

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



57. årgang

Nr. 1 - februar 2024

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

MARINEHISTORISK SELSKAB/
ORLOGSMUSEETS VENNER
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til Lars Jordt,
E-mail: sekretaer@marinehist.dk
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: 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
Tlf.: 7465 0101

INDHOLD

Artikler

Niels Juels Lærlinge: Admiralen i 3
Store Nordiske Krig
Kitt Augustine Mørk Jensen

Mine oplevelser den 9. april 1940 22
Johannes Harald Jensen Jegstrup

Med MTB'erne 33
Palle Kruse

Bog anmeldelser

Anmeldelse af: Maritim bibliografi/ 40
det Orlogshistoriske Bibliotek
Søren Nørby

British Pacific Fleet 1944-45 42
Brian Lane

US Seventh Fleet Vietnam 1964-75 43
Edward j. Marolda

Meddelelser fra OMBL 45

www.marinehist.dk

*Forsidebillede: 2024. Th. Steins
statue af Niels Juel midt i København.
Statuen står på den lille plads der
blev dannet, hvor Holmens kanal
siden 1500-tallet havde slået et knæk.
Kanalen blev fyldt op i 1864, og
statuen har stået på dette sted siden
1881. (Tom Wismann)*

Niels Juels Lærlinge: Admiralen i Store Nordiske Krig

Historiker *Kitt Augustine Mørk Jessen*

Indledning

Niels Juel er kendt som Danmarks største søhelt. Med sine sejre i Skånske krig og sin omfangsrige fornyelse af flådens administration står han som en galionsfigur for enhver søofficer og, vil mange mene, enhver dansker. Men ud over hans velkendte indsats under Skånske krig (1675-79), kan der trækkes lange tråde direkte fra Juel og ud i fremtiden, i visse tilfælde henover århundreder – utilsigtet i de fleste tilfælde. Noget meget mere direkte er hans påvirkning af de søofficerer, der fik deres uddannelse under hans kyndige overblik. Ganske simpelt: hvor-

dan påvirkede Niels Juel sine lærlinge, og hvordan videreførte de denne påvirkning i deres videre virke i form af tre indlysende eksempler, Iver Huitfeldt, Just Juel og Christen Thomesen Sehested.

Niels Juel (1629 – 1697): Mesteren, Legenden

8. april 1697 mistede Danmark-Norge en af sine allerstørste søhelte, da Niels Juel efter nogen tids dårligdom opgav ånden. Men selvom hans direkte personlige indflydelse holdt op det øjeblikhan ikke længere kunne udøve den, formede han på mange måder flåden, og derved Danmarks krigsmagt, langt ud i fremtiden. De skibe der blev bygget de sidste to årtier af hans tid



Niels Juel som hvid ridder, Benoit Le Coffre 1696. (Egeskov Slot)

som admiral spillede store roller i den efterfølgende Store Nordiske krig (1709-20). Nævneværdig er DANNEBROGE, der er fuldt ud lige så legendarisk som hendes sidste chef Iver Huitfeldt, og flere af skibene som Christen Thomesen Sehested førte igennem krigen. Han stod også for en forbilledlig restrukturering af Holmens aktiviteter og inddeling af mandskab i kompagnier og delinger, på en måde som stærkt effektiviserede både Gammelholm og Nyholms virker, og som ikke før var set i Europa. Ydermere lagde han fundamentet til det, der senere skulle blive Søværnets Officersskole (grundlagt 1701), idet han var den første til at formalisere og strukturere lærlingenes undervisning, også når de var landbundne om vinteren.

Alt dette materiel og administration, er alment kendt og anerkendt. Hans langt mere menneskelige indvirken på de næste generationer af søofficerer er muligvis noget mere vanskelig at specificere, men ikke mindre vigtig – måske rettere sagt endnu mere vigtig. Endnu i dag vil alle søkadetter og officerer huske Niels Juels valgsprog:

Nec Temere, Nec Timide

(aldrig overmodig, aldrig frygtsom)

da det også er valgsprog for Søværnets Officersskole. Niels Juel står altså som det allerhøjeste eksempel for en søofficersaspirant over tre århundreder efter

sin død, men endnu mere levende må han have stået for de mænd, der var lærlinge og kadetter i hans tid som chef for flåden. Og det er gennem dem, han i største grad direkte påvirker Store Nordiske krigs forløb fra dansk side – fordi, de søofficerer der kæmpede i den, med få undtagelser, havde deres begyndelse i hans tid som generaladmiral.

Det forkromede overblik

Meget bevismateriale for Niels Juels direkte indvirken i kadetternes hverdag findes der ikke, de fleste interaktioner, de har haft med ham, er naturligvis ikke blevet nedskrevet, og han underviste dem ikke, men alligevel er det svært ikke at se hans nidkærhed, hvad det vordende officerspersonnel angår, i den store konduiteliste over flådens officerer udarbejdet af Juel selv på forespørgsel fra Christian V i 1690. Her viser Juel sig som en opmærksom menneskekender, der kender sine folks styrker og svagheder, muligheder og begrænsninger. I modsætning til Christian Bielke og Henrik Span, som begge udarbejdede lignende konduitelister omkring samme år, går Juel til hver officer uden forbehold eller fordom. Han går ikke, som Bielke, op i en officers alkoholforbrug med mindre det er problematisk for vedkommendes evne til arbejde, og dømmer ikke, som Span, hollandske officerer på forhånd. Værd at notere er også at han er hudløst ærlig. Kender

han ikke personen nært nok til at han føler sig i stand til at udtale sig om dem, er notatet et ganske simpelt: Er mig ubekendt. Dette forekommer udelukkende ved de nyest antagne lærlinge.

Modsat hvad man kunne forvente, går Juel også noget mindre til biddet end for eksempel Span, der om en stakkels løjtnant Seerup fra Bergen, skriver følgende: ...meriterer ikke at nævnes en Officier; er ikke Vand og Brød værd. Til sammenligning skriver Juel: Er en god, søfaren Mand og Styrmand; kan noksom forrette sin Tjeneste, naar han sig kan entholde fra Drik, hvortil han inclinerer... Her er der altså tale om en Juel, som er villig til at give chancer og, måske endnu mere essentielt, som foretrækker at dømme ud fra, hvad han selv kan se og konstatere, hellere end hvad han kan læse eller få fortalt.

I det miljø, som har hersket blandt officersaspiranter i Niels Juels tid, har der været tale om mesterlære i udpræget grad, og Juels store viden om sit personel viser, at han har taget sig tid til også at være en af de mestre, de lærte fra. Hans indvirken på dem ved sin blotte tilstedeværelse kan man kun gætte sig til – Juel var en legende allerede i sin samtid – men at han har en mere direkte indvirken på deres virke er klart. Det er Juel, der har overblikket, han kender deres evner, eller bestræber sig på at finde ud af

dem, og det har i sidste ende også været ham, der besluttede om de skulle sendes udenlands eller sættes på danske skibe, og i det tilfælde ydermere hvilke skibe. At kalde de folk, der er uddannet under hans falkesyn for Niels Juels lærlinge ligger lige til.

Tre af de officerer som kan gå under den betegnelse er Iver Huitfeldt, Just Juel, og Christen Thomesen Sehested, der alle sikrede deres eftermæle under Store Nordiske Krig. Gennem dem påvirkede Juels valg i deres respektive uddannelsesforløb selve krigens hændelser, og i et enkelt tilfælde selve den dansk-norske flådes overlevelse.

Iver Huitfeldt (1665 – 1710): Flådens Frelser

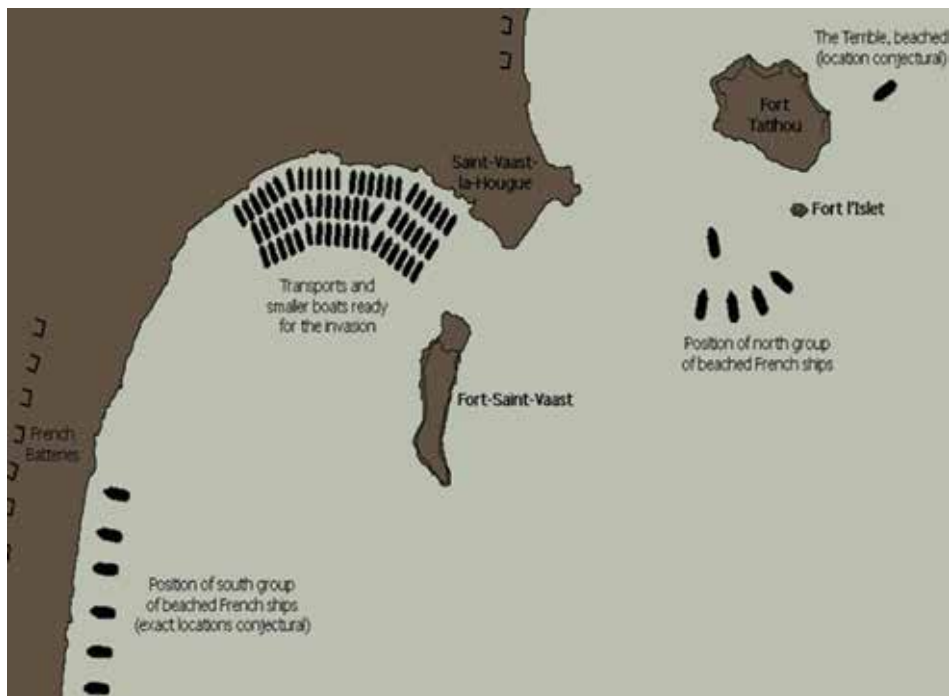
Er en god, dygtig Officier, som noksom fortjener med Tiden selv at føre et Skib. Dette er Juels kortfattede beskrivelse af Iver Huitfeldts konduite på listen fra 1690. På det tidspunkt var Huitfeldt kun løjtnant, men Juel fik så ganske ret; 'med tiden' blev året efter, hvor Huitfeldt forfremmedes til kaptajn, i hvilke kapacitet han i 1692 deltog i søslagene ved Barfleur og La Hougue på fransk side. At Juel kendte den unge Huitfeldt synes klart, når man ser på Iver Huitfeldts forfremmelser. Under hele Juels levetid følger Huitfeldt sin kadetkammerat Christen Thomesen Sehested, og er hele tiden et skridt

foran Just Juel, der startede et par år efter ham. Dette selvom Iver Huitfeldt da han bliver kommandørkaptajn har brugt nogle år hjemme i Norge på at stifte familie, og i længere tid ikke har været direkte aktiv. Det ændrer sig da Juel dør, og det så hurtigt, at da Huitfeldt forfremmes for sidste gang i 1704, til kommandør, bliver han og Just Juel jævnbyrdige, mens Sehested stiger til schoutbynacht, nutidens kontreadmiral, rangen over dem. Huitfeldt tvinges til at acceptere Sehested som sin formand, og i februar 1709 skriver han en meget

skuffet forsinket nytårshilsen til sine overordnede, om den fortrek, mig er sched... og hvordan han føler sig truffet over, at nogle yngre officerer er blevet forfremmet før han selv.

