodentlig kun var interesserede i at tjene penge, uanset hvordan.

Denne gang fiskede de dog på UK EEZ. Men vi kunne blot magtesløse kigge på.

Støtte fra Færøernes fiskeriinspektion  
Vi foreslog i stedet FRK en utraditionel fremgangsmåde. Vi kunne anvende harassment med henblik på at presse BRUIX på en nordlig kurs, eller i det mindste genere ham tilstrækkeligt til at han måtte opgive at fiske. Tanken var, at vi med vores overlegne manøvre evne og fartoverskud kunne sejle på parallel kurs med ham og presse ham til at vige. FRK fandt, at det var en god ide, og de oplyste, at de ville kontakte den færøske fiskeriinspektion, for at få et af deres skibe til at hjælpe med opgaven, idet vi så kunne lave en "sandwich" på BRUIX.

Det færøske inspektionsskib TJALDRID fik derefter til opgave at støtte os, og de afgang fra Færøerne og satte kursen sydover for at mødes med os. Undervejs fandt de dog ud af, at en sådan opgave lå uden for de færøske regler, som de arbejdede under.

I stedet fik TJALDRID til opgave at bjærge det fiskegrej, der måtte være knyttet til den fiskebøje, vi havde observeret på vej sydover. Det viste sig, at selve bøjen var mærket med navnet BLUE GEAR og ikke med BRUIX, men da TJALDRID bjærgede linerne, var de mærket BRUIX, og endnu et bevis til sagen var hjemme. Der var tale om fiskegrej for millioner af kroner. TJALDRID bjærgede det, og da vi spurgte BRUIX's skipper, om det var deres grej, fornemmede vi hans dilemma. Hvis han svarede ja, erklære-



*Indtrykning af spanter på HVIDBJØRNENS fordæk efter kollisionen. (Poul-Erik Larsens arkiv)*

rede han sig jo skyldig, og hvis han sagde nej, sagde han også farvel til fiskegrej af stor værdi. Der kom aldrig noget entydigt svar fra ham.

### **Harassment og kollision**

Da vi var blevet klar over, at TJALDRID ikke kunne støtte os direkte, iværksatte vi næste morgen vores harassment. Vi gik op på parallel kurs med BRUIX, og gik langsomt tættere og tættere på hans kurslinje. BRUIX havde på dette tidspunkt opgivet at fiske, og var begyndt at sejle mod Skotland.

Der lå en stor og tung dønning på tværs af kursen, som gjorde, at BRUIX rullede temmelig voldsomt, hvilket bevirkede

at han tilsvarende slingrede voldsomt på kursen. Resultatet var, at da vi lå tæt på hinanden, og BRUIX rullede og girede, så kolliderede vi med rimelig stor kraft.

Vores teknikofficer fulgte ikke næstkommanderendes ordrer, der skulle sikre skib og besætning, og valgte i stedet at stå bag mig og videofilme hele forløbet. På YouTube kan derfor stadig findes en temmelig dramatisk optagelse af kollisionen. Søg på ”The Hvidbjørnen – BRUIX incident”, hvis det har interesse.

Umiddelbart herefter kaldte vi BRUIX, og spurgte om han nu var klar til at



*Der er god plads og godt udsyn fra fra styrehuset i HVIDBJØRNEN. Dette billede er ikke fra BRUIX-sagen. (Niels Pind)*

følge med til Thorshavn. Det var han ikke.

Vi konstaterede, at der var kommet rimeligt store skader på HVBJ, dog intet, der var sikkerhedsmæssigt uforvarsligt at sejle med. Vi kunne også se, at skaderne på den temmelig slidte og rustne BRUIX nok ikke var så væsentlige som på HVBJ.

Vi trak os derfor lidt på afstand igen, og jeg konstaterede, at nu var vi nødt til at få tilladelse til at skyde varsel-skydning, hvis det skulle lykkes os at tvinge ham med til Thorshavn. At fortsætte harassment ville koste os mere end BRUIX og ville i sidste ende være

mere risikabelt end varsel-skydning, og ultimativt virkningsskydning. Ved skydning i denne sammenhæng anvendes kun øvelsesgranater (jernklumper), og ved virkningsskydning kun med sigte mod stævn eller hæk.

### **Andre magtmidler**

Vi kontaktede FRK og meddelte dette, hvorefter FRK sendte anmodningen om tilladelse til at iværksætte varsel-skydning afsted.

BRUIX fortsatte mod Ullapool i Skotland, og vi fortsatte med at forfølge den, mens vi afventede svar fra Forsvarskommandoen (FKO) og i sidste ende



Forsvarsministeren. I mellemtiden holdt FRK de skotske myndigheder orienteret om, hvad vi foretog os.

FRK fik svar tilbage fra FKO. Tildelingen ville ikke blive givet. I stedet ville FKO søge at få de franske myndigheder til at lægge pres på BRUIX's reder. Tilfældigvis var den franske forsvarsattaché på besøg ved FKO på dette tidspunkt. Det lettede den hurtige kommunikation. Dette fik dog ingen effekt. BRUIX fortsatte mod Ullapool. Vinden og søen var atter tiltaget, og vi fortsatte med at kalde op til skipperen med jævne mellemrum, og vi mærkede, på trods af den forvrængede kommunikation, hans tiltagende træthed. Det var dog en lille trøst for os.

I mellemtiden var også politimyndigheden på Færøerne kommet ind i sagen, og havde fået kontakt til den skotske fiskerikontrol. Det betød, at da vi på HVBJ måtte stoppe vores forfølgelse, da vi nåede britisk territorialfarvand, så lå et skotsk inspektionsskib VIGILANT klar til at overtage forfølgelsen af BRUIX. Vi kunne næsten høre det opgivende suk fra skipperen, da han opdagede det. Han troede måske, at han nu var nået fri for forfølgelsen.

### **Affærens afslutning.**

Efter hand-over til VIGILANT vendte vi om og sejlede retur mod Færøerne. Politiet fortsatte herefter sagen ved at kontakte de skotske myndigheder, for at få konfiskeret fangsten som sikker-

hed for vores krav mod BRUIX. Men det var weekend, og skotterne mødte adskillige juridiske forviklinger, som de ikke kunne klare. Så vi fik informationer om, at adskillige lastvognstog lastede fangsten i huj og hast.

Heldigvis havde vores politi mere held med at få de engelske myndigheder til at samarbejde med os. Så da lastvognstogene passerede grænsen fra Skotland til England på den eneste store vej sydover, blev de stoppet af politiet og lasten konfiskeret som sikkerhed. Lasten af den dyre fisk, havtaske, havde en værdi af millioner af kroner.

