

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



54. årgang

Nr. 1–februar 2021

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

Selskabet
MARINEHISTORISK SELSKAB/
ORLOGSMUSEETS VENNER
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til Søren Nørby, E-mail:
noerby@gmail.com
eller tlf. 2068 6847

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

Redaktion: Tom Wismann (ansv.h.)
Roret 89
3070 Snekkersten
Tlf. 2287 2029
e-mail: *twismann@gmail.com*

Layout: Tom Wismann

Tidsskriftet udkommer fire gange årligt.
Artikler og anmeldelser, der ønskes
optaget i tidsskriftet, sendes til
redaktionsadressen. Sidste frist for
indlevering af stof er den 10. i
månederne januar, april, juli og
oktober.

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

Tryk:
Toptryk Grafisk Aps
www.toptryk.dk
Tlf.: 7465 0101

INDHOLD

Artikler

- GODTHAAB ekspeditionen til 3
Østgrønland 1930,
Viggo Wismann
- Søløjtnanterne Jørn Ulrich 27
og Knut Kalmberg i Den
Finske Vinterkrig
Peder Ellegaard Larsen
- ”Udisningsmaleriet” 32
Nogle analytiske kommentarer
Hans Christian Bjerg
- Replik til H.C. Bjerg vedr. 36
Udisningsmaleriet
Søren Nørby og Jakob Seerup
- Boganmeldelser**
- Brændes efter læsning 38
Peter Bogason
- Danmark som søfartsnation 39
Anders Ravn Sørensen
- Meddelelser fra Orlogsmuseets 42
Modelbyggerlaug
- MHS varer, slipsenål mm. 45
- Opdatering vedrørende arran- 46
gementer i foråret 2021
- Kontingent 47

www.marinehist.dk

Forsidebillede: *Grønlandsstyrelsens
skib GODTHAAB på en grønlandsk
fjord* (Museet for Søfart)

GODTHAAB ekspeditionen til Østgrønland 1930.

Red.: Efterstående dagsbogsberetning er forfattet under ekspeditionen af GODTHAABS 2nd maskinmester Viggo Wismann, og er så vidt vides ikke tidligere publiceret. Den oprindelige bogstavering er bibeholdt. Dagbogen er en del af et længere manuskript af Viggo Wismann med titlen: *Traditioner og tildragelser vedrørende et langt liv i Søværnets tjeneste.*

Viggo Wismann startede som 13 årig lærling i Søværnet i 1906, og afsluttede sin tjeneste som orlogskaptajn og kystdefensionsmaskinmester d. 31. juli 1957 - efter mere end 50 år i tjenesten. Dagbogen er transkriberet af Sofie Wismann – oldebarn efter Viggos tvillingebror Emil Wismann.

Ekspeditionens medlemmer.

Militære:

Kaptajn *E. Riis-Carstensen*, CH, 38 år.
Kaptajnløjtnant *F. Bangsbøll*, NK, 35 år.
Søløjtnant 1, *H. Wittrup Hansen*, 28 år.
Overstyrmand *Coulet Svendsen*, 33 år.
Islods stillet til rådighed fra Grønlands styrelse.

E. Thiesen, Reservelæge, ekspeditionslæge
Maskinm: *C. Lystager*, 1ste MM, 45 år.
Undermaskinm *V. Wismann* 2den MM, 38 år.
Radiomester & Regnskabsfører
H. I. Johansen, 34 år.

Maskinass: *P. Broen*, 3die MM.

Desuden: 12 værnepligtige heraf:

1 Styrmand, 6 Matroser, 1 Kok,
1 Hovmester, 3 Fyrbødere



GODTHAAB var bygget til Grønlandsstyrelsen på det norske værft i Sande-fjord i 1898. Det var bygget som en barkentine. Skibet kunne laste 210 t, hvoraf de 80 t var kul. L 36 m, B 7,9m. D 4,0. En dampmaskine på 240 ihk. gav en fart 5,5 kn på maskinen og omkring 7 kn på sejl. (Museet for søfart)



*CH Kaptajn E. Riis-Carstensen
(Danske Søofficerer 1933-1982)*



*NK Kaptajnløjtnant F. Bangsbøll
(Viggo Wismanns arkiv)*



*3die kommanderende, SL 1, H. Wittrup Hansen
(Viggo Wismanns arkiv)*



*4die overstyrmand Coulet Svendsen,
(Viggo Wismanns arkiv)*



Reservelæge Thiesen.
(Viggo Wismanns arkiv)



2den maskinmester Viggo Wismann
(Viggo Wismanns arkiv)

*Den værnepligtige
besætning.*
(Viggo Wismanns
arkiv)



Civile ekspeditionsdeltagere:

Ekspeditionsleder dr. phil
Lauge Koch, geolog, 38 år.

Profesor *H. Backlund* (Sverige) med
fra 22/6, geolog, 52 år.

Dr. *Max Grotewahl* (Tyskland),
magnetikker.

Stud. mag, *Gunnar Seidenfaden*,
botaniker.

Stud. mag, *Arne Noe-Nygaard*, geolog, 22 år.

Cand. Med-zoolog, *Bernt Løbbenthin*,



H. Backlund, Arne Noe-Nygaard
(Viggo Wismanns arkiv)



Søndagskaffe på dækket. Løppenthin, 1. mester, chefen, ego, Thiesen, Noe-Nygaard. (Viggo Wismanns arkiv)

Dagbog

Dagbogen beskriver hele togtet fra 2/6 til 14/10 1930

Her bringes et uddrag fra 2/6 til 21/7.

af *Viggo Wismann*

Skibet **GODTHAAB** var stillet til rådighed for ekspeditionen med det formål, at undersøge de oceanografiske forhold i havene omkring Østgrønland, til hvilket marineministeriet leverede den nødvendige besætning. Tillige skulle skibet give plads til en geologisk og zoologisk ekspedition under dr. phil Lauge Kochs ledelse, med danske og udenlandske videnskabsmænd til assistance.

Mandag d. 2/6. Skibets militære besætning mødte til tjeneste for at klargøre skibet til togt.

Lørdag d. 7/6. Overstyrmand Coulet

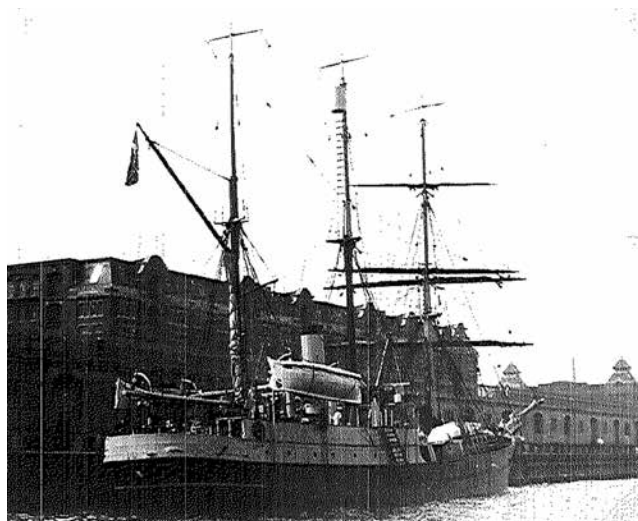
Svensden fra Grønlands Styrelse mødte til tjeneste om bord. Behjælpelig med klargøring til togt, samt stuvning af laster m.m.

Onsdag d. 11/6. Kommandohejsning. Klargøring til sejlads.

Torsdag d. 12/6. Afgang fra flådestationen kl. 1300. Afgang til Sundet for kompasretning, afprøvning af maskinerne m.m. Fortøjede ved Langeliniekajen kl. 1930.

Fredag d. 13/6. Klargøring til sejlads.

Lørdag d. 15/6. Parade og inspektion af viceadmiral Amdrup. Senere afholdtes



GODTHAAB ved Langelinie. Inden afsejlingen var der en parade, inspektion og gudsstjeneste ombord, der alle blev filmet af PALADIUM's filmsfolk. (Museet for søfart)



Der var mødt mange mennesker frem for at tage ordentlig afsked med skib og besætning.

Grønland var i 1930 meget langt væk, og der var altid risiko for uheld.

(Viggo Wismanns arkiv)

gudstjeneste af provst Fenger under overværelse af forsvarsminister Laust Rasmussen, kommandør, afdelingschef i Marineministeriet A. Topsøe-Jensen, kaptajnløjtnant, adjutant Hempel Jørgensen samt ekspeditionens militære og civile medlemmer. Provst Fenger holdt en nydelig tale, men gav videnskabsmændene et lille ”Hip” om ikke at være for ”store”, da alle, ligemeget hvilket standpunkt de havde, eller hvilken gerning de udførte, var lige beretiget. Dette var den sidste gudstjeneste provsten holdt i marinens skibe. Vi fik senere på sommeren gennem radioavisen meddelelse om provstens død.

Kl. 1130 blev de sidste officielle gæster afhentet i bil. Forinden var provsten gået borde, ledsaget af søløjtnant Wittrup Hansen i bil til bopælen.

Alle episoder blev filmet af ”Palladium’s” filmsfolk.

Efter paraden samledes officerer og videnskabsmænd til en drink i messen (Gin & Vermuth.) uden is - rystet af næstkommanderende.

Skibsinspektør kaptajn Thorsen og styrelsens tømrermester Cortsen overværede det lille møde i messen.

Dr. Lauge Koch indledte med at oplæse et telegram med ønske om et godt togt, underskrevet statsminister Stauning, hvorefter chefen kaptajn Riis-Carstensen talte for ønsket om et godt togt, og sluttede med ønskerne om et godt kammeratskab mellem videnskabsmænd og skibets officerer.

Derefter spistes der frokost, og eftermiddagen benyttedes til klargøring forinden afrejsen, der foregik kl. 1700 præcis.

Forinden havde en del af besætningens familier og pårørende indfundet sig om bord og i land, for at vinke det sidste farvel.

Kl. 1700 præcis afsejlede GODTHAAB hilst af en større skare mennesker på Langelinie kajen. Vejret var strålende og GODTHAAB satte straks farten op på "Maximum" ca. 5 knob, og vi passerede Kronborg kl. ca. 2100.

Afrejsen fra København filmedes af "Palladium". Filmfolkene sattes i land med havnepolitiets fartøj.

Søndag d. 16/6. Strålende vejr i Kattegat. Startede turen i går med en "Førstevagt" (kl. 2000–2400.). Den tyske dr. Grotewahl havde lørdag aften kl. ca. 2300 været nede i maskinen for at hilse på mig, samt hjulpet fyrbøder Otto med at skovle aske i askepøsen, samt hive den op efter første fyrrensning på togtet. Mit indtryk af doktoren var, at det var en mand, der ikke gik af vejen for noget, hvilket jeg senere på turen fik tydelige beviser for.

Efter frivagten om formiddagen deltog jeg i den første søndagsfrokost i GODTHAAB. Vi fik en glimrende frokost. Bordet var nydeligt pyntet med blomster, som var bragt om bord dagen forud ved afrejsen, af venner og bekendte.