Essentielle erfaringer

Ud over rettidig forfremmelse var det også kun under Juel, at Huitfeldt drog udenlands. Netop de mange udlandsrejser til især Nederlandene og Frankrig var typisk for dansk-norske officersaspiranter på den tid, og Juel selv var mange år i Nederlandene, og uden tvivl

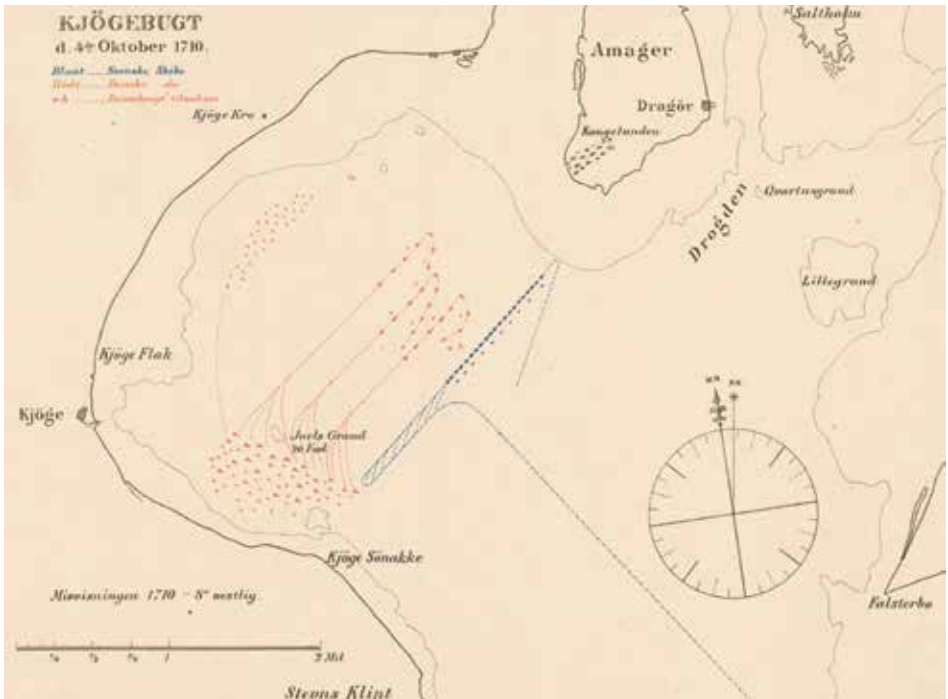


Oversigt over den den franske flådes position i La Hougue ved slaget i 1692. (Kilde: Fortified-places.com (website nedlagt) ved studerende Dominic Goode, med støtte fra the British Council)

har han haft en stor indvirken på den lethed, hvormed de danske kadetter og lærlinge fik plads uden for Danmark. Hans kontakter og hans navn har været afgørende for, at danske officerer fik gode lærepladser ombord på udenlandske skibe. Således er Christopher Ernst von Stöcken, senere Holmens admiral, i 1692 ombord på det franske flagskib SOLEIL ROYAL med chefen for den franske hovedflåde, vice-admiral Anne-Hilarion de Costentin, comte de Tourville, og Iver Huitfeldt på skibet L'AMBITIEUX, hos Tourvilles

højre hånd, Marquis de Villette-Mursay.

Selvom det er værd at notere den store mængde officerer som Nederlandene og Danmark på det nærmeste byttede rundt frit imellem landene, så er det i Huitfeldts tilfælde slaget ved La Hougue som er særlig vigtigt. Der er nemlig meget klare paralleller mellem det absolutte og skelsættende franske nederlag i bugten ved La Hougue, som kulminerede den 3. juni 1692, og det senere så berømte slag i Køge Bugt den 4. oktober 1710, hvor Huitfeldt skulle



W. Lynges oversigt over slaget i Køge Bugt 1710 til sammenligning - i begge tilfælde en lukket bugt med fjenden, der kommer lige på. (Kilde: Det Kgl. Biblioteks Kort-og Billedsamling)

komme til at spille en essentiel rolle for overlevelsen af den danske-norske flåde, og derved Danmarks fortsatte søherredømme i Østersøen.

Ved La Hougue var den franske hovedflåde stærkt beskadiget efter kampene ved Barfleur, støtteflåden fra Toulon var endnu ikke kommet grundet dårligt vejr, vindforholdene var imod Tourvilles flåde, og den engelsk-hollandske koalitionsflåde havde fået lukket franskmændene inde i bugten.

Ved Køge Bugt var den dansk-norske flåde stærkt beskadiget efter stormvejr ud for Bornholm, en russisk transportflåde med forsyninger og soldater var endnu ikke ankommet grundet dårligt vejr, vindforholdene var imod generaladmiral Ulrik Christian Gyldenløves flåde, og den svenske flåde overraskede den dansk-norske og lukkede den inde i bugten.

Parallellerne er klare, og at Juels indflydelse har sikret Huitfeldt erfaringerne, han gjorde sig ved den franske flådes ødelæggelse ved La Hougue, kan der næppe være tvivl om. Der har været megen diskussion om, hvor overlagte Huitfeldts næsten selvmorderiske handlinger i Køge Bugt egentlig var – hvorfor lagde han sig for eksempel som en spydspids helt ude i bugten, i stedet for nærmere Køge By, hvor forsyninger var betydeligt nemmere at komme til.

Hvorfor ventede han ikke på ordrer fra Gyldenløve, før han stævnede ud og vendte for at gå i slagorden mod hele den svenske hovedflåde?

Ja, hvorfor gjorde han det overhovedet, når han vidste, at han i det store og hele ville stå alene?

Huitfeldt var en erfaren officer, og den generelle konsensus er, og har til alle tider været, at hans handlinger var gennemtænkte og overlagde. At det var en taktisk satsning at byde svenskerne trods, da de søgte at skære lige ind i den danske flåde og destruere så meget af den som muligt. Under den erfarne svenske admiral Hans Wachtmeister var det da også hvad svenskerne havde gjort, hvis de havde fået lov til uforstyrret at gå løs på den sagesløse dansk-norske flåde, der lå og kovedte hid og did for vinden, hvert skib for sig, i et desperat forsøg på at komme i slagorden.

Han så det komme

Kommandør Iver Huitfeldt lægger sig altså med sit skib DANNEBROGE ret i vejen for svenskerne, der går op i slaglinje mod ham. Med DANNEBROGE er henholdsvis MARS og BESKIERMAREN, men om begge disse egentlig gik op mod fjenden, og om de var så nær at deres kanoner kunne nå, er der tvivl om. DANNEBROGE skød i hvert tilfælde, og menes at have ramt adskillige gange.



Kopi efter et portræt af Iver Huitfeldt, gjort af Kristian Zartmann, 1879. (Fotografi ved forfatteren. Kilde: Frederiksborgmuseet)

Men beskydningen og modvinden betyder, at mundingsilden fra DANNEBROGES egne kanoner sætter ild til hendes agter. De stærke reb og sejlene brænder hurtigt, og ilden kan ikke slukkes. Huitfeldt står nu med et valg; skal han lade sit skib drive ind i bugten og forsøge at sætte det på land? Hele den dansk-norske flåde ligger bag ham og forsøger febrilsk at vende og komme i orden, ind og ud mellem hinanden med de store linjeskibe, der langt fra er skabt til at skulle manøvreres på så lidt plads og med så dårlig vind. Som det så rammende siges i 'Sangen om Iver Huitfeldt', slutningen af tredje vers:

*Og Huitfeldt han så at om af han faldt
Så fænged' han Gyldenløv an
Da råbte halvfemte hundrede mand:
"Snart går hun til vejrs! Hold af mod land!"
"Lad ankrene falde", sa' Huitfeldt han*

Huitfeldt kaster anker. Til sidst når ilden krudtkammeret, og skibet sprænger i luften. Et lavt estimat af, hvor meget sortkrudt DANNEBROGE havde, da hun eksploderede, er 40 tons, så hendes chef har været fuldt ud vidende om, hvad der ville ske når hun sprang. Hans største bedrift blev altså at ofre sig selv, og en besætning på nær 500 mand, for at redde resten af den dansk-norske flåde.

Som en erfaren officer er det næsten umuligt, at han ikke har tænkt på

risikoen for ild i den modvind han skød i. Og spørgsmålet forestår: Hvorfor?

Et instinkt, en pludselig indskydelse, eller et ønske om at redde flåden fra den truende destruktion? Hvordan vidste han, hvad svenskerne gik efter?

Svaret er i og for sig indlysende: Huitfeldt så det komme. Gennem sin uddannelse under Niels Juels kyndige vejledning, havde Iver Huitfeldt fået en erfaring, som her viste sig essentiel:

Han havde set det før. Hans erfaring fra La Hogue ledte direkte til hans handlinger i Køge Bugt.

Iver Huitfeldt reddede uden tvivl den dansk-norske flåde ved sin opofring, og ét er jeg nødt til at påpege: uden Huitfeldt havde der ikke været meget flåde tilbage til Tordenskiold.

Just Juel (1664 – 1715):

Gesandt og Viceadmiral

Er en god, dygtig Officier, har her faret med Hr. Adm. Span som har givet ham godt Lov. Niels Juel er mærkbart mere tilbageholdende med sin bedømmelse af sin fjerne slægtning, Just Juel, i 1690. Just skulle oprindeligt have været diplomat – det var dét, der var tanken, da han drog fra Danmark på sin første rejse. Diplomat blev han i første omgang ikke. Han strejfede en tid, og

kom i vanskeligheder, eller 'eventyr' som det hedder sig i Salomonsens Konversationsleksikon, der ledte til en hovedkulds flugt fra de spanske Nederlande og fra loven. Da han endelig kom i sikkerhed i Amsterdam, havde han fået nok af alle strabadserne på land, og i stedet, på foranledning af og med anbefaling fra en anden Juel i diplomatiet, Jens Juel (1631-1700), hengav han sig strabadserne til vands. Da han kom hjem til Danmark igen, opdagede han til sin egen store overraskelse, at han allerede havde været indskrevet som lærling i to år, uden at han selv havde haft den fjerneste anelse. Det var igen Jens Juel der havde været på spil, og overtalt sin bror, ingen ringere end generaladmiral Niels Juel, til at skrive Just ind. Ja, der sker ting og sager på land, når man sejler rundt i Middelhavet i en tre års tid. Niels Juel er den, der fanger Just Juel ind, og i den unge Juels tredje forsøg på en karriere formår han endelig at opnå fast hyre, delvist takket være familie og, uden tvivl i lige mål, erfaring.

Drømmen bliver virkelig

Det var dog ikke kun som søofficer, Just Juel skulle komme til at udmærke sig. Hans drøm om at blive diplomat holdt ved, og i 1709 sendtes han som gesandt til Rusland, for at agere som Frederik IVs kontakt til den russiske tsar Peter den Store. I årene forinden var Juel



Peter den Store, 1717, Karel de Moor. Offentligt domæne

blevet gift med sin store kærlighed, Edele Bielke, De havde fået en datter, og Edele var død alt inden for fire år. Just Juel tog aldrig sin vielsesring af, og lod sig senere begrave ved siden af sin hustru, med hendes billede i miniature over hjertet. Med den sorg er det ikke noget stort under, at Just Juel sagde ja til posten som gesandt, helt ovre på det russiske fastland, til Moskva.

Men selv her kunne han ikke undgå søen. Tsar Peter den Store var nemlig ualmindelig fascineret af søvæsenet, han havde selv været på rejser inkognito til England og Nederlandene, og



*Just Juel, ca. 1709,
ubekendt kunstner.
(Kitt A.M. Jessen's
arkiv)*

var i gang med at lægge kimen til det, der senere skulle blive en af de største flåder i verden. Det første Tsaren spørger Just Juel om er, ifølge Justs egne dagbogsoptegnelser, hvorvidt han har tjent til søs. Da Juel svarer positivt, satte Tsaren sig strax til bords, begierede, jeg vilde sidde hos hannem... Hand gav sig strax i saa fortroelig samtale med mig, som hand kunde have været min liigemand, og kiendt mig i mange Aar. Det er altså bestemt ikke vanskeligt at se, at Just Juel igennem sin erfaring som søofficer har fået en klar fordel i sine

interaktioner med Peter den Store. Den dansk-norske flåde var forbilledlig i forhold til den russiske på den tid, så det er intet under at Peter den Store har været interesseret i Just Juels erfaring og viden. En af de eneste grunde til at de overhovedet kan kommunikere direkte er også, at de begge taler nederlandsk, som var det mest betydningsfulde sprog i de største flåder på dette tidspunkt, selvom de fleste englændere nok ville være uenige.