Rederiet blev bedt om at stille en bankgaranti som forudsætning for frigivelse af lasten. De var ikke særligt samarbejdsvillige, før politiet truede med at sælge fisken i England, hvor kursen på havtaske var betydeligt lavere end i Frankrig. Først derefter udstedte rederiets bank en ubetinget bankgaranti på 1,2 mio. kr.

Da vi nåede retur til Færøerne, afleverede vi alle vores optegnelser og notater, foto mv. til politimyndighederne, og enkelte af os blev ligeledes afhørt af politiet, så myndighederne kunne få det bedst mulige grundlag for at få dømt BRUIX for det ulovlige fiskeri.

Behandlingen af sagen trak ud indtil det efterfølgende år, og vi har senere erfaret, at BRUIX's skipper accepterede anklagemyndighedens krav, hvorfor



*Selv med mange moderne elektroniske hjælpemidler er en opmærksom udkig stadig helt nødvendig.*  
(Niels Pind / Forsvarets Bibliotek)

sagen ikke kom for retten. Bøde blev på 233.000 kr. for ikke at adlyde HVBJ. Det var den hidtil største bøde for ulovligt fiskeri ved Færøerne. Derudover blev fiskegrej og fangst konfiskeret svarende til en værdi på 960.000 kr.

Skaderne på HVBJ var heldigvis ikke større, end at vi med midlertidige reparationer kunne fortsætte vores togt. Da vi efterfølgende fik repareret skaderne endeligt i Frederikshavn, skønnedes omkostningerne at løbe op i 3-4 mio. kr. idet nogle spanter var blevet bøjet og måtte udskiftes.

### **Efterfølgende diskussioner**

Efterfølgende opstod en del diskussioner mellem FKO, SOK, FRK og eskadren om, hvorvidt varselskydning og evt. virkningsskydning overhovedet var et relevant middel at anvende. ”Det er jo kun døde fisk, det drejer sig om”, hørte vi argumenteret. Heldigvis døde diskussionen igen, og vi kunne fortsat bevare dette magtmiddel i vores værktøjskasse. Måske skulle diskussionen hellere være

være vendt om. Måske er en tilladelse fra forsvarsministeren så tung og besværlig en procedure, at det er svært at benytte den i praksis. I denne sag var det måske i virkeligheden mindre risikabelt at anvende varselskydning frem for harassment, som jo førte til en kollision til søs. Måske havde det være at foretrække at anvende varselskydning i denne situation. Og man kan have mistanke om, at beslutningen om harassment i stedet for varselskydning blev truffet ud fra en forventning om, at den besværlige ministertilladelse ville være for svær at få. Var det bare lettere at benytte harassment?

Et andet spørgsmål, der flere gange dukkede op, var, hvorfor vi ikke krævede en søforklaring, med henblik på at kræve erstatning for skaderne på HVBJ. Det var dog vores opfattelse, at vi med vores sejlads under alle omstændigheder ville blive tillagt en del af skylden, og derfor fandt vi det ikke hensigtsmæssigt at få en civil sag ind over også.

# Den forsvundne totempæl.

af Lars Jordt

En totempæl er en monumental udskåret træstamme med symboler og figurer. Traditionen med totempæle stammer fra indianerstammer i Nordamerika, nærmere bestemt langs Stillehavskysten i staterne Washington og Alaska i USA og British Columbia i Canada.

Totempælene kan være for at mindes og ære forfædre, legender og begivenheder, eller som indianersamfundenes samlingspunkt.

Jeg ved ikke om fortællingen om indianerne og deres totempæle er gået af mode, men i mine unge dage i 1950-60'erne, og som spejder stødte jeg på mange historier om totempæle, men i dag er det sjældent at hører om dem.

Og hvad har en totempæl så med dansk

marinehistorie at gøre? Jo det kan godt være et lille hjørne af Søværnets historie - ikke de store historier om Slaget i Køge Bugt, Slaget på Reden eller flådens sænkning, som der er skrevet om mange gange.

I januar 1957 fik Danmark og Søværnet endnu en ministryger i SUND-klassen, OMØSUND som våbenhjælp fra USA. Ministrygeren blev bygget i staten Washington, lidt nord for Seattle på USA's vestkyst, og færdigudrustet i Seattle, hvor den 23. maj 1956 blev overdraget til Danmark og indgik i Flådens tal.

Inden OMØSUND vendte stævnen mod Danmark, fik ministrygeren en 2,5 m høj totempæl med, som gave fra byen Seattle til København og københavnernes.



*OMØSUND* var i US Navy betegnet som *AMS 221 (Auxiliary Mine Sweeper)*. Den 7. februar 1955 blev denne betegnelse ændret til *MSC 221 (Mine Sweeper Coastal)*, og efter Søværnets overtagelse fik den NATO betegnelsen *M 576*, og blev døbt *OMØSUND*. *OMØSUND* bragte totempælen med, da den kom hjem fra USA i januar 1957. (Marinens Bibliotek)



*Totempæl i Nordnes-parken i Bergen, Norge. Totempælen har Seattle foræret Bergen i 1970, i anledning af Bergens 900 års jubilæum. (Tarje Sælen Lavik/Flickr)*

Totempælen blev ved en ceremoni på Holmen den 31. januar 1957 overdraget til Københavns overborgmester Sigvard Munk. Og som Tidsskrift for Søværnen 1957, skrev under rubrikken ”Glimt fra Søværnet”, så lovede overborgmesteren ”at totempælen ville blive opstillet et sted, hvor byens borgere og turister

ville have mulighed for at se den”.

Denne lille historie faldt jeg over da jeg skrev på monografien i serien Flådens Skibe om Ministrygerne af SUND-klas-sen. Men hvor var totempælen blevet af? Hvor var den eller hvor havde den været opstillet, det fandt jeg ikke ud af. På trods af at jeg gennemtrawlede internettet fandt jeg kun en tilsvarende totempæl som Seattle havde foræret til Bergen i Norge, og som i dag står i en park i byen. Heller ikke Københavns kommune eller overborgmester Lars Weiss kunne i 2021 umiddelbart hjælpe, men jeg fik dog et tip fra overborgmesteren til at søge videre efter. Jeg kom dog ikke videre i 2021, og da jeg i forvejen havde masser af andre gode historier om SUND-klasse ministrygerne, blev det kun til en kort bemærkning i monografien, men jeg glemte ikke historien.

Nu har jeg så gravet videre i historien. Jeg er endnu ikke kommet helt til bunds i totempædens historie, men har alligevel fået så meget mere klarhed over dette lille hjørne af historien, at jeg har samlet det til denne artikel. Artiklen fortæller hvordan Søværnet ikke mindst før i tiden var med til at bringe fjerne egne og andre kulturer helt tæt på Danmark.

