

42 dage på grund

Motortorpedobåden HAVØRNENs grundstødning ved Scroby Sands, 2. december 1952 – 14. januar 1953.



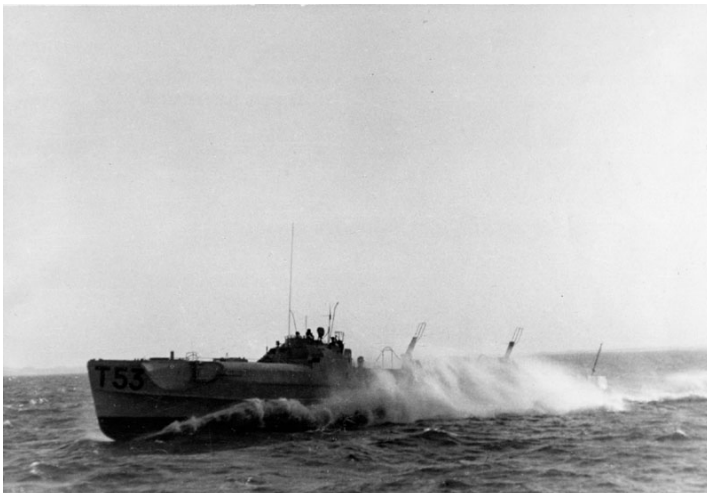
ILL: 07. High and dry! P553 HAVØRNEN på grund på Scroby Sands. Da skruer og ror er fjernet kan billedet dateres til efter 26. december 1952. Bemærk den manglende ræling på agterdækket. Et tydeligt bevis på skaderne efter en lang række sprængte slæbewirer. (Helge Nielsen)

Af Søren Nørby, cand. mag., Marinens Bibliotek.

Den 17. november 1952 ankom en dansk motortorpedobådsdivision bestående af P553 HAVØRNEN (CH KL H. Nielsen), P555 HØGEN (CH SL I J. O. Fischer), P551 GLENTEN (CH SL I J. F. Bork), og P563 TAARNFALKEN (CH SL I A. A. Jans) til Harwich. Bådene skulle frem til den 6. december deltage i øvelsen GARAGE TWO med Royal Navy's coastal forces (MTB'ere) i farvandet mellem Harwich i syd og Great Yarmouth i nord. Chefen for HAVØRNEN, den 31årige kaptajnløjtnant Helge Nielsen, var divisionschef.

Daværende orlogskaptajn A. C. Struckmann, der var ældste officer i Torpedobådseskadre 11, hvori de fire motortorpedobåde indgik, beskrev i 2006 øvelsen med følgende ord: "Vi danske havde ry for at gennemføre tilsvarende, årlige øvelser med bravoure (når vi selv skal sige det). Et tidligere år var vi f.eks. overhovedet de eneste der gennemførte (fra base i Den Helder), idet alle engelske og norske både opgav undervejs på grund af hårdt vejr. [...] I 1952 var bådene ligefrem inviteret til at besøge selveste London efter øvelserne, men det år gik det så helt galt.¹

¹ Citeret fra brev af 6. september 2006 fra kommandør A. C. Struckmann til denne artikels forfatter. Struckmann befandt sig i december 1952 til et møde i London, og kunne herfra følge tæt med i begivenhederne omkring HAVØRNENs strandning og aflagde også selv besøg om bord.



ILL: Havørn(1948)-326-1960

Motortorpedobåd HAVØRNEN løb af stablen som S216 i Tyskland i 1944. Båden var 35 m. lang, 5,1 m. bred og havde en dybgang på 1,67 m. Tre Mercedes-Benz dieselmotorer på hver 2.500 HK gav en topfart på mellem 42 og 45 knob. Bevæbningen bestod af to 53cm torpedorør med i alt fire torpedoer samt tre 20mm maskinkanoner. Besætningen var på 25 mand.

HAVØRNEN højeste dansk kommando første gang den 19. november 1948 under navnet T53 og blev først 1. april 1951 navngivet P553 HAVØRNEN. Ved strandingen anslog pressen bådens værdi til ca. 6 mio. kr. (Orlogsmuseets arkiv)

Efter den første uges øvelser skulle de fire motor-torpedobåde, den 29. november, skifte base fra Felixstowe ved Harwich og til Lowestoft et stykke

længere mod nord på den engelske østkyst. Ved afsejlingen blev HØGEN imidlertid ramt af et alvorligt maskinhavar, og måtte blive tilbage ved den engelske base. Ved ankomsten til Lowestoft senere på dagen kom de danske skibsschefer til at stifte bekendtskab med de meget stærke strømforhold, der herskede i dette farvand. Ud for Lowestoft lå en stor bølge (North East New Combe), der markerede, hvor motortorpedobådene skulle dreje ind mod selve havnen. Anført af en lille britisk MTB, der mødte den danske division ud for indsejlingen gik de tre motortorpedobåde i kølvandsorden forbi bølgen. Her kom TAARNFALKEN op at ride på hækbølgen fra de to andre motortorpedobåde, og den kolliderede, trods ihærdige undvigemanøvrer, direkte med den forankrede bølge. Dette gav store skader på bådens stævn samt en hovedmotor.² Derved var også TAARNFALKEN ude af øvelsen, og det blev samme dag besluttet, at TAARNFALKEN og HØGEN sammen skulle sejle hjem til Holmen, så snart vejret tillod det.

Tirsdag den 2. december 1952 var det derfor kun HAVØRNEN og GLENTEN, der deltog i en natlig øvelse i området omkring Lowestoft – Great Yarmouth – Caister-on-sea. Det var den sidste øvelse i GARAGE TWO-øvelsesrækken, og efter et kort besøg i London skulle de danske enheder lørdag afdage mod Danmark.³

I øvelsen skulle de danske enheder først øve mineudlægning og derefter angribe en fjendtlig konvoj. Øvelsen begyndte omkring kl. 1400 og forløb planmæssigt, og kl. 2115 modtog de danske både signal om, at øvelsen var ovre, og de skulle returnere til Lowestoft. Vejret var, ifølge Helge Nielsens efterfølgende rapport, "overskyet og diset, vinden NW-3 med N-lig senere NE-lig dønning styrke 2-3, sigtbarhed aftagende til mindre end 300 yards".⁴ Den lave sigtbarhed havde bl.a. betydet, at det natlige konvojangreb var blevet gennemført udelukkede med radaren, uden at de danske både på noget tidspunkt fik visuel kontakt med de "fjendtlige" skibe.

Farvandene omkring Lowestoft var – og er - mildt sagt ikke de nemmest navigable i verden. Indviklede strøm- og tidevandsforhold kombineret med mange sandbanker gjorde, at tredjekommanderende, der fungerede som plottergast, skulle holde tungen mere end almindeligt lige i munden. Jobbet blev ikke lettere af, at plotningen kun blev til ud fra oplysningerne fra det gyrostabiliserede kompas, maskinernes omdrejningstal samt den lille og kortrækkende radar, der kun var blevet installeret kort tid før, motortorpedobådene forlod Danmark. Bådene var ikke en gang udrustet med en log, der angav farten gennem vandet!

² Under de kraftige manøvrer i forbindelse med kollisionen var styrbord hovedmotor blev beskadiget, da man havde gangskiftet med 200 o/m. En pejlstang blev bøjet og TAARNFALKEN måtte sejle hjem på to motorer. Reparation af hovedmotoren var først afsluttet 22. januar 1953. (kilde: www.schnellboote.dk)

³ I London var de danske fartøjer indbudt til at fortøje ved det historiske fartøj HMS PRESIDENT, der ligger opankret på Themsens. Efter sigende en stor ære, som ikke tidligere var kommet andre orlogsskibe til del. Selv om HAVØRNEN ikke var gået på grund var besøget næppe blevet gennemført, da tyk smog i begyndelse af december lukkede al trafik på Themsens og i London. Se evt. www.hmspresident.com

⁴ Rapport til Søværnskommandoen fra Helge Nielsen. Dateret 27/1. Side 1.

Helge Nielsen og hans besætning havde dog i løbet af den foregående uges øvelser fået stor erfaring med at tage højde for de mange strømforhold, og hidtil havde bestikket vist sig at være præcist. Farten var derfor ca. 24 knob, da de to danske motortorpedobåde klokken 2120 satte kurs mod Lowestoft. Undervejs ville Helge Nielsen kontrollere bestikket mha. HAVØRNENS radar. Radarforholdene var udemærket, og kun præget af en smule seaclutter.

Klokken 2205 opfangede HAVØRNENS radar tre ekkoer om bagbord. Deres placering passede med tre ekkoer, man før havde identificeret ud for Lowestoft, og således sikker på, at man var på rette position, skiftede de to motortorpedobåde til kurs 305 – kursen mod bøjen ud for Lowestoft, hvor man igen skulle dreje og sætte kurs direkte mod byens havn.

På grund!