Videnskabsmændene mødte i forskellige påklædning til frokosten. Lauge Koch og Seidenfaden i blå "Annorak" (Grønlandsk trøje, glatsiddende med 2 store lommer samt hætte til at tage over hovedet). Dr. Grotewahl i korte svømmebeklæder og skindtrøje, hvilket



Lørdag d. 15/6 1930 præcis kl. 1700 slap GODTHAAB trosserne og afgik fra Langelinie kajen med kurs mod Østgrønland. (Viggo Wismanns arkiv)

gav anledning til en stille fnisen mellem de militære medlemmer, som mødte sømmeligt reglementeret påklædt.

Denne episode gav senere næstkommanderende anledning til at anmode dr. Koch, om at meddele dr. Grotewahl om at møde i anstændig påklædning ved måltiderne.

Zoologen Løppenthin mødte i ruskindstrøje med lynlås. Noe-Nygaard i blå "sweater".

Ved frokosten udspandt der sig en samtale mellem Lauge Koch og chefen om grønlandske forhold. Særligt Østgrønland.

Jeg selv sad mellem reservelæge Thiesen og Seidenfaden. Thiesen spurgte mig ud om vagten i maskinen (vagt om vagt), hvilket jeg måtte give ham ret i ikke var særligt spændende, men holder vejret sig, går vagten nok sin gang.

Næstkommanderende eftersøgte datoerne for medlemmernes fødselsdage, og gjorde opmærksom på, at de af messens medlemmer, som ikke havde fødselsdag på turen, måtte holde en halvårlig fødselsdag, for ellers ville han selv bestemme tidspunktet.

Passerede Skagen for udgående kl. 1930. På frivagten kl. 2000-2400 var jeg på dækket, hvor jeg fik mig en længere sludder med Lauge Koch, som bød på cigar, hans hofmærke ”Capella”, en meget let cigar, da dr. Koch på sine ekspeditionsrejser røg mange cigarer daglig, især i motorbåd, hvor der gerne gik en cigar pr. kvartmil.

Vejret var udmærket, og Lauge Kochs gramofon blev ivrigt benyttet af de unge videnskabsmænd, som jo endnu ikke havde andet at tænke på, end at få tiden til at gå på den behageligste måde.

Mandag d. 16/6. Strålende vejr. Passerede Lindenæs kl. 1535. intet særligt at bemærke. Thiesen og Wittrup Hansen i annorak i messen. Radioavis fra København kl. 1900.

Tirsdag d. 17/6. Strålende vejr. Chefen

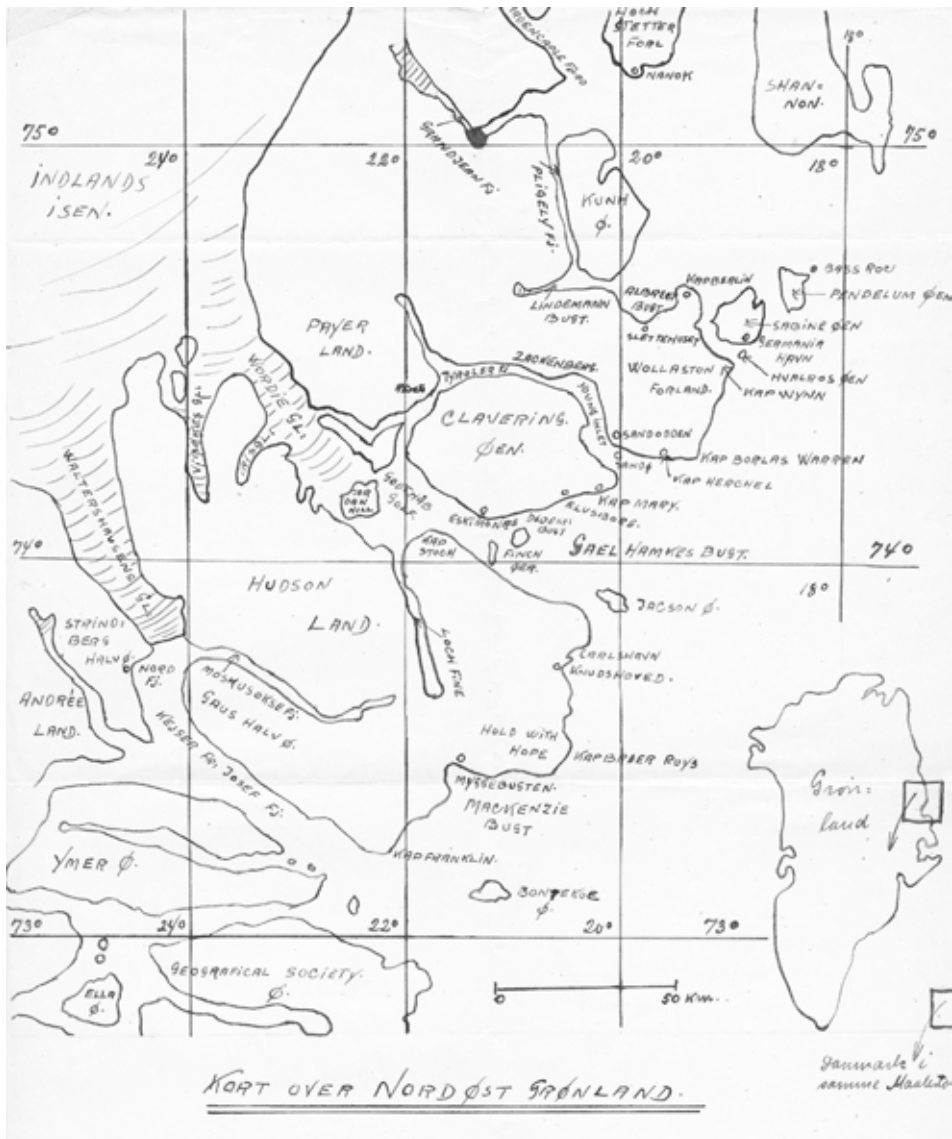
mødte i annorak til frokost. Jeg får en anden plads ved bordet ved siden af Lauge Koch, og på min højre side dr. Thiesen. Lauge Koch er en meget interessant og behagelig mand at tale med. Koch bemærkede, at jeg ikke spiste ret meget. Jeg fortalte ham at, min tvillingebroder Emil, som efter min mening spiste mere end jeg, men vejede 5 kg. mindre.

Stadigvæk Grønlandske forhold, der diskuteres ved måltiderne. Kl. 1228 stillet uret en time tilbage. Blomsterne i messen begynder at hænge med hovederne.

Onsdag d. 18/6. Gråvejr. Stille. Passerede Shetlandsøerne ”Northunst” kl. 2000 Ø-. Et af Grønlands Styrelses iskort opsat i messen, hvor middagspladsen kl. 1200 markeres med tegnestifter. Efter middagen i samtale med overstyrmand Coulet Svendens om den forstående rejse gennem isen, som jo for mig var af særlig interesse. Efter bestemmelsen skulle vi forsøge at nå Shannonøen, og hvis ikke vi kunne nå den, så Sabineøen og derfra syd over stil Scoresbysund.

Efter ministeriets bestemmelse er sidste dag i Scoresbysund d. 29. august. 5. september er den sidste dag man kan tillade sig at forblive i Scoresbysund uden fare for overvintring.

Torsdag d. 19/6. Stille. Tåge fra kl. 0500. Radiomusik til frokost fra en engelsk station. Stadig tåge det meste af døgnet.



Håndtegnet kort over en del af GODTHAAB ekspeditiones operationsområde. Der boede meget få mennesker i Østgrønland. I 1931 var overhøjheden til en del af Østgrønland et stridspunkt mellem Norge og Danmark. (Viggo Wismanns arkiv)



Kongeinspektion ombord i GODTHAAB. I baggrunden skimtes H.M. Kong Christian X. (Viggo Wismanns arkiv)

Fredag d. 20/6.

Delvis tåge. Mødte NIELS JUEL med HS: Majestæt Kongen om bord op vej til tusindsarsfest for det islandske alting. NIELS JUEL var eskorteret af inspektionsskibet FYLLA. Vi passerede skibene kl. 0300 og kort efter var skibene igen forsvundet i tågen. Ankom til Thorshavn kl. 0830, hvor vi ankrede. Færingerne fyldte kul fra pramme til den enorme pris af 80 øre i timen for det anstrengende arbejde.

Postskibet DRONNING ALEXANDRINE ankom fra København, men havde ingen post med til GODTHAAB.

Lørdag d. 21/6. Parade kl. 1000. da HS: Majestæt Kongen om bord i NIELS JUELS motorbåd passerede GODTHAAB på vej til Torshavn. NIELS JUEL var ankommet til Thorshavn fredag aften.

GODTHAAB måtte skifte ankerplads efter ordre fra ISLANDS FALK, da vi var ankret på forkert plads. Vejret fint.

Jeg tilbragte flere timer i forreste motorbaad sammen med 1ste mester. Årsag urenheder i petroleumstanken. Fik en normal nattesøvn, efter at have gået søvagt i en uge.

Søndag d. 22/ 6. Kl. 1000 parade for HS: Majestæt Konge, som inspicerede GODTHAAB fulgt af chefen for NIELS JUEL kommandør Aage Bojsen samt orlogskaptajn Preben Lembke. Kongen hilste på alle om bord og ønskede ekspeditionen lykke på rejsen. Kl. 1600 kom den svenske professor Bachlund om bord, efter at være kommet til Thorshavn med en norsk damper fra Bergen. Om aftenen reception om bord i NIELS JUEL, hvori deltog en del af

*Chefen for GODTHAAB
kaptajn E. Riis-
Carstensen på vej til
officielt besøg om-
bord i NIELS JUEL.
(Viggeo Wismanns
arkiv)*



officererne, samt alle videnskabsmændene fra GODTHAAB. Kl. 2400 afsejlede NIELS JUEL og FYLLA til Reykjavik.

Mandag d. 23/6.

Efter NIELS JUEL og FYLLA afrejse kom en del af gæsterne fra receptionen ombord i GODTHAAB, en del damer og herrer fra Thorshavn. Vi tilbragte et par fornøjelige timer, som endte med en lille frokost – skinke og spejlæg. Afsejlede fra Thorshavn kl. 0915 med Jan Mayen som mål. Stille vejr.

Tirsdag d. 24/6. Stille vejr. Kl. 1200 på højde med Reykjavik.