### **Våbenhjælp**

USA var efter Anden Verdenskrig

verdens førende stormagt, og hjalp såvel NATO-lande som andre allierede og venligtsindede lande med økonomisk støtte i form af Marshallplanen og med militær hjælp, bl.a. MDAP (Military Defence Assistance Pact). Et af støtteelementerne til Danmark, var de otte ADJUTANT-klasse (i USA kaldet BLUEBIRD-klasse) ministrygere som Danmark fik, og som blev til Søværnets SUND-klasse. Ministrygerne blev bygget på mindre værfter og bådebyggerier forskellige steder i USA. De otte danske ministrygere blev bygget i staterne Californien, New York og Washington.

Danske besætninger blev efter en kort forskole i Danmark sendt til USA, hvor de overtog skibene og fik en grundig uddannelse i håndtering af dem og deres udstyr. For til sidst at gennemgå en prøve for at vise, at de havde lært skibene at kende og ikke mindst ministrygningshåndværket.

Besætningen til OMØSUND blev samlet i februar 1956 til forskole under Orlogskaptajn Krarup, ombord på søsterskibet EGERNSUND, - det tredje skib i serien, der var kommet hjem til Holmen kort før jul 1955. Den 23. maj 1956 var forskolen færdig, og besætningen gik ombord på den svenske amerikadamper m/s STOCKHOLM der lå ved Langelinie i København, til en tur som nok skulle blive den største

oplevelse for de fleste. Det var langt fra alle danskere der i midten af 1950'erne fik muligheden for at opleve det store Amerika, og da specielt ikke de mange unge værnepligtige. STOCKHOLM sejlede via Bremerhaven til New York, en tur der tog 10 døgn. Det var i øvrigt på STOCKHOLMS næste tur at den blev "verdensberømt", da den kolliderede med den italienske amerikadamper ANDREA DORIA, men det er en anden historie.

I New York fik besætningen en uges tid til at opleve byen som turister, inden turen gik videre til Seattle med fly, en tur der dengang tog hele 23 timer, med diverse mellemlandinger. Den 21. juni 1956 blev OMØSUND overdraget til Søværnet ved en ceremoni i Seattle, højeste kommando og indgik i flådens tal. Det var også her i Seattle, at skibet fik overrakt en god gedigen totempæl fra byen til Københavns overborgmester.

Herefter begyndte et større test- og uddannelsesprogram for OMØSUND og dens besætning, der foregik i San Francisco, Los Angeles / Long Beach og San Diego. Skib og besætning klarede sig godt både sprogligt og fagligt. Alle steder blev der også lejlighed til at opleve Amerika, ligesom dansk-amerikanske kolonier tog sig godt af marinerne, arrangerede ture, fester og kulturelle oplevelser. Efter endt uddannelse og bestået eksamen, gik turen

hjemover, med stop i Panamakanalen, på Guantanamo-basen på Cuba (der senere er blevet kendt som fængsel for islamiske terrorister) og flådebasen i Norfolk, Virginia, hvor jul og nytår blev tilbragt. OMØSUND nåede også at sejle et smut op ad Potomac-floden til Washington D. C.

I Norfolk samledes Adjutant-klasse minestrygere fra forskellige NATO nationer, inden de i mindre grupper sejlede i konvoj over Atlanterhavet til deres nye hjemlande. For OMØSUND blev afsejlingen forsinket af Suez-krisen (hvor Storbritannien og Frankrig forsøgte at tryne Ægypten, for ikke at miste kontrollen med Suezkanalen.) Efter nytår gik det endelig hjemad, bl.a. med en flådetanker som eskorte, så de relativ små minestrygere kunne få brændstof på det lange stræk til Ponta del Gada på Azorerne. Herfra gik det for OMØSUND's vedkommende videre til Portsmouth i Storbritannien og via Kielerkanalen til Holmen, hvor OMØSUND ankom den 25. januar 1957.

SUND-klasse minestrygerne blev leveret fuldt udrustet, og med meget udstyr som på den tid ikke var normalt i Danmark. Så som kaptajn-løjtnant O. T. Thomsen fortæller i sin beretning i en orienteringsskrivelse i anledning af Flådestation Korsørs 25 års jubilæum, som meget af historien om hjemturen er hentet fra, så var det en stor ”sorg”

da ”vi oplevede en hærskarer af mærkværdige mennesker, som i løbet af forbløffende kort tid ribbede skibet for vaskemaskine, kaffemaskiner og meget andet. Alt dette, der havde gjort, at et efter tiden moderne skib kunne fungere og tilfredsstille vores daglige behov”.

### **Totempælen**

Den 31. januar 1957 blev der arrangeret en ceremoni ombord på OMØSUND, der lå på Holmen, for overdragelsen af totempælen. Ceremonien er beskrevet i Tidskrift for Søværnen 1957, - at under overværelse af den amerikanske marineattaché, repræsentanter fra MAAG (Military Assistance Advisory Group - amerikansk militærrådgivning vedrørende våbenhjælpen), udenrigsministeriet samt chefen for mineskibsafdelingen blev totempælen overrakt til Københavns overborgmester Sigvard Munk. Han lovede at totempælen ville blive opstillet et sted, hvor byens borgere og turister ville have mulighed for at se den.

Mit store spørgsmål var nu: Hvor blev totempælen opstillet? og hvor var den nu (i 2021 - 22)? Det var ikke så let, da Københavns kommunes Teknik- og Miljøforvaltning ikke kendte til den, men henviste mig direkte til overborgmesterens kontor. Overborgmester Lars Weiss svarede selv, men han og hans kontor kunne heller ikke finde noget om hvad der var sket med den. Jeg blev dog vist

videre til Københavns kommunes Stadsarkiv, hvor jeg fik god hjælp og til sidst fandt de et takkebrev fra overborgmester Sigvard Munk til borgmesteren i Seattle.

Som det fremgår af takkebrevet fra overborgmester Sigvard Munk, havde han lavet en aftale med Tivoli om at opstille totempælen. Tivoli var nok også

et godt valg, da der kommer rigtig mange Københavnere og turister i den gamle have. Totempælen blev opstillet ved siden af Harmoniens musikscene, med et lille skilt hvorpå der fortælles at den var skænket København af byen Seattle.

Hvor mange år den stod her vides ikke med sikkerhed, men totempæle holder typisk i 50-70 år afhængigt af vind og vejr.

Overborgmesteren

1

15th March 5'

o.b. 6<sup>10</sup>56.

Mr. Gordon S. Clinton,  
Mayor of Seattle.

- - -

Dear Mayor.

In my capacity of Chief Burgomaster of this city I have had the great pleasure of receiving the very interesting Totem Pole from the citizens of Seattle, who have been kind enough to bestow this honour on the capital of that old country to which, as I am happy to learn, many of them are proud to be bound not only by the ties of friendship but even by the ties of blood.