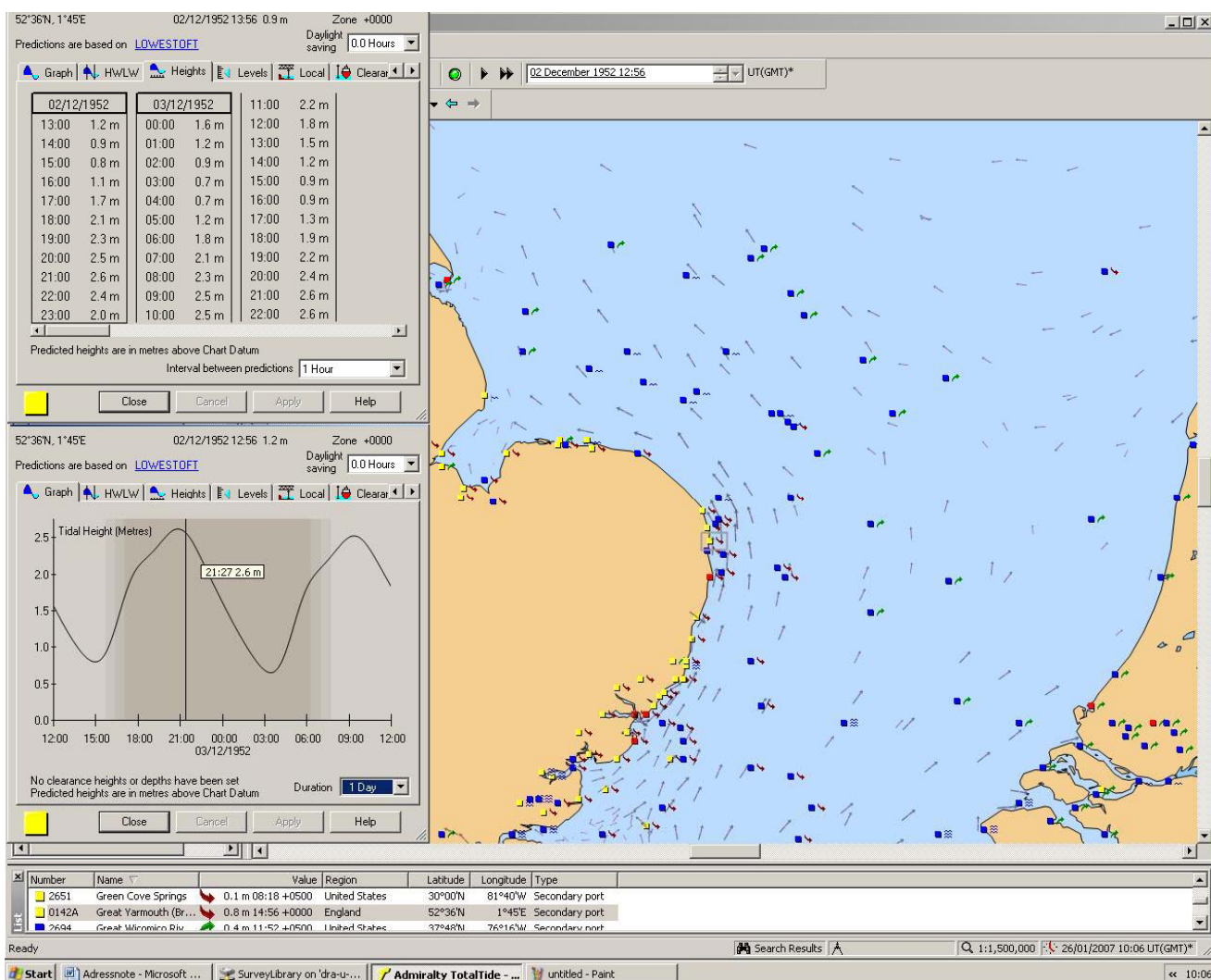
Under sejladsen befandt næstkommanderende, daværende søløjtnant Jørn Grøne, sig sammen med Helge Nielsen på HAVØRNENS åbne bro. Her oplevede han de næste minutter i nattemørket således: *"Øvelsen gik jo ud på, at vi skulle øve sammen med andre motortorpedobåde. Og hvis du ser sådan en torpedobåd, der farer forbi, så er der en masse kølvand. Så jeg nåede [ved synet af hvide søer forude] at sige til Helge Nielsen; "Nå, der kom en anden båd forbi".* Grøne tænkte slet ikke på, at der kunne være tale om andet end kølvandet fra en forbisejlende motortorpedobåd, og det er noget, der nager ham selv i dag så mange år efter.

Ved beskeden fra Grøne valgte Helge Nielsen, klokken 2228 at slå farten ned til 18 knob. Få øjeblikke senere mærkede alle om bord, hvordan HAVØRNEN tog grunden.⁵

Der blev øjeblikkeligt slået bak på maskintelegrafen, og fra HAVØRNEN gav Helge Nielsen straks over den taktiske telefon besked til GLENTEN om, at man var stødt på grund. De to motortorpedobåde sejlede i kølvandsorden med kun 150 yards (137 m.) mellem dem, og med 18-20 knobs fart⁶ ville der gå kun ca. 16 sekunder, før GLENTEN ville ramme samme sandbanke, som HAVØRNEN nu stod på!

⁵ HAVØRNENS ekkolod var ikke tændt, da den installerede type (Atlas 19Az9) kun var anvendeligt i farter mellem 6 og 12 knob.

⁶ Da grundstødningen skete kun kort tid efter, at ordren om at gå ned i fart var givet, er det ikke muligt med sikkerhed at fastslå, hvilken fart HAVØRNEN havde, da den ramte Scroby Sands. Kun kan det anslås, at den har ligget mellem 24 og 18 knob.



LL: kort visende scroby sands

Scroby Sands var et kendt strandingssted ca. 5. km ud for den britiske østkyst nær byen Great Yarmouth. HAVØRNEN gik på grund på nordøstsiden af Scroby Sands. Højvandet den 2. december var 2 fod 2 tommer (66 cm.) højere end normalt. I Helge Nielsens efterfølgende rapport opgav han strandingspositionen til 52° 37', 8 N, 01° 48', 4 E.

Skibene sejlede stort set mørklagte, men chefen for GLENTEN, Jørgen F. Bork, husker, at man fra broen på GLENTEN lige akkurat kunne ane HAVØRNENs silhuet. GLENTEN-klassen var udstyret med en lille lilla lampe, der lyste ind på bådenes agterspejl, og det hjalp til at holde kontakt mellem bådene. Jørgen Bork husker, at man naturligt ved denne slags tæt formationssejlad var meget opmærksom på, hvad det foregående fartøj foretog sig. Med Borks ord; "man var på dupperne", og på broen af GLENTEN var man klar over, at noget var galt med HAVØRNEN næsten før Helge Nielsens signal nåede frem. Daværende næstkommanderende om bord på GLENTEN, Kjeld Søderlund, har følgende erindring om de næste sekunder: "[Jeg] husker tydeligt, at Helge Nielsen over radioen råbte "Stop". Da vi efter radaren lå lidt i styrbords side af HAVØRNENS kølvand, råbte jeg refleksmæssigt til broen: "Styr-bord helt over, stop", men denne kommando havde Jørgen Bork allerede iværksat."

Trods den hurtige reaktion fra besætningen på HAVØRNEN, stod motortorpedobåden fast på grunden. Man gik straks i gang med at tage lodskud, og her viste det sig både, at HAVØRNEN stod på sandbund, samt at der agten kun var 1,4 meter vand fra overfladen og til bunden. Trods den ringe vanddybde gav chefen for HAVØRNEN ordre til

⁷ Citeret fra email til forf. fra Kjeld Søderlund 7. januar 2007.

at forsøge at bakke motortorpedobåden af grunden. Styrbord motor kunne ikke startes, men bagbord og midtskibs motorer blev kørt op i fulde omdrejninger.

Desværre var Glenten-klassens motorer bygget, så deres lille ferskvandskølesystem blev kølet med saltvand, der blev presset om bord og rundt i rørene ved bådenes fart gennem vandet. Når nu båden lå stille, blev kølevandet ikke presset om bord, og det betød, at maskinerne meget hurtigt brændte varme. Man havde manuelle kølepumper i maskinrummene, men de kunne slet ikke følge med behovet, så efter blot få minutters kørsel måtte motorerne slukkes for ikke at lide alvorlig skade. Alt tydede på, at skruerne stod mere eller mindre dækket af sand, og de få minutters forsøg på at bakke fri bidrog derfor ikke til, at få HAVØRNEN fri.

GLENTEN, der havde formået at dreje fra tids nok til ikke selv at gå på grund, kom nu nær for at sende en trosse over til HAVØRNEN. Hverken om bord på HAVØRNEN eller GLENTEN var man på dette tidspunkt sikker på, hvor man egentligt befandt sig, og det var derfor ikke til at vide hvilken sandbanke, HAVØRNEN var gået på grund på. Chefen på GLENTEN valgte derfor at lægge sig i den rende, som HAVØRNEN måttet have gravet i sandbunden. Det lykkedes at komme tæt nok på, til at en trosse kunne komme over, og den blev sat fast om fundamentet til 40mm kanonen på agterdækket, hvorefter HAVØRNENS besætning gik i sikkerhed på motortorpedobådens fordæk. Derefter begyndte GLENTEN at bakke, men selv om man fra GLENTENS side var meget opmærksom på at øge trækket yderst langsomt, og kun bakkede med de to yderste motorer, gik der ikke mange minutter, før trossen sprang.

Om bord på GLENTEN var også en egentlig slæbewire, men da denne kun blev benyttet yderst sjældent, lå den indfedtet og nedpakket i forpeaken, og det tog derfor lidt tid at få den fundet frem og rigget til. Imens besætningen om bord på GLENTEN arbejdede med at rigge wiren til, lykkedes det maskinbesætningen om bord på HAVØRNEN at få startet alle tre motorer, og man lod dem nu alle bakke indtil de kogte, dog stadig uden resultat. Imens wiren blev rigget til drev GLENTEN et par meter til siden, og her mærkede alle, hvordan motortorpedobåden to gange ramte bunden. Bork måtte derfor informere Helge Nielsen om, at det kommende slæbeforsøg ville blive det sidste. En motortorpedobåd på grund var et uheld. To på grund ville være en katastrofe.

Det lykkedes at få wiren over mellem de to motortorpedobåde, og igen begyndte GLENTEN langsomt at bakke. Wiren tottede op, mens motorerne langsomt øgede omdrejningerne, indtil de brølede ved 1000 omdrejninger. HAVØRNEN rykkede sig imidlertid ikke. Pludselig så man, hvordan wiren rev halekæberne op af dækket. Rykket betød, at wiren pludselig blev slækket, og da den igen blev strammet op, skar den først med stor kraft igennem alt opstående på agterdækket. Søgelænderne, afviserbøjlerne til maskinkanonerne, nedgangskappen til mandskabsbanjen, kabysskorstenen osv. blev skåret rent over, før slæbewiren sprang med et brag. Dermed var GLENTENS korte og mislykkede karriere som bjærgningsskib ovre.

Det var nu to timer siden højvande, og med det hurtigt faldende tidevand turde man ikke risikere, at også GLENTEN gik på grund. Klokken 23.20 – efter 50 minutters forsøg på at få HAVØRNEN fri – blev GLENTEN derfor beordret retur til Lowestoft. Kort tid efter blev denne ordre dog ændret af øvelseslederen, Captain Coastal Forces, Captain G. W. Parry, der bad GLENTEN om at forblive nær HAVØRNEN. Vejret blev stadig dårligere, og det kunne derfor vise sig nødvendigt at have GLENTEN i nærheden, hvis HAVØRNENS besætning skulle evakueres fra den grundstødte båd.

Klokken 2334 modtog HAVØRNEN signal om, at en lokal slæbebåd ville afgang fra Lowestoft kl. 2400, men det stod snart klart, at en bjærgningsoperation ikke ville kunne komme i gang før ved højvande næste morgen. Ved et samtidigt lodskud blev det fastslået, at der kun var ½-1 meter vand ved agterskibet, og at HAVØRNEN derfor stod fast på sandet hvilende på skrueakslerne. Situationen var dog ikke kritisk, da der ikke var konstateret nogen lækager i skroget.

Vejret gik i løbet af natten fra dårligt til værre, og om bord på HAVØRNEN kunne man tydeligt mærke, hvordan de store tunge dønninger skubbede motortorpedobåden længere og længere op på sandbanken. I et forsøg på at sikre både, at HAVØRNENS hæk blev holdt op mod dønningerne, og at man ikke drev længere op på sandbanken, ud-

lagde besætningen motortorpedobådens anker. Samtidig gav Helge Nielsen besked til de britiske myndigheder om, at såfremt vejret ikke blev væsentligt forværret, var der ingen fare for HAVØRNENs besætning.

Klokken 0430 var den ventede slæbebåd, der var afgået fra Lowestoft kl. 2400, endnu ikke dukket op, og Helge Nielsen beordrede derfor GLENTEN til at undersøge de nærmeste radarekkoer for at se, om et af disse skulle være den savnede slæbebåd.

Først klokken 0525 lykkedes det GLENTEN at opnå kontakt med slæbebåden, der bar navnet LOWESTOFT, men umiddelbart efter bad GLENTENs chef om tilladelse til at returnere til Lowestoft, da maskinerne manglede ferskvand til køling. Det blev bevilget, men klokken 0544 var vejret blevet så dårligt, at chefen for HAVØRNEN måtte beordre GLENTEN til at returnere til HAVØRNENs position. Her var det planen, at den skulle pumpe olie ud på vandet for at forsøge at dæmpe den hårde sø, der var i gang med at skubbe HAVØRNEN længere op på grunden. Inden GLENTEN nåede frem, blev det dog nødvendigt at bruge saltvand til at køle motorene, og forsøget på at gyde olie på de oprørte vande blev ikke til noget. Samtidig stod det klart, at slæbebåden LOWESTOFT ikke havde til sinds at komme nærmere sandbanken end to sømil, førend det hårde vejr var overstået.

Ved morgenhøjvandet klokken 0550 forsøgte man endnu engang at bakke HAVØRNEN af grunden. Styrbord motor kunne igen ikke startes, men i tyve minutter lod man de to andre bakke for fuld kraft, men uden resultat. At det i det hele taget lykkedes at få skruerne til at dreje rundt, var lidt af en bedrift, da de på dette tidspunkt må have stået godt begravet i sandbunden.

Det dårlige vejr tog til, og klokken 0706 sprang den ankerkæde, som indtil da havde holdt HAVØRNENs hæk op imod søen. Nyheden om dette fik de britiske myndigheder til at sende en redningsbåd af sted mod HAVØRNEN. Målet var at redde besætningen, men da redningsbåden nåede frem omkring kl. 0900, var det ikke muligt at komme tæt nok på den danske motortorpedobåd, der i den voldsomme storm var blevet kastet ca. 200 meter længere op på sandbanken!⁸ På dette tidspunkt lå GLENTEN stadig nær HAVØRNEN. Bork havde lagt motortorpedobåden på indersiden af Scroby Sands, hvor de lå klar til at forsøge at redde HAVØRNENs besætning, hvis det skulle blive nødvendigt at forlade den grundstødte båd. I den voldsomme storm var bølgerne så høje, at Helge Nielsen om bord på HAVØRNEN flere gange mistede den visuelle kontakt med GLENTEN, der blev helt overskyldt af de store søer. Da GLENTEN endelig et par timer senere kunne sætte kurs mod Lowestoft, var det med en besætning, der var tæt på den totale udmattelse.

Ved dag gry blæste stadig en kuling med vindstyrke 7-8. Det betød, at hverken LOWESTOFT eller redningsfartøjet (Admiralty Salvage Vessel) BARGLOW⁹, som GLENTEN i de tidlige morgentimer tilfældigvis var stødt på og havde fået til at assistere, var i stand til at komme tæt på HAVØRNEN. Ifølge dagspressen blev HAVØRNEN dog overfløjet af en britisk B-29 den første morgen – klar til at kaste redningsflåder m.v. ned, hvis det skulle blive nødvendigt.

Ved ebbe om eftermiddagen den 3. december lykkedes det at genfinde HAVØRNENs anker, og det blev igen udlagt som hækanker for motortorpedobåden, der på dette tidspunkt stod stabilt på sandbanken. Vejret var fortsat dårligt, og da situationen så ud til at kunne blive farlig, når det igen blev højvande, begærede chefen for HAVØRNEN, at 17 af hans 25 mands besætning blev taget fra borde, inden højvandet returnerede. Da man kort efter besluttede at forsøge at få en trosse over fra slæbebådene ved hjælp af en af Royal Navy's helikoptere, endte det med, at kun 13 mand, med næstkommanderende Grøne i spidsen, blev taget fra borde. Grøne blev, sammen med tredjekommanderende, søløjtnant (R) K. Rasmussen, og to gaster, af to omgange fløjet væk med den britiske flådes helikopter. Det var for alle fire deres første tur i en helikopter, hvortil de for øvrigt blev hejst op.

Grønes hovedopgave var at bringe koderne til HAVØRNENs radio i sikkerhed. Disse var yderst hemmelige, og da det var i Den kolde Krigs første år, ønskede briterne meget forståeligt at fjerne enhver risiko for, at deres hemmeligheder skulle falde i forkerte hænder.

⁸ Den nye position blev fastlagt til 52° 37',8 N, 01° 48',2 E.

⁹ BARGLOW var bygget i 1942 som en af de 62 enheder i BAR-klassen "Boom Defence Vessels". Displacementet var 750 tons (960 fuld lastet). Maskineriet var på 850 HK og gav en topfart på ca. 11 ¾ knob.