Onsdag d. 25/6. Stille vejr. Tåge fra kl. 0600. Kl. 2000 kom ”Neptun”, havenes gud (alias: Botanikeren Seidenfaden) ombord, da vi passerede den nordlige polarkreds. ”Neptun” havde en mægtig flot krone på hovedet, lavet af en margarinebøtte, et sort skæg, lavet

af tvist, og malet i ansigtet med rød frugtfarve. Endelig et rødt køjetæppe svøbt om sig som skærf. På fødderne lange søstøvler, samt i hånden ”Seks-tant” og kikkert. Havets gud blev modtaget af skansevagt anført af chefen, med trekantet hat og dolk. Salut blev afgivet. ”Neptun” beordrede punch til ”Basserne”, og officererne og videnskabsmændene beordredes ned i messen til cocktail. Zoologen Løpenthin fik en særlig ekstra snaps, tillavet af lægen, såsom amerikansk olie, eddike m.m. da han ikke tidligere havde passeret polarkredsen. Derefter oplæste ”Neptun” nogle vers, som var skrevet i dagens anledning. Chefen fik en gave bestående af en ”Strømflaske” med en hilsen. Lauge Koch fik en af sine egne cigarkasser ”Capella” med påklistede billeder, i kassen lå kartofler og gulerødder. Det satte jo straks stemningen op. Aftenen sluttede med en toddy (Kroaften).



Når vejret var til det blev sejlene også benyttet. (Viggo Wismanns arkiv)

Torsdag d. 26/6. Blæsende og ret dårligt vejr fra kl. 0115-2000, hvor det igen flovede lidt.

Fredag d. 27/6. Stille vejr. Dønningen. Radioavis og tidssignal fra København på kortbølgesender.

Lørdag d. 28/6. Fint vejr. Dr. Thiesens fødselsdag. Ankrede ved Jan Mayen kl. 1400. Chefen, næstkommanderende, søl. Wittrup Hansen og radiomesteren i land for at tilse de danske bygninger. Professor Bachlund var den eneste videnskabsmand, der kom i land på

Jan Mayen. Sejladsen langs kysten samt bygningerne i land blev filmet af Wittrup Hansen. Den tyske dr. Grotewahl var ude at svømme, en kølig fornøjelse. Afg. fra Jan Mayen kl. 1600. Fint vejr.

Søndag d. 29/6. Fint vejr. Sejlad mod iskanten. Ved middagen samtale om, hvornår vi nåede isen? Dr. Koch udlovede en kasse ”Capella” til den, der kom tispunktet nærmest. Vi skrev på en seddel med navns underskrift. Jeg gættede på 30/6 kl. 1430. Hvem vinder?

Mandag d. 30/6. Fint vejr. Har endnu ikke mødt isen kl. 1500. Altså vinder jeg ikke cigarerne. Chefen har begyndt sine hydrografiske undersøgelser. Hver fulde time udkastes 10 strømflasker. Flasker som har gennemgået en grundig rensning, hvorefter der fyldes tørt sand i, således, at flasken kan holde sig flydende i oprejst stilling. I flasken er lagt et trykt kort med oplysning om klokkeslæt, og stedet, hvor flasken er kastet i vandet. Oplysningerne er skrevet på engelsk, med anmodning til finderens af flasken om at tilbagegive kortet til kaptajn Riis-Carstensen Marineministeriet København, med oplysninger om, hvor, og når flasken er fundet. Efter, at kortet er lagt i flasken, bliver den tilproppet og parafineret, samt tillakket, for at kunne modstå havvandets indtrængen.



Så nåede vi isen. (Viggo Wismanns arkiv)

Tillige toges med mellemrim vandprøver med vandhenter, et apparat som kunne fires ned på forskellige vanddybde, for at konstatere temperatur, og vandets beskaffenhed i forskellig dybde af havvandet. Strømflasker og vandhenter benyttes for at konstatere strømforhold og meget andet vedr. hydrografi. I løbet af sommeren ud-kastes i alt ca. 1200 strømflasker.

Kl. 1600 nåede vi iskanten, men må vente på videre sejlads gr. på tåge. I eftermiddagens løb, er proviant taget op på dækket og stillet på forlugen for påkommende tilfælde at kunne losses ind på isen i en fart, hvis sejladsen i isen skulle blive kritisk.

Maskinmester Lystager vandt dr. Kochs cigarer, da han havde gættet på, at vi nåede iskanten kl. 1600.

Stadig tåge. Dr. Grotewahl var en tur

ude at svømme. Uha! Uha!.

Tirsdag d. 1/7. Tågen lettede, og vi gik ind i isen kl. 0730. Opfordring til ikke at tage tøjet af, så længe sejladsen i isen varede. Hvor længe vil det vare???

På dagvagten kredsede en hvidfisk (en hval) omkring skibet. Om formiddagen meget spredt drivis, meget interessant at se. På en gammel isflage så man gamle bjørnespor. Så en sæl i vandet. Koch og Wittrup Hansen skød efter den, men ramte ikke.

Chefen er i istønden. Om eftermiddagen god fremgang i isen, til tider må vi kaste isanker ved de store skodser, indtil isen igen driver, så der igen bliver en rende, som GODTHAAB kan slippe igennem. Luftens temperatur er +1° celsius. God fremgang.

Onsdag d. 2/7. Dr. Koch skød en sæl, som lå på en flage ca. 400 m fra skibet. Fortøjede ved en skodse for fylde fersk vand, men fik intet, da vågen var for lidt opløst, solen mangler. Det var isgrød der kom i pumpen. Bedre lykke næste gang.

Fra kl. 0915 lå vi stille ved en skodse, for at afvente en rende i isen. Fik sællever til frokost, det smagte nærmest som lever hjemme. Flyttede os et par gange fra en skodse til en anden.

Torsdag d. 3/7. Sejlede med afbrydser gr. på tåge. Lille fremgang, da isen er meget pakket. I formiddagstimerne god fremgang, men måtte stoppe ved middagstid for tåge.

Fik kogt sælkød til frokost, smagte udmærket, men var sort som læder at se til. Seidenfaden og Løppenthin sætter planktonnet til at fange henholdvis blomster og syrekim, som senere skal under mikroskop. Videnskaben er stor.

Efter dr. Kochs udtalelse har der i de sidste 10 år ikke været så godt en isår, som i år, så vi må jo kun være taknemmelige. Dr. Koch skød 2 sæler. Jeg så ham partere den ene, det gik som en leg for ham.

Kl. 2000 så jeg Østgrønlands kyst i kikkert for første gang. Isen er godt pakket. Kl. 2200 stoppede maskinen, da isen pakkede for meget.

Fredag d. 4/7. Snevejr. Jævn fremgang

om formiddagen. Stop kl. 1200 for at vente klaring i isen udfor Sabineøen og Hvalrosøen. Stoppedede af og til. Skød til måls efter flasker, som var sat ud på en skodse. Fortsat sejlads og nåede gennem isen ind i landvanden (Åben vand ved kysten.) (KL. ca. 2400.)

Lørdag d. 5/7. Dr. Kochs 38 årige fødselsdag. Uret stillet 1 time tilbage. Dr. Koch blev ønsket til lykke i en cocktail brygget af "faden" (Seidenfadens kælenavn.) Kl. 0300 blev der serveret fødselsdagsfrokost. Nybagt rygbrød, blødkogte æg m.m. Derefter kaffe med cognac og D.O.M. Derefter blev der udvekslet forskellige taler og sange. Jeg sang blandt andre sangen om Danmark "Danmark Er Kun Et Lille Land".

Om formiddagen blæste det op til storm. Ankrede under land ved Cap Borlase Warren på Wallastone Foreland. 2 ankre ude og "fuld kraft" på maskinen.

Søndag d. 6/7. Stormen vedvarer. Vindstyrke 10. Ligger stadig med "fuld kraft frem" på maskinen og 2 ankre ude. Kl. 1830 stille vejr, og vi stoppede maskinen. Kl. 2100 blev motorbåden sat i vandet for at gå på opmåling. Videnskabsmændene i land, blandt andet for at plukke blomster. Lettede kl. 2330.

Mandag d. 7/7. Ankomst til Tyroler-



Fortøjet til en isskøse for at bunkre ferskvand. Vand var en nødvendighed til både besætning og kedelanlæg. Hvis man som her kunne pumpe det fra en "sø" der var så tæt på så gik det rimeligt nemt. (Viggo Wismanns arkiv)



Jægerne på vej ud mod GODTHAAB for at afhente postpakker mm. (V. Wismanns arkiv)

fjorden kl. 0400, men kunne ikke komme ind til Sandodden på gr. af is. I løbet af formiddagen så vi nogle folk på isen nærme sig Godthaab. Til at begynde med var det kun som små mørke klatter, der nærmede sig, men senere blev de tydeligere. Det var 4 jægere med bøssen på nakken fra fangstselskabet "Nanoks" station "Sandodden". Jægerne havde hørt GODTHAABS ankomstskud, og havde derefter begivet sig til fods over isen, ud til os. Det var jægerne Larsen, Knudsen, Rasmussen og Jensen, som straks af chefen og alle ombord blev budt velkommen om bord i GODTHAAB.

Det første indtryk af jægerne var for mig, at det var nogle underlige indesluttede fyre, både at se og tale med. Det skal være en egen slags mennesker, der skal kunne holde til det liv. De har været her 1 år, men har

endnu 2 år tilbage, inden de skal hjem. Uha! Uha! Uha! Ved at tale med en af dem: Jæger Rasmussen, fik jeg at vide at tiden faldt dem ikke lang, og det var desværre sådan, når først folk havde været her oppe en gang, så var der noget der dragede. De måtte her op igen, når de et stykke tid havde været hjemme i Danmark.

Travlheden for ekspeditionen begynder. Videnskabsmændene skal have deres gods og instrumenter op af lasten, og "Nanoks" gods og post skal op og sorteres, og en del i land her til station "Sandodden". Posten til de 4 jægere som i øjeblikket kunne fremskaffes, blev omdelt. Nogen travlhed med at få brevene læst, var der ingen der havde, der var jo også tid nok, når de kom i land.

Jægerne blev inviteret til frokost, hvor der blev drukket et glas på godt samarbejde med ekspeditionen, som



En af fangstselskabets "NANOKs" jægerhytter her på Sandodden. Her er to af fangerne med Knudsen tv. og Larsen th. (Viggo Wismanns arkiv)

nu skulle til at tage fat. Efter frokost blev motorbåden sat i vandet, og jeg var med på den første prøvetur, og fik derved lejlighed til første gang at betrede Østgrønlands jord. Dr. Koch, Wittrup Hansen og jeg så en levning af teltplads og en eskimograv med knogler, som Koch mente var over 100 år gammel.

Tirsdag d. 8/7. Måtte lette gr. på storm og lå og "holdt den gående" nogle timer. Ankrede kl. 1500. Hørte radioavisen fra København på højtaler

og musik fra Königswusterhausen.

Dr. Koch og Wittrup Hansen skød efter 4 hvalrosser, men dyrene var for langt fra skibet, så de blev ikke ramt.