Be sure that this token of good will and sympathy will be highly appreciated and I think that we have found just the place for it in the world-famous Copenhagen Tivoli, where it will be a permanent reminder of our American friends.

Enclosing some photos from the act of presentation and from the Town Hall, I thank you heartily once more, and I beg you to take the warmest thanks and best wishes to the givers from the people of Copenhagen.

Yours sincerely,

sign. S. Munk

Chief Burgomaster

*I 1957 benyttede man sig af gennemslagskopi, dvs. når man skrev et brev, så var det med adskillige gennemslag. Et af gennemslaget blev gemt i udgående post fra overborgmesteren, og i mappen for 1957, fandt jeg dette kopi af brevet der blev sendt til Seattles borgmester. (Københavns kommunes Stadsarkiv)*

*Tivoli har så mange sære dekorationsgenstande, at man almindeligvis kun noterer sig deres pudsige eller ejendommelige former og farver i forbigarten. Og næppe mange lægger mærke til, at denne figur har et lille skilt, der meddeler, at den er skænket København af byen Seattle. Den er altså en genuin indiansk totempæl.*



*Tegning af totempælen, som opstillet i Tivoli. Tegningen er fra bogen "Vandringer i Tivoli" af Ebbe Sadolin. (Ebbe Sadolin)*

Totempælen er beskrevet i Politiken bogen "Hovedstadens monumenter, mindesmærker, mindetavler, museer, en vejviser" fra 1962, og i en tilsvarende bog "Københavnske monumenter og mindesmærker" af Bent Ziegler fra 1974.

Og i den tidligere nævnte orienteringskrivelse fra Flådestation Korsør fra 1985, er det også beskrevet at "Totempælen blev placeret i Tivoli, hvor den stadig står i god stand".

Da jeg fandt ud af at totempælen blev opstillet i Tivoli, var min første tanke

at så måtte Tivoli også vide hvor den var blevet af. Tivoli har været til stor hjælp med reference til bøgerne om Københavnske monumenter, samt at den ikke længere er opstillet i Tivoli. Faktisk kunne Tivolis overgartner huske at totempælen var fjernet allerede inden han blev ansat i 2004.

Men hvornår og hvorfor blev totempælen så fjernet, og hvor er den endt? Hvis der er læsere der kan hjælpe mig videre, hører jeg gerne herom på:  
[lars@jordt.dk](mailto:lars@jordt.dk)



*Der er næppe  
mange andre  
steder i  
Danmark,  
hvor der bliver  
taget så mange  
billeder som i  
Tivoli, ikke desto  
mindre er det  
kun lykkedes  
mig at finde et  
billede af totem-  
pælen, - på  
Facebook.  
(Facebook)*



Ud over våbenhjælpens vigtige bidrag til NATO's, Vesteuropas og Danmarks forsvar, gav USA's våbenhjælp også mange danske marinere muligheden for at opleve en lille del af den store verden. Og gennem kulturudvekslingen

bl.a. også totempælgaven, fik endnu flere danskere muligheden for at se en lille flig af en fremmed kultur, som for små 70 år siden var de færreste forundt, - måske lige bortset fra i Hollywoods cowboy- og indianerfilm.



*Tivoli 2022, der hvor Harmoniens musikscene før stod. Heromkring har totempælen stået, men hvor er den blevet af? (Lars Jordt)*

Tak til alle der har hjulpet mig i jagten på den forsvundne totempæls historie, ikke mindst: Holger Dahl fra Berlingske Tidende, der skriver om københavnerarkitektur og historie, og som var den første der ledte mig på Tivolis sporet. Nora Petersen, forvalter og formidler af Tivolis historie. Lars Weiss, tidligere overborgmester, der henviste mig til Stadsarkivet, og til Stadsarkivets meget hjælpsomme medarbejdere. Søren Nørby, der har scannet store mængder marinehistorisk materiale og lagt det på Marinehistorisk Selskabs

hjemmeside. Det er utroligt hvad man kan finde på foreningens hjemmeside, bl.a. Tidsskrift for Søværnen, hvis beretning trickede min nysgerrighed.

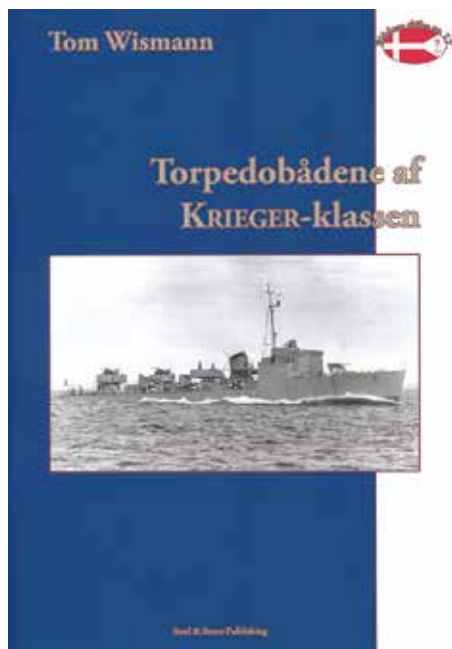
## Bog anmeldelser

**Torpedobådene af KRIEGER-klassen** af Tom Wismann. Udgivet i april 2023. Distribution og salg: Steel & Stone Publishing, Roret 89, 3070 Snekkersten. Tlf. 2287 2029, e-mail: [twismann@gmail.com](mailto:twismann@gmail.com) 44 sider rigt illustreret. Pris kr. 150 + forsendelse. Kan bestilles på: [www.flaadensskibe.dk](http://www.flaadensskibe.dk)

Et nyt hæfte i serien ”*Flådens skibe*” har set dagens lys: Det handler om de seks enheder af *KRIEGER*-klassen, som blev bygget færdigt på Orlogsværftet kort tid efter besættelsen. I alfabetisk rækkefølge hed de to sidste i serien *KRIEGER* og *KRABBE*, og det gav dem til-navnene i Flåden som ”*krible-krable-bådene*”.

Forfatteren tager læseren med på en ganske besynderlig rejse gennem hele tilblivelsesprocessen, som tog sit udgangspunkt i det tyske krav fra vinteren 1941 om udleveringen af de seks store torpedobåde af *DRAGEN/GLENTEN*-klassen. Dem skulle tyskerne bruge som ”*Torpedofangboote*” i forbindelse med uddannelse af tyske ubådsbesætninger i Østersøen. Da de blev udleveret, fik Orlogsværftet ret til et erstatningsbyggeri og dermed til udlevering af materialer så som stål og kobber fra besættelsesmagten Tyskland.