De resterende ni mand måtte gå over én kilometer hen over sandbanken før de nåede frem til vandet, hvor de lokale redningsbåde fra Gorleston og Caister ventede. Gasterne måtte her vade de sidste meter ud til redningsbådene igennem brændingen, og – igen ifølge dagspressen - blev et af besætningsmedlemmerne i redningsbådene lettere kvæstet ved afhentningen af de danske gaster, da han blev kastet ind mod bådens ræling.

Sandsynligvis på grund af det stadig dårlige vejr blev forsøget med helikoptertransporten af trossen dog ikke til noget den dag.



ILL: 09

Den britiske flåde ydede under hele strandingen stor støtte til den strandede motortorpedobåd og dens besætning. Allerede den 3. december blev GLENTEN afløst som stand-by-båd af en britisk motortorpedobåd, og en af flådens helikoptere aflagde fra sin base ved Gosport i Sydengland dagligt besøg ved HAVØRNEN. Her medbragte den både mad, vand, slik og post til de tilbageværende besætningsmedlemmer om bord. For at helikopteren ikke skulle synke ned i det bløde sand, når den landede, stod tre gaster klar med dørklader fra maskinrummet. De blev anbragt under helikopterens dæk, sekunder inden maskinen landede på sandet.

Blandt de mange breve, som Helge Nielsen modtog, var også en række henvendelser fra civile briter, der havde mere eller mindre realistiske forslag til, hvordan HAVØRNEN kunne bjærges. (Helge Nielsen)

En del af HAVØRNENS besætning skulle efter planen afmønstre, når man vendte hjem til Holmen efter øvelserne ved England. For at disse gaster ikke skulle få forlænget deres tid i Søværnet unødvendigt, blev det besluttet at lade dem, der skulle afmønstre, komme i land og hjem til Danmark. Tilbage om bord blev seks mand, inkl. Helge Nielsen. Ved udvælgelsen af hvem, der skulle i land og hvem, der skulle forblive om bord, lagde Helge Nielsen vægt på, at de, der blev om bord, skulle melde sig frivilligt, at de skulle være ugifte samt at der skulle være et besætningsmedlem af hver kategori. Det lykkedes uden problemer at finde fem frivillige, der levede op til de nævnte krav. Den eneste, der ikke levede op til kravene var Helge Nielsen selv.

I land fik Grøne til opgave at fungere som forbindelsesofficer mellem Helge Nielsen om bord på HAVØRNEN og de britiske myndigheder, herunder især kontakten til Caister Lifeboat Station, der sørgede for radioforbindelsen ud til Scroby Sands. Samtidig skulle Grøne sørge for de ilandsatte besætningsmedlemmer. Han blev indlogeret på lokalt hotel, mens besætningen i land blev indlogeret på et herberg for fiskere i Lowestoft. I løbet af de næste par uger blev 11 af dem sendt hjem til Danmark. Fire besætningsmedlemmer blev i Lowestoft sammen med Grøne og tredjekommanderende Rasmussen.¹⁰

I løbet af natten mellem den 3. og 4. december løjede stormen af, og om eftermiddagen forsøgte man for første gang at få en trosse over fra den britiske MTB og til HAVØRNEN. Forsøget blev gjort med helikopter, men desværre brast trossen, da HAVØRNENS besætning halede den hjem. Næste forsøg blev først gjort dagen efter, men igen sprang trossen, da man halede den om bord. Efter to sådanne uheldige forsøg var tiden kommet til at prøve en ny og mere drastisk metode. Det lykkedes nu fire af motortorpedobådens besætningsmedlemmer at gå igennem brændingen ud til en af de lokale redningsbåde, der havde sejlet en 4" wire-tamp så tæt på HAVØRNEN som muligt. Ved håndkraft bar de fire orlogsgaster herefter wiren tilbage til motortorpedobåden, hvor trossen blev fastgjort. For at undgå yderligere skader fra sprængte wirer, fik besætningen på HAVØRNEN rigget en svær trosse til, som blev trukket ind gennem styrbord torpedorør, rundt og stævnen og ind igen af bagbord torpedorør. Ved at benytte denne trosse blev trækket lagt i motortorpedobådens skrog og ikke i overbygningen.

¹⁰ Den 16. december blev søløjtnant K. Rasmussen indlagt på et lokalt sygehus i Lowestoft med symptomer på en nyrelidelse. Før de kunne operere, skulle det britiske hospital have en skriftlig tilladelse fra Rasmussens nærmeste pårørende, men da de ikke var til stede, måtte Jørn Grøne skrive under på, at han var nærmeste pårørende og kunne give tilladelse til operationen. Det viste sig dog efterfølgende, at der var tale om falsk alarm.

Derefter var det kun at vente til højvande, hvor det første forsøg på at trække HAVØRNEN af grunden skulle finde sted. Desværre varede heller ikke dette forsøg mere end nogle få minutter, før også den tykkere slæbewire sprang.

Den 5. december blev bjærgningsoperationen styrket, da bjærgningsselskabet Em. Z. Svitzers bjærgningsfartøj GARM, der var i nærheden af England på vej hjem fra en bjærgningsoperation i Middelhavet, tilbød sin assistance. Det førte til, at Svitzer fire dage senere af Forsvarsministeriet fik overdraget hele ansvaret for bjærgningen af HAVØRNEN, og samme dag sendte Svitzer endnu et bjærgningsfartøj, ÆGIR, af sted fra København.¹¹ Om bord var kaptajn S. Fage-Petersen, der ved ankomsten til Scroby Sands den 14. december fik det overordnede ansvar for bjærgningen.¹²

Den 5. december afsejlede HØGEN og TAARNFALKEN fra England. De to bådes hjemsejls blev dog også ramt af uheld. I tæt tåge blev HØGEN i Kielerkanalen påsejlet af den norske tankbåd M/T INA af Oslo. Heldigvis uden at nogen kom alvorligt til skade, men motortorpedobåden fik betydelige lækager og var efterfølgende ude at tjeneste i ni måneder.¹³

Efter oplevelsen med den sprængte 4" wire stod det klart, at der skulle mere til, førend HAVØRNEN igen havde vand nok under kølen. Mens en del af HAVØRNENS besætning arbejdede med at modtage og fæstne en ny trosse fra BARGLOW, arbejdede andre med at grave en dyb rende langs motortorpedobådens bagbords side, hvor store mængder sand havde hobet sig op.

Samtidig blev HAVØRNEN lettet for de ca. tre tons ombordværende ammunition, der blev fløjet i land af en britisk helikopter, og sidst men ikke mindst blev ca. otte tons gasolie pumpet udenbords. Trods dette mislykkedes også næste forsøg, hvor BARGLOW trak i en hel time uden at HAVØRNEN rykkede sig så meget som en millimeter. Inden næste højvande lykkedes det at få en trosse om bord fra GARM, og ved højvandet trak de to slæbebåde, mens GLENTEN lavede en række passager ved høj fart af HAVØRNEN. Formålet med dette var at skabe dønninger, der kunne rykke motortorpedobåden fri. Trods denne ihærdige kombinerede indsats mislykkedes også dette forsøg, da BARGLOWS trosset sprang, klokken ti minutter over tolv. Endnu en gang måtte bjærgningsforsøget indstilles. Aftenens indsats havde dog rykket HAVØRNEN ca. fem centimeter, og selv om det i sig selv var en ubetydelig bevægelse, så viste det dog, at under de rigtige vejr-, vind- og tidevandsforhold var en bjærgning formentlig mulig.

De fem centimeter var også nok til, at Helge Nielsen valgte at imødegå chefen for Torpedobådseskadren, A. C. Struckmanns forslag den 7. december om afrigning af og kommandostrygning i HAVØRNEN. Via Søløjtnant Bork, der stod for forbindelse til myndighederne i Danmark, bad Helge Nielsen om tilladelse til at opretholde kommandoen i skibet, hvilket Søværnskommandoen gav sin tilladelse til om eftermiddagen samme dag. Jørgen Bork mindes, at han i dagene efter HAVØRNENS grundstødning brugte hele 60 £ på at ringe hjem til Søværnskommandoen. Et meget betragteligt beløb i de dage!

Trods beslutningen om at opretholde kommandoen i HAVØRNEN valgte man alligevel at afmontere en stor del af motortorpedobådens våben og inventar, der ved hjælp af HAVØRNENS Carley-flåder blev transporteret over til

¹¹ Bjærgningsskibet GARM var bygget i 1920 og blev ophugget 1954. Det var på 427 brt. og udstyret med en 1200 ihk. maskine. Bjærgningsskibet ÆGIR var bygget i 1906, ombygget i 1943 og blev ophugget i 1955. Efter ombygning var den på 188 brt. og blev drevet frem af en 450ihk. maskine.

¹² Ifølge Jørgen Bork deltog Svitzers direktør Kjær også i de indledende planlægningsmøder omkring bjærgningen af HAVØRNEN, og herunder især omkring koordineringen af kommandoforholdene imellem de to privatejede bjærgningsfartøjer og BARGLOW, der var underlagt den britiske flåde.