Onsdag d. 9/7. Min 38 årige fødselsdag. Et par minutter efter vagts afløsning kl. 2400 d. 8/7 samledes alle i messen og ved en cocktail ønskedes jeg til lykke af chefen, samt de øvrige af messens medlemmer. Derefter bød jeg et par flasker vin, cigarer og cigaretter. Gramofonen blev sat i gang, og inden længe var der en udmærket stemning i



Så er et læs brædder på vej til jægernes hytter på Sandodden. Det er bare at håbe på, at man har husket at få alt med. Genbestilling er i bedste fald til næste år. (Viggo Wismanns arkiv)

messen. Messen gav derefter spejlæg, øl, og snaps, så det var jo en udmærket begyndelse. Kl. 0400 skulle jeg igen på vagt til kl. 0800, så søvn blev der ikke noget af, før efter den tid. Jeg tog mig derefter en lur til kl. 1100. Til frokost bayerske pølser og kartoffelmos og koldt bord. Kokken bager udmærket rugbrød og fransbrød, så endnu har vi ikke måtte ty til det hårde brød. I dag er det fuldstændigt stille, så jeg må jo trods alt have været rigtig flink i det forløbne år.

Der står nogen tåge over fjældene, men barometret stiger stadig, så vi får fint vejr i løbet af dagen. Om eftermiddagen sejls med is, som kom ude fra Tyrolerfjorden. Kl. 1745 gik Godthaab på grund, men kom fri igen ved egen hjælp, efter at have sat motorbådene i vandet. Skibet blev trukket flot ved hjælp af varpanker. Kl. 2230 stoppedes ved iskanten i nærheden af Sandøen i Tyrolerfjorden.

Torsdag d. 10/7. Fint vejr. Ligger stadig i Tyrolerfjorden og må jævnlig flytte os for isen. Der er meget is. I aften er en del af besætningen taget på tur til Sandodden, ”Nanoks” fangststation. Folkene havde 2 slæder med, hvorpå der blev transporteret brædder til jægernes hytter og huse.

Jægerne kom i eftermiddags ud til skibet for at afhente postpakker m.m. de blev filmet på isen af søløjtnant Wittrup Hansen.

Fredag d. 11/7. Gråvejr. På Tyrolerfjorden. Intet at bemærke. Har måtte flytte et par gange for isen, men hen imod aften fået en rolig plads, hvor vi forhåbentligt kan blive liggende natten over.

Lørdag d. 12/7. Det herligste solskin kl. 0300. Midnatssolen, som mange mennesker giver mange penge for at se, har jeg ganske gratis. Panoramaet får et helt andet udseende, når solen skinner. Her er endnu meget is i Tyro-

lerfjorden, men i dag har vi da endnu kun flyttet een gang.

Det er lydt her oppe hele døgnet, så man føler egentlig ingen træthed, skønt mester og jeg har gået vagt om vagt i 19 døgn, hvilket vil sige, at man højest får ca. 3 ½ times søvn ad gangen. Selvfølgelig kan man sove, så snart man lægger sig.

Fik gule ærter og pandekager til mid-dag, samt musik på højttaler fra Finland (LATHI). Kl. 2130 kom dr. Koch om bord fra Sandøen med nogle bramgæs, og vi var alle interesserede i at se ham gøre dem i stand. I løbet af en halv time var de klar til at koge, og gryden blev sat på i kabyssen.

Søndag d. 13/7. Kl. 0030 var gåse-stegen færdig, det vil sige kogt. Vi var 7 mennesker i messen på daværende tidspunkt. Chefen, dr. Koch, dr. Thiesen, overstyrmand Coulet Svendsen, stud mag: Noe-Nygaard, maskinmester Lyst-ager og jeg.

Bramgaasen smagte udmærket med knækbrød med smør, samt en Carls-berg og en kold snaps. Medens vi spiste fortalte dr. Koch jagthistorier om muskusokser og bjørne m.m., meget interessant at høre på. Kl. 0130 gik jeg til køjs, da jeg atter skulle på vagt kl. 0400. kl. 1100 gudstjeneste på højttaler fra Finland (LATHI). Kl. 1700, dansk tid kl. 1900 radioavis fra Danmark på højttaler. Kortbølge. Det er alligevel underligt på den måde.

Mandag d. 14/7. Zoologen Løppenthin kom om bord med fugleæg, som han pustede blomme og hvide af, for os i messen, det så meget morsomt ud. Fint vejr. Næstkomm: og Wittrup Hansen i land på Sandøen for opmåling. Lettede kl. 1600 og stod ud af Tyrolerfjorden. Fortøjede ved en skodse og fyldte ferskvand til dækket. Kl. 1930 dr. Koch gik i land ved Cap Mary for at hente et bjørneskind. Skindet var fra en bjørn, som nordmændene havde dræbt ved at udlægge gift. Ved et tidligere besøg havde Grotewahl og Løppenthin fundet 2 døde bjørne, en gammel og en ung hunbjørn. Det var det ene af de skind dr. Koch nu var inde at hente.

Stoppede ved Gael Hamkes bugt, da der fra skibet blev observeret Moskusokser.

Videnskabsmændene gik i land og slog teltlejr (4 telte), medens chefen, lægen og radiomesteren med 5 mand gik i land for at gå på jagt. Maskinmester Lystager blev af chefen inviteret med på jagt, men sagde nej tak.

Tirsdag d. 15/7. Afløste 1ste mester kl. 0400, hvor jeg fik at vide, at der vist nok var skudt 4 moskusokser. Kl. 0700 kom jagtselskabet om bord. Resultatet: 4 kurve med kød og 3 moskusokseskind med hoveder og hove. Den fjerde var druknet i en elv, efter at være ramt af et strejfskud og derefter ikke har kunnet orienteret sig.

Kl. 1200 højst smukt sommergejr. Ski-



Ekspeditionen i teltlejr og med blus under gryden. (Viggo Wismanns arkiv)

bet ligger og daser og besætningen hviler ud oven på strabasserne efter jagten. Kun de 2 maskinmestre går troligt vor vagt om vagt på 23ende døgn.

I dag ved middagstid fik jeg for første gang øje på et lille hus inde på kysten, et lille stykke fra den danske lejr. Efter nærmere oplysning, viser det sig at være "Hirds rævefarm", anlagt af nordmanden Hird. Til frokost fik vi moskusoksemørbrad, som smagte udmærket. Hvis kødet blot får lov at hænge nogle dage, bliver det sikkert delikat. Kl. 1600 lettede vi. Kl. 1600-2130 vandfyldning ved skodse. Benyttede lejligheden til at ferske vandet på kedlen. Fordækket ligner nu et helt zoologisk museum. 3 muskushoveder med skind, 1 isbjørneskind og 4 bramgæs. Radioavisen fra Danmark. Vi obs: at radioavisen er bag efter med sine meddelelser, i det den i dag

meddeler, at GODTHAAB er ankommet til "Østgrønland" alt vel 11 dage efter, at vi var kommet igennem isen, nemlig d. 4/7. Ankrede på Tyrolerfjorden kl. 2400.

Onsdag d. 16/7. Chefens 38 årige fødselsdag. Efter at være kommet op fra maskinen kl. 0010 ønskede jeg chefen til lykke, hvorfor han takkede mig og sagde: "ja, så nåede jeg da at blive lige så gammel som De". Derpå hilste alle ombordværende videnskabsmænd og officerer på chefen og ønskede hjertelig til lykke. (Cocktail.). Vi var ikke så mange, chefen, overstyrmand Coulet Svendsen, lægen, radiomesteren, maskinmester Lystager og jeg. Resten af messens medlemmer var på arbejde i land.

Derefter drak vi kaffe med cognac og likør, varm friskbagt kage og vafler. Kaffen var særlig velmagende, og

efter radiomesterens udtalelse, særlig fødselsdagskaffe. Chefen bød på cigarer, og i dagens anledning sagde jeg: ”Ja tak”, jeg ryger jo helst cigaretter. Efter at have tilbragt en fornøjelig times tid, sluttede vi foreløbig kl. 0130. Hvad dagen ellers vil bringe, vil tiden vise.

Jeg kommer i tanker om dr. Kochs udtalelse først på turen: ”vent nu mester, til de kommer i min alder”. (Dr. Koch er gift med en svensk dame, og har 3 børn.) Dr. Koch fyldte 38 år d. 2/7. jeg 38 år d. 9/7 og chefen 38 år i dag, så vi er jo faktisk lige gamle. Dagen har været rolig indtil vi ved kl. 1130 tiden måtte flytte os for isen. Derefter spiste vi en udmærket frokost, skildpadde (henkogt) med fiskeboller og kødboller samt æg, dertil et udmærket koldt bord.

Om eftermiddagen et lille rask stykke arbejde med ”SB”-motorbåd, som havde fået skruebladene bukket i isen. Kl. 1930 kom næstkomm., Wittrup Hansen og dr. Grotewahl om bord fra Sandøen. Kl. 2000 gik vi til bords for at spise fødselsdagsmiddagen. Menuen var som følger:

Aspargessuppe/Sauterne, Moskusoksefillet med brunede kartofler/rødvind, Lagkage/Portvin, Kaffe/cognac & likør, cigarer & cigaretter.

Lagkagen var udmærket, og oven på chokoladeovertrukket havde radiomesteren med cream sprøjtet et hoved

af en moskusokse med horn og det hele, samt det traditionelle ”Til lykke”. Chefen var meget begejstret for kagen. Efter kaffen blev der sunget og spillet, og dertil lavet en punchebolle med flammende sprit, det så godt ud.

En sæl blev observeret, men ikke ramt, hvilket gav anledning til en lille kapskydning mellem radiomesteren Wittrup Hansen og mig, efter en flaske, som drev i vandet ca. 200 m fra skibet. Jeg var så heldig at ramme flasken.

Torsdag d. 17/7. Fødselsdagen fortsættes med moskusoksekræs (lever stegt med løg), snaps og øl. Stemningen var udmærket og sluttede med et glas champagne kl. 0330, hvorefter næstkomm.: Wittrup Hansen, lægen og dr. Grotwahl gik ind med motorbåden for at fortsætte deres arbejde i land. Norsk skib VESLA KARRY ankom til ”Cap Herchel”.

Fredag d. 18/7. Intet særlig at bemærke. Fjordisen bliver meget tynd, men endnu kan vi da fortøje ved den. Næstkomm.: Wittrup Hansen og lægen stadig til opmåling på sandsøen.

Kl. 1800 kom dr. Koch. Professoren, ”Faden” og Noe-nygaard tilbage til Godthaab med motorbåd, en tur på godt 20 km, tilbagelagt på godt 3 timer, hvilket er godt klaret af den lille båd.

Lørdag d. 19/7. Intet særligt at bemærke.

Ligger endnu på Tyroler-fjorden. En del tåge i løbet af dagen. Har i aften spillet en 3 mands bridge med dr. Koch og 1ste mester. Det var meget morsomt. Efter kortspillet inviterede ”Mester” og jeg dr. Koch på et par stykker mad, som var smurt til nattevagten.

Samtalen kom som sædvanlig til at dreje sig om eskimoforhold, og om dr. Kochs rejser. Blandt andet fortalte Koch om de nordligst boende eskimoer, som han havde besøgt for en 13 – 14 år siden. Jalousi kendes ikke mellem eskimoerne. Drengene og pigerne sover sammen som voksne, allerede fra 6-års alderen. Kvinderne føder sjældent børn før i en alder af 22-23 år, og får som regel højst 2 a 3 børn.