Danmark byggede altså nye orlogs-

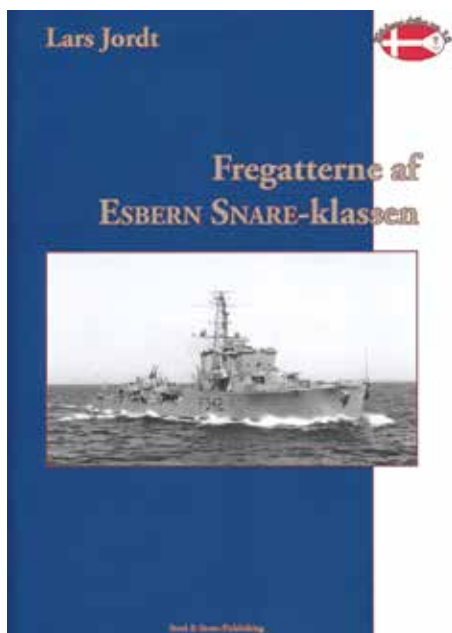


skibe midt under den tyske besættelse! Det vides ikke, hvad tyskerne selv har tænkt om denne sag, men danske synspunkter har forfatteren haft adgang til. Den omfattende dokumentation om skibenes tilblivelse viser, at det et dyrt at være fattig. Teksten giver et meget interessant indblik i samarbejdspolitikken frem til sammenbruddet den 29. august 1943, hvor byggeriet gik i stå. Tre af skibene stod på bedding i sommeren 1943, og dem kunne man bygge videre på fra 1945, hvor der stadig var mangel på ressourcer og udenlandsk valuta. Det blev besluttet at bygge de seks enheder færdigt.

Hæftet er forsynet med et stort antal fotos, som formentlig er ukendt for de fleste læsere. Her får man, sammen med originaltegningerne fra Orlogsværftet, et godt indblik i skibenes aptering, maskinrum, elforsyning, radar og meget andet. Der er fine billeder fra det kombinerede styrehus og O-rum, fra banjerne og fra officersbeboelsen.

Skibenes bevæbning varierede meget igennem deres relativt korte "levetid": Tyske luftværnskanoner, som var blevet efterladt i 1945, nyindkøbte 40 mm Bofors kanoner model 1948, 45-cm torpedoer, morterer og kasteapparater til dybdebomber og miner. Efter en kort karriere som torpedobåde overgik enhederne til at være patruljebåde, men hele projektet bar vidnesbyrd om, at skibene ikke var gode som torpedobåde, de var ikke specielt sødygtige og de havde en relativ stor besætning. Der var længe mellem udrustningerne, og i 1959 blev de solgt til ophugning efter ca. 10 års tjeneste. Man havde nok håbet på, at man havde fået en enhed, som kunne løse en lang række opgaver. I stedet fik man enheder, som ikke var gode til nogle af de mange opgaver.

*Poul Grooss,*  
kommandør (pensioneret)



**Fregatterne af ESBERN SNARE-klassen**  
af Lars Jordt. Udgivet i april 2023.

Distribution og salg: Steel & Stone Publishing, Roret 89, 3070 Snekkersten. Tlf. 2287 2029, e-mail: [twismann@gmail.com](mailto:twismann@gmail.com) 44 sider rigt illustreret. Pris kr. 150 + forsendelse. Kan bestilles på: [www.flaadensskibe.dk](http://www.flaadensskibe.dk)

Et nyt hæfte i serien "Flådens skibe" er netop udkommet. Det handler om de tre tidligere britiske fregatter af HUNT-klassen, som Danmark fik mulighed for at overtage i begyndelsen af 1950'erne. Her er en spændende beskrivelse af de tre enheder, HMS BLACKMORE, HMS CALPE og HMS EXMOOR, som efter endt ombygning i Danmark fik navnene ESBERN SNARE, ROLF KRAKE

og VALDEMAR SEJR.

Søværnet fik muligheden for at overtage disse tre skibe, som i hast var designet omkring starten af den Anden Verdenskrig. Et væsentligt krav fra Royal Navy til konstruktionen dengang var, at skibene skulle være billige at producere. Tilsvarende var ledelsen i den danske flåde klar over, at man skulle have et eller andet at sejle med for, at kunne uddanne flådens personel i tidssvarende operationer. Så måtte bedre udrustede skibe komme på et senere tidspunkt.

Disse tre tidligere britiske enheder havde en hovedbevæbning på tre dobbelte 4-tommer kanoner (102 mm), og de udgjorde en væsentlig del af flådens kampberedskab frem til nybygning af de to fregatter af PEDER SKRAM-klassen omkring 1966/1967. Skibene var godt brugt ved overtagelsen og præget af ælde og rust. De var involveret i en række kollisioner, hvor antallet af ulykker måske vidner lidt om, at evnerne til at sejle radarsejlads på sikker vis ikke var noget, som kom samtidig med levering af skibe udstyret med radar.

Hæftet er forsynet med originaltegninger ("generalarrangement"), Orlogsværftets datablad, levnedsløb for de tre enheder under dansk flag samt navnene på alle skibscheferne.

Forfatteren har haft adgang til en lang række fotos, dels fra Orlogsværftet og dels fra private, som giver et godt indtryk af skibets apering, livet om bord og meget andet. Banjen i forskibet til 63 mand virker nok ikke tiltrækkende på nutidens besætningsmedlemmer. Billederne viser også situationer fra "Klaksvig-affæren" i 1955, "Replenishment at Sea" (RAS = genforsyning til søs), sejlads i hårdt vejr og skibenes endeligt.

Og bjørnen "Minja" har også fået spaltepads. En to år gammel bjørn blev under et flådebesøg i Leningrad givet som gave fra den lokale zoologiske have til chefen for Kystflåden, kontreadmiral K. Lundsteen. Bjørnen fik "skibsnummer 547", og en af gasterne om bord i ESBERN SNARE blev udnævnt til bjørnetrækker. Bjørnen befandt sig så godt om bord, at den ikke ville gå i land ved ankomsten til Holmen.

Dette og mange andre begivenheder i de tre enheder af ESBERN SNARE-klassen kan man læse om i det nye hæfte, som er meget velskrevet. Hæftet vil nok være til særlig glæde, for de mange besætningsmedlemmer, som i tidens løb har gjort tjeneste ombord i enhederne.

*Poul Grooss,*  
kommandør (pensioneret)

# Referat fra generalforsamling i Marinehistorisk Selskab

Referent: *Finn Wiberg-Jørgensen*  
Næstformand i Marinehistorisk Selskab



## 1. Valg af dirigent.

Formanden bød velkommen til generalforsamlingen og foreslog Gunnar Kjems som dirigent, hvilket forsamlingen tilsluttede sig.

## 2. Formandens beretning.

Bestyrelsen har i foreningsåret 2022-23 bestået af:

*Gustav Lang*, formand

*Finn Wiberg-Jørgensen*, næstformand

*Niels Jacob Priiisholm Hansen*, kasserer (til 30. september 2022)

*Jesper Svendsen* (fra 1. oktober 2022, tilforordnet, ej valgt ved generalforsamlingen)

*Søren Nørby*, webmaster

*Lars Jordt*, sekretær (tilforordnet, ej valgt ved generalforsamlingen)

*Lars Rosendahl Christophersen*, Mødereferent:

*Tom Wismann*, Redaktør Marinehistorisk Tidsskrift:

*Finn Wiberg-Jørgensen* og *Lars Gullaksen*, Turarrangører

*Poul Grooss*

*Jakob Seerup*

*Torben Martinsen*

*Lars Gullaksen*

Bestyrelsen har fungeret i et godt samarbejde med stor arbejdsiver og godt humør. Der har været afholdt 4 bestyrelsesmøder (23/5, 4/10, 30/11 og 22/2) og et sommermøde.

Sommerudflugten 2022 forløb 10. september med Søren Nørby som guide ved en spadseretur fra Langelinie til Nyhavn, mens der blev fortalt om mange af de spændende begivenheder der fandt sted ikke mindst i forbindelse med den tyske besættelse i 1940. Derpå gennemførtes en god frokost på et ”passende, godt sted” i Nyhavn.

Foredragssæsonen 2022-2023 omfattede Poul Grooss’ foredrag 26. oktober om ”Maritime operationer i Arktis under 2. Verdenskrig”. Tom Wismann fortalte 30. november om torpedobådene af KRIEGER-klassen og om de politiske omstændigheder omkring nybygninger på Orlogsværftet midt under krigen og mens Søværnet måtte afgive velfungerende torpedobåde til Tyskland.

Efter jule- og nytårsperioden fortsatte foredragene den 25. januar 2023 med et meget spændende, velgennemført foredrag af kommandørkaptajn Lars Povl Jensen, chef for fregatten ABSALON. Han berettede om personlige erfaringer m.v. fra operationerne i Guinea bugten og deltagelse i NATO-øvelser i perioden december 2021 og ind i 2022.

Kontreadmiral Jan Sommerfeldt-Petersen fra Norge kom 22. februar og fortalte om ”Sanitet til søs”. Det blev en virkelig spændende aften, hvor vi fik rigtig meget at vide om de sanitetsuddannelser (eller mangel på samme) der var den norske Flåde og Handelsflåde til del gennem århundreder til i dag. En kolossal udvikling, hele tiden mod det bedre og til i dag, hvor der nu absolut er tale om en professionel håndtering af dette vigtige, ja afgørende element i ethvert skib. Foredragssæsonen sluttede i år med Finn Wiberg-Jørgensens aften den 29. marts, hvor han på sin egen, professionelle og vidende måde fortalte om ”Den Skånske Krig og truslen fra Frankrig”.

Marinehistorisk Tidsskrift opnåede igen – med redaktør Tom Wismann som den afgørende ”arbejdskraft” at udsende fire numre i perioden – alle med indhold af netop den karakter, vi medlemmer sætter så stor pris på.

Overgangen til NemTilmeld via Selskabets hjemmeside er en succes. Tak til alle medlemmer for at vænne sig til dette ”nye” der i den grad letter alle arbejdsgange for bestyrelsen op til arrangementerne.

Formanden annoncerede at **sommerudflugten i 2023** er fastsat til at finde sted **tirsdag den 12. september kl. 1030** under overskriften ”Oplev

Christiansborg”. Slotsforvalter, orlogskaptajn Ole B. Pedersen er vores turguide og efter det spændende besøg arrangeres frokost i nærheden af slottet.

Til sidst oplyste formanden, at Marinehistorisk Selskab i foreningsåret har ydet økonomiske tilskud til to forfattere vedrørende bogudgivelser (kr. 11.000 henholdsvis kr. 6.000), et tilskud til ”Selskabet til Kommunikationens Fremme og Bjeskens udbredelse på Holmen” for udgivelse af et jubilæumsskrift (kr. 2.500) og endelig til bidrag til Fonden PEDER SKRAM til hjælp vedrørende etablering af en udstilling i Mastekranen på Nyholm der åbnes sidst på foråret 2023 (kr. 30.000).

Dette indlæg afsluttede formandsberetningen 2022-2023, som forsamlingen godkendte.

### **3. Selskabets regnskab for 2022.**

MHS-kasserer, Jesper Svendsen, fremlagde og gennemgik regnskabet for 2022. Regnskabet er revideret og godkendt af de på generalforsamlingen valgte revisorer Gunnar Kjems og Peter Thorning Christensen.

Et link til regnskabet og en oversigt over værdipapirforvaltningen er forud for generalforsamlingen lagt på Selskabets hjemmeside således at alle interesserede på forhånd har kunnet orientere sig om regnskabet.

Kassereren viste en række oversigter for hhv. indtægter, udgifter, driftsresultater for finansielle poster samt årets driftsresultat samt Selskabets balance. Resultatet af driften udviser et underskud på kr. 307903,- der væsentligst skyldes aktiemarkedet i 2022 samt det forhold, at antal medlemmer er faldet til 437.

Resultatopgørelsen for 2022 udviser et beløb på kr. 810.634,- mod kr. 1121.626,- i 2021.

Forsamlingen godkendte regnskabet.

Lars Wismann bemærkede i denne forbindelse, at efter hans opfattelse er der ingen grund til at opfatte Selskabets økonomi som stram, men at Selskabets regnskab fremstår bundsolidt. Han tilføjede at det især er glædeligt at der fandtes rum for at støtte Fonden PEDER SKRAM med kr. 30.000,- fordi det er så vigtigt at støtte dette enestående museum i København.



Kassereren oplyste, at der er opnået en aftale med museet ”SKIBENE PÅ HOLMEN” ([www.skibenepaaholmen.dk](http://www.skibenepaaholmen.dk)) om, at medlemmer med et eksemplar af Marinehistorisk Tidsskrift med medlemmets navn på label, har gratis adgang til museet ude på Nyholm.

Kassereren orienterede kort om at bestyrelsen har besluttet at anskaffe og ibrugtage et nyt økonomistyringssystem, ”Economics” som på en lang række måder vil lette regnskabsføringen for Selskabet, men især blive til gavn for medlemmerne idet man fremover vil modtage faktura og dermed en behørig kvittering for alle tilmeldinger til Selskabets arrangementer. Kontingenter vil således også blive opkrævet på denne måde – via internettet – hvorfor det er nødvendigt at kassereren har alle medlemmers email-adresse. Har man endnu ikke oplyst denne, bedes alle meddele sin email-adresse til kassereren via email [kasserer@marinehist.dk](mailto:kasserer@marinehist.dk)

#### **4. Fremsatte forslag.**

Der var ikke modtaget forslag fra medlemmer.