¹³ Svenn Storgaard har på www.schnellboote.dk følgende beskrivelse af kollisionen: "[...] HØGEN, der den 07dec i tæt tåge i Kielerkanalen blev påsejlet af en norsk tankbåd M/T Ina af Oslo, der var kommet over i den forkerte side af kanalen. Da HØGEN kunne se, at der var fare for kollision, søgte den ind mod bredden og lå stille i kollisionssøjeblikket, men blev alligevel ramt i bagbord side. TAARNFALKEN kom til assistance, indtil det lokale brandværn fik lænset skibet og bugserbåde [...] fik HØGEN slæbt til Saatsee skibsværft i Rendsborg. Her blev udført midlertidig reparation, og den 13. december forlagde den mod Holmen [...]. Ankom til Holmen 15. december og strøg kommando et par dage senere. Klar til prøvesejls i september 1953. M/T IMA blev dømt som skyldig i kollisionen ved at have sejlet med for stor fart i tåge og måtte betale erstatning for de forvoldte skader."

GARM, BARGLOW eller til en i Lowestoft lejet fiskekutter. Samtidig blev en ny 6" wire rigget til fra BARGLOW, men et forsøg på at slæbe HAVØRNEN af grunden blev udsat til næste springflod, der ville finde sted 17. december. Afmonteringen blev først afsluttet dagen efter, hvor besætningen på nær chefen og fem besætningsmedlemmer blev sejlet i land.



ILL: 04

De frivillige gaster, der blev om bord sammen med Helge Nielsen under hele strandingen, er her fotograferet ved ankomsten til Great Yarmouth den 15. januar 1953. Fra venstre: Bjarne K. Møller (værnepligtig maskinkonstabel), Reimer Christensen (værnepligtig matros), Svend Reese Pedersen (maskinmath), Jørgen Jespersen (telemath), Bjørn Pedersen (matros/signalmath) og kaptajnløjtnant Helge Nielsen. Sidstnævnte havde efterfølgende kun ros til de besætningsmedlemmer, der forblev om bord, mens båden stod på grund: "Uden at ville fremhæve nogen enkelt af besætningen, vil CH HAVØRNEN anføre, at det personel, som til enhver tid var ombord i HAVØRNEN, udførte et glimrende arbejde når som helst i døgnnet, der var et job at gøre og periodevis op mod 20-24 timer i træk. Der har på intet tidspunkt været tilløb til disciplinære vanskeligheder [...].¹⁴" De seks besætningsmedlemmer opretholdt i en del år efter grundstødningen kontakten med hinanden og Helge Nielsen. (Helge Nielsen)

I de følgende dage skete der ikke stort. Motortorpedobåden var velforsynet med proviant og fik sin vandbeholdning suppleret af en af den britiske flådes helikoptere, der aflagde daglige besøg ved HAVØRNEN. Hjælpemotoren sørgede for varme, og der var både elektrisk lys og en stabil radioforbindelse med land. De seks besætningsmedlemmer om bord fik dagene til at gå med arbejdet med de mange bjærgningsforsøg og med den fortsatte afrigning af motortorpedobådens udstyr, der styk for styk blev sendt til opmagasinering i land.

Bjærgningsforsøgene genoptages

Ved morgenhøjvande den 15. december forsagede en stor dønning sammen med trækket fra de to store slæbewirer at HAVØRNEN bevægede sig ca. en halv meter agtenover, og det styrkede troen på, at en bjærgning ville være mulig. På grund af problemer med at få de to slæbebåde, GARM og ÆGIR, på plads i tide til aftenhøjvandet, blev der dog ikke gennemført noget forsøg på at bringe HAVØRNEN flot den 15. december. Dagen efter var højvandet en ½ meter lavere end dagen før, og selv om GARM og ÆGIR både ved morgen- og aftenhøjvande gjorde en stor indsats, lykkedes det ikke at rykke motortorpedobåden.

Ved aftenhøjvande den 17. december lykkedes det med en ihærdig indsats HAVØRNENs besætning, at bruge vægten af de to store trosser til at bevæge den over 100 tons tunge motortorpedobåd endnu fem meter agtenud. Dagens forsøg viste dog også de store udfordringer, som bjærgningen stod overfor. I sin efterfølgende rapport skrev Helge Nielsen følgende om farvandet omkring Scroby Sands: "Med den hårde vind [...] og det store højvande blev strømmen i Barley Picle særlig kraftig og understregede de ejendommelige højvande- og strømforhold ved HAVØRNEN. Højvandet kulminerer nemlig på dette sted ikke ved strømskifte, men ca. 2 timer før. Mens

¹⁴ Rapport til Søværnskommandoen fra Helge Nielsen. Dateret 27/1. Afsnit III, Side 18.

den gunstigste periode for afslæbningsforsøg set fra HAVØRNEN's plads var de sidste to timer før højvande, hvor det stigende vand løsnede sandet omkring båden, var den samme periode netop den, hvor strømmen ved bjærgningsbådene kulminerede og umuliggjorde slæbning med maximum af kraft.”¹⁵

Den 18. december gjorde de to slæbebåde endnu et forsøg på at bringe HAVØRNEN flot, men undervejs kom GARM i problemer. Den stærke strøm fik fat i båden, og pressede den på tværs af strømmen, hvor slæbebåden hurtigt begyndte at krænge. Der var fare for at den skulle kæntré helt, og for at slippe væk måtte man lade slæberen gå, og derved var dagens forsøg ovre. GARM og ÆGIR afgik kort tid derefter til Yarmouth, hvor de skulle tage nye forsyninger af bl.a. kul om bord og i samarbejde med BARGLOW lægge en plan for det fortsatte arbejde.

Da de tre fartøjer den 20. december returnerede til Scroby Sands, havde de tre nye ”besætningsmedlemmer” med til HAVØRNEN. Det drejede sig om bjærgningsinspektør, kaptajn Svend Fage-Petersen og dykkerne O. Olesen og P. Jacobsen, der alle kom til at forblive om bord, indtil motortorpedobåden igen havde rigeligt med vand under kølen.¹⁶ Ved højvande trak BARGLOW i 3½ time i træk for fuld kraft, men uden at det gav nogen resultater.

Samme dag afsejlede GLENTEN fra Lowestoft med kurs mod Danmark, og opgaven med at sikre en radioforbindelse til land overgik til en af de lokale redningsbåde, hvor en af HAVØRNENS matrosmather blev stationeret som operator.

Før afsejlingen aflagde Søløjtnant Bork et sidste besøg ved den grundstødte HAVØRNEN, hvor man afleverede noget radiogrej. En storm var på vej mod Nordsøen, og Helge Nielsen rådede kraftigt Bork til, at vente med at sejle hjem til stormen var ovre. Søløjtnant Bork var dog godt klar over, at stormen var på vej, men i samarbejde med sin næstkommanderende Søderlund, havde de fundet ud af, at de kunne sejle mellem passagen af to lavtryk, der havde en fart af ca. 30 knob.

Det var sikkert også lykkedes, hvis ikke GLENTENS midtermotor var stået af midt i Nordsøen, og mens maskinbesætningen arbejdede hårdt på at få motorer i gang igen, måtte motortorpedobåden gå med nedsat fart på sidemotorerne.

Det tog fem timer før GLENTENS motorer var repareret, og da havde *det andet lavtryk* og vejrgudernes vrede indhentet den lille motortorpedobåd. Det stod hurtigt klart, at stormen var mere end GLENTEN var bygget til at klare. Efter planen skulle motortorpedobåden have lagt til i Cuxhafen, men vejr og vind tvang hurtigt Bork til at opgive dette. Samtidig gjorde stormen det umuligt at vende om og sætte kurs mod England og i stedet blev kursen sat mod Den Helder. Det blev en hård tur, hvor GLENTEN nærmest konstant var overskyldt af store søer. Bork husker, at vejret var så dårligt, at da han passerede Texel Fyrskib¹⁷, kunne man ikke læse fyrkarakteren på Fyrskibet – skønt at man passerede det på kun ca. 50 meters afstand! Da fyrskibet var det eneste i miles omkreds valgte Bork alligevel at tage synet af det, som tegn på, at man var på rette kurs. Sejladsen fortsatte med 36 knob og på bestik, og næstkommanderende Søderlund husker følgende om ankomsten til Den Helder; *”Både Jørgen Bork og jeg havde været der før, men vi havde ingen søkort fra Texel og ind. Så ved hjælp af radaren fulgte vi noget, der lignede en bøjerække og kom ind i flådehavnen. Vi havde forgæves søgt at give os til kende over radioen, men uden held den lørdag aften ved 22-tiden. Vi fandt så ud af at fortøje på siden af en jager, hvor der var lys om bord. Efter vi var fortøjet, kom en søvndrukken vagtchef til syne på dækket og blev nok så forbavset over at finde en dansk motortorpedobåd på siden. Herefter var modtagelsen hjertelig, og vi modtog megen hjælp og gæstfrihed.”*¹⁸ Bork og besætningen blev vel modtaget af hollænderne, der dog anbefalede, at GLENTEN forblev som gæster i Den Helder, indtil stormen var forbi. Det blev en anbefaling, som Bork valgte at følge.