Retten til en kvinde købes af manden. Koch købte retten til en pige for en rulle anuraktøj, samt noget tobak. Pigen var 6 år, og meningen var da, at Koch, når hun var 17-18 år, kunne fordrage hende, men det blev aldrig til noget, for da Koch tog hjem, købte en grønlander retten af Koch for et halvt bjørneskind. I mørketid byttede eskimoerne koner. Forandring fryder. En eskimo tilbød engang Koch at bo i hans hus, medens eskimoen skulle på en jagttur af længere varighed, og det skulle forstås som en stor gunstbevisning.

Dr. Koch er i det hele taget meget ligefrem og interessant at tale med, og vinder ved nærmere bekendtskab.

Søndag d. 20/7. Tåget vejr. Kl. 1000 sejlede over til Sandøen. Om eftermiddagen bragtes ”Nanoks” gods i land på Sandøen. Kl. 1630 afsejlede fra Tyrolerfjorden til Germaniahavn på Sabineøen. Tåge og meget spredt drivis gr. på tågen måtte vi gå for meget små omdrejninger.

Mandag d. 21/7. Tågen vedvarer hele dagen. Kl. 1600 ankrede antagelig ved Hvalrosøen. Kl. 1700 radioavis fra Danmark, på telefon. Udmærket. Kl. 1830 lettede og ankrede ved Germaniahavn kl. 2115.

Direktør Jennov fra ”Nanok”, jæger Hvidberg og stud mag: Bøgvad kom om bord i deres egen motorbåd. Blev budt velkommen af chefen (portvin). Senere afhentede motorbåden jægerne Schwarck, James van Houen, H. L.



Direktør Jennov fra fangstselskabet ”Nanok” ombord på GODTHAAB. (VWa)



Fangsstationen ved Germaniahavn. (Viggo Wismanns arkiv)

Jensen (Hans Ludvig), sidstnævnte er ca. 56 år og bidt at en gal grønlander. Han var med på Danmarks-ekspeditionen 1906-08 (Mylius Eriksen), og har senere sejlet med styrelsens skibe, som hovmester. Var i 1923 med tp ”Teddy”-ekspeditionen (Kaptajn Bistrup), og drev med ekspeditionen på en isflage flydende langs Østgrønlands kyst i flere måneder, til folkene blev bjerget ind til kolonien Angmasalik.

Jensen skal med os hjem, da han i november 1929 faldt i en våge i isen og fik forfrysninger i fødderne. Fødderne er endnu ikke raske. Manden var meget ked af, at han skal hjem. Kan man forstå det? Foruden skal Bøgvad med hjem, da han skal hjem for at fortsætte sine studier.

Ved kaffe med cognac, likør, cigarer

og cigaretter kom talen i gang, og jægerne fandt det som en oplevelse at komme om bord hos os. Hvidberg havde en gammel guitar med, og spillede og sang for os, så det var en lyst. Kl. 2100 ankom det amerikanske ekspeditionsskib ”EFFIE M. MORRISEN” (Chef Kaptajn Bartlett). Skibet er på arkæologiske undersøgelser, og har før været på Vestgrønland med samme formål. Chefen og Lauge Koch aflagde besøg om bord. Indsejling og chefens ankomst blev filmet af Wittrup Hansen.

Jægerne fik deres post udleveret og begyndte straks at undersøge indholdet. Direktør Jenov fik et brev på 180 sider (maskinskrevne), med hvad, når man kun får post een gang om året, så må der jo være en del at skrive om.



*Der bliver vinket
farvel til jægerne
bl.a. Hans Ludvig
Jensen og Hvidberg
efter et hyggeligt
besøg ombord i
GODTHAAB.
(Viggo Wismanns
arkiv)*

Fangstudbyttet for "Nanok" har her været lige så dårligt som på Sandodden, så det bliver jo ingen god forretning.

De har jo her ligesom sydover 2 år endnu at tage af, så meget kan jo forandres på den tid.



Hovmesteren har gang i vaskebaljen. (Viggo Wismanns arkiv)

Søløjtnanterne Jørn Ulrich og Knut Kalmberg i Den Finske Vinterkrig

Peder Ellegaard Larsen

I 80-året for marineflyvernes skæbne-
dag under den Finske Vinterkrig (den
13. februar 1940) vil det være pas-
sende her i Marinehistorisk Tidsskrift
at mindes de dramatiske begivenheder,
der førte til den nævnte skæbnedag og
dens eftermæle.

Begyndelsen

De to søløjtnanter, Kalmberg og Ul-
rich, gjorde i slutningen af december

1939 tjeneste på Luftmarinestation
Avnø. Det var også her, de i radioen
hørte om krigserklæringen den 30. no-
vember 1939 mellem Sovjetunionen og
Finland. Det havde længe ulmet langs
den finsk/russiske grænse og hos de to
marineflyvere modnes en beslutning
om, at det ikke skulle blive ved ord,
hvis det kom til krig mellem et nordisk
land og omverdenen. De startede med
at ansøge om at måtte træde træde uden



*Jørn Juul Ulrich blev kadet i Søværnet
i 1933. I 1937 gennemgik han obser-
vatorørscole og i 1938 flyveskolen.
(Peder Ellegaard Larsens arkiv)*



*Carl Knut Kalmberg blev kadet i Søvær-
net i 1933. I 1937 gennemgik han ob-
servatorørscole og i 1938 flyveskolen.
(Peder Ellegaard Larsens arkiv)*



Gloster Gladiatoren benyttedes i Finland både med ski og hjul - her ses den med ski. Swastikaet havde intet med Finlands våbenbroderskab med Tyskland at gøre. Det var benyttet på finske fly siden 1918. (Tom Wismanns arkiv)

nummer: Afslag. Derefter om afsked: Afslag.

Afsted til Finland

Nytårmorgen 1940 låste de døren til deres lejlighed, Rævegade 13 i Nyboder. Fra Østerport Station kørte de til Malmøfærgen.

De havde forstukket sig og rejste til Finland via Sverige og nåede efter lange togrejser frem til bestemmelsesstedet byen Parola Nord for Helsingfors.

Gloster Gladiator

De fortsatte derfra til Jagerbasen Utti, hvor de overtog deres fly, engelskbyggede Gloster Gladiators der var et biplan med en 880 hestes motor, der gav flyet en topfart på 410 km i timen og fire maskingeværer. To i vingerne og 2 i kroppen. Opgaverne var at hindre

russerne i at bombardere Jernbaneknudepunktet Kouvola, der lå ca. 10 km fra flyvepladsen. Når meldinger kom om bombefly var på vej, skulle de gå op for at hindre bombningen. Bombeflyene havde jagereskorte, der gjorde det svært at komme på skudhold af bombeflyene.

Iddåb

Ulrik nedskød sin første bombefly den 2. februar 1940.

Herefter blev de forflyttet til Hitola på Taipale fronten, der løb fra Summa tværs over Karelen og videre til Värtasilä, hvor opgaven var at beskytte det IV Korps og Tavela Gruppen mod russiske luftangreb.

Den 12. februar nedskød Kalmberg et bombefly.

Skæbnedagen

Den 13. februar 1940 blev begges skæbnedag:

Tidligt om morgenen, havde de fra flyvepladsen set kondensstriberne fra russiske jagerfly i horisonten. De sprang op i deres luftfartøjer og steg mod angriberne. Kampen var begyndt og det varede ikke længe før Ulrich fik nedskudt den første russer. Samtidig fik han øje på Kalmberg på sin højre side. De fløj så tæt, at Ulrik kunne se, at Kalmberg var blevet ramt i venstre arm og viste ham, at han var nødt til at lande, da han ikke kunne manøvrere uden sin venstre hånd. Kalmberg svingede ud til siden og stak ind i et dyk, men blev fulgt af en russisk jager. Ulrik fulgte efter Kalmbergs forfølger og snart var de fire, idet en russer fulgte efter Ulrik og åbnede ild. En russisk kugle smadrede Ulrichs vindskærm og med 6-7 hundrede kilometers fart i 40 graders kulde begyndte Ulrichs ansigt at blive til en "ismaske". Det sidste han så inden ruden blev knust var, at Kalmberg tog jorden i en vinkel på 80 grader, hvilket at han sandsynligvis var død. Men også Kalmbergs forfølger styrtede, ramt af Ulrichs kugler.

Heldigvis lykkedes det for Ulrich at få sit eget fly ud af dykket og lægge den på en støt kurs i trætopphøjde, og Ulrichs forfølger var tilsyneladende forsvundet. Han brød sig åbenbart ikke om, at lege tagfat mellem træerne,

men der tog Ulrich han fejl! Der lød et dommedagsbrag, da russerens kugler ramte hans fly og kastede ham fremad mod skottet. Ulrich kunne ikke fatte, hvad der var foregået. Han skubbede sig tilbage i sædet og dykkede ned mod træerne for at være jorden så nær som mulig og bare søge hjem. Han fik rystet forfølgeren af sig og afprøvede om hans maskingeværer virkede imens han gennemtænkte situationen. Han kunne mærke at blodet løb ned ad hans venstre ben. Han havde ingen smerter og braget mente han skyldtes en forplantning af lyden gennem knoglerne; han havde nok fået en kugle i bækkenet. Det kunne ikke være "alverden", mente han og de 80 kilometer hjem skulle han nok kunne klare. Han så på uret og konstaterede, at der var gået ca. en lille halv time siden han og Kalmberg var lettet fra den snedækkede flyveplads for at stoppe russerne. En halv time, der var intenst ladet med fart, kamp, larm, raseri og vildskab. Når der var 80 kilometer hjem, måtte kampen have varet omkring 10 minutter. Kalmberg var blevet derude. Levede han? Kunne Ulrich nå at skaffe ham hjælp? Træernes toppe hvirvlede forbi!

Det lykkedes Ulrik, at slå flapsene ud, for at tage farten af flyet, trimme næsen i vejret, lukke for magneten og benzinen inden han brasede ned mellem toppene af et birkekrat. Han hørte ikke engang braget. Så blev alt stille.

Utroligt held

Ulrich havde mistet bevidstheden på grund af sit blodtab, men blev kort efter fundet af en finsk skipatrolje, der førte ham til en bondegård, hvor der var en forbindingsplads og en læge. Der lå han i timer og ventede på en ambulance, der skulle føre ham videre. Der var endnu en bære i ambulancen. Ulrich fik sanitetssoldaten, der ledsagede dem til linde på tæppet over medpatientens hoved. Ulrich fik øje på Kalmbergs sorte hår. Han lå i sin flyverdragt, som han var faldet. Det var sidste gang han så sin ven og krigskammerat. Kalmberg ligger begravet på Garnisons Kirkegård.