Just Juels sidste store øjeblik kom den 8. august 1715 under slaget ved

Jasmund, hvor han ombord på linjeskibet JUSTITIA omkom, da han blev ramt af en svensk 12-punds kugle i højre side af torso. Han er begravet ved siden af sin hustru, i hvad der slående ligner en lidt større tvillingkiste til hendes. En af de meste sejlivede myter om Just Juels død er, at han natten før skal have været plaget af uforklarlige smerter i højre side og hofte, et varsel om hans snarlige død. Den svenske kugle, som fældede ham, hænger fra hans epitafium ved Kongebørnenes Krypt i Roskilde Domkirke, hvori Just Juel selv er stedt til hvile. Men det var dog, selvom relativt få af de dansk-norske søofficerer er døde ved at blive revet halvt over af en kanonkugle, ikke Juels spektakulære endeligt der skaffede ham sit eftermæle.

Just Juels eftermæle

Selvom han, især i samtiden, primært huskedes for den svenske 12-punder på JUSTITIA, er det som envoyé til det Russiske hof, han huskes bedst – hans dagbog herfra blev udgivet i 1893 – og her er hans eftermæle dobbelt. Der kan næppe være nogen tvivl om, at Just Juels indsats i de russiske år har meget at sige for Danmark og Ruslands samarbejde i årene efter 1710, hvor Danmark for alvor trådte ind i Store Nordiske krig. Alliancen var nyligt trådt i kraft, da Juel mødte Tsar Peter, men at tsaren fatter interesse for Danmark, og sågar kommer til Danmark i

1716 med planer om en invasion af Skåne, som desværre forpurrede af den ventetid og mistro, Frederik IV af Danmark efter sigende skal have mødt sin allierede med, ja alt dette kan man nok til en ikke helt undselig grad give Juel æren for. Ud over dette er han for eftertiden blevet en vigtig kilde til Peter den Stores hof, såvel som manden selv. Russerne er kun for nylig begyndt at bruge ham for alvor, men hans dagbogsoptegnelser findes oversatte til adskillige sprog, heriblandt engelsk og russisk.

Just Juel blev altså både søofficer og diplomat, som han ønskede sig det, og med hans vedvarende interesse for netop diplomati står det klart, at hvis ikke Niels Juel havde taget et hurtigt, og konsekvent, valg, så er chancerne store for at Just Juel var drevet videre til et andet hverv. Søen var hans tredje forsøg, og tredje gang var lykkens gang. Takket være hans fjerne slægtninge blev der åbnet døre som hidtil havde været lukkede. Og erfaringen fra søen gav Just Juel store fordele i forholdet til Peter den Store, der synes at tendere til venskab. Men dog huskes hans sidste gerning stadig stærkest; billedet af Just Juel der falder om på dækket af JUSTITIA, den svenske kanonkugle der borer sig ind i rælingen, det billede står stærkt i samtidens og eftertidens minder. Som B.M. Lieme skriver det i sit ligvers over Just Juel:

*Græd! Danmark i din fryd
At du må nødig favne
Den helt, som kunne dig i fred og fejde gavne
Græd! At han med sit blod
Sin mandighed of dyd
Din sejr beseglet har;
Græd Danmark, i din fryd*

Christen Thomesen Sehested (1664 – 1736): Tordenskiolds læremester

Er en god, dygtig Søofficier, som meriterer noksom med Tiden at commandere selv et Skib. Det er slående at Iver Huitfeldt og Christen Thomesen Sehested får fuldstændig samme ord med fra generaladmiralen, især fordi

ordlyden ikke før eller senere gentages. Det er også noget nær den største ros, Niels Juel giver i sin konduiteliste, selvom det mest af alt er et sagligt og kortfattet estimat af den pågældendes evner opskrevet for en konge, der ikke i teorien kunne forventes at vide noget som helst om nogen, selvom han jo i praksis må have haft visse forforståelse baseret på navne og lignende. At Juel også i dette tilfælde får ret i sine egne estimater, ses da Sehested sammen med Huitfeldt forfremmes til kaptajn året efter estimatet er givet, og derefter begynder at få selvstændige kommandoer.



*Admiral Christen
Thomesen Sehested,
ca. 1718, ukendt
kunstner.
(Kitt A.M. Jessen's
arkiv)*

Sehested som lærer

Det er i denne kapacitet og senere som kommandørkaptajn, at Sehested indtræder i sin første rolle som lærer. Han viderefører Niels Juels læringsprincipper, da den purunge kongesøn Ulrik Christian Gyldenløve, der fra barnsben synes at have været tiltænkt søen, mønstrer på Sehesteds skib og sejler under ham. De to synes at have udviklet et vigtigt venskab i denne tid, som senere viser sig essentielt for, at Sehested kan agere frit, selvom han til tider synes at støde selveste kong Frederik IV, Gyldenløves halvbror, særligt ved bare at være af en gammel dansk adelsslægt. Men vigtigere endnu, fungerer Sehested som manden, der giver den unge Gyldenløve en nødvendig praktisk instruktion i søfart, som han indtil da ikke for alvor havde fået.

Det kan ikke lægges Sehested til last, at Gyldenløve senere viser tydeligt at han mangler en mere tilstrækkelig mængde af netop dette; Christian V, Gyldenløves far, udnævner ham allerede i 1698 til admiral og indsætter ham som vicepræsident i Niels Juels admiralitet. Presset på den unge mand, ikke mere end 18 år gammel, må have været enormt, og hans mangel på erfaring viser sig, da han flere gange i sin karriere ikke formår at tage de chancer der byder sig, men mestrer avancerede manøvrer bedre end faktisk søkrig.

Fortsat må Sehesteds tidlige indtræden som mentor have gjort stort indtryk på den unge kommende generaladmiral – i hvert fald udnævner Gyldenløve sin gamle mester til chef for Søe-Kadet Compagniet, da dette grundlægges af Frederik IV, på foranledning af Gyldenløve selv, i 1701. I denne post blev Sehested altså den allerførste rektor for det, der senere skulle blive til Søværnets Officersskole. Og det er på denne post, Sehested spiller sin, for eftertiden, nok vigtigste rolle.

Sehested har, som mange andre admiraler under Store Nordiske krig, sit hyr med en vis Peter Jansen Wessel, senere adlet Tordenskiold. Flere gange forsøger han at søge ind på Søkadet-akademiet som Sehested var chef for, men alle gange gik han igennem Frederik IV, og Sehested afslog ham. At Sehested skulle have nægtet Peter Wessel optagelse, fordi han selv ville bestemme over akademiet, og ikke accepterede Kongens intervention, er ikke urealistisk, men det skal dog notes, at de af Sehested indstillede ansøgere til pladserne Wessel søgte, var noget mere erfarne end Wessel selv. Da den unge kommende søhelt vendte hjem efter en tur med et Afrikansk slaveskib, tog Sehested ham til nåde. Sådant da. Wessel måtte udholde en tid som ubetalt volontør på Holmen først, noget som for en ung norsk sømand næppe har været let, men til sidst

kom han da ind. Og han og Sehested skulle efterfølgende komme over deres førstehåndsindtryk af hinanden. Sehested er især vigtig i, at han holder den meget ivrige Wessel tilbage – for eksempel får Wessel i første omgang ikke selvstændig kommando, da han søger om det, tænkeligt fordi Sehested, måske belært af sine erfaringer med den unge Gyldenløve, mener at han skal have mere erfaring. En manglende stadighed og sindighed kendetegnede ifølge Sehested den unge Wessel, og ser man på de talrige klager over Tordenskiold, som senere får ham sat for en krigsret, kan der være noget om det. Om Sehested har håbet på at kunne nå at afrette løjtnanten, kan eftertiden kun gisne om, men det synes sandsynligt. At Wessel kunne have haft brug for det, især i personalesammenhænge, er der ingen tvivl om. Sehested spillede en betydelig rolle i Wessels karriere helt fra starten, og indtil Sehested i 1718 selv kom i unåde hos kongen og fik sparket.

Hvori ligger heldedåden

Som officer i egen ret var Sehesteds store styrke de situationer, ingen rigtig vidste, hvordan man skulle løse. Således lå han i 1715 som chef for en lille deling skibe i næsten to uger ved Usedom, klemt inde mellem en svensk eskadre og den af Gottorp kontrollerede fæstning på land, og blev dobbeltbeskudt, uden at kunne

komme hverken frem eller tilbage. Efter sigende skulle det med forsyninger have stået så slemt til, at Sehesteds mænd måtte blande havvand i deres drikkevand. Men selv i disse strabadser formåede Sehested at holde på alle sine skibe, og opnåede endog at tage et par af de svenske. Til sidst, den 31. juli, da transportflåden fra Sverige ikke kunne nå fæstningen, og allierede tropper kom sydfra, måtte Rügen og Stralsund kapitulere.

Alligevel skal det siges, at eftertiden har givet Sehested et dårligt ry. De gentagne afvisninger af Tordenskiolds ansøgninger til akademiet, og krigsrets-sagen har, gennem den store, grænsende til religiøse heltedyrkelse af netop Tordenskiold, gjort Sehested til noget af en skurk. Således er hans eneste rolle nogensinde i en film at finde i Tordenskiold Gaar i Land fra 1942, hvor han er den onde overadmiral Sehested, der lurer i baggrunden som en evig tordensky, der truer med ikke at forfremme Peter Wessel, og sætte ham for en krigsret. Det virkelige billede er nu noget mere lyst, og titlen overadmiral eksisterer for resten heller ikke.

Sehesteds største bedrift under Store Nordiske krig var dog nok hans virke som chef for Søkadetakademiet, og dennes videreførelse af Juels ønsker om en ordnet, fast, og kontrolleret institution til uddannelse af søofficerer.

Måske endnu mere end både Just Juel og Iver Huitfeldt, har Sehested videreført og barslet flere af Niels Juels idéer og idealer om, hvad en velfungerende dansk-norsk flåde skulle rumme. Et højt teknisk og praktisk niveau, velbyggede moderne skibe, og, måske vigtigst af alt; et veluddannet, stærkt officerskorps, uddannet i flådens eget skød.

Officersakademiets første rektor endte desværre sine dage med noget så lidet gloriøst som digebygning i Oldenburg. Frederik IVs mistænksomhed løb af med ham, og i 1718, endnu før krigen var tilendebragt, afskedigede han Sehested, gjorde ham til Ridder af Dannebrog, og sendte ham så til Oldenburg som overlanddrost i resten af sine dage. Sehested fandt sig i det – hvad andet kunne han gøre – men levede resten af sit liv i skuffelse og længsel efter søen og skibene. Som den sidste overlevende af samtlige officerer fra sin tid, måtte han også se alle sine gamle venner dø. Iver Huitfeldt, Just Juel, Ulrik Christian Gyldenløve og Peter Wessel Tordenskiold. Selv Frederik IV overlevede han.

Sehested fik ingen børn, og var heller aldrig gift. Hans direkte arvinger må siges at være kadetterne, hvis uddannelse han grundlagde. Dels de kadetter, han selv underviste, og de kadetter der undervises i dag.

De sidste ord

Niels Juel døde i 1697, og Store Nordiske krig startede for Danmarks vedkommende for alvor i 1709. Alligevel har Niels Juel haft en stor indflydelse på krigens gang, i form af det officerskorps, han selv var med til at uddanne, og hvis karriereforløb han vejledte. Flådens redning ved Iver Huitfeldts intervention og selvpofring, Danmarks relationer til tsar Peter personificeret i Just Juel, og officersskolens opståen og udvikling under kyndig ledelse af Christen Thomesen Sehested, alle bedrifter gjort af Niels Juels lærlinge. Hvor meget Juels direkte indflydelse har gjort sig gældende, ja det kan man kun gisne om. Men sikkert er det, at han har været essentiel i processen, miljøet, og læringen, der har formet de tre officerer, og gjort dem i stand til at fuldføre de gerninger og yde den indsats, der gjorde Danmark til en ligeværdig allieret i den vundne krig. Lige så vel som en søn kan arve sin far, så arver en lærling også sin mester. Følger vi den linje, følger vi denne arv gennem Sehested hele vejen igennem til Søofficersuddannelsen i dag, kan vi således ikke ubegrundet hævde, at også nutidens officerer tager del i den direkte arv efter Niels Juel i hans rolle som mester.