¹⁵ Rapport til Søværnskommandoen fra Helge Nielsen. Dateret 27/1. Side 7.

¹⁶ Helge Nielsen husker, at udover arbejdet med bjærgningen af HAVØRNEN kom Svend Fage-Petersen også til at fungere som en slags sjælesørger for motortorpedobådens besætning. Når et besætningsmedlem blev trist tog Fage-Petersen vedkommende med ud på en lang gåtur på sandbanken, hvor tingene kunne blive snakket igennem i ro og fred.

¹⁷ Texel Fyrskib lå frem til 1994 på position 53°1,5' nord - 41°21,5' øst.

¹⁸ Citeret fra email til forf. fra Kjeld Søderlund 7. januar 2007.

Resten af GLENTENS hjemtur forløb uden problemer, og det var en tilfreds og lettet Søløjtnant I J. F. Bork, der som den eneste af de fire udsendte, returnerede med en fuldt operativ motortorpedobåd.¹⁹

Tilbage ved HAVØRNEN begyndte det at gå den rigtige vej. Under formiddagshøjvandet den 21. december gav en kombination af varpning via BARGLOWS udlagte anker og fuld motorkraft succes, og, som Helge Nielsen skriver i sin rapport, *"HAVØRNEN nåede fod for fod agterover"*. Succesen varede dog kun til ca. 1 time før højvande, hvor førnævnte strømforhold gjorde, at BARGLOWS ankerwire sprang. Slæbebåden måtte derefter lade slæberen gå for ikke selv at blive trukket på grund, men inden da havde motortorpedobåden flyttet sig 11 meter. Den britiske slæbebåd havde nu kun ét anker tilbage, men trods dette blev der gjort endnu et forsøg ved midnatshøjvandet, og her lykkedes det GARM og BARGLOW i samarbejde at trække HAVØRNEN endnu 3½ meter, før strømforholdene igen tvang de to bjærgningsskibe til at lade slæberen gå for ikke selv at gå på grund. Det er her værd at bemærke, at strømmen var så stærk, at på trods af både udlagte ankre og fuld maskinkraft, var de to bjærgningsskibe ikke i stand til at holde positionen.

Dagen efter førte de store anstrengelser ikke til noget. Klokkerne 1930 - efter blot ca. 30 minutters slæb - sprang BARGLOWS ankerwire. Dermed forsvandt skibets sidste anker, og arbejdet måtte indstilles for den dag.

Dagen før juleaften var endnu en travl dag for de ni mand om bord på HAVØRNEN. Om formiddagen kom både GARM og ÆGIR tæt nok på sandbanken til, at de kunne losse en større mængde svære planker, donkræfte og værktøj. Dette skulle bruges, hvis det ikke viste sig muligt at trække HAVØRNEN af grunden. Da skulle den løftes med donkræfterne og derefter på ruller bugseres tilbage i dets rette element. På et møde senere samme dag blev det dog besluttet foreløbig at fortsætte forsøgene med at slæbe båden flot. Ideen med donkræfterne og rullerne var på papiret god, men på grund af den korte tid som sandbanken var tør under ebbe, ville det tage meget lang tid og være meget besværligt at skulle rigge donkræfte m.v. til. Kom man dertil at dette blev eneste løsning, måtte man først igen overveje om anstrengelserne stod mål med HAVØRNENS værdi.

Samme aften returnerede de to bjærgningsfartøjer til Yarmouth, hvor de skulle hente nye forsyninger. BARGLOW skulle bl.a. have nye ankre, da den de sidste dage havde mistet alle sine fire 3½ tons ankre. ÆGIR returnerede dog allerede dagen efter.

¹⁹ Inden hjemsejladsen var GLENTEN en tur i dok i Lowestoft for inspektion af bunden efter afslæbningsforsøgene af HAVØRNEN, men Materielinspektionen fandt ingen skader. (kilde: www.schnellboote.dk). Straks efter hjemkomsten blev søløjtnant Bork bedt om at aflægge rapport om HAVØRNENS stranding til chefen for Kystflåden, kontradmiral Lundsteen, men det lykkedes Bork at få rapportaflæggelsen udskudt til 2. juledag. Bork blev også efterfølgende udsat for en auditørundersøgelse, for at klarlægge om han havde handlet forkert i forbindelse med det natlige forsøg på at få HAVØRNEN fri. Undersøgelsen endte dog med, at auditøren ikke rejste tiltale.

Jul om bord



ILL: 06

Om bord på HAVØRNEN svingede besætningens humør i takt med mulighederne for at få motortorpedobåden bjærget. Kosten om bord blev ved én enkelt lejlighed suppleret med en lokalt fanget sæl, som Reimer Christensen her stolt viser frem for fotografen. Ved at blive om bord igennem hele strandingen sikrede Helge Nielsen, at HAVØRNEN forblev under kommando, og han sørgede herunder også for, at skibets flag gik på halv i perioden 28. december 1952 til 4. januar 1953 for at markere H.M. Dronning Alexandrines død. (Helge Nielsen)

Lokalbefolkningen i området omkring Great Yarmouth og Lowestoft fulgte tæt med i bestræbelserne på at bringe den strandede danske motortorpedobåd flot, og igennem hele perioden sørgede venlige folk for, at hverken besætningsmedlemmerne om bord eller de i land manglede noget. Briterne viste sig fra deres bedste side, og der var en stadig strøm af gaver til de danske officerer og orlogsgaster, ligesom både de danske og britiske aviser havde mange artikler om bjærgningsbestræbelserne og livet om bord på HAVØRNEN.

Redningsbåden fra Caistor bragte den 23. december "frisk kød, brød, mælk, vand, frugt, cigaretter og en kasse fisk – og engelske julebuddinger"²⁰ – fulgt dagen efter af (mindst) én kasse øl fra det lokale bryggeri

Leacon & Co. – ud til HAVØRNEN. Jørn Grøne husker, at man fik så meget af den britiske budding, at der havde været nok til flere ugers festligheder.²¹

Mens gasterne i land fejrede julen i private engelske hjem, fejrede de seks mand om bord på HAVØRNEN højtiden om bord på Svitzers GARM, hvor menuen stod på flæskesteg med rødkål, julebudding og øl. Fra Danmark havde besætningens familier sendt julegaver, men de nåede ikke frem til tiden. Til gengæld var der en mængde gaver fra lokale firmaer og privatpersoner. Da den lille besætning returnerede fra GARM og til HAVØRNEN, blev de modtaget af folk fra de lokale redningsstationer, der havde sejlet bl.a. et lille juletræ ud til den danske motortorpedobåd.

Udover fejringen af julehøjtiden fandt HAVØRNENS besætning også adspredelse i det daglige arbejde. Den 24. og 25. december blev brugt til at skære motortorpedobådens skruer, ror og skrueakslers bort, for at lette den videre bjærgning. Det var et hårdt arbejde at få især skruerne afmonteret, men de virkede som ankre i det våde sand, og det stod klart for alle, at skulle bjærgningen lykkes, så måtte skruerne af.

De næste dage var præget af små højvande, og slæbeforsøgene bar derfor ikke succes. Først den 2. januar kom der igen bevægelse i båden, og ved aftenhøjvandet lykkedes det at bringe båden endnu en halv meter agterover.²²

Igen ved nytår fik HAVØRNENS besætning en række gaver fra de lokale – bl.a. indsamlet af den lokale præst i Caister, John Markham, der holdt kollekt i sin kirke til fordel for de strandede danskere. Udover de spiselige og drikkelige gaver modtog man også en større mængde bøger og blade, der skulle holde kedsomheden og ensomheden stangen.

I dagene op til nytår modtog Helge Nielsen og HAVØRNEN en række nytårshilsner fra både den britiske flåde, lokale briter, ambassadør Reventlow i London, flådens ledelse ved viceadmiral Vedel og kontreadmiral

²⁰ Politiken 24. december 1952.

²¹ Omkring jul blev to besætningsmedlemmer – ét fra ÆGIR og ét fra GARM - syge, og måtte på det lokale hospital. Mens den ene sømand måtte opereres for en betændt blindtarm, skyldtes den andens sygehusbesøg at han, en sømand fra Malta, ikke kunne tåle den danske julemad.

²² Ved ebbe blev HAVØRNENS position fastlagt til 52° 37', 6 N, 01° 48', 1 E.

Lundsteen, forsvarschef Qvistgaard samt fra fregatten NIELS EBBESEN, der samtidig aflagde besøg i Portsmouth. Sidst men ikke mindst modtog "HAVERIØRNEN" et venligt og humoristisk telegram fra kollegerne i Torpedobåds-eskadren, der på linje med de andre telegrammer udtrykte ønske om, at det nye år ville bringe en succesfuld afslutning på bjærgningsoperationen.

Fra HAVØRNEN og til Radiohuset – og tilbage igen

I dagene omkring jul fik den danske ambassade i London en henvendelse fra Danmarks Radio. Hjemme i Danmark fulgte radioen og aviserne godt med i, hvordan det gik de strandede danske orlogsgaster, og en eller anden i Radiohuset havde fået den ide, at invitere et medlem af HAVØRNENS besætning til København. Her skulle han deltage i den traditionelle Nytårsudsendelse "Tak for i år" fra Danmarks Radio om aftenen den 31. december.

Om bord på HAVØRNEN faldt valget på maskinmath Svend Reese Pedersen, der med Helge Nielsens ord var "en fornuftig fyr". Han blev derfor bevilliget fire dages orlov til at tage til København. Den britiske flådes helikopter hentede ham ved HAVØRNEN, og fløj ham ind til land, hvorfra han blev transporteret til London. Herfra gik det med fly over Amsterdam til København og Radiohuset.

Under udsendelsen stillede studieværten, der også hed Svend Pedersen, en række spørgsmål om, hvordan det gik med at få bragt motortorpedobåden flot, og hvad besætningen om bord fik dagene til at gå med. Interviewet varede små fem minutter. Efter således at have givet lytterne et indblik i, hvad det var for forhold, som man levede og arbejdede under om bord, gik turen igen via Kastrop, Amsterdam, London m.v. tilbage til HAVØRNEN, hvor Svend Reese Pedersen igen indgik i besætningen og bestræbelserne på at bringe motortorpedobåden flot.

I sin efterfølgende rapport til Søværnskommandoen beklagede Helge Nielsen sig over, at Svend Reeses tur til København var blevet gennemført. Han fremførte, at der havde været mere brug for maskinmathen om bord på HAVØRNEN end i et sådant kort indslag i Statsradiofonien.



ILL: 17

Ved juletid var det lykkedes at få flyttet HAVØRNEN 12 meter, men der var stadig lang vej til åbent hav. Forrest i billedet ses de afskårne skruer og de dumpede krigshoveder til torpedoerne. Både ror og skruer blev efterfølgende bjærget, men Svitser ønskede ikke at stå for bjærgningen af krigshovederne, og først den 20. januar blev de bjærget af HAVØRNENS besætning, assisteret af personale fra Caister Lifeboat. (Helge Nielsen)

Vand under kølen

Den 3. januar begyndte det at gå stærkt, og ved aftenstid var det lykkedes at flytte HAVØRNEN hele 37 meter! Alle var optimistiske, men dagen efter blev operationen ramt først af dårligt vejr, derefter af en sprængt ankerspil om bord på

GARM og sidst af et kedelhavari om bord på BARGLOW. Den lille besætning om bord på HAVØRNEN lå dog ikke på den lade side af den grund. Dagen gik med at losse krigshovederne til torpedoerne, der blev lagt i sandet til senere afhentning. Jørn Grøne husker, hvordan han og fem andre gaster fik lagt de flere hundrede kilo tunge krigshoveder på lægtre, hvorefter de med håndkraft bar dem væk fra skibet. Hårdt arbejde!

Det tog tre dage, før det den 7. januar igen lykkedes at flytte motortorpedobåden. Denne gang 14 meter, men ved afslutningen kom HAVØRNEN til at ligge "på næsen" på en af de flade sandbølger i forstranden. Det var ikke godt, da det betød, at der skulle ekstra meget vand til, før man kunne forvente at kunne slæbe HAVØRNEN videre mod åbent vand. Så store højvande kunne ikke forventes før næste springflod i midten af januar, og de næste fem dages slæbeforsøg var derfor alle uden succes.

Først den 13. januar lykkedes det igen at bevæge båden. Denne gang blot fire meter, men dagen efter, onsdag den 14. januar, nåede man hele 29 meter, før arbejdet blev bremset af en sprængt blok om bord på BARGLOW. Trods dette mindre havari stod det dog klart, at man var ved at være ved vejs ende. HAVØRNEN var nu kun få meter fra åbent vand, og aftenhøjvandet ville blive ca. én fod højere end det morgenhøjvande, hvor man havde fået flyttet båden så langt. Tiden mellem de to højvande blev derfor brugt på at forberede den endelige flotbringning. Klokkeren 1745 begyndte BARGLOW at hale sin slæber tot, og allerede få øjeblikke efter kom HAVØRNEN i bevægelse. Klokkeren 1758 kunne en lettet Helge Nielsen give besked om, at motortorpedobåden nu lå og flød i to meter vand. 42 dage på grund var overstået.



ILL: 18

HAVØRNEN bragt flot og på vej mod Great Yarmouth. Flotbringningen skete før forventet, da næste springflod først var den følgende lørdag. (Helge Nielsen)

Resten af aftenen blev brugt til at få HAVØRNEN bugseret ud på siden af BARGLOW, hvor den blev grundigt undersøgt for lækager. Trods de mange dage på grund viste båden sig dog stadig at være tæt.

Den 15. januar blev HAVØRNEN slæbt ind til Great Yarmouth, hvor man på grund af tåge måtte forblive indtil

den 18., før motortorpedobåden kunne bugseres videre til Lowestoft. Mens besætningen tog det gods om bord igen, som under strandingen var blevet taget fra borde og opmagasineret i Lowestoft, blev båden besigtiget af afdelingsingeniør J. A. Thorvang fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion. Hans undersøgelse viste, at HAVØRNEN var i overraskende god stand, og at der ikke ville være problemer med at slæbe den hjem til Danmark. Inden da blev en række nødtørftige reparationer af skrog og dæk gennemført med hjælp fra lokale engelske firmaer. De mange sprængte trosser havde beskadiget især opstående på motortorpedobådens agterdæk.

Den 21. januar kom HAVØRNEN i dok i Lowestoft. Bunden blev inspiceret, og det var her tydeligt, at den lange tid på grund ikke havde været uden omkostninger. GLENTEN-klassen var udstyret med en stråkøl, og ved dokningen sås det tydeligt, at HAVØRNEN manglede hele 15 meter af denne køl – fra agterstavnen og frem til ca. midtskibs. Derudover var farven flere steder slebet af den del af skroget, der var blevet slæbt i sandet. Bunden blev nødtørftigt repareret, før båden dagen efter igen blev sat i vandet.



ILL: 20

Det britiske bjærgningsskib BARGLOW slæber HAVØRNEN ind til Great Yarmouth. Det var en af de første gange, at et grundstødt skib kom flot fra Scroby Sands. (Helge Nielsen)

Den 23. januar begyndte HAVØRNENS rejse hjem mod Danmark. Da hverken rør eller skruer var blevet repareret, foregik rejsen under bugsering af Svitzers ÆGIR. Ruten gik via Cuxhaven gennem Kielerkanalen og syd om Sjælland til København. ÆGIR var ikke udstyret med radar, men det var inden afsejlingen fra Lowestoft lykkedes at genetablere HAVØRNENS radar, der ellers havde været skilt ad og opmagasineret i land under strandingen. Syd for Sjælland løb man ind i tæt

tåge, men ved hjælp af motortorpedobådens radar lykkedes det at finde sikker vej videre mod Holmen.

Den 27. januar 1953 kl. 1615 blev HAVØRNEN slæbt ind i Flådens leje, hvor båden og dens standhaftige besætning blev modtaget med vajende signalflag og sirenehyl fra de danske orlogsskibe i lejet. Helge Nielsen aflagde straks rapport til chefen for Torpedobådsafdelingen fulgt dagen efter af en skriftlig rapport til chefen for Kystflåden.

Den 15. december havde den danske militærattaché ved ambassaden i London, kommandør Jegstrup, aflagte besøg om bord på HAVØRNEN. Her havde han medbragt en flaske champagne til Helge Nielsen. Den skulle drikkes, når motortorpedobåden igen var bragt flot. Selv om dette egentligt var sket allerede den 13. januar, åbnede Helge Nielsen først flasken, da båd og besætning var sikkert tilbage på Holmen. Her blev indholdet hurtigt fordelt mellem de gaster, der havde gjort hele turen med, og sjældent har champagne været så velfortjent.

HAVØRNEN strøg kommando den 2. februar 1953, og blev sammen med HØGEN og TAARNFALKEN efterfølgende repareret på Orlogsværftet. Udgifterne hertil blev i december 1952 vurderet til hhv. kr. 91.000 for TAARNFALKEN, 300.000 kr. for HØGEN²³, og kr. 175.000 for HAVØRNEN. Det var, med Svenn Storgaards ord, *"nogle betragtelige beløb i forhold til datidens prisniveau. Til sammenligning kostede en total rekonstruktion og hovedreparation nogle få år tidligere omkring kr. 500.000."*²⁴

HAVØRNEN fik endnu 5½ år i Søværnet, før den blev solgt sammen med RAAGEN og TAARNFALKEN for i alt 49.500 kr. den 21. oktober 1957.

I sidste øjeblik

I midten af februar modtog Helge Nielsen et brev fra forsvarsattachéen i London, kommandør Jegstrup. Brevet bestod af avisudklip og havde et følgebrev med følgende ordlyd: *"Jeg tror, at disse udklip må give stof til eftertanke, og at De bør sende en tak til Chefen den Høje, at De kom af i tide"*. Avisudklippene omhandlede den meget kraftige storm, der havde ramt Englands østkyst den 2. februar. Det var en af de værste storme i det 20. århundrede og kostede store ødelæggelser og over hundrede britiske statsborgere livet.

²³ Det blev dog kun til kr. 210.000 i rene reparationsomkostninger. (kilde: www.schnellboote.dk)

²⁴ Citeret fra www.schnellboote.dk



ILL: 01

Kaptajnløjtnant Helge Nielsen fotograferet efter HAVØRNENS hjemkomst til Holmen. Besætningen led ingen nød, men udtalte dog ved hjemkomsten til pressen, at de glædede sig til anden mad end "pølser, kartoffelmos og anden daasemad".²⁵ Helge Nielsen inviterede om aftenen den 27. januar hele besætningen ud og spise bixsemad på Lumskebugten. Under middagen udtalte han til en journalist fra B.T., at skylden for grundstødningen ikke skulle placeres andre steder end på Helge Nielsens skuldre; "Det var mig, der gav kursen, som satte os på grund".²⁶ (Helge Nielsen)

30 dage på vand og brød

Som ansvarlig skibschef lagde Helge Nielsen aldrig skjul på, at grundstødningen var hans skyld og hans alene. Dette udtalte han allerede til flere danske aviser, mens bjærgningen stod på og han prøvede på intet tidspunkt at tørre skylden af på andre.

Den efterfølgende auditørundersøgelse slog fast, at årsagen til grundstødningen var, at de kraftige strømforhold i forbindelse med nattens ekstremt høje tidevand, havde flyttet de to motortorpedobåde ca. ti sømil længere mod nord end plottegasternes udregninger viste. Kommende østfra så radarekkoerne ved Lowestoft og Great Yarmouth ens ud, men med Søderlunds ord; "den bøje, vi drejede, om var et vrage på Scroby Sand og ikke NE NEW COMBE. En af årsagerne til, at jeg ikke så de to kongruente radarbilleder var, at søkortet på det lille kortbord i båden

var foldet mellem Lowestoft og Great Yarmouth. Det havde det også været under alle de foregående øvelser, hvor vi ingen vanskeligheder havde haft med at finde ind til Lowestoft. Denne episode lærte mig altid at se på den anden side af et foldet søkort."²⁷

Da HAVØRNEN skulle sætte kurs tilbage mod Lowestoft, havde Helge Nielsen valgt at få sin udregnede kurs konfirmeret af Søløjtnant Bork og hans næstkommanderende Søderlund om bord i GLENTEN.²⁸ Bork og Søderlund havde, ligesom Helge Nielsen, regnet ud, at den korrekte kurs ville være 305°, og da alle tre var kommet frem til samme kurs, mente Helge Nielsen, at den var til at stole på. Efterfølgende påtalte Søværnets auditør, at Helge Nielsen skulle have sat kurs mod et af de lokale fyrskibe, hvorved han kunne have fået bekræftet sin position. Det nærmeste fyrskib lå imidlertid et stykke væk, og en sådan omvej ville derfor have forsinket bådenes ankomst til Lowestoft. Og da Helge Nielsen ikke var usikker på sin position, havde han valgt at sætte kursen direkte mod – hvad han troede – var Lowestoft.²⁹

Om bord på HAVØRNEN og GLENTEN blev man først klar over fejlnavigationen, da man havde tilkaldt assistance fra Lowestoft, og at de radarbærende skibe i havnen ikke kunne se ekkkerne af HAVØRNEN og GLENTEN ved NE NEW COMBE bøjen!

²⁵ B.T. 28. januar 1953.

²⁶ B.T. 28. januar 1953.

²⁷ Citeret fra email til forf. fra Kjeld Søderlund 7. januar 2007.

²⁸ Ifølge Kjeld Søderlund var rutinen under formationssejladserne, at i ældste båd var det chefen, der navigerede og ledte sejladsen. I den anden båd var chefen på broen og næstkommanderende var ansvarlig for navigationen.

²⁹ Ifølge dagspressen havde det dårlige vejr natten mellem den 2. og 3. december 1952 betydet, at også de lokale britiske motortorpedobåde var sejlet forkert. De britiske motortorpedobåde var imidlertid glidebåde, der stak meget mindre end den danske displacementbåde, og bl.a. derfor havde de klarer sig uden at gå på grund.

Bjarne Møller, daværende maskinkonstabel om bord, husker, hvordan Helge Nielsen havde været meget ked af det efter grundstødningen, og at han flere gange havde sagt højt, at han regnede med, at grundstødningen ville betyde hans fyring fra Søværnet. Det skete dog ikke. Mens HAVØRNEN gik på værft, fik Helge Nielsen allerede den 8. februar kommandoen over en ny motortorpedobåd. Kaptajnløjtnant Nielsens tid ved motortorpedobådene var dog ved at være ovre. Under en øvelse i den norske skærgård i maj 1953 oplevede Helge Nielsen tydeligt, at grundstødningen havde sat sig sine spor. Han følte selv, at han manglede den dristighed, som er et af grundkravene til en effektiv motortorpedobådskchef. Han ansøgte derfor Søværnskommandoen om et andet job, og blev i august 1953 bevilliget en stilling som øvelsesleder ved Søværnskommandoen.

I januar 1954 blev Helge Nielsen kaldt til møde hos viceadmiral A. H. Vedel. Han havde på baggrund af en anbefaling fra Søværnets auditor, B. G. Pürschel, valgt at idømme kaptajnløjtnanten 30 dages vagtarrest. Efter en grundig overvejelse valgte Helge Nielsen at tage imod straffen og tilbragte derfor de næste 30 dage om bord på depotskibet HEKLA ved Elefanten på Holmen. Med Helges ord var det viceadmiral Vedels opfattelse, at HAVØRNENs chef skulle have en eller anden form for straf, bl.a. på grund af den økonomiske udgift i forbindelse med bjærgningen. Denne blev, ifølge dagspressen, ca. 400.000 kr., og for Vedel var det vigtigt, at hvis nogen stillede spørgsmål om sagen, så kunne han svare, at den skyldige havde fået sin straf.

Helges kommentar til dommen er i dag, at *"det gik mest ud over min kone"*, der sad alene hjemme med tre små børn og et hus, der skulle passes, og dommen fik heller ingen betydning for Helge Nielsens videre karriere i Søværnet. Ti måneder senere blev han udnævnt til orlogskaptajn, og han gik på pension som kommandør i 1983.

Nogen tid efter hjemkomsten til Danmark modtog Helge Nielsen et pænt brev fra Mrs. Haylett, der på vegne af medlemmerne af "Caister Womens Life-boat Guild", lykønskede Helge Nielsen med sin nye kommando over en ny motortorpedobåd. Mrs. Haylett skrev, at de danske orlogsgaster og officerer i Great Yarmouth blev husket som *"the men who never gave up"*. Til slut skrev Mrs. Haylett, at hun håbede, at Helge Nielsen en dag ville besøge Caister igen, *"but not via Scroby..."*

Omkring 1990 blev Helge Nielsen sammen med Bjørn Pedersen, der havde været signalgast i Caister, inviteret til at deltage i et af BBCs meget populære "Her er dit liv"-udsendelser. Udsendelsens hovedperson var John Woodhouse, der havde været chef for Caister Lifeboat i 1952/53, og det blev et meget hjerteligt gensyn for rullende kameraer.

Litteratur:

Stoklund, Arne

"Værnepligtig i Søværnet 1952/53"
Erindringer i Marinens Biblioteks varetægt.

Nielsen, Helge

Til Søværnskommandoen. Rapport vedr. motortorpedobåden HAVØRNEN's grundstødning på Middle Scroby Sand DEN 2/12 1952 kl. 2229 samt vedr. det efterfølgende bjærgningsarbejde og HAVØRNEN's hjembugsering indtil den 27/1 1953. Af kaptajnløjtnant Helge Nielsen. Med bilag. Kopi findes på Marinens Bibliotek.

Diverse udklip fra danske og britiske aviser i perioden 3. december 1952 – februar 1953.

Websider:

www.navalhistory.dk

www.schnelleboote.dk

Derudover interviews med

- Jørn Grøne, 17. september 2006.
- Bjarne Møller, 7. oktober 2006.
- Svend Reese Pedersen, 15. oktober 2006 (pr. telefon).
- Helge Nielsen, 22. oktober 2006.
- Jørgen F. Bork, 9. november 2006.
- A. C. Struckmann (pr. brev).
- Kjeld Søderlund (pr. email)