#### **5. Fastsættelse af kontingent for 2023-2024.**

Kassereren gennemgik bestyrelsens oplæg vedrørende kontingentforhøjelser samt en forhøjelse af betaling for spisning i f. m. foredragene. Forsamlingen besluttede at kontingenterne herefter er:

Ordinære medlemmer: **kr. 350,-**

Ægtepar: **kr. 375,-**

Pensionister: **kr. 300,-**

Prisen for deltagelse i spisning i f. m. foredrag vil være kr. 150,- fra og med kommende sæson (2023-2024).

#### **6. Valg af formand.**

Formanden var ikke på valg i år.

#### **7. Valg af bestyrelse.**

Bestyrelsesmedlemmerne Søren Nørby, Tom Wismann og Torben Martinsen blev genvalgt. Jesper Svendsen, Lars Jordt og Jacob Christian Rievers blev af forsamlingen valgt som nye medlemmer af bestyrelsen.

Lars Gullaksen, Lars Rosendahl Christophersen og Jakob Seerup fratræder.

## **8. Valg af redaktør til Marinehistorisk Tidsskrift.**

Tom Wismann blev genvalgt som redaktør.

## **9. Valg af revisor.**

Gunnar Kjems og Peter Thorning Christensen blev genvalgt som revisorer.

## **10.Eventuelt.**

Formanden oplyste at datoerne for næste sæsons foredrag er fastlagt som følger:

25. oktober 2023

29. november 2023

31. januar 2024

28. februar 2024

20. marts 2024

Generalforsamling 17. april 2024

idet foredragsaftenen den 31. januar er planlagt som en ”nyskabelse”, nemlig som en tema-aften om den politiske og militære situation i mellemkrigsårene, hvor professor, forfatter Peter Bogason, brigadegeneral (p) Michael Clemmesen sammen med ordstyrer, marinehistoriker Søren Nørby vil give oplæg til en debat hvor medlemmerne får en unik chance for at engagere sig og få svar på alle spørgsmål. Bestyrelsen forventer og håber på at medlemmerne tager godt imod initiativet

## **11. Afslutning.**

Dirigenten takkede for god ro og orden og blev behørigt applauderet af forsamlingen. Derpå afsluttede formanden Generalforsamlingen 2023, idet Gunnar Kjems blev takket for sin indsats også i år.

Herefter fik kontreadmiral (p), direktør Nils Wang ordet. Admiralen gav en times utrolig interessant gennemgang af hvad Naval Team Denmark ([www.navalteam.dk](http://www.navalteam.dk)) foretager sig, hvad der foregår omkring (også politiske) overvejelser vedrørende nybygningsprogrammer til Søværnet og udenlandske flåder m.v.

# Marinehistorisk Selskab

## Regnskab 2022

Resultatopgørelse:	2022	2021
<b>Indtægter</b>		
Kontingent	89.980	111.882
Mødeindtægter	24.628	14.479
Orlogsmuseets Modelbyggeri	15.480	14.405
Diverse indtægter	3.105	210
<b>Indtægter i alt</b>	<b>133.194</b>	<b>140.976</b>
<b>Udgifter</b>		
Tilskud til bogudgivelser	19.500	11.000
Marinehistorisk Tidsskrift	103.305	95.867
Mødeomkostninger	28.112	17.154
Bestyrelsesudgifter	11.850	11.550
Fonden Peder Skram	30.000	0
Merchandise	863	3.329
Administration+diverse udgifter	20.045	17.849
<b>Udgifter i alt</b>	<b>213.675</b>	<b>156.749</b>
<b>Resultat af ordinær drift før finansielle poster</b>	<b>-80.481</b>	<b>-15.773</b>
<b>Finansielle poster</b>		
Afkast investeringsbeviser	91.562	26.862
Kursregulering investeringsbeviser	-318.984	164.336
Resultat af finansielle poster	-227.422	<b>191.198</b>
<b>Resultat efter finansielle poster</b>	<b>-307.903</b>	<b>175.425</b>
<b>Balance:</b>		
<b>Aktiver</b>		
Kassebeholdning	0	0
Varelager	11.495	12.358
Sydbank 1468804 Foreningsservice	9.155	977
Sydbank 168838 Sigurd Barfoed	3.767	0
Sydbank 102920 Rejsekonto	32	32
Investeringsbeviser	786.185	1.105.169
<b>Aktiver i alt</b>	<b>810.634</b>	<b>1.118.536</b>
<b>Passiver</b>		
Egenkapital	800.634	1.108.536
Skyldige omkostninger regnskabsassistance	10.000	10.000
<b>Passiver i alt</b>	<b>810.634</b>	<b>1.118.536</b>

  
 Peter Thoring Christensen  
 Revisor

  
 Gunnar Kjems  
 Revisor

  
 Karl Jesper Svendsen  
 Kasserer

## Announce

**Et godt tilbud**  
til Marinehistorisk Tidsskrifts læsere.  
Køb bogen ”Kiekke vi tage til Vaaben”  
af *Niels Bjørn Hansen*

til en stærkt nedsat pris på 100 kr.  
Henvendelse til forlaget Den Blå Ugle  
på mail: [nbh.bronshoj@gmail.com](mailto:nbh.bronshoj@gmail.com)  
og betal 100 kr. på mobil pay 26210827,  
så sender vi bogen portofrit, så længe  
oplag haves.

Den blev anmeldt i MHT i 2022 nr. 1.



**Marinehistorisk Selskab har fået  
designet et antal reversnåle,  
slipsnåle og manchetknapper  
med selskabets logo.**

Interesserede medlemmer kan købe  
disse ved henvendelse til:

*Torben Martinsen*

Ejbyholm 20

2600 Glostrup

Email: [torben.martinsen@gmail.com](mailto:torben.martinsen@gmail.com)

Tlf.: 4227 2794

Reversnål: 40 kr.  
Manchetknapper: 60 kr.  
Slipsenål: 60 Kr.  
Gaveæske: 50 kr.



# MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Så er foråret kommet og sommeren venter. Måske årets bedste periode for medlemmer med lidt stive og nedkølede lemmer.

18. april havde vi vores ordinære generalforsamling. 25 tilmeldte kunne nyde de dejlige omgivelser i Københavns Marineforening. Først måtte man dog spise sig gennem tre stk. pænt – men ikke overpænt - smørrebrød og en øl eller vand. Så startede generalforsamlingen. Beretningen blev godkendt. Det samme gjaldt regnskabet (med et underskud på ca. 46.000 kr. på grund af forsinkelse i aftale om bygning af DEFENCE til Strandingsmuseet. Bedre med budget for 2023, hvor bygning af DEFENCE og FORTUNA til den danske kirke i Paris vil give et mindre overskud. Trods regnskabet blev Niels Mejdal genvalgt som formand. Også Sven Holm-Jensen og Erik Møller blev genvalgt. Efter mange år udtrådte Poul Beck af bestyrelsen, hvor han blev afløst af Ejlif Møller. Steen Christoffersen blev ny suppleant. Og alle var glade, da der blev besluttet uændret kontingent.

21. februar besøgte vi Krigsmuseet, hvor de fremmødte 25 medlemmer kunne beundre vores modeller, der i sin tid blev bygget gratis til Orlogsmuseet. Samlet omkring det store diorama af Holmen 1968 ønskede flere, at lauget nu endnu en gang skulle tilbyde gratis



at gøre dioramaet komplet. Der mangler opstillet nogle skibe og bygninger, som lauget allerede har lavet. Vores tilbud er blevet sendt lidt rundt i Nationalmuseets store organisation uden der er kommet noget ud af det.

Vores næste medlemsmøde bliver sommermødet med pårørende og grill mm. lørdag d. 26. august. Og vejrudsigten ... ja, det kan ikke blive værre end sidste år og sidste år og sidste år.

26. september har vi plan om at besøge Krudtværket i Frederiksværk med en guidet rundvisning. Efterfølgende en selvbetalt frokost i området.

Tirsdag d. 28. november håber vi på, at Bræddehytten på Nyholm kan lånes til vores traditionelle julemøde.

Laugets store og ret enestående bibliotek og tegningsarkiv er nu ved at blive gennemgået og ”renset” for dubletter. Hvad der bliver til overs, vil formentlig blive tilbudt medlemmerne til afhentningspris. Det er imponerende hvad lauget har modtaget, købt eller ”blot” faldet over på det frie marked.

For lauget bliver det helt afgørende at

få en aftale med Strandingsmuseet om bygning af en åben model af det britiske linjeskib DEFENCE, der sank juleaften 1811 ud for Thorsminde sammen med ST. GEORG. Den nye direktør har været på besøg i arresten, hvor han fik en orientering om Orlogsmuseets Modelbyggerlaug og bygningen af DEFENCE. Vi har tilbudt en byggetid på ca. 4 år. Aftalen er ikke underskrevet, men vi har fået skriftligt tilsagn om at første rate kan betales – uden at der dermed er truffet aftale for hele projektet. Museet søger nu fonde mv. om støtte til hele projektet, mens vi fortsætter med byggeriet i et roligt tempo.

Med den danske ambassade i Paris som formidler har laugget indgået en aftale med den danske kirke i Paris, Frederikskirken, om bygning af et kirkeskib. Det bliver en model af korvetten FORTUNA fra 1825 i skala 1:30. Største længde 202 cm. og største højde 141 cm. Tilsyneladende er der ikke tidligere bygget skibsmodeller af DIANA-klassens fem elegante korvetter. Noget helt særlig er, at den originale galionsfigur fra korvetten FORTUNA er bevaret og udstillet i Orlogsmuseets samlinger i Tøjhusbygningen i København, - en figur der i dag betragtes som den måske bedste og mest vellykkede af Eckersberg's mange skibsdekorationer.

Galionsfiguren kunne blive et helt enestående udlån ved aflevering af kirke-



*Fortuna's galionsfigur. (OMBL)*

skibet i begyndelsen af 2025.

Efter tæt på 10 års arbejde er laugget snart klar til at aflevere en imponerende model af fregatten PEDER SKRAMS fremdrivningssystem med 5 maskinrum og 2 skrueakslers. Alt koblet sammen på en sindrig måde, der sikrer stor materiel sikkerhed, men hidtil har været svært at forklare for den almindelige gæst på fregatten. Det skulle blive meget lettere.

# Marinehistorisk Selskabs Sommerudflugt 2023

## Christiansborg Slot

**Tirsdag den 12. september 2023 kl. 1030**

**Mødested mm. vil fremgå af MHT 3/2023 - augustnummeret**

Slots- og Palæforvalter, orlogskaptajn Ole Bent Pedersen vil selv vise os kendte, og ukendte sider af det slot som med sin mere end 800 år lange historie har været rigets magtcentrum siden begyndelsen af 1400-årene. I dag huser Christiansborg Slot Folketinget, Statsministeriet, Højesteret, De Kongelige Repræsentationslokaler og i Slotskirken åbnes folketingsåret med gudstjeneste.



Det nuværende Christiansborg Slot er det sidste i en lang række af bygninger på dette sted. Christian VI lod det middelalderlige idelig om- og tilbyggede Københavns Slot rive ned og opførte i 1734-1745 det første Christiansborg. I 1794 brændte slottet, kun ridebaneanlægget stod tilbage. Det andet Christiansborg blev færdigbygget i 1828 under Frederik VI, men i 1884 brændte også dette. Det tredje Christiansborg opførtes i 1907-1928, Frederik VIII lagde grundstenen, og Christian X indviede slottet.

Notér allerede nu datoen: **12. september 2023.**

Ekskursionen afsluttes med frokost, og prisen for deltagelse vil være kr. 250,-.  
Vel mødt - Bestyrelsen

**MEDDELELSER FRA  
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB**

**Arrangementer 2023 - 2024**

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

Onsdag 25. oktober 2023 kl. 1930

*Flotilleadmiral Carsten Fjord Larsen NK Søværnskommandoen*

**Status for Søværnet samt perspektiver i henhold til forsvarsforliget.**

Onsdag 29. november 2023 kl. 1930

Tom Wismann

**Verdens største slagskibe Yamato og Musashi 1934-45.**

Onsdag 31. januar 2024 kl. 1930

*Michael Clemmesen og Peter Bogason, ordstyrer Søren Nørby*

**Temaaften om Søværnets udvikling i mellemkrigsårene (1919-1939)**

Onsdag 28. februar 2023 kl. 1930

*Arkitekt Ph.d. Christian Lemée*

**Tre velbevarede vrage i Østersøens dyb.**

Onsdag 20. marts 2023 kl. 1930

*Poul Grooss*

**Torpedobådseskadren 1968 – 1973, et tilbageblik fra en af torpedobådscheferne.**

Onsdag 17. april 2023 kl. 1930

**Generalforsamling**

**Tirsdag 12. september kl. 1030 - UDFLUGT. Se mere på side 47.**

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 150 kr.

**HUSKAT** holde øje med hjemmesiden: [www.marinehist.dk](http://www.marinehist.dk).

**VIGTIGT!**

Tilmelding til foredrag og spisning via link:

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