Referencer

Om Niels Juel:

Johannsen, B. B. (2015). *En Søhelt i Sten: Omkring Niels Juel og Hans Gravmonument i Holmens Kirke*. Odense: Syddansk Universitetsforlag.

Om Iver Huitfeldt:

Crèvecoeur E.B. (1947), *Iver Huitfeldt: Hans Liv og Daad*, København: H. Hirschsprungs Forlag.

Huitfeldt, C. (2012). *Slekten Huitfeldt - 600 år i Danmark og Norges historie*. Oslo: Carl Huitfeldt Forlag.

Villette-Mursay, P. d. (1991). *Mes campagnes de mer sous Louis XIV*. Tallandier: Paris.

Melien, T. J. (2010). *Iver Huitfeldt og slaget i Køge Bugt 1710*. Oslo: Carl Huitfeldt Forlag.

Om Just Juel:

Jonge, N. (1755). *Den Danske Vice-Admiral Just Juels Liv og Levnets Beskrivelse*. København: A. H. Godiche.

Møller-Christensen, V., & Lorenzen, U. (1980). *Viceadmiral Just Juel: En medicin-historisk og radiologisk undersøgelse*. Historisk årbog fra Roskilde amt, s. 59-74.

Juel, J. (1893). *En rejse til Rusland under Tsar Peter: Dagbogsoptegnelser af Viceadmiral Just Juel*. København: Gyldendals Boghandels Forlag.

Om Christen Thomesen Sehested:

Thyra Sehested (1904), *Admiral C.T. Sehesteds Saga* (s. 3-135). København: Universitetsboghandler G. E. C. Gad.

Andersen, D. H. (2015). *Peter Wessel Tordenskiold*. København: Lindhardt og Ringhof.

Niels Juels Konduiteliste 1690:

Von der Recke, L. C. (1861). *Den Danske Marines Officerspersonale Anno 1690 v. Niels Juel*. Tidsskrift for Søvæsen, Sjette Årgang, 2. 3. & 4. hæfte. København: Ukendt.



Torpedobådene T2 HVALEN, T5 HØGEN og T4 GLENTEN i Aarhus Havn i beredskabsperioden september 1939 - april 1940. (Ernst Chr. Skabelund / Marinens Bibliotek)

Mine oplevelser den 9. april 1940

Af Johannes Harald Jensen Jegstrup.
Transskriberet og illustreret af Søren
Nørby.

I forbindelse med et arkivprojekt var jeg for nyligt igennem det privatarkiv, som søofficeren Johannes Harald Jensen Jegstrup (1899-1981) for år siden overdrog til Rigsarkivet. Iblandt hans papirer ligger en rapport, som Jegstrup den 14. april 1940 udarbejdede om sine oplevelser i dagene omkring besættelsen af Danmark. Da rapporten giver et meget interessant billede på, hvordan den tyske besættelse blev oplevet i Søværnet, og da den ikke tidligere lader til at have været offentliggjort, har jeg transskriberet den. Jeg har ydermere indsat et par forklarende noter og billeder for at gøre teksten mere tilgængelig for nutidens læsere.

Jegstrup var i foråret 1940 orlogskaptajn og chef for torpedobåden ØRNEN med base i Slipshavn ved Nyborg. Den 28. marts blev han imidlertid beordret til at tiltræde som chef for isbryderen TYR, der skulle varetage en ”særlig opgave under Søværnet i det isfyldte farvand omkring København og Køge Bugt.”¹⁾ Den særlige opgave var eftersøgning af drivende miner, og som det fremgår af hans beretning, varetog han denne opgave frem til kl. 1100 den 9. april.²⁾



*Johannes Harald Jensen Jegstrup
(1899-1981) fotograferet i 1958.
(Krigsmuseet, 127:1987)*

I den maskinskrevne rapport har Jegstrup overstreget enkelte sætninger.

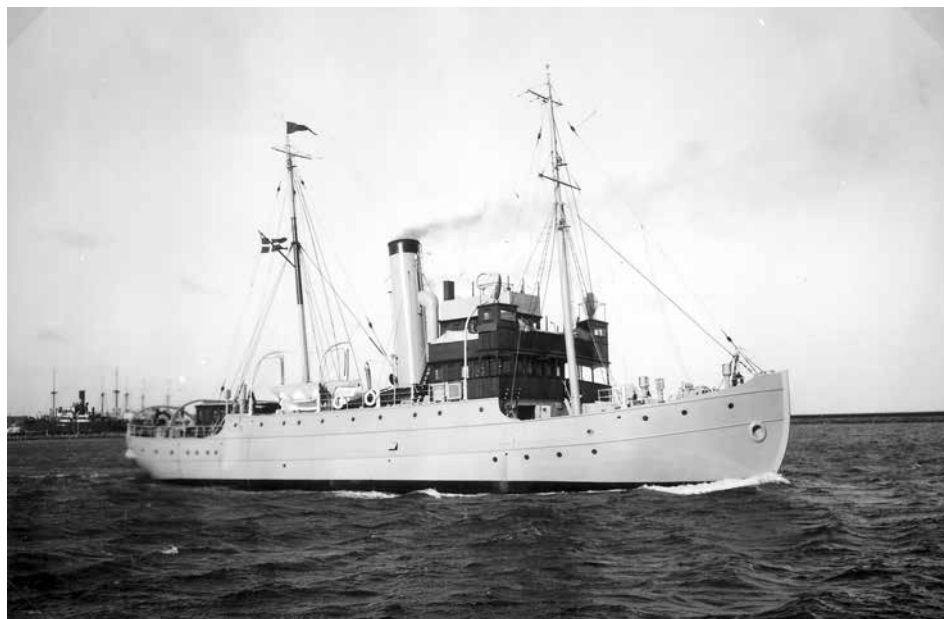
Baggrunden for overstregningerne er ikke umiddelbart klare, men jeg har valgt ikke at medtage de overstregede sætninger i denne transskription.

Jegstrup har selv med håndskrift påført rapporten, at den er ”Nedskrevet efter hukommelsen”, men da den er dateret blot fem dage efter begivenhederne, må det antages at de endnu har været så

frisk i erindringen, at tiden fra oplevelserne og til de blev nedfældet på papir næppe har haft den store betydning.³⁾

Artiklen bringes med tilladelse fra J.H.J. Jegstrups efterladte.

Søren Nørby,
Gentofte 2024.



Isbryderen Tyk. Søsæt fra Helsingør Skibsværft i 1893 og i tjeneste hos De danske Statsbaner frem til 1952. I forbindelse med opgaven for Søværnet i marts-april 1940 blev isbryderen udrustet med to 75 mm kanoner og et 8 mm rekylgevær. Skibet var derudover normeret med 20 revolvere, to geværer samt to sabler. Besætningen bestod af 27 mand fra Søværnet samt en civil bådsmænd fra Isbrydningstjenesten.⁴ (forsvarsgalleriet.dk)

Jegstrups beretning

Orlogskaptajn Jegstrup
ØRNEN, Nyborg, 14' April 1940.

Da det senere sikkert kan være af Betydning, at saa mange af de danske Søofficerer som muligt erindrer sig saa nøje som muligt de Begivenheder, der knytter sig til Dagene den 8' og 9' April 1940, vil jeg for mit Vedkommende i det følgende nedskrive mine Oplevelser og indtryk fra disse saa sørgelige Dage.

Mandag morgen den 8' April laa Isbryderen TYR for hvilken jeg siden den 28' Marts havde været Chef, fortøjet ved Nordre Toldbod.

Ca. Kl. 0845 telefonerede jeg til Søværnskommandovagten for at faa Ordre om hvor og hvorledes Dagens Mineafsøgning skulde foregaa.

Jeg talte med Kommandør Bangsbøll, der gav mig Ordre til at afgaa Kl. 0900 paa Mineafsøgning i Drogden og Syd for Aflandshage i Køge Bugt N-lige Del.

Kommandørkaptajnen underrettede mig om, at jeg skulde passe paa, da der var livlig Virksomhed af fremmede Skibe og Luftfartøjer i vore Farvande.

Bangsbøll sagde, at han ikke kunne

underrette mig nærmere, men at jeg skulde passe paa. "Du ved Besked." Her-til svarede jeg: "Vi gør klart Skib overalt!"

Kort forinden Afgang kom der fra Havne- kaptajnen ved en Havnebetjent Ordre fra Efterretningsstationen til at vente paa en Lods, der skulde med til en tysk Isbryder, der laa ved Drogden Fyr. Lodsens fra Dragør kunde ikke gaa ud paa Grund af Is. Isbryderen skulde op omkring Helsingborg, for at assistere en tysk Damper, der var gaaet paa Grund. Havnebetjenten underrettede mig om, at der var gaaet Svitzerbaade til Assi- stance.

Ca. Kl. 0910 kom Lods Hansen om- bord, fortalte mig det samme som nævnt overfor, samt at den tyske Is- bryders Dybgaaende var ca. 6 m.

TYR afgik derefter gennem Kronløbet, Kongedybet og Drogden til Drogden Fyr.

Allerede i Kronløbet var der megen Drivis.

Undervandsbaadene FLORA og FLORA havde forsøgt ved 0800 - 0830 Tiden at gaa ud, men var vendt om for ikke at beskadige Stævnene i Isen.⁵⁾

Paa Grund af de ret foruroligende Oplys- ninger fra Kommandørkaptajn Bangs-



Indefrosne ubåde på Holmen i de første dage af april 1940. (J-O. B. Nielsens arkiv)

bøll blev der ved Afgangen fra København straks gjort "Klart Skib".

De to 75 mm P.K. L/30 blev gjort klare til Skud og Forhaandsammunitionen blev klargjort. Næstkommanderende – Kap-tajnløjtnant Bendtzen - og 3' Komman-derende - Søløjtnant I (R) Linnemann blev udsat som Skytter ved de 2 Kanoner.

Rekylgeværet (8 mm) blev klargjort i sin Affutage paa Agterdækket om Styr-bord. Opladede Magasiner blev anbragt ved Geværet. Matrosunderkvartermes-ter I Aa. Hansen udsattes som Skytte ved Rekylgeværet.

Paa Vejen Syd over gennem Kongedyb og Drogden blev der bjærget en Del Spidsbøjer⁶ paa Isen.

Jeg gav mig god Tid, da jeg mente, at det ikke hastede særligt med Lodsens til den tyske Isbryder, da det, saavidt jeg kunde skønne, var mere end godt, hvis han blot blev lodset gennem Drogden og videre Nord paa forbi de danske Minespærringer inden det blev mørkt.

Ca. Kl. 1230 blev Lodsens sat ombord i Isbryderen, der laa fortøjet i Drogden Fyr. Isbryderen hed PREUSSEN og var fra Stettin.

Da Lodsens var kommet ombord, kastede PREUSSEN los fra Fyret og stod Nord paa gennem Drogden.

Isen i Drogden og særlig i Gennem-sejlingsrenden var meget svær og meget haard, saa det havde kun været

med Besvær, at TYR var kommet igennem Syd over.

Efter at PREUSSEN var staaet Nord paa, gav TYR sig atter til at søge efter Miner og til at bjerge Bøjer, hvoraf der observeredes en Mængde paa Isen omkring Drogden Fyr.

Ca. Kl. 1250 modtog TYR et Telegram fra Flaaderadio med Ordre om straks at afgaa til Flaadestationen.

Jeg var ikke i tvivl om, at TYR paa Grund af Situationen skulde stryge Kommando, og at jeg snarest skulde afgaa til min gamle Udkommando som Chef for Torpedobaaden ØRNEN (T.6), hvor Skibets Næstkommanderende - Kaptajn-løjtnant Dam - for Tiden var Interimschef.