Ulrich overlevede en russisk eksploderende kugle, der var gået ind i ryggen i overkanten af sædet og havde passeret ham gennem venstre lår og var gået ud oven for knæet uden at have ramt andet end væv, der kunne gro sammen igen på det danske lazaret, hvor han blev tilset af bl. a. sin broder, der også havde meldt sig frivilligt til Vinterkrigen

Tre bekræftede nedskydninger

Ulrich kom hjem med tre bekræftede nedskydninger under Vinterkrigen og blev genindsat i Marinens Flyvevæsen den 28 august 1940, hvor han blev udnævnt til kaptajnløjtnant den 1. juni 1942, og forrettede sejlende tjeneste tjeneste indtil 29 august til april 1946. (red.: der var ingen flyvning hverken

i Marinens eller Hærens Flyvetropper under besættelsen).

Efter den 29. august 1943 flygtede han til Sverige, hvor han virkede som flyin-stuktør til maj 1945.

Farvel til Marinens Flyvevæsen

I 1946 forlod han Marinens Flyvevæsen (men blev i reserven) som følge af de skader han havde pådraget sig under krigen. Han grundlagde sit eget firma og blev udnævnt til Orlogskaptajn (R) den 21 august 1951. Han blev pensioneret fra reserven i 1973 og forlod sit firma i 1976. Jörn Ulrich døde den 29. marts 1992.

Efterskrift

Ca. 1.000 danske frivillige soldater meldte sig som deltagere i Vinterkrigen, men kun en håndfuld nåede at opleve krigshandlingerne. Ifølge Paul E. Anker handlede det primært om 12 piloter, fra hhv. Hærens Flyvetropper og Marinens Flyvevæsen. Af dem blev 5 nedskudt og dræbt, mens 2 blev hårdt såret. 13 andre danskere tjente som ingeniører, mekanikere, flyveledere m.v. i det finske flyvevåben

Kilder:

- *Jörn Ulrich: DØDEN HAR VINGER.* En dansk flyvers beretning om krigen i Finland (KBH 1941)
- *Paul E. Ancker: De danske militære flyverstyrkers udvikling 1910-1940 Bind II Første halvbind* (Odense 2001).
- *Claes Johanson: Finland og den totale krig 1939-45.* (Kbh 2013)
- *Teisen og Pontoppidan: Danske Søofficerer 1933–1982.*



Gloster Gladiator med hjul på en let snedækket flyveplads. (Tom Wismanns arkiv)

”UDISNINGSMALERIET”

bragt i Marinehistorisk Tidsskrift nr. 4/220.

Nogle analytiske kommentarer

af *Hans Christian Bjerg*

I Marinehistorisk Tidsskrift 4/2020 gengives orlogskaptajn Preben Holcks redegørelse fra 1955 vedrørende en identifikation og datering af det såkaldte ”udisningsmaleri”, der viser orlogsskibe fra 1700-tallet, som manuelt bringes fri efter at have været fanget af ismasser. Kunstneren er anonym. Det befinder sig på Museet for Søfart. Holcks redegørelse præsenteres af Søren Nørby og Jakob Seerup.

Man må undre sig over, at disse to marinehistorikere uden forbehold sluger Holcks notat råt. Holcks redegørelse er spekulativ og uden dokumentation og logiske slutninger. Endvidere er oplysningerne i redegørelse selvmodsigende og leverer direkte argumenterne for, at hverken identifikation eller datering kan være rigtig.

Det er nødvendigt her at fremkomme med bemærkninger omkring orlogskaptajn Preben Holck (1888-1966) som marinehistoriker. Han forlod Søværnet i 1928 og begyndte derefter at beskæftige sig med dansk marinehistorie. Han efterlod sig et omfattende kartotek og en billedsamling, som efter hans død blev købt til Orlogs-

museet, og nu befinder sig på Krigsmuseet. Han var 1934-66 medlem af bestyrelsen for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Holck var ikke leder af Søværnets historiske samlinger, således som det anføres i præsentationen, men var kommitteret den historiske modelsamling 1946-52. I Mellemkrigsårene var der stort set ikke andre, der beskæftigede sig med ældre marinehistorie, og de artikler, han publicerede, blev ikke fagligt modsagt. Derfor fik han status som ekspert og meget kyndig. Vi ved i dag, at han foretog adskillige fejlagtige dateringer og identifikationer. Fejl, som i dag stadig ses gentaget i billedtekster, på trods af, at disse fejl er blevet beskrevet i flere artikler. Se f.eks. artikler i Marinehistorisk Tidsskrift 4/1974, 1/1975, 2/1975 og 2/1979.

Da den unge historiker Jørgen H. Barfod i 1947 blev ansat som marinehistoriker i Marineministeriet slog forholdet mellem Holck og ham straks gnister. Dette gik især ud over en kommission, der skulle behandle Søværnets museumsforhold i fremtiden. Herostratisk berømt er Holcks anmeldelse af Barfods lille bog om Slaget i Køge Bugt 1677, der udkom i 1952. Anmeldelsen var på flere sider end selve bogen. Det hele



Det såkaldte udisningsmaleri. Anonym kunstner. (Museet for Søfart)

endte med, at Barfod ikke fik forlænget sin kontrakt med Forsvarsministeriet. I 1951 stiftede han sammen med kommandør F.H.Kjølsen og kommandørkaptajn R. Steen Steensen Marinehistorisk Selskab.

Men, hvis vi ser på Holcks redegørelse fra 1955, så er det for det første ganske ejendommeligt, at der ikke bliver gjort forsøg på at udrede maleriets proveniens og accession. Hvornår og hvordan er det kommet i Museet for Søfarts besiddelse? Det kunne muligvis give visse fingerpeg om hvad det forestiller eller menes at forestille.

Maleriet er som anført anonymt, men er tilskrevet kunstneren Peter Cramer (1726-82). Er det noget der fremgår af de oprindelige accessionsoplysninger? Uden yderligere overvejelse køber Holck denne påstand og fører intet sandsynlighedsbevis for påstandens rigtighed. Da Peter Cramer primært er kendt som portræt- og teatermaler, kræver det en eller anden form for sandsynliggørelse for at acceptere denne påstand.

At der er tale om dansk-norske orlogsskibe føres der ikke noget bevis for. Der er ikke flag på nogle af de afbillede

skibe, kun vimpler, som muligvis godt kan indeholde farverne rød og hvidt. Denne observation gør Holck dog ikke brug af. Holck mener, at maleriet ”med sikkerhed kan henføres til perioden efter 1748, hvor den nye type kampanelanterne indførtes, og til 1772/73, da man ophørte med at male orlogsskibenes skibssider brunrøde...”. Inden for denne periode 1748-72 kender Holck kun til to afsejlinger af eskadrer fra København, nemlig 1762 og 1770. Da afsejlingen i 1762 foregik i april udelukker han dette år. Der er således efter Holcks mening tale om 1770. Her afsejlede en eskadre i maj! Hele denne udredning har imidlertid intet på sig. Ved at tage en rundtur i afbildninger af orlogsskibe gennem 1700-tallet i de europæiske flåder, kan man hurtigt konstatere, at de lanterner, man ser på maleriet, ikke kan siges at være specielt danske. Med hensyn til bemalingen har de viste skibe en farve, som de dansk-norske orlogsskibe aldrig har haft. Endvidere ændredes bemalingen af flådens skibe først i 1780. At der kun i den anførte periode har fundet to ”afsejlinger af eskadrer af sted”, er heller ikke rigtig.

Det mest forunderlige ved Holcks redegørelse er hans (forgæves) forsøg på at identificere de skibe, man ser på maleriet. Det er ikke muligt her at gengive fuldstændigt redegørelsens overraskende identificering. Men det

er dog nødvendigt at citere følgende: ”Skibenes ornamentering er maleriets svage side, idet agterspejlene savner deres karakteristiske konturer og ornamentale udsmykning. På PRINDESSE SOPHIA MAGDALENA’s hakkebrædt (det øverste spejlfelt) mangler prinsessens kronede portrætbuste flankeret af liggende kvindefigurer og amoriner. Den tredje spejlbue bæres af to fir-kantede søjler med kapitæler. I underste vinduesrække skal være ti vinduer mod ni på maleriet. Vinduesposterne og søjlerne skal være radiale med centrum i vimpelfløjknappen. Det underste vinduesbrystværn mangler ganske og den der anbragte indrammede navneplade, denne er fejlagtig anbragt mellem vinduesrækkerne. Også masterne er fortegnede, i det stængerne og stængevantet på alle skibene skal være betydeligt højere i forhold til undermasterne” (SIC!)

Med mindre Holck kan bevise, at skibene forinden togtet har været igennem større reparationer, eller har taget voldsom skade i forbindelse med udisningen, leverer han her selv meget klart beviser på, at ingen af de gengivne skibe tilhører den dansk-norsk eskadre, der skulle afgå i 1770 mod Algier! Sammenlign f.eks. de i denne ekspedition deltagende skibes agterspejle, gengivet i *Marinehistorisk Tidsskrift* 3/2018 p. 6, med det man ser på billedet. Denne selvmodsigende

analyse må vist siges at være ret enestående.

At man ikke kan se noget, der henfører til Flådens leje, klarer Holck med en forklaring om, at

”I ældre tider, hvor flådens leje tilmudredes hurtigere, end uddybningen med beskedne pengemidler tillod, var vanddybden for ringe til at give de større orlogsskibe fuld udrustning i flådens leje, hvorfor de varpedes ud til dybet uden for Kastelspynten, hvor de indtog deres beholdninger” (SIC!). Kommentarer til denne fortænkte forklaring er overflødige.

Som kronen på redegørelsen kan Holck så fremkomme med den meget sikre datering, at maleriet fastholder situationen for den algierske eskadre 5.-7. april 1770. I præsentationen betegnes denne datering som resultatet af ”en utrolig nøje gennemgang”. Hvordan kommer Holck så frem til denne datering?

Det ville være naturligt, at en marinehistoriker undersøgte arkiverne for at se om der i Admiralitetes arkiver, herunder Holmens Chefs arkiv, var spor efter en så markant ordre om allerede inden isen var drevet væk fra København, at igangsætte et så kostbart og ressourcekrævende projekt som at sende en hel eskadre uden for flådens leje og ekvipere den dér og derefter ”udise” den. Det gør man selvfølgelig

kun, hvis det har været meget påkrævet at få eskadren til at afsejle uden at skulle vente på en bedring i issituationen. Også den gang var det en kendt sag, at isen normalt var væk fra de danske farvande omkring begyndelsen af april. Det var noget både englænderne og senere tyskerne inddrog i deres angrebsplaner mod Danmark. Eskadren afsejlede dog først i maj. I præsentationen står, at kongen inspicerede eskadren den 25. april 1778, men er naturligvis en trykfejl for 1770.

Der er heller ikke gjort forsøg på at checke skibsjournalerne for at få et indtryk af de deltagende skibes bevægelser april-maj. Som et interessant kuriosum skal det her nævnes, at udover HAVFRUEN ses ingen af de deltagende skibes journaler bevaret i Rigsarkivet. Det bevarede materiale fra dette skib giver i øvrigt ikke noget input til den problematik, vi har at gøre med her. Der er ganske enkelt et hul i vore rækker af skibsjournaler netop for disse skibe i denne periode, hvad der virker påfaldende. Er det med vilje de er forsvundet! Der blev efter Algier-togtet nedsat en kommission til at undersøge, hvad der gik galt. Kan skibsjournalerne have været anvendt i den forbindelse og derefter forlagt. Nøjere undersøgelser af dette bør foretages ved lejlighed. Alt dette burde naturligvis have været undersøgt ved en utrolig nøje gennemgang i for-

bindelse med datering af det såkaldte ”Udisningsmaleri”.

Skal man komme med et forholdsvis kvalificeret bud på, hvad det omhandlede maleri forestiller, ledes tanken mere over i den russiske flåde, Det gælder både bemalingen af skibene samt ornamenteringen. Men det kræver alt sammen yderligere undersøgelser.

Af maleriet fremgår det, at der er tale om en længerevarende isdannelse, hvilket fremgår af tykkelsen. Det leder tanken hen på arktiske/russiske forhold. Desværre ses Holcks problematiske datering allerede anvendt i flere publicerede værker. Det kan kun beklages, at hans fejlagtige redegørelse er blevet publiceret.

Replik til H.C. Bjerg vedr. Peter Cramers udisningsmaleri

Af Søren Nørby & Jakob Seerup.

Det er altid en fornøjelse, når læserne finder ens artikler så interessante, at de finder anledning til at kommentere dem i bladet. Især når det er en så velanset forsker, der ønsker at gøre sin mening gældende. Vi iler derfor med at bringe svar på nogle af de spørgsmål, som Hans C. Bjerg stiller.

Først vil vi dog bemærke, at det er et bemærkelsesværdigt paradoks, at der er så relativt få billedkilder til den danske flådes virke i 1700-tallet. Der findes enkelte malerier fra 1600-tallets store slag især i 2. Skånske Krig 1675-1679, hvor man på Frederiksborgmuseet kan finde Möinichens billeder fra slagene ved Øland, etc. Fra Store Nordiske Krig er der vist to eller tre billeder, der giver en nogenlunde gengivelse af søkrigshistoriske begivenheder. For resten af 1700-tallet har vi næsten kun

billeder af indvielsen af tørdokken på Christianshavn i 1739 og en serie på otte billeder fra forskellige udrustninger malet af en håndværksmester på Holmen Johan Clemensen Rønneby. Hertil kommer ganske få andre gengivelser af orlogsskibe i mere eller mindre krigeriske sammenhænge, men det er så absolut undtagelsen, at vi i det hele taget har billeder af danske orlogsskibe fra 1700-tallet. Af samme grund er det virkelig heldigt, at vi har Cramers billede af udisningen af den danske eskadre – men det gør også, at sammenligningsgrundlaget er relativt lille.

H.C. Bjerg efterlyser oplysninger om maleriets proveniens. Her er, hvad der fremgår af Søfartsmuseets registrant: Maleriet er af Handels- og Søfartsmuseet (i dag M/S Søfarts-museet)

den 11. oktober 1935 købt for den ikke ringe sum af 1.000 kroner af den daværende ejer, civilingeniør H. Steen Christensen, Nyhavn 18. Af registranten fremgår det, at maleriet er tilskrevet teatermaleren Peter Cramer, 1726-82. Det er ikke Holck, der står for denne tilskrivning, men tilsyneladende en vurdering ud fra kunsthistoriske kriterier. Det er altså en ældre tilskrivning, som Holck i øvrigt ikke nævner i sit manuskript. Vi skal dog skynde os at anføre, at vi ikke ser nogen anledning til at anfægte den tilskrivning. Det er naturligvis ærgerligt, at maleriet ikke er signeret, men det ser ud til ikke at have været ualmindeligt for Cramer. Se vedlagte et foto af et maleri fra Københavns Museum, der også tilskrives Cramer, som heller ikke er signeret, og som viser fulde søfolk fra Holmen, der bringes ind i Nyboders Vagt. I stil og persongengivelse ser vi mange sammenfald, og vi har ikke nogen indvending mod identifikationen af kunstneren.

Når man zoomer helt ind på Cramers billede, ses det tydeligt, at det er danske vimpelførende skibe, der ses. Andre steder er maleriet måske ikke helt fotorealistisk, men vimplerne står knivskarpt, røde med hvidt kors og splitter. Ingen andre skibe i samtiden førte danske vimpler. Vimplen var og er jo kommandotegnet, der er strengt forbeholdt for orlogsskibe. Ingen andre

søfartsnationer førte vimpler, der kunne forveksles med danske. Der kan således ikke være tale om en forveksling med et andet lands skibe. Om bord på skibene ses søofficerer iført blå uniform med røde opslag, hvilket stemmer med det daværende danske uniformsreglement. Bjerg nævner selv muligheden for, at det kunne være en russisk flåde. Hertil skal indvendes, at russiske orlogsvimpler var hvide med blåt andreaskors, og russiske søofficersuniformer hvide med grønne opslag.

Bjerg nævner også, at det er problematisk, at der ikke er bevaret skibsjournaler fra de afbildede skibe fra 1770. Hertil må indvendes, at skibenes udrustning og udisning er dokumenteret i Peter Schiønnings dagbog, hvor den usædvanligt sene vinter og islægning er fremhævet.

Gengivelsen af skibene og deres ornamentik er langt fra nøjagtig, men beror formentlig på Cramers ringe kendskab til orlogsskibe. Han synes at have været mere optaget af det leben, han iagttog omkring skibene, snarere end af deres nøjagtige ornamentering. Med de ganske få udrustninger af danske eskadrer i perioden, og den sjældent sene islægning, ser vi derfor indtil mere vægtige argumenter fremføres, ikke grund til at anfægte Holcks identifikation.

Bog anmeldelser

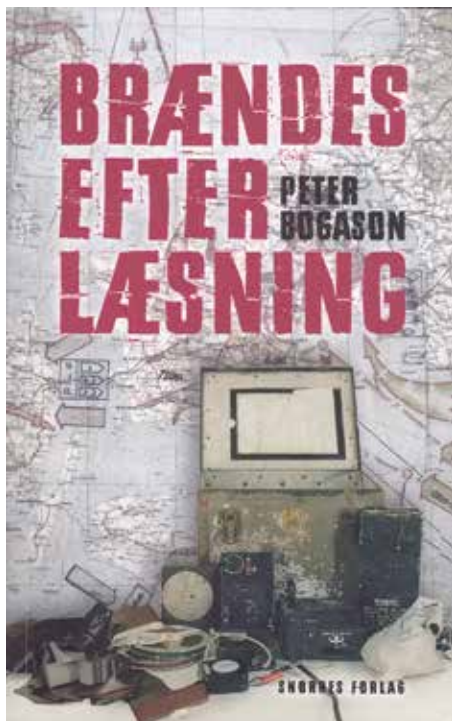
”Brændes efter læsning”

af Peter Bogason.

Udgivet på Snorres Forlag den 14. maj 2020. 299 sider. Pris kr. 99 + forsendelse. Findes også som e-bog.

Normalt bringer tidsskriftets redaktion kun anmeldelse af bøger, som handler om marinehistorie og ikke om fiktion. Der kan være årsager til at lave undtagelser. Peter Bogason udgav i 2016 sit store værk ”Søværnet under den kolde krig – Politik, strategi og taktik”. Han har tidligere skrevet bøger fra spiongenren og om livet i søværnet. Hans omfattende research i forbindelse med bogen om søværnet under Den kolde Krig har givet ham en bred viden, som strækker sig fra livet i søværnet under besættelsen og helt frem til Den kolde Krigs afslutning. Denne viden har han her omsat til en spændingsroman, som foregår i søværnets og Forsvarets Efterretningstjenestes regi.

Bogen starter med hændelserne den 29. august 1943 og det efterfølgende modstandsarbejde, som flådens personel hurtigt blev involveret i: Transport af jøder til Sverige, kurertjeneste, våbenleverancer, sabotager og meget andet. Herefter følger lidt om ”den skæve våbenfordeling”, hvor dele af modstandsbevægelsen gerne så, at kommunisterne blev underforsynet



med våben, for ”dem kunne man jo ikke stole på”. De ville måske overtage magten. Omvendt ville mange modstandsfolk gerne give kommunisternes mange våben som muligt. Kommunisterne var kendt for at være effektive og hårdtslående. Efter krigen kommer så hele problemstillingen om sikkerheden i de nordiske lande og om efterretningssamarbejde med de vestallierede. Samtidig skal flåden genopbygges, og lige syd for grænsen er der måske noget ekspertise og erfaring fra det nye Vesttyskland, som med fordel kan

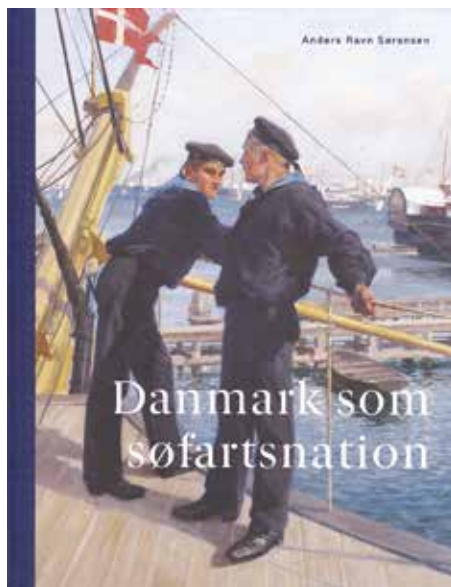
benyttes.

Den politiske situation i Danmark efter besættelsen medførte et stort kommunistparti, som i mange hense-ender udgjorde en trussel mod Socialdemokratiet. Hvad ville kommunisterne egentlig? Var de loyale over for Moskva, og havde de våben og radiosendere? Hvis de var loyale over for Moskva, så ville det være rart med nogle grundige forberedelser, således at danskerne ikke endnu en gang skulle tages på sengen med en "ny 9. april" på grund af politikernes gentagne fejltagelser. Et modstandsarbejde kunne jo godt etableres på forhånd med hemmelig distribution af våben og radiosendere. Hele dette spil er udmærket vævet sammen til en god og spændende historie centreret omkring søværnets personel og Forsvarets Efterretningstjeneste.

Poul Grooss,
kommandør (pensioneret)

"Danmark som søfartsnation" af *Anders Ravn Sørensen.*

Udgivet den 24. november 2020 af Gads Forlag i samarbejde med M/S Museet for Søfart. 304 sider, rigt illustreret. Pris kr. 349,95.



Forfatteren er lektor, ph.d. ved Institut for ledelse, Politik og Filosofi på Copenhagen Business School. Han har specialiseret i koblingen mellem erhvervshistorie og kulturhistorie, og det er der kommet en særdeles læseværdig bog ud af.

Måske skulle man indledningsvis beskrive, hvad bogen ikke handler om. Den handler ikke om Danmarks søfart. Bogen handler derimod om vores selvopfattelse: Hvorledes har danskerne igennem tiderne placeret

søfarten i den nationale erindring? Danskernes syn på søfarten har skiftet utroligt meget på grund af mange omstændigheder, ikke mindst i overgangen fra regional stormagt til lilleputnation. Hovedvægten er lagt på de seneste ca. 300 år. Sandhedens fakkellamp kan som bekendt ikke bæres rundt i en menneskevridd, uden at man svider skægget på enkelte, og forfatteren har da heller ikke lagt fingrene imellem i sine beskrivelser.

Forfatterens udgangspunkt er, at Danmark jo i grunden er et landbrugsland. Det er et bondesamfund, men fordi vi er et ørige, så har sejlads været nødvendig. Størstedelen af befolkningen er bønder, men kun et lille fåtal sejler i kystrafik eller på langfart. Sådan var det sort set frem til slutningen af det 19. århundrede.

Beskrivelsen tager sin start omkring slutningen af Den store Nordiske Krig i 1720. I starten af perioden var det flåden og søheltene, som tegnede det maritime billede af nationen. I 1700-tallet kom der gang i "merkantilismen", og danske købmænd finansierede skibe, som sejlede med varer fra fjerne egne. I begyndelsen tjente de godt, og majestæten, nationen og købmændene blev hermed rigere. I takt med at grådigheden voksede, blev købmændene dristigere, og Danmark blev rodet ud i krigshandlinger, som

ikke var uforudsigelige, og som fik enorme konsekvenser for nationen: Krige i årevis, tab af menneskeliv, tabet af Norge og statsbankerotten.

De sidste 20 år af 1700-tallet kaldes ofte for "den florissante periode". Frem til 1801 tjente rederne og købmændene ufatteligt mange penge. Englandskrigene fra 1801 til 1814 var en direkte følge af redernes grådighed, og det gik op for befolkningen. Til gengæld havde søfolkene i såvel handelsflåden som flåden kæmpet bravt for nationens ære og statens indtægter. Her skifter befolkningens syn på skibsrederne og på "søens folk", og med tabet af flåden og tabet af de internationale markeder står Danmark atter tilbage som et bondesamfund. Søfarten bygges langsomt op igen.

Forfatteren giver læseren mange vinkler på Danmark som søfartsnation, og billedet varierer meget. Store dele af rederivirksomheden var centreret i København, tæt ved magtens centrum, men han bringer også læseren ud i provinsen. Mange søfartsbyer havde i 1700- og 1800-tallet skibe på langfart til Kina, Afrika og Amerika. I Marstal var mændenes erhverv for eksempel normalt knyttet til søen og ikke til landbruget. Det gjaldt også for mange af havnebyerne i Slesvig-Holsten. Skibe på langfart bragte eksotiske varer med hjem, og søfolkene var de

eneste, som oplevede verden uden for hjemstavnen. Kunstnere sættes i sving med at beskrive søfarten for skibsredere, købmænd og skippere.

I slutningen af 1800-tallet begynder der at komme interesse for formidlingen af Danmarks søfartshistorie og hermed også for søfartsmuseer. I de hjemlige farvande præger C. F. Tietgen og DFDS de maritime aktiviteter, og i Det fjerne Østen er Danmark repræsenteret ved blandt andre H. N. Andersen med ØK og viceadmiral A. du P. de Richelieu, en dansk søofficer tjenstgørende i Siams flåde. Der opføres skuespil og operetter om livet på havet, og snart dukker der også film op. Skurken er ofte den kyniske, onde og griske skibsreder. Hans uduelige og ligeledes onde søn er som regel ude efter stykkets blonde heltinde, som dog heldigvis til sidst falder for en af de gode, retskafne og smukke, men underbetalte søfolk.

Skibsrederne slæber efter Den første Verdenskrig rundt på et lidt blakket image. Mange søfolk har sat livet til, og skibsrederne har tjent ufattelig godt med penge uden selv at sætte livet på spil. Det præger de følgende år, hvor klassekampen også begynder at sætte ind i handelsflåden. I 1920-erne og 1930-erne var søfolkene som regel underbetalte, og det gav anledning til konflikter. Da Den anden Verdenskrig bryder ud, bliver det endnu mere kompliceret,

specielt for rederne. Mange af søfolkene vælger at sejle for de allierede, og ca. hver sjette af dem omkommer. Det var Danmarks største bidrag til den allierede sejr over Tyskland, men af mange og komplicerede årsager finder det ingen anerkendelse hverken i Danmark eller i udlandet før 2014!

I underholdningsbranchen fortsætter produktion af film og lystspil i den før nævnte genre, da der tilsyneladende er et stort behov for folkekomedier. Filmen ”Martha” fra 1967 har heldigvis også fået sin plads i bogen. Det er en ”kultfilm” for alle, der har sejlet i handelsflåden eller i flåden.

I bogens sidste del opsummeres skibsfartens betydning for det moderne Danmark og formidlingen af Danmark som søfartsnation, herunder også om nogle af skibsreder Mærsk Mc-Kinney-Møllers gaver: ”Amaliehaven” og ”Operahuset” i København.

Bogen er overdådigt forsynet med illustrationer. Den er desuden forsynet med kildeangivelser og register. Bogen er blevet til på grundlag af omfattende research i arkiver og i et samarbejde med ”M/S Museet for Søfart”.

Forfatteren skal have megen ros for de utroligt mange facetter, han har fået med i sin beskrivelse af ”Danmark som søfartsnation”.

Poul Grooss,
kommandør (pensioneret)



Så er undermasterne på plads. Red.: Det er da et super billede af en pragtmodel.

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Selv om vi nu er godt inde i februar måned, er det ikke for sent at sende en hilsen til alle vore medlemmer med ønsket om et rigtig godt år 2021 og en stor tak for opbakningen i 2020.

Med vaccinerne fremkomst og forårets komme må der være grund til optimisme – endnu en gang. Det begyndte ellers lidt skidt med aflysning af vort annoncerede medlemsmøde d. 26. januar, hvor vi skulle have hørt om ”Nyholm som maritim park”. Det må så blive en anden gang.

Vores generalforsamling d. 13. april i marinstuen på Nyholm holder vi fast i indtil videre. Og så har Københavns Kommune netop meddelt, at årets Havnefestival finder sted i weekenden d. 27. til 29. august. Det kan blive en ganske voldsom weekend, hvor Danmarks Marineforening afholder sit årlige Jubilarstævne om søndagen, Peder Skrams Venneforening holder fregat-træf lørdag, og hvor fregatten også får besøg af måske 40 veteraner til overnatning i hele weekenden.

Deltager vi i Havnefestivalen bliver det i givet fald ”kun” lørdag og søndag formiddag og eftermiddag.

Midt i december måtte vi meddele Strandingsmuseet, at Orlogsmuseets Modelbyggerlaug ikke kunne aflevere



den færdige model af det britiske linjeskib ST. GEORG, så den kunne være klar til vinterferien i uge 7.

Corona og de mange restriktioner på Nyholm og i de kommuner, hvor modelbyggerne kommer fra, har forsinket færdiggørelsen. Gennem den lange byggeperiode er der efter fælles aftale også tilføjet mange nye og spændende detaljer og formidlingsfremmende sidegevinster. Men alt tager tid og fjerner nogen af de allerbedste modelbyggere fra færdiggørelse af selve skibsmodellen. Alt det her gør, at vi først forventer at kunne aflevere skibsmodellen op til påskeferien (1. april).

Heldigvis accepterede museet denne forsinkelse med en henstilling om ikke at gå på kompromis med byggekvalitet og corona-restriktioner.

Og egentlig går det meget godt. Nyd billedet, hvor de store undermaster netop er blevet monteret.



Og her kommer en agterlanterne til ST. GEORGE. (OMBL)

Vandlinjemodellen af CHRISTIANSBORG udvikler sig. De deltagende 4-5 modelbyggere mødes om onsdagen, hvor der ellers er tomt i arresten – og på Nyholm. Projektet skrider fremad, men skal først være klar, når vi må lave en præsentation og indvielse med mere end fem deltagere.

Modellerne af det britiske linjeskib DEFENCE – både den lukkede og den åbne model – må vente til HMS ST. GEORGE er afleveret. Men så skal det nok gå stærkt.

Modelbyggerlauget har jo sit hovedkvarter i den fredede Arrest på Nyholm. En fornem placering, der passer rigtig godt til vores behov. Mange små enmands værksteder (celler) og et par møderum (vogternes kontorer) er for længst taget i brug.

Men Forsvaret ønsker at sælge dele af Nyholm. Forsvarets skitse skal imid-

lertid godkendes af partierne bag forsvarsaftalen. Den skulle have været præsenteret for mere end et år siden, men er gang på gang blevet udsat. Alle forsvarsordførerne og involverede embedsmænd har besøgt Nyholm op til flere gange, men enighed er der ikke så meget af. Og nu er der gået så lang tid, at Forsvarets nøglepersoner lidt efter lidt er forsvundet til andre gøremål.

I mellemtiden har det Særlige Bygningssyn været flittig gæst på Nyholm, og Slots- og Kulturstyrelsen har nu indstillet, at stort set hele Nyholm inkl. bygninger, veje, kajer, græsområder mm. bliver fredet. Forslaget er sendt i høring med svartermin til august. Det gør næppe et salg lettere.

Sammen med diverse NGO'er har vi frivilligt lavet et *Charter for Nyholm*, der beskriver, hvad vi ønsker.

En åben arkitektkonkurrence, der leder til et Nyholm præget af de 300 års maritime historie og med plads til de mange frivillige foreninger. Orlogsmuseets Modelbyggerlaug er en af de omkring 35 medunderskrivere. Alle vi underskrivere er nu inviteret til statusmøde d. 8. april. Interessant, at Arkitektskolen og flere arkitektfirmaer er begyndt at dukke op på Nyholm.

Bestyrelsen enedes om at hæve priserne på varerne:

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



Interesserede medlemmer kan købe
disse ved henvendelse til:

Torben Martinsen

Ejbyholm 20

2600 Glostrup

Email: torben.martinsen@gmail.com

Tlf.: 4227 2794

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

OPDATERING VEDRØRENDE ARRANGEMENTER I FORÅRET 2021.

Bestyrelsen holder naturligvis hele tiden øje med hvad myndighederne melder ud om forandringer til udsendte anbefalinger og påbud vedr. Covid-19/Corona. Vi holder øje, for vi "jagter" mulighederne for igen at gennemføre de kendte foredragsaftener i Holmens Kirkes møderum.

Aktuelt (medio februar) satser vi meget på at det "regime" der kører lige nu løftes, så vi igen i et vist omfang får lov at gennemføre en foredragsaften. Derfor er næste foredrag berammet til onsdag 24. marts kl. 1930, hvor programmet er brigadegeneral Michael Clemmesen der fortæller om "kommandørkaptajn Arnborgers forræderi mod Danmark i 1928-29".

Vi ønsker også meget højt at kunne gennemføre den årlige Generalforsamling som planