# U 251

ID: 2836 · Sikker position
www.vragguiden.dk/vrag/2836

## Position & Dybde




| WGS84 | |
|---|---|
| **56:34,406N 11:44,914E** | |
| ED50 | |
| **56:34,468N 11:45,045E** | |

| Dybde (top) | Dybde (bund) |
|---|---|
| **28 m** | **35 m** |
| Stævnretning | Afstand til kyst |
| **Ukendt** | **16,6 km** |

## Beskrivelse

Forlist 19.4.1945Kilde:$.Ole Rømer GPS 56.34.468 11.45.045 Position 56:34.47 11:45.01, 56:34.43 11:44.99 Decca D1622, G5460-65 Ubåd, type VIIC på 650 BRT. Atlantgående ubåd med 95 mands besætning af hvilke 32 stadig er i ubåden der er plombret med cement. Sænket af engelske fly sammen med M 403. Ubåden står smukt på bunden men er plomberet således at det ikke kan lade sig gøre at svømme ind i den, undtagen i agterskibet. Og skruen sidder stadigvæk på vraget. Der er mange fisk omkring vraget. (c)Rettet den 25/04-1997. ANDERS CLAUSEN --- ### Kildeopdatering fra Niord **Efterretning:** Niord EfS 1318/2011 **Dato:** 01-01-2011 **Reference:** KMS 2011 **Område:** Danmark. Kattegat. Anholt SE > **Kildens position (WGS84):** `56:34,429N 11:45,050E` ### Oplysninger fra efterretningen Danmark. Kattegat. Anholt SE. Oplysning om vrag. EfS-henvisning. 16/635 1975, position 3). Position. 56 34,429 N 11 45,050 E, vrag 25 m. Detaljer. Dybden over vraget på ovennævnte justerede position er 26,6 m. Søkort. 124, 102 (INT 1302), 100. Publikation. [VragID 79]. [J.nr. 2011-013543]. (KMS 2011) **Positioner (WGS84):** 1) 56° 34.429'N - 011° 45.050'E --- ## Kilde: Bubblewatcher Oversat fra [https://www.bubblewatcher.de/u-251/](https://www.bubblewatcher.de/u-251/). 56° 34,440’N und 11° 44,990’E -> 56:34,440N 11:44,990E 13 nm sydøst for den danske ø Anholt i det midterste Kattegat. Et dyk ved U 251 er en god lejlighed til at vise en falden kriger sin sidste ære. Kig også i galleriet U251 ## Vraget i dag Vraget ligger i det tidligere plankvadrat AO4876 i en dybde på 28-35 m vanddybde på fast grund. Det er meget smukt bevokset og ligger med en let krængning på ca. 10 grader til bagbord og en forlæstighed på ca. 2 grader på næsten ret køl. Der er indskudshuller at se i de to sadeltanke på bagbord og styrbord side. Begge sideror, bagbord og styrbord dybderor samt begge propeller er frit tilgængelige og meget smukke at se på. Tårnet udviser stærke kampskader og er behængt med fiskenet. Man kan gennem den åbnede tårrnluge kigge ned i centralen. Det ydre dæksel på dieselluftilførselssledningen lader sig endnu dreje. I modsætning til mange påstande om, at ubåden er lukket med beton, kunne vi ikke finde beton på vraget. Ad to veje, nemlig gennem den åbnede tårnluge samt den åbnede

torpedoovertagelsesluge på forskibet, er bådens indre tilgængelig. Det frarådes dog ubetinget at bedykke bådens indre med et åbent dykkersystem. Sigten bliver inden for få sekunder så dårlig, at selv en reel ikke længere hjælper. I det øvrige overdæksområde ser man også de svare kampskader, der må have ført til bådens forlis. Bov-spidsen er på ca. 1,20 m knækket ca. 30 grader. Udover indskudshullerne fra raketbeskydning og mange andre bizart bøejede ståldele finder man i de enkelte hulrum også en mængde fisk. Meget store torsk, nogle havkatte og meget andet mere. Under byggenummer 016 fandt onsdag den 16.10.1940 køllægningen af båden sted hos Bremer Vulkan i Bremen Vegesack. Den opstod i en serie med 4 yderligere både U252 - U 255. Søsætningen af U 251 blev gennemført den 26.07.1941. Indsættelsen fandt sted den 20.09.1941 under nedhalingen af vårftflaget og efterfølgende hejsningen af rigsskrigsflaget og kommandantvimplen for orlogskaptajn Heinrich Timm. KK H. Timm blev født den 30. april 1910 i Bremen og afgik ved døden den 12. april 1974 i Axstedt nær Bremen. Fra indsættelsens tidspunkt var båden også via felpostsnr. M 15 75 8 at nå ad postvej. Længden var 67,10 meter og bredden 6,20 meter; deplac. var neddykket ca. 871 m3 og opdykket ca. 769 m3. Type VII C var den mest byggede ubådstype under krigen. Ca. 700 både af denne type blev under til dels yderst vanskelige betingelser bygget på de tyske værfter i alle landsdele. Disse dykkerfartøjer udgjorde de mest succesfulde enheder inden for Kriegsmarine. Betegnelsen "ubåde" bar de dog efter nutidens målestok med urette, for de sejlede det meste af tiden som overfladeskibe, hvilket man også kan se på deres skrogform. En nutidig ubåd er hydrodynamisk bygget; boven er stor og rund, mens agterskibet lober langt og slankt til. Bådene dykkede for det meste kun i angrebssøjeblik, fordi f.eks. deres undervands-marchfart på kun 6-8 knob og også deres udholdenhed under vand på kun få timer samt aktionsradiussen på 80-100 nm i neddykket tilstand var alt for ringe til at være et virkeligt effektivt våben. Dengang, og også endnu i dag, bærer ubådene tilnavnet "de grå ulve", fordi de som ulvene la på lur i Atlanterhavet og angreb i rudler. Denne taktik lader sig omtrent forklare saledes: Når en ubåd havde opdaget en konvoj, holdt den føling med konvojen og angreb den endnu ikke, men overbragte position, hastighed, generalkurs osv. via et kortsignal til ubådsledelsen. Derfra blev andre ubåde så via et radiobaseret ledelsessystem ført hen til konvojen. Herved kunne bådene fuldt udspille deres forholdsvis store overfladehastighed. Mens ubådene over vandet løb med ca. 17-18 knob, kunne konvojerne kun sejle så hurtigt som de langsomste skibe i konvojen. Først når flere ubåde stod ved konvojen og det blev nat, blev angrebet kørt i mørkets beskyttelse. Denne rudeltaktik havde ubådsbefalingshaveren, storadmiral Karl Dønitz, som ung officer allerede under og også efter Første Verdenskrig i britisk krigsfangenskab udviklet i tankerne og under Anden Verdenskrig næsten til perfektion viderebygget. Under et sådant angreb forsøgte ubådene at sprede konvojen ved at f.eks. mange både lagde sig foran konvojen og derefter lod sig sive ind i konvojen forfra. Der sænkede de derefter, inde fra konvojens indre, de største skibe eller de skibe, der ifølge tysk efterretning havde krigsvigtig fragt om bord. I første række var det tankere, handelsskibe og troppetransporter, der blev angrebet. Krigsskibene, der skulle sikre konvojerne, var i de første krigsår talmæssigt og også udrustningsmæassigt håbløst underlegne og derfor ofte magtesløse mod sådanne natlige lynangreb. I de første måneder i Slaget om Atlanterhavet blev der af de forholdsvis få ved fjenden stående ubåde sænket mere allieret skibsrum, end der kunne erstattes. Men snart fandt den allierede eskorte virksomme modforanstaltninger som f.eks. Asdic (sonar), radar, Huff Duff (HFDF står for High-Frequency Direction Finding, dansk: kortbølgepejling), Hedgehog (ubådsjagt-raketter) eller dybdebombekastere osv.) mod ubådenes angreb. Snart blev jægerne til de jagede. U 251 gennemførte i alt 18 fjenderejser og mange uddannelsesrejser og havde desværre kun på to rejser hver gang en succes. Den 03. maj 1942 kl. 00:22 sank på en fjenderejse, der bragte båden, som på dette tidspunkt var underlagt ulverudlen "STRAUCHRITTER", hen til konvojen PQ 15, i plankvadraterne AB 66 og 44 den britiske damper "JUTLAND" med 6153 brt. Jutland var en under britisk flag sejlende fragter med hjemhavn London. Den blev bygget i 1928 af R. Duncan & Co Ltd. i Port Glasgow for Tyne & Wear Shipping Co, Newcastle-upon-Tyne og var siden da undervejs for dette rederi. Lørdag den 2. maj 1942 blev Jutland under kaptajn John Henderson, der med sit skib havde sluttet sig til konvojen PQ-15, syd for Bjøerneøen ramt af en torpedo fra et tysk torpedofly fra I/ KG 26 (1. Gruppe af Kampgeschwader 26). Herved mistede en passager livet, og skibet måtte opgives. Mens de resterende 62 mennesker (herunder otte passagerer) blev overtaget af HMS Badsworth L 03 (Lt G.T.S. Gray) og den 6. maj 1942 ankom til Murmansk, blev skibet overladt til sin videre skæbne. I de første minutter af den 03. maj 1942, det var en søndag, præcis kl. 00:14, blev en tredobbelt salve afgivet fra rør I, II og IV. Rør III var på dette tidspunkt ikke kampklart. Ved skuddet var stillingen 90, fjendens fart blev antaget til 8 sm, og afstanden anslået til 35 hm (hektometer). Kl. 00:22 hørte man en torpedødetonation og sekunder senere en yderligere, væsentligt mægtigere

eksplosion. Trods den store afstand rystede båden voldsomt. Netop dette øjeblik kunne KK Timm ikke observere, da båden i dette moment underskar. Den rigtige afstand er efter den stoppede torpedoløbedistance med 6975 m dog væsentligt større end de anslåde 35 hm. Efter angrebet faldt der dybdebomber, overalt, men heldigvis ikke meget nær, derefter enkelte og fjernere. Saledes den originale ordlyd af krigsdagbogen fra denne dag. Kl. 03:42 dukkede båden op; der herskede strækvis tæt tåge. ![Trimmåler i centralen på U 251](/images/wreck/2788.jpg) *Trimmåler i centralen på U 251* Fredag den 10. juli 1942 kl. 00:46, på en yderligere fjenderejse med ulverudlen EISTEUFEL, var det den 5255 brt store og i Panama registrerede "EL CAPITAN" fra konvojen PQ 17, der blev sænket i Barentshavet. El Capitan, med hjemhavn Panama, blev bygget i 1917 af Newport News Shipbuildings & Dry Dock Co. i Newport News, Virginia, for Southern Pacific SS Line og var siden den 26. juni 1941 undervejs for det statslige US Lines Inc. New York. Den stod under kommando af kaptajn John E. Therik og sejlede i konvojen PQ-17 retning Murmansk, hvor den den 8. juli 1942 i Barentshavet optog 19 overlevende fra fragteren John Witherspoon, der to dage tidligere var sænket af U 255. Den 9. juli 1942 blev konvojen angrebet af tyske fly af typen Junkers Ju 88 fra II. og III./KG 30, 65 sømil nordøst for Iokanka. Tre bomber faldt på og ved siden af skibet, hvorved skotterne mellem afdeling 4 og 5 samt skibssiden på styrbord i højde med maskinrummet blev beskadiget. Skibet måtte opgives, og alle 37 besætningsmedlemmer, 11 hærmedlemmer og 19 skibbrudne blev overtaget af HMS "Lord Austin" FY 220 og bragt til Arkhangelsk, mens skibet blev overladt til sin videre skæbne. HMS "Lord Austin" var et bevæbnet hjælpeskib i Royal Navy. De overlevende blev kort tid efter bragt til Glasgow, hvorfra de med passagerskibet "Queen Mary" sejlede videre til Boston i deres hjemland USA. De nåede Boston den 15. oktober 1942. El Capitan blev sænket ved et torpedoskud, der som enkeltkud blev afgivet fra det i mellemtiden istandsatte rør III. Afstanden var 20 hm, stillingen var 70, og fjendens fart blev antaget til 0 sm. Efter skuddet blev der straks kl. 00:52 drejet hårdt til bagbord for at skyde mod en nærmende sikringsdestroyer. Skuddet fra hækrør V gik desværre forbi. Afstanden var med 40 hm og stilling 90 samt fjendens fart på 13 sm lidt for stor. (KK Timm skrev i sin krigsdagbog om dette skud: Afstanden var ganske vist stor, men man kunne jo have været heldig.) Den ramte damper "El Capitan" lagde sig på siden og var efter kort tid ikke mere at se. Efter dette angreb lagde U 251 sig på bunden og løsnede sig først igen kl. 03:13. Dybdebomber detonerede i nærheden, men anrettede ingen skade. Vejret i denne nat var med ubådene; i soområdet i plankvadraterne AC 94 og 95 herskede en let vind fra sydøstlige retninger med en styrke på 1-2 bft; der var søgang på 1, og lufttrykket var i nutidens enhed 1015 hektopascal, dog var sigten i den måneløse nat med næsten 20 sm en smule for god. Ingen anden skibstype modtog så megen opmærksomhed som ubåden. I den sidste verdenskrig var de de af de allierede mest frygtede enheder, omgivet af myter og respekt. I Slaget om Atlanterhavet blev de trods alle begyndelseesucceeser knusende slået. De måtte lide de sværeste tab af alle tyske våbensarter. Af næsten 1150 byggede både gik over 700 tabt i kamp. Af 40.000 ubåadsfarere faldt lidt over 30.000 mand i kampen mod den allierede overmagt. Denne opmærksomhed er til dato ikke fortaget, og mange myter har ligeledes kunnet holde sig til i dag. Selvom kun en lille andel af de byggede skibe i de seneste 100 år har været ubåde, indtager de i skibsfartens historie dog en meget stor plads. Mange museums-ubåde kan besigtiges, f.eks. i Kronstadt, Labø, Fehmarn, Langelandsfortet, Bremerhaven, Wilhelmshaven, Speyer, Muenchen, Birkenhead Woodside, Gøteborg, Malmø, Ålborg, Nakskov og endda i USA. I modsætning hertil finder man næppe et af de mange tusinde dampskibe, der mod slutningen af det 18. og også i løbet af det 19. og 20. århundrede har hjulpet med at opbygge industrien og også menneskenes velstand i verden, på et museum. U 251 er i modsætning til alle museumsskibe sunket i kamp. For nogle euro, pund, dollar eller kroner kan man ganske vist beundre de mange detaljer på skibene i land, men den mørke og, når man tænker på grunden til forliset, også uhyggelige atmosfære, der hersker ved vraget, kan man ikke købe sig for en billet. Ubådene bar i de to sidste krigsår byrden af en håblæs kamp med uformindsket hårdhed og uhyre tab videre og understregede saledes til den bitre ende "De Grå Ulves Myte". Den britiske historiker Peter Padfield ydede trods al kritik af den tyske overordnede krigsføerelse de tyske ubådsfarere i sit værk "War Beneath the Sea" den højeste respekt, idet han skrev: "...de kæmpede en ufatteligt stoisk, tapper og i det hele taget ren krig med ikke mere brutale undtagelser end dem, der skæmmer Royal Navys eller de amerikanske ubåadsfareres annaler." Af 40.600 mellem 1934 og krigens slutning uddannede ubåadsfarere var 30.246 blevet på havet. 790 af de 1.162 byggede ubåde i Kriegsmarine blev til deres "jernkister". Ingen våbensart havde betalt en så høj blodtold. Mænd, der havde det held at overleve denne apokalypse, er endnu iblandt os. At have lært et helt antal af dem at kende var en vigtig erfaring. ## Advarsel: Enhver bor kende og respektere sine grænser og evner! Også at betragte et vrag kun udefra er tilstrækkeligt til at have et oplevelseesrigt

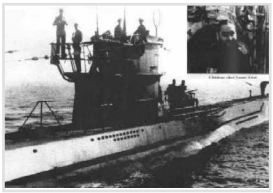
dyk. Der advares udtrykkeligt mod at dykke ind i vraget (ojeblikkelig tab af sigt, tab af orientering, sidde fast osv.) samt mod ammunition og ammunitionsdele, der befinder sig på/i vraget og/eller i dets umiddelbare omgivelser. ## Original krigsdagbogssuddrag fra ubåden U 251 udarbejdet af den overlevende kommandant Franz Sæck kort efter sin redning ![Premierløjtnant Franz Säck](/images/wreck/2789.jpg) *Premierløjtnant Franz Säck* ![Sekondløjtnant Franz Säck kort før sin forfremmelse til premierløjtnant](/images/wreck/2790.jpg) *Sekondløjtnant Franz Säck kort før sin forfremmelse til premierløjtnant* Overløjtnant Franz Sæck blev født fredag den 31. december 1909 i Gelsenkirchen-Leithe. Han blev forfremmet til overløjtnant fredag den 1. januar 1943 og afgik ved døden lørdag den 07. januar 1984. Overløjtnant z.S. Sæck var en såkaldt krigsofficer, dvs. han har gennemlobet den egentlige normale officersuddannelse, der under normale fredsbetingelser tager flere år, på meget kort tid og er på grund af sine ekstraordinære fortjenester, som han for størstedelen ydede som overstyrmand på U 552 under kommando af KK Erich Topp, blevet forfremmet til officer. Yderligere stationer i hans karriere: "GREIF". Ostrm. (11.38-01.40). U-57. U-120. ObStrm (04.40-11.40). U-552. ObStrm (12.40-01.43). U-251. Kmdt. (23.11.43-19.04.45) Mandag den 16.04.1945 20.00 Kieler Førde, udløb Kiel (5. U-flotille) Strander Bucht 20.30 Bjælkespærringen Friedrichsort passeret 21.10 Ankret i Strander Bucht Tirsdag den 17.04.1945 07.15 Anker lettet og march til konvoj-tilslutningspunktet (Kiels fyrskib) med udbragt GbT. (støjbøje med turbinedrift) 08.45 Konvojtilslutning med båd med U 2502 og U 2335 09.08 Punkt Rot I 2 - konvojfartøj har tabt udstyr og udbringer nyt udstyr 10.28 Videre march 11.12 Konvoj rydder mine, der går højt foran U 2502. Over vand 24 sm / under vand ./. sm / etmal 24 sm 12.05 Punkt Rot 05, konvoj udbringer nyt udstyr 13.27 Videre march 15.21 Punkt Rot 17. Løsladt fra konvoj. March til ankerplads C. 23.30 Ankerplads C. Ankret på 30 m vanddybde. Morsespruch fra vagtskib: "Ankre, vent på konvoj" Onsdag den 18.04.1945 07.20 Ankerplads C. Forblevet for anker på grund af stærk tåge / over vand 76 sm / under vand ./. / etmal 76 sm 12.45 Konvojtilslutning ved M 403. Videre march. 15.42 Ved vestranden af ankerplads E minedetonation 16.15 Ankerplads E, ankret på 40 m vanddybde. M 403 går også for anker Torsdag den 19.04.1945 08.00 Videre march i konvoj med M 403 mod punkt Bluete. U 2335 marcherer nu som taktisk nr. 1 i flakbeskyttelse af M 403. Marchhastigheden hæmmes af vores lille broder, da han kun kan løbe 8 sm, ellers bliver hans lejer varme. 16.16 200 m foran U 2335 går en mine højt. Vanddybde ca. 35 m 16.23 Plankvadrat A.O. 4876, 2 fly 70 grader, rv. 102 grader, afstand 6000 m, bov venstre. Giver "flyveralarm" og tager maskinerne under ild for at gøre de andre både opmærksomme. Flyene sætter kurs mod mit forbandt, drejer dog efter kort tid igen af og går på parallelkurs til os og forsvinder ud af syne i retning den svenske kyst. Holder maskinerne for svenske. 16.30 Retning 80 grader, rv. 112 grader, afstand 4000 m, forbandt af ca. 30 to- og firemotorede fly, der fløj vildt i uorden; for sent til alarmdykning. Forbandtet trak sig fra hinanden og angreb M 403 og især min båd med raketter og bordvåben i 3 bølger a 3-4 maskiner. Mine 2 cm og 3,7 cm våben fyrede, hvad rørerne kunne give, indtil 2 cm-våbnene faldt ud. Efter angrebet blev jeg meldt om stærk vandindtrængning i bov- og hækrummet. Jeg befalede, alle mand ud af båden. Båden la endnu på ret køl. 16.35 Pr. F.T. krigsnødmelding afsendt. Til U 2502 blev der givet med projektoor "Båd synker hurtigt". Min L.I., centralemåten og jeg steg ned til centralen og observerede båden. "Papenberrg" visdte 5,5 m. Jeg lod L.I. lufte det forreste kugleskot op; en stærk vandstrålale kom os i møde. Alle disponible enmandssgummibåde blev nu givet op til brøn, indtil råbet fra oven kom "nyt angreb fra styrbord side." Besætningen klargjorde på dette tidspunkt, bortset fra 3,7 cm flak-betjeningen på bakken, gummibådene. Ved selve angrebet tog størstedelen af besætningen dækning bag tårnet på bagbord side. Båden blev igen i 3 bølger overøest med møerderisk raket- og bordvåbenhagel og sank derefter hurtigt væk. Alle gummibåde på når 2 enmandsgummibåde var sønderskudt. Jeg befalede "alle mand fra borde". I begyndelsen var alle endnu friske og ved godt mod, vi så jo den reddende engel M 403 200-300 m foran os. Men allerede efter kort tid skød M 403 også røde stjerner som tegn på, at også de var i absolut sønød. Nu var også denne drøm forbi. Der var kun een redning tilbage for os, vores ubadskamerater - men endnu var der intet at se fra U 2502 og U 2335. Efter ca. 15-20 minutter gik de første kammerater til grunde af nedkøling. Vandtemperaturen var ca. 5-6 grader C. Jeg svømmede med sidste kræfter hen til en af gummibådene. I båden sad maskinisten. Ob.Gefr. Hoppe, Matr. Gefr. Heiden, og ved båden hang MtGefr. Ehrenfried Mauermann, FK.Ob.Gefr. Peter Felke og Masch.Gefr. Maximilian Kunz. Mauermann, Felke og Kunz døde efter nogen tid. Pludselig så vi tårnet af U 2502. Matr.Gefr. Heiden gjorde U 2502 opmærksom på os ved at vinke med halstørklædet og ved at fløjte. Fra min båds forlis til optagelse af U 2502 var der gået lidt mere end 2,5 timer. Senere indsatte sonødfly konstaterede på forlisstdedet kun vragrester, vragdele og mange drivende lig. Udover mig blev følgende reddet: Masch. Mt. Blank, Ob.Gefr. Heiden og Masch.Ob.Gefr. Hoppe. I

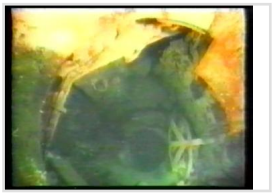
Århus blev efter deres bjærgning bisat: Matr. Ob.Gefr. Erich Lange og Masch. Gefr. Heinrich Frøhlingsdorf ! [Mønstring af besætningen på U 251 før afsejling](/images/wreck/2791.jpg) *Mønstring af besætningen på U 251 før afsejling* ![Magnetkompas fra U 251, bjærget fra navigationsbordet på U 251](/images/wreck/667.jpg) *Magnetkompas fra U 251, bjærget fra navigationsbordet på U 251* ![Mellemluge på U 251](/images/wreck/2792.jpg) *Mellemluge på U 251* ![Kommandantens vaskebord på U 251](/images/wreck/2793.jpg) *Kommandantens vaskebord på U 251* ![Kommandantens vaskebord på U 251](/images/wreck/666.jpg) *Kommandantens vaskebord på U 251* ![Forskellige kosmetikartikler fra kommandantens vaskebord på U 251](/images/wreck/664.jpg) *Forskellige kosmetikartikler fra kommandantens vaskebord på U 251* ## Sidestart

Sidst rettet af: twm  Dato: 08-09-2026

## Billeder (34)







+30 flere

## Kommentarer (10)

**Morten D** 03-05-2011

Jeg kan kun bifalde, at vi som sportsdykkere eller erhvervsdykkere overholder gældende lovgivning samt vi til erhver tid når vi dykker på vrag, hvor der er omkommet mennesket overholder samme etik, som når vi vandre rundt på vores kirkegårde for at finde oplysninger om forlis m.m. Jeg anser de fleste tyske soldater fra anden verdenskrig, som ofre for deres tid. De var unge - og soldater - og selvom de var, efter vores holdning på den forkerte side, finder jeg en smule respekt på sin plads. Ønske om masser af gode og sikre dyk på U251.

**Steen Johannsen** 11-09-2010

Hej Lasse! Jeg er ganske enig med dig ;-) Og så elsker jeg ordet "pli" - det er der ikke længere mange, der véd, hvad betyder i vores moderne samfund! Pengenød - nej da - bogen kan jo slet ikke købes mere. Ønsker dig mange gode dykninger! Mvh Steen

**lasse Ormholt Schrøder** 10-09-2010

Nej !! Steen man har lov at have pli og respekt selv for nazi tyskere.Gravfreden skal respekteres. Det ved du også godt det har du lært som erhvervsdykker.Jeg har altid været respektfuld ved bjergninger Det er vi heldigvis mange der er uanset hvem det er!! Hilsen Lasse (ps men du er måske i pengenød siden du fremhæver din bog på den sarkastiske måde)

*... og 7 flere kommentarer på vragguiden.dk*