TYR stod derefter straks Nord paa gennem Drogden og Kongedyb til Flaadestationen.

Medens TYR laa i Nærheden af Drogden Fyr observeredes ingen Skibe syd over, ligeledes blev der ikke observeret Luftfartøjer.

Svær Pak- og Drivis observeredes strække sig Syd over saa langt man kunde se.

TYR ankom til Holmen ca. Kl. 1440,⁷ hvorom Melding afgaves til Efterrettingsstationen og Søværnskommandoen.

Det var noget vanskeligt at faa klar Besked af Søværnskommandoen, Kommandørkaptajnerne Brummerstedt og Vedel, sidstnævnte henviste mig til Adjutant Orlogskaptajn Wolf. Orlogskaptajn Wolf gav mig Ordre til at stryge Kommando helst i Dag og at Besætningen snarest skulde afgaa og tiltræde tidligere Tjeneste. Jeg gjorde opmærksom paa, at det kun meget vanskeligt kunde lade sig gøre at stryge samme Dag, da vi havde Damp paa Kedlerne, Ammunition og Fortrolige Sager m.m. ombord. Jeg fik da Ordre om, at NIELS JUELS Besætning skulde afgaa samme Dag, da NIELS JUEL højeste Kommando Kl. 1600, og at NIELS JUELS gamle Besætning var indkaldt, men at der i øvrigt intet var i Vejen for, at TYR først strøg Kommando næste Dag – altsaa den 9' April.

Afrigningen paabegyndtes snarest. I Løbet af Dagen blev Ammunitionen afleveret til Søartilleriet.

Jeg talte med Kaptajn Olsen i Statens Isbrydningstjeneste, der endnu ikke kendte noget til, at denne atter skulde overtage TYR. Kaptajn Olsen lovede saa hurtigt som muligt at sende Maskinmestre ombord til at overtage Skibet, men det kunde ikke ske før Tirsdag Morgen.



Artilleriskibet NIELS JUEL inden Anden Verdenskrig. Skibet havde en hovedbevæbning på 10 stk. 15 cm kanoner. (Marinens Bibliotek / Red.)

NIELS JUELS Folk afgik i Løbet af Aftenen til NIELS JUEL. Efter Aftale med 1' Maskinmesteren i NIELS JUEL forblev TYRS 1' Maskinmester – Maskinmester III S. Møller - ombord i TYR indtil Maskinmestrene fra Statens Isbrydnings-tjeneste kunde møde ombord Tirsdag Morgen.

Det var i øvrigt mit Indtryk efter Samtaler med Søværnets Kaserne og NIELS JUEL, at det ikke hastede saa uhyre meget om NIELS JUELS Besætning kom om Mandagen eller først Tirsdag Morgen, endelig kom der Besked fra Stabsche-

fen i NIELS JUEL, at dennes tidligere Besætning skulde komme snarest. Jeg personlig var ikke i Tvivl om at det hastede.

Ca. Kl.1815 talte jeg med Orlogskaptajn H. J. Rasmussen i Telefonen. Jeg maatte afvente Orlogskaptajns Opringning noget senere, da han ventede en Telefonsamtale med Berlin.

Orlogskaptajnen ringede mig nu op, inden han havde faaet Forbindelse med Berlin; jeg meddelte, at vi havde afleveret Ammunitionen og spurgte, om

hvad vi skulde gøre med Kanonerne og Affutagen til Rekylgæværet. Vi blev enige om at saavel Kanonerne som Affutagen skulde forblive ombord.

Orlogskaptajnen meddelte mig, at der stod en stor Styrke med Masser af Tanks o.s.v. Syd for den danske Grænse og spurgte, om jeg kunde regne ud, hvad den skulde bruges til. Jeg svarede, at det var jo ikke saa svært at regne ud.

I TYR arbejdede jeg med Afrignings-sager til Kl. godt 2300, hvorefter jeg bestemte mig til at tage hjem, da jeg ikke kunde gøre mere den Dag og da

der var mere end uhyggeligt i Lukafet paa Grund af Afrigningen.

Jeg var hjemme ved 24-Tiden. Gik til Køjs og vækkedes tidligt Tirsdag Morgen den 9' April 1940 ca. Kl. 0500 af et forbandet Spektakel af Flyvemaskiner. Jeg for ud af Køjen. Min Kone var allerede vækket og stod ude i Døren til vor Veranda. Jeg fik straks Øje paa de tyske Bombe- og Jagermaskiner, og var straks klar over hvad Klokken var slaaet, hvilket jeg meddelte min Kone.

Jeg klædte mig straks paa og begav mig ombord med Linie 2. I Sporvognen



Nysgerrige københavnere strømmede morgen og formiddag d. 9. april 1940 til Langelinje for, at se hvad der gik for sig. Her blev der i god ro og orden udskibet ca. 800 tyske soldater fra det tyske troppetransportsskib HANSESTADT DANZIG. (Red.)



Torpedobåden ØRNEN i god fart. (Orlogsmuseet)

fik jeg at høre, at Tyskerne var gaaet i Land i København. En passager gav mig et Eksempar af de tyske Opraab, der i Massevis var udkastet over hele Byen.

Jo nærmere jeg kom Værftet jo mere klar blev jeg over det forfærdelige, der var sket. Jeg var ved at fortvivle over, at jeg ikke var ombord i min kære Torpedobaad ØRNEN, og tænkte med Angst og Spænding paa hvad der kunde være sket med den under dens Tjeneste i Store Belt. Jeg haabede jo, at den havde faaet Lejlighed til at have kæmpet bravt for gamle Danmark og hævdet Flagets og Flaadens Ære.⁸

Overalt paa Værftet var der Fortvivlelse og Forfærdelse at læse i alles Øjne og Udtryk.

I TYR var Stemningen mere end forfærdende. Næstkommanderende, der havde været ombord om Natten, havde faaet Melding tidligt om Morgenen af Vagtsmanden om de tyske Flyvere og var for øvrigt selv blevet vækket af Støjen og havde iagttaget, hvorledes Bombemaskinerne havde foretaget Dykkeangreb ned over værftet og bl.a. ned over TYR.

TYRS Ammunition var jo afleveret og



Værftbrovagten ind til Holmen for enden af Prinsessegade - her efter krigen.
(Marinens Bibliotek / Red.)

iøvrigt var der ikke blevet skudt hverken fra NIELS JUEL eller andre Steder.

I TYR fortsatte vi Afrigningen trods den trykkede Stemning og Kl. 1100 kunde vi stryge Kommando.

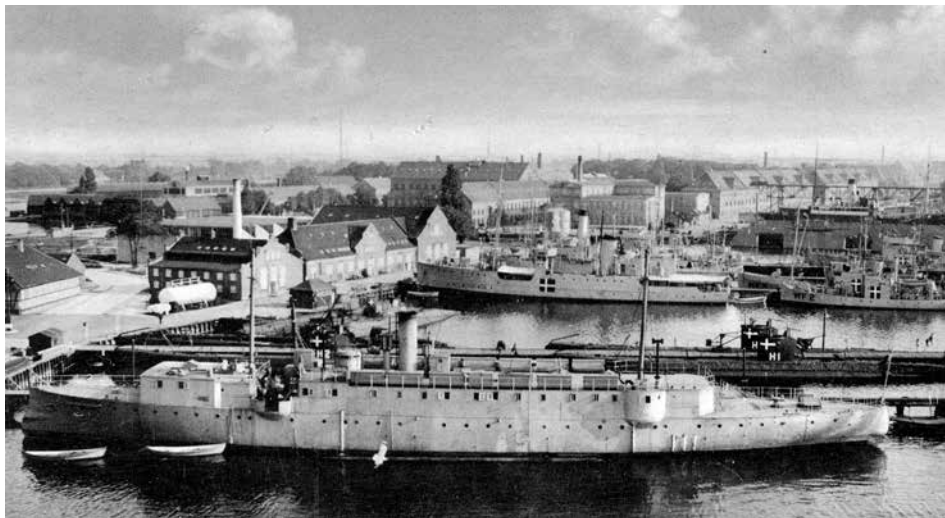
Da jeg om Morgenen var kommet til Værftet ad Værftsbroen, fulgtes jeg med Maskinmester II (R) Juul og Søn, de var kommet med S-Tog Nordfra. S-Toget havde ikke holdt paa Østerport.

Ved Værftsbroen stod en Snes geværbevæbnede Orlogsgaster opmarcherede under Kommando af Orlogskaptajn (R) Middelboe og Kommandørkaptajn (R) Michaelsen for at modtage Tyskerne, naar de kom til Værftet.

Paa Værftet kørte Motorordonnanser rundt for at forhindre Opløb, Sammenstimlen o.s.v. Alt Abejde var næsten gaaet i Staa.

Efter Kommandostrygningen gik jeg paa Lønningskontoret for hos Kontorchef Fleischer at ordne forskellige Forhold vedrørende den civile Baadsmand Carslund, der havde sejlet med paa TYRS Togt. Carslund havde om Morgenen straks stillet sig til min Disposition i enhver Henseende, selv om han var civil, var han klar til alt.

Jeg takkede ham dybt rørt, idet jeg var overbevist om, at akkurat paa samme Maade havde langt de fleste Danskere det den Dag, - høje som lave, rige som



Den gamle krydser HEKLA lå i mange år som kaserne- og logiskib ved torpedobådsbroerne. (Orlogsmuseet)

fattige, alle dybt rørt over Dagens Begivenheder og uforstående over, at den Haandfuld Tyskere ikke var blevet hældt i Vandet, og alle harmfulde over, at Tyskerne uden at blive generet den mindste Smule havde kunnet sejle lige ind i Københavns Havn.

Ca. Kl. 1200 var jeg i HEKLA og spiste Frokost der. Alle var ogsaa her dybt rystede; forstenede og harmdirrende Ansigter og Stemmer mødte mig, Kommandørkaptajn Westermann, der om Morgenen var vaagnet ved Geværskydning i Gaderne ved Nyboder, fortalte forskelligt om Situationen, som han havde hørt i Rigsdagen om Formiddagen.

Om Eftermiddagen gik jeg i Marineministeriet for at melde mig og for at faa at vide, om jeg trods det skete skulde afrejse til Nyborg.

Jeg fik efter lidt Vaklen Ordre til foreløbig at tiltræde Tjeneste i Søværnskommandoen.

Jeg gik op i Marinestaben for at høre noget om Situationen. Der blev drukket Kaffe. Til Stede var Kommandørkaptajnerne Vedel, Brummerstedt og Ramlau-Hansen, Orlogskaptajnerne Lundsteen, Mørch, Harms, Paulsen og Wolf samt Translatør Prom. Endelig kom Orlogskaptajn (R) Rostock-Jensen ogsaa til Stede. Vedel var dybt nedbøjet og saa forfærdende ud.



Slipshavn hvor der også lå en gammel skanse tv. Stationen blev brugt torpedobåds-, ubåds- og søflyvestation under Første Verdenskrig. Under starten Anden Verdenskrig tjente den som kommandostation for de danske skibe, der var stationeret ved minefelterne i Store Bælt. (Orlogsmuseet / Red.)

Ramlau-Hansen dybt rystet. Prom yderst ulykkelig. De øvrige skuffede mig ved deres overlegne noget sarkastiske Maade at tage Situationen paa. Vedel spurgte mig, hvad jeg havde set og hvad jeg kunne fortælle.

Ramlau-Hansen spurgte mig om, hvordan det tyske Skib saa ud, der laa ved Langelinie. Jeg fortalte, at den saa ud lidt à la Hekla med to - 12 cm Kanoner i gulmalede Kanonskjolde, hvorpaa Ramlau-Hansen sagde: "Aah det er saa nok den, der passerede Sprøgø i Gaar for N-gaaende."

Jeg fortalte iøvrigt, hvad jeg vidste, men jeg havde rigtignok ventet, at jeg skulde høre til Beretninger om Situationen. Jeg fik et uhyggeligt Indtryk af dyb Uvidenhed og fuldkommen Overraskelse over den opstaaede Situation.

Jeg gik derefter hjem og trøstede min stakkels Kone, Kirsten og Pigen Gudrun - alle var de meget fortvivlede over den opstaaede Situation. Elsebet anede jo med sine knap 3 Aar endnu intet om Alvoren i det, der var sket.

Den 10/4 kørte jeg med Direktør Henry

Jensen til Hedehusene og retur. Det var med en underlig Følelse at se store Kolonner af motoriserede tyske Tropper drage mod København.

Ida saa Tropper drage over Godthaabsvej - Fasanvej-Krydset.

Var den 11/4 til Frokost i HEKLA. Dyb Fortvivlelse overalt. Havde om Aftenen Besøg af Fru Kaptajnløjtnant Dam. Havde falsk Luftalarm. Uhyggelig Stemning.

Den 12/4 Kl.0848 afrejste i civil til Nyborg. Kl.1330 ankom Nyborg og tiltraadte atter Tjeneste som Chef for Torpedobaaden ØRNEN.

Skrækkelig nedtrykt Stemning overalt saavel ombord i Skibene som paa Slipshavn.

Efterskrift

Torpedobåden ØRNEN lå i Slipshavn frem til den 14. maj 1940, hvor den sammen med søsterskibene GLENTEN og HØGEN blev overflyttet til Svendborg. Kommandoen i ØRNEN blev strøget den 30. maj og torpedobådene forblev liggende oplagt i Svendborg frem til de tre torpedobåde i foråret 1941 blev udleveret til den tyske flåde.⁹ Den 1. august 1940 afgik Jegstrup for chef for ØRNEN og tiltrådte en stilling ved Kystdefensionen. Her fik han den 10. oktober samme år ansvaret for den ny-

oprettede Kystbevogtningsstyrke, som Søværnet efter tysk ønske oprettede og som skulle forhindre ulovlige forbindelser mellem Danmark og Sverige via Øresund. Jegstrup forblev chef for denne styrke frem til samarbejdspolitikens sammenbrud den 29. august 1943, hvor han sammen med enkelte af Kystbevogtningens kuttere undslap til Sverige.¹⁰

Litteratur

Funch, D. H.: Dansk Marine-Ordbog. 2 bd. Kjøbenhavn: Eget Forlag, 1846. www.marinehist.dk.

Jegstrup, Johannes H.J.: “Generalrapport for Statsisbryderen TYR. København, 9. april 1940. Jegstrup, J.H.J., kommandør: Diverse Papirer (1929-1958) 13: 1929 m.m. Rigsarkivet. “Mine oplevelser den 9. april 1940”. Nyborg: Torpedobåden ØRNEN, 14. april 1940. Jegstrup, J.H.J., kommandør: Diverse Papirer (1929-1958) 13: 1929 m.m. Rigsarkivet.

Nørby, Søren.: “Danske Ubåde 1909 – 1943. En illustreret historie”. Manuskript til bog, 2023. “Med Orlogsflaget på halv. Udleveringen af otte danske torpedobåde til tyskerne i foråret 1941”. Marinehistorisk Tidsskrift 35, nr. 4 (2002): 89–116.

Pontoppidan, Svend E., og Jørgen Teisen.: Danske Søofficerer 1933-

1982. København, 1984. www.marinehist.dk.

Søværnskommandoen.: “General-rapport over begivenhederne i Søværnet under den tyske besættelse i tiden fra den 9’ april 1940 til den 29’ august 1943”.

København: Søværnskommandoen, 1943. Vedel, Aa. H., søofficer: Generalrapport (1940-1943) 15: Rigsarkivet. www.marinehist.dk.

“Generalrapport over: Begivenhederne omkring den 9’ april 1940”. København, 1940. www.marinehist.dk.

Kilder

¹⁾ *Pontoppidan og Teisen, Danske Søofficerer 1933-1982, 243–44.*

²⁾ *Pontoppidan og Teisen, 243–44.*

³⁾ *Jegstrup, “Mine oplevelser den 9. april 1940”.*

⁴⁾ *Jegstrup, “Generalrapport for Statsisbryderen ‘TYR’”.*

⁵⁾ *De to ubåde skulle den 8. april have været forlagt til Helsingør, men måtte opgive dette på grund af issituationen i Øresund. Nørby, “Danske Ubåde 1909 – 1943. En illustreret historie”.*

⁶⁾ *En spidsbøje er en bøje, der er spids i begge ender, og som ofte bruges som ankerbøje. Funch, Dansk Marine-Ordbog.*

⁷⁾ *Her har Jegstrup med håndskrift tilføjet (Dokøens W-side – Syd for Politivagten).*

⁸⁾ *ØRNEN lå natten mellem den 8. og 9. april ved kaj i Slipshavn. Båden lå på en times varsel. Kl. 04.30 blev den overrumplet og erobret af en tysk styrke, der fra en tysk torpedobåd og to tyske minestrygere blev sat i land i Slipshavn. Ingen af torpedobådens besætningsmedlemmer kom nogetil ved den tyske aktion. Søværnskommandoen, “Generalrapport over Begivenhederne omkring den 9’ april 1940”, 238–39.*

⁹⁾ *Nørby, “Med Orlogsflaget på halv. Udleveringen af otte danske torpedobåde til tyskerne i foråret 1941”.*

¹⁰⁾ *Pontoppidan og Teisen, Danske Søofficerer 1933-1982, 243–44; Søværnskommandoen, “Generalrapport over begivenhederne i Søværnet under den tyske besættelse i tiden fra den 9’ april 1940 til den 29’ august 1943”; Jegstrup, “Generalrapport for Statsisbryderen TYR.*

Med MTB'erne

af *Palle Kruse*

Denne historie fortæller lidt om hvordan det var at være telegrafist i Den Kongelige Danske Marine omkring år 1960, altså for mere end 50 år siden.

Den Danske Marine arvede ca. 16 (red. 22 blev købt til foræringspris af USA) motortorpedobåde fra den slagne tyske marine i årene efter Anden Verdenskrig. Søværnet havde mistet næsten alle sine skibe under besættelsen. De var enten beslaglagt af tyskerne eller blev sænket den 29. august 1943 af Søværnets egne folk.

I årene efter krigen var der ikke penge til opbygge en flåde, så de næsten gratis enheder fra Tyskland var velkomne.

Det var torpedobåde, d. v. s. at hovedvåbnet var en torpedo, diameter 53cm, vægt ca. 1.600 kg., længde ca. 6m, fart ca. 45 knob der svarer til 80 km. i timen. Indhold 300 kg. sprængstof, så det gjorde ondt når de traf. De havde (desværre) vist sig meget effektive under Anden Verdenskrig.

Selve bådene vejede ca. 100 tons og var 30m lange. De havde to torpedoer og tre motorer på hver 2.500 hk., der kunne give en fart af ca. 36 knob.

Efter Anden Verdenskrig ville man have fred, men ret hurtigt viste der sig en



stadig stigende trussel fra USSR. Det blev derfor nødvendigt at udbygge den danske flåde. Disse tyske motortorpedobåde havde vist sig at være et effektivt våben og var frygtede af modstanderne. Selv russerne havde dårlige erfaringer med dem. De var derfor meget velkomne i den danske flåde, hvor de i en længere periode udgjorde hovedvåbnet.

Danskerne ændrede ikke ret meget på de originale både. Dog blev de alle udstyret med radar og kort- og langdistansekommunikationen blev forbedret.



*HJÆLPEREN med fire
Mtb'ere på siden.
Depotskibet var
uhyre vigtigt for
både besætning og
både. (Marinens
Bibliotek)*

De krævede en besætning på 25 mand, men i min tid var vi altid for få, typisk omkring 21-22 mand pr. båd.

Normalt opererede de kun i de indre danske farvande og Østersøen, men de var meget sødygtige og kunne sagtens klare Nordsøen selv i hårdt vejr, men dette gjaldt ikke altid besætningen.

Der var ikke meget plads om bord, med opsætning af såkaldte flyvebrædder kunne 22 mand lige finde soveplads om bord.

Der var en tank med 100 liter koldt vand til lidt småvask og til at drikke og evt. lave lidt kaffe. Man havde et oliefyret komfur på agterbanjen, hvor der kunne laves varm mad, hvis man havde husket at påsætte det løse skorstensrør over dækket. Kabysen var så lille at

Dirk Passer ikke kunne være i den.

Derfor var den normale operation at bådene sejlede med et støtteskib, HJÆLPEREN på ca. 1.000 tons, som kunne forpleje mandskabet med mad og bådene med brændstof og nye torpedoer og ammunition. Der var også sovemulighed for ca. 50 mand i faste køjer, så man kunne hvile ud i lidt mere luksuriøse omgivelser. Jeg sejlede med en af disse motortorpedobåde, nemlig SVÆRDFISKEN i 1962.

Når moderskibet ikke var til rådighed og vi f.eks. lå på basen på Holmen, kunne vi gå over på Søværnets kaserne og spise og måske få et bad og sove i hængekøje. Men maden var dårlig og der var kø ved bruseren, så de fleste af os foretrak at sove om bord og betale for maden i Teletutten der var leverings-



SVÆRDFISKEN var den sidste af de seks både af *FLYVEFISKEN* kl., der var de først dansk byggede MTB'ere. De blev bygget på Orlogsværftet på Holmen og på Frederikssund Skibsværft fra 1953-1955. De blev bygget for amerikanske penge som våbenhjælp under MDAP, Mutual Defence Assistance Programme fra 1949. På dette program fik vi *HJÆLPEREN*, *VINDHUNDEN/BESKYTTEREN*, seks *FLYVEFISKEN*-kl MTB'erer og otte *SUND*-kl. og de fire *TRITON*-kl. korvetter. (Marinens Bibliotek)



SVÆRDFISKEN i fladt vand og med god fart. Topfart 42,8 knob. (Marinens Bibliotekm

dygtig i franskbrød med leverpostej og franskbrød med spegepølse. Kantinebestyreren hed Astrid og var glad for den ekstra omsætning hun fik fra os. Ca. halvdelen af besætningen var mather eller konstabler, som vi blev ændret til i 1962, og derfor havde vi en god månedsløn og gratis kost og logi.

Vi måtte egentlig ikke spise i Teletuten, for den var for de civile arbejdere. Vi blev da også smidt ud en gang. Aftensmaden klarede man ved at blive ombord og spise på HJÆLPEREN eller i Søværnets kaserne, men mange smuttede allerede i land ved udskejning kl. 16 og spiste så ude i byen mod betaling eller man havde en madkæreste. Man kunne også både spise og sove på de to orlogshjem, et i Gothersgade eller på Vartov ved Rådhuspladsen.

Der var også mulighed for at blive ren og evt. få vasket sit tøj mod et ringe vederlag. Det var den foretrukne model

for de fleste. Nu det her med vask var problematisk. Støtteskibet HJÆLPEREN havde en fortid som troppe- og tanklandgangsfartøj og var udstyret med seks ekstra brusere og toiletter samt en uopslidelig amerikansk vaskemaskine der altid kørte. Der var en værnepligtig, som passede maskineriet, ham der senere kom til at hedde vaskebjørnen i Søværnets slang.

Netop vask var et problem. Ombord på motortorpedobåden var der et toilet, men det var helt ude i stævnen og man kunne ikke benytte det når man sejlede for adgangen var via en luge i fordækket, der ofte var oversprøjtet af bølger, når vi sejlede hurtigt.

Desuden var båden opdelt i syv rum, der kunne lukkes vandtæt, og det ene skot eller væg var det der kaldes kollisionsskot, og toiletter var foran dette skot, så af sikkerhedsmæssige grunde kunne man kun benytte toilettet når båden

Der var ikke meget plads at rutte med på agterbajnen, hvor 14 mand skulle deles om 7,5 m² dørk plads - det var inklusiv skibets kabys. (Marinens Bibliotek)



lå stille. Så når man sejlede benyttede man havet som toilet.

Som sagt var der kun lidt vand ombord og ikke nær nok til at vi kunne holde storvask. Man kunne så tage en pøs (spand) havvand og komme det i et vand fad. Da det var havvand, skummede en normal sæbe ikke, så vi havde noget saltvandssæbe der kunne bruges. Det havde vi for øvrigt meget sjov med. Det var stærkt parfumeret og så forærede man sin kæreste et stykke og sørgede for at være i nærheden, når hun råbte om hjælp i brusebadet, hvor hun var ved at drukne i skum.

Jeg har sovet ombord på motortorpedobåden RAVNEN, mens den var på værft i MTB-hallen og stod oppe på det tørre med en lang stige som adgang til dækket. Jeg havde bemærket en meget lille vaskekumme i messing med en vandhane med koldt vand lige neden for båden, og en morgenstund steg jeg

ned med mit vaskegrej og gjorde mit morgentoilette, mens værftsarbejderne stod og stirrede forundret på mig, men ingen af dem havde hjerne eller hjerte til at fortælle mig at lige om hjørnet var arbejderens brusere med koldt og varmt vand. Den lille kumme jeg brugte, var kun beregnet til drikkevand og til at skylle øjnene, med hvis der var kommet noget i øjet!

Som sagt kunne man gå helt ud på spidsen af Holmen, hvor kasernen lå og få et bad, men vi havde fundet en nemmere løsning. Vi meldte os ind i stampersonalets idrætsforening og kunne så benytte omklædningsrummet med brusere i Søværnets gymnastiksal, der ligger midt på den ø der hedder Frederiksholm og ikke så langt fra hvor vi som oftest lå med bådene.

Når vi ikke kunne få vasket på HJÆLPEN måtte vi klare os selv. Først det



Depotskibet HJÆLPEREN var et tidligere amerikansk landgangsskib, der blev ombygget til depotskib og foræret til Danmark. (Marinens Bibliotek)

sidste år jeg var i Søværnet fandt jeg ud af at der var et vaskeri bag modelskibssamlingen der var beregnet til os.

Så jeg blev i en længere periode vaskerbjörn for hele besætningen. På et tidspunkt fik vi lopper om bord. Der gik lang tid med pudring med DDT eller hvad det nu var, men det hjalp ikke før chefen også kløede sig. Så kom der fart over feltet. Hele besætningen vandrede i samlet trop op på kasernen, hvor vi blev desinficeret og afleverede alt vores tøj og fik udleveret et sæt rent tøj, men ikke overtøj. Båden blev pakket ind i presenninger og gasset. Vores tøj blev også gasset og afleveret med en lastbil i regnvejr i en stor bunke på kajen i Rødvig. Der var vi meget nær på at begå mytteri! Det var ikke vasket, men blot gasset i en stor dyng.

Jeg er måske nok lidt privilegeret for jeg har været ombord i alle de motortorpedobåde Søværnet havde dengang. Selv de både der var oplagte og stod

for at blive kasseret.

I de første måneder af min ansættelse var jeg på Søværnets mobile base for motortorpedobåde, MOBA kaldet. Normalt var der kun nogle få chauffører og et par teknikere til at vedligeholde grejet på basen der boede i nogle skure bag Margrethesholm, der var Søværnets skole for mather og sergenter. Det var en rigtig loppetjans for vi mødte kl. 8 og gik hjem kl. 16, sådan cirka for vi havde kun til opgave at vedligeholde radiomasterne og generatorerne og radiogrejet, og vi passede os selv. En af opgaverne var at vedligeholde de oplagte motortorpedobåde. Der var dengang 3 stk. En af dem var HØGEN, der havde brækket kølen og derfor lækede når den sejlede. Det var lidt af en oplevelse at komme ombord på sådan kold og død båd en morgen i januar måned med minus mange grader.

Vi, d. v. s. en radiomath og en eller to maskinfolk skulle så starte motorerne og oplade hovedbatteriet på 110 volt jævn-

spænding og radiomanden, det var mig, skulle tænde alle radioer og radiosendere og radaren og kontrollere at det hele virkede. Det kunne man godt få en dag eller to til at gå med.

De store dieselmotorer med 20 cylindre i hver, der var tre motorer, skulle startes med trykluft, hvis der ellers var noget på tanken. Ellers måtte man starte en lille hjælpediesel der hang på skottet hvis der ellers var strøm på 110v akkumulatorerne. Hvis ikke hentede man strøm fra land og ladede på batteriet et døgn eller man lånte trykluft fra nabobåden, hvis der ellers var noget i tanken hos den.

Her lærte jeg nogle tricks af motorfolkene jeg siden har haft gavn af når min bil ikke ville starte. Den første

tur med MOBA gik til Hundested eller retter Spodsbjerg der er en høj knold der ligger ud til vandet tæt på Hundested. Her rejste min makker og jeg en 18m høj gittermast til at bære antennerne fra radiovognen lidt derfra. Desuden startede vi en lille medbragt jeepgenerator, der stod på en trailer og trak et powerkabel hen til radio og radarvognene. Så tændte vi for kaffemaskinen og satte varmeapparatet til at varme vognen op med, så vi kunne tø vores blåfrosne fingre op. Den første tur var kun en lille øvelse så vi havde kun ops afdelingen med, det vil sige radar-, radio- og kommandovogn.

Vi fik så udbetalt time- og dagpenge og skulle selv sørge for indkvartering og forplejning. Det skete på det gamle røde, nu nedbrændte Hotel Hundested. Vi var der oppe i en uge.



HEJREN lægger sig i selen – klar til at forsvare Danmark. (Marinens Bibliotek)

Bog anmeldelser

Anmeldelse: Maritim bibliografi / det orlogshistoriske bibliotek der er en del af marinehist.dk

Det er en udfordring at anmelde bøger på en måde, hvor man inspirerer dem der interesserer sig for emnet uden at røbe for meget. Men efter at jeg påtog mig opgaven at anmelde den del af selskabets hjemmeside www.marinehist.dk, der indeholder det orlogshistoriske bibliotek, der er en sand guldgrube af marinehistorie, har jeg fundet ud af at det er en enorm opgave. Hvordan anmelder man mere end 800 bøger, tidsskrifter og upublicerede skrifter på to sider i Marinehistorisk Tidsskrift?

Marinens Bibliotek blev grundlagt den 3. januar 1765 af kong Frederik V, og oparbejdede i de følgende 245 år en fantastisk samling af marinehistorie.

Jeg begyndte selv at låne på biblioteket omkring 1967. Det var hver gang en skattet oplevelse at gå på jagt i skibe, historie og al den viden der var samlet, ikke mindst godt hjulpet af en altid venlig og hjælpsom stab. I jagten på stor-driftsfordele blev Marinens Bibliotek i 2010 lagt sammen med Flyvevåbnets og Hærens biblioteker til Forsvarets Biblioteker, for siden hen at blive lukket for almindelige civile lånere.

Men fortvivl ikke. Der er godt nok gået meget tabt fra Marinens Biblioteks 40.000 titler til de +800 titler der i dag ligger på www.marinehist.dk, men Søværnets historiske konsulent Søren Nørby har scannet et bredt spekter af titler. I mangel på den hjælpsomme stab på Marinens Bibliotek kan man til gengæld tilgå materialet hjemmefra, sidde hyggeligt i sin lænestol og ”hige og søge i gamle bøger”, uden at skulle slæbe bøger hjem og tilbage.

Hvad er det så man kan finde:

1

Man kan finde Marinehistorisk Selskabs eget medlemsblad, Marinehistorisk Tidsskrift siden 1967. Alle der læser foreningens tidsskrift vil vide, at der er en masse interessante artikler, skrevet af både professionelle og autodidakte historikere, personel fra Søværnet og dets institutioner og mange andre med dybdegående interesse og viden om Søværnet og dansk marinehistorie.

2

Marinehistoriske Skrifter; bøger som i perioden 1952 – 2005 blev udgivet af Marinehistorisk Selskab og Orlogsmuseets Venner. Det drejer sig om 31 bøger om et bredt spekter af dansk (og norsk indtil 1814) marinehistorie, fra Flådens fødsel til den kolde krigs skibe.

3

Det orlogshistoriske bibliotek: Her er over 700 titler, fra sangbøger med sømandsviser, over udenlandske opslagsværker som Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten (1940), kommissionsrapport om PEDER SKRAMS Harpoonmissilulykke i 1982 (Hovsa-missilet), et tysk festskrift fra 50 årsdagen for det vi i Danmark kalder ”Kampen ved Eckernförde” den 5. april 1849, Kong Christian X første Grønlandsfærd i 1921, osv. osv.

4

Ordbøger og opslagsværker: Hvis man lige skulle mangle noget så eksotisk som en udvidet dansk - russisk ordliste, så findes den også. Eller måske er det vigtigere for os der ikke har tilbragt et helt liv i Søværnet med Forsvarskommandoens liste på 23 sider med militære forkortelser?

5

Under Tidsskrifter findes der en lang liste med tidsskrifter, ikke mindst Søe-Lieutenant-Selskabets ”Tidsskrift for Søvæsen”, der strækker sig helt tilbage til 1828 (hvor de tidligste udgivelser giver øvelse i at læse gotisk skrift) til ”Søværnsorientering”, men også Marineforeningens blad ”Under Dannebrog”, og mange årgange af søfartstidsskriftet ”Vikingen” der udkom i perioden 1924 – 1974. Disse blade er i sig selv et historisk kalejdoskop af

artikler, hvor man i dag med undren kan læse om fremtidige atomdrevne skibe, undervandsfragtskibe, og allerede fra midt i 1930’erne om krigstruslen, desværre læste de danske politikere ikke sådanne artikler den gang, så havde vi måske undgået ydmygelsen den 9. april 1940. Søværnets Havarikommissionsrapporter kan også findes, ligesom meget andet.

6

Udover alt det materiale der er offentlig udgivet eller kun cirkuleret i mindre og / eller interne kredse i Forsvaret eller Søværnet som man kan finde i det orlogshistoriske bibliotek, er der også en del upublicerede materiale, bl.a. levnedbeskrivelser, erindringer, dagbøger og beskrivelser fra togter.

Marinehistorisk Selskabs Orlogshistoriske bibliotek kan ikke erstatte tabet af Marinens Bibliotek, men det er i hvert fald et fantastisk plaster på såret. Jeg har selv benyttet materiale der ligger på www.marinehist.dk til næsten alle de artikler og monografier jeg har skrevet, og har der fundet materiale jeg ikke ville have kunne finde andre steder!

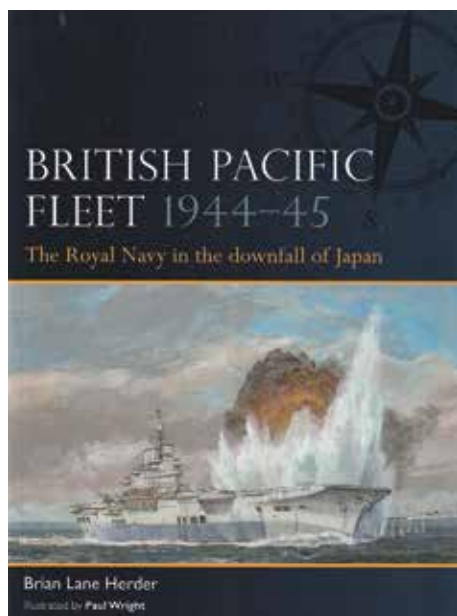
Alt i alt er det en guldgrube af marinehistorie som man kan sejle på langfart i, hvor det næsten kan være svært at finde vej tilbage til nutidens virkelighed. Så herfra skal lyde en STOR

STOR opfordring til at sejle ud på en ekspedition i et ocean af viden, erfaring og historie, som man ikke finder andre steder på nettet. Hvis vi her i Marinehistorisk Tidsskrift benyttede karakterer i vores anmeldelser, ville jeg give vores eget Orlogshistoriske Bibliotek fem ud af fem mulige oceaner samtidig med at jeg krydser fingre for at Søren Nørby fortsætter med sine utrættelige scanninger.

Lars Jordt

”Osprey Publishing” har gennem årene udgivet en lang række mindre publikationer om militære emner. To nyudgivne hæfter/små bøger er modtaget til anmeldelse. Begge er nydeligt illustreret med relevante kort og tegninger, som understøtter teksten. De er skrevet af særdeles kyndige fagfolk for en bredere kreds, uden at det går ud over lødigheden af stoffet. For den sømilitære eller maritimt interesserede læser er begge bøger en guldgrube.

”British Pacific Fleet 1944 – 45”, med undertitlen *”The Royal Navy in the downfall of Japan”* skrevet af Brian Lane Herder og illustreret af Paul Wright. 80 sider, rigt illustreret. Pris £15,99.



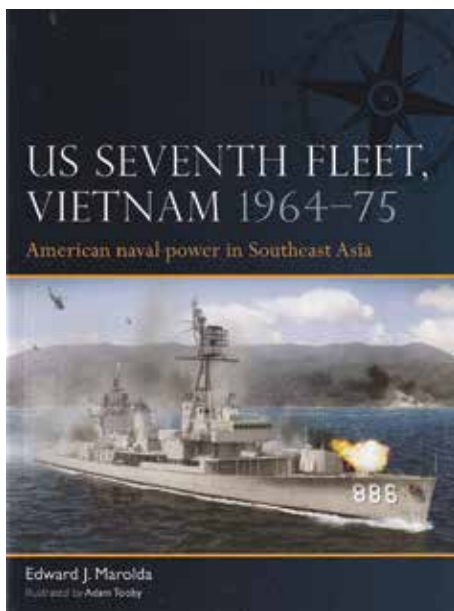
Da Tysklands nederlag stod klart for de allierede i 1944, var der ikke længe behov for store flådestyrker i europæiske farvande. Derfor kunne Royal Navy sende en stor britisk flådestyrke, "the British Pacific Fleet" ("BPF"), ud til krigen i Stillehavet. Den ville kunne aflaste de amerikanske styrker. Der var tale om en meget stor styrke på seks store, hurtige hangarskibe, fire lette hangarskibe, to flyvedligeholdelseshangarskibe, ni eskortehangarskibe, fire hurtige slagskibe, 11 krydsere, 35 destroyere, 14 fregatter, 44 korvetter og 31 ubåde. Hertil kom 54 større enheder fra "the Fleet Train", som stod for forsyningerne.

Bogen giver en udmærket beskrivelse af forskellene mellem US Navy og Royal Navy. Afstandene i Atlanten og Storbritanniens mange kolonier havde resulteret i relativt små brændstofbeholdninger om bord i de britiske skibe. US Navy havde derimod vidst inden krigen blev en realitet, at en krig i Stillehavet ville stille enorme krav til logistikken på grund af de enorme afstande. Den amerikanske logistik blev i løbet af krigen perfektioneret, og logistikken styrede operationerne. Man måtte etablere baser i fjerne øgrupper, hvortil der blev dirigeret flydedokke, slæbebåde, værktøds-skibe, olietanke-re, hospitalsskibe og meget andet.

Royal Navy kom først i kamp efter årsskiftet 1944/1945, men til gengæld

var operationerne meget voldsomme helt frem til den dag, hvor den japanske kejser holdt sin radiotale om krigens afslutning. Fleet Air Arm led voldsomme tab under de mange offensive operationer rettet mod de japanske flystyrker. Historien er fortalt kort og klart.

"US Seventh Fleet, Vietnam 1964 – 75" med undertitlen "*American naval power in Southeast Asia*" skrevet af Edward J. Marolda, illustreret af Adam Tooby. 80 sider, rigt illustreret. Pris £15,99.



Denne lille bog giver en særdeles god beskrivelse af den amerikanske flådes

indsats i Vietnamkrigen, som jo i mange henseender var en problematisk krig for den amerikanske regering. I bogen fokuseres på flådens organisation og kommandoforholdene til Washington i almindelighed og til Det hvide Hus i særdeleshed. Ligesom under Stillehavskrigen er krigsførelsen præget af de enorme afstande til USA. Man bliver nødt til at have fremskudte støttepunkter, og det havde man på Hawaii, i Guam, i Subic Bay på Filippinerne og i Yokosuka syd for Tokyo. Krigen på land føres af US Army og US Marine Corps. På havet er det US Navy og US Coast Guard og i luften US Air Force og US Naval Air Force. Alle disse enheder råder desuden over deres egne helikoptere.

Der er en udmærket gennemgang af krigens årsager og udvikling. Den amerikanske 7th Fleet sender flere hangarskibe til området, og i løbet af kort tid er atomdrevne hangarskibe – som jo egentlig var designet til Den kolde Krig – dybt engageret i konventionelle operationer mod Nordvietnam.

Artilleribærende enheder beskylder de kystnære områder med søartilleri fra 76 mm til 406 mm. Krydsere dækker hele flådens operationsområde med Surface-to-Air missiler i tilfælde af nordvietnamesiske MiG-angreb eller angreb med sømålsmissiler. For at holde flådestyrkerne klar hele

tiden skal der leveres brændstof, ammunition og proviant fra særlige forsyningsskibe. Der er værkstedsskibe, skibe til aflytning af fjendtlige kommunikationer, hospitalsskibe og mange andre typer enheder involveret for at holde flåden til søs ud for Vietnams kyster i årevis. Særlige helikopterenheder kan redde nødstedte flybesætninger hjem fra fjendtligt område. Også i denne bog er der en god fremstilling af flådens operationsvilkår.

Poul Grooss

kommandør (pensioneret)

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Selv om vi er et godt stykke inde i året 2024 kan bestyrelsen vel godt ønske ”Godt nytår” til alle medlemmer og familier. Tak for jeres opbakning i 2023 og et stort ønske om, at det nye må blive godt for os alle.

Den 28. november havde vi vort traditionsrige julemøde i Bræddehytten på Nyholm. Der deltog 35 medlemmer og gæster. Alle med en lille julegave og godt humør. Efter velkomst var der smørrebrød og så gik det løs med spil og konkurrencer.



Tirsdag d. 27. februar aflægger vi besøg ved Søfartsmuseet i Helsingør, hvor der er en specialudstilling om skibsmodeller i alle afarter ”Skibe på stribe”.

Efter at have beundret de mange skibsmodeller har vi arrangeret en let frokost til de deltagende medlemmer. Lauget har tidligere besøgt museets omfat-



Fregatten CHRISTIANSBORG (OMBL)

tende magasiner, hvorfra flere af de udstillede modeller er fundet frem. Det må kaldes et gensyn. Hvordan det gik, kan der læses om i næste nummer af tidsskriftet.

Traditionen tro afholdes generalforsamling tirsdag d. 16. april i marineforeningens hyggelige marinestue.

Denne gang kan vi også berette om et afsluttet projekt. Renovering af de tre kirkeskibe fra Filips Kirke på Amager var slut i ultimo november. Kirken havde stillet lokale til rådighed, hvor et par af vores medlemmer havde rigtig gode arbejdsforhold.

Inden da fik lauget en henvendelse fra Nærum Kirke om, vi ville reparere deres kirkeskib – en model af den tremastede skonnert/barkentine SAGA bygget i 1893 i Marstal. Som model og kirkeskib er den udført af Hans Rasmussen i 1958. Efter at have beset den har vi sagt ja. Så nu står den på et af medlemmernes hjemmeværksted. Det er ikke nogen stor opgave, men den har fået en uventet historie. Da vores modelbygger løftede den midterste lastluge, fandt han i en plastpose en hilsen med jobbeskrivelse fra vort tidligere medlem Ove Andreasen (døde i 2023), der havde haft Saga til reparation i 1994 efter en nedstyrtning. *For 30 år siden*. Så er der noget ved at være et modelbyggerlaug.

At istandsætte kirkeskibe er jo ikke vores fokusområde. Vi ønsker at bygge nyt. Men kirkeskibe er gode til at udfylde huller i ”produktionsplanen”. Når vi skal tage stilling til evt. at istandsætte et kirkeskib, ser vi først på modellens byggetekniske kvalitet. Er den bygget af en faglig dygtig modelbygger, der har levet op til diverse standarder? En anden mulighed er, at modellen har en hel særlig historie, der forbinder den lidt til Flådens historie mm.

Den næste model, der bliver færdig, er nok en vandlinjemodel af fregatten CHRISTIANSBORG fra 1758. Det er en funktionsmodel, der sammen med laugets model af Mastekranen skal vise hvorledes rebgangen var, når de op til 20 tons tunge undermaster skulle skiftes. Både model af mastekran og fregatten er i skala 1:16 – så de kommer til at fylde godt i Mastekranens stueetage.

Bygning af korvetten FORTUNA til Frederikskirken i Paris er lidt foran tidsplanen. Skroget er snart klar til maling i den karakteristiske grønne nuance svarende til den kobberforhudning som datidens skibe ellers var forsynet med. Den lille gruppe af 4-5 modelbyggere har nu taget fat på masterne, som bliver meget høje – måske med rigning 20-30 cm højere end på linjeskibet St. Georg. Også bygning af de fire fartøjer er i forskellige niveauer af færdiggørelse. Transporten til Paris bliver ikke nem.



30. januar 2024. Modelbyggerne Niels Buhl (ses bagest) og i forgrunden tovholder Steen Christoffersen med laugets fremadskridende projekt, Defence, der når, det er fuldt færdigt, vil være en gennemskåren udgave af det engelske linjeskib, der med alle dæk synlige, bemandede og fuldt udstyrede vil vise ellers skjulte funktioner om bord. Fra kokkens kabys til krudtkammeret. (OMBL)

Heldigvis er det noget vi ikke skal stå for, men

Laugets største projekt – bygning af en åben model af det britiske linjeskib DEFENCE – er skrogmæssig lidt forsinket. Alle spanter skulle have været på plads, men de sidste mangler i hækken. Så kommer påsætning af inderklædningen. Sideløbende arbejdes med for-

beredelse af de forskellige scenarier; Tønder til lasten, forreste krudtkammer, komfur og skaffeborde samt et antal kanoner. Modellen skal helst ende ved Strandingsmuseet i Thorsminde sammen med modellen af ST. GEORG.

Aftalen med museet er stadig ikke på plads, men efter der er tiltrådt en ny direktør pr. 1. januar er der håb.

**MEDDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB**

Arrangementer 2023 - 2024

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

Onsdag 25. oktober 2023 kl. 19.30

Flotilleadmiral Carsten Fjord Larsen NK Søværnskommandoen

Status for Søværnet samt perspektiver i henhold til forsvarsforliget.

Onsdag 29. november 2023 kl. 19.30

Tom Wismann

Verdens største slagskibe Yamato og Musashi 1934-45.

Onsdag 31. januar 2024 kl. 19.30

Michael Clemmesen og Peter Bogason, ordstyrer Søren Nørby

Temaaften om Søværnets udvikling i mellemkrigsårene (1919-1939)

Onsdag 28. februar 2024 kl. 19.30

Arkitekt Ph.d. Christian Lemée

Tre velbevarede vrage i Østersøens dyb.

NY DATO!!! tirsdag 19. marts 2024 kl. 19.30

Poul Grooss

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

Onsdag 17. april 2024 kl. 19.30

Generalforsamling

Efter foredragene og generalforsamlingen er der mulighed for at få to stykker smørrebrød, en ostemad, samt en øl eller sodavand og kaffe for i alt 150 kr.

HUSKAT holde øje med hjemmesiden: www.marinehist.dk. især
øverst tv under: **Velkommen og så: Kontingent**

VIGTIGT!

Tilmelding til foredrag og spising via link:

marinehist.nemtilmeld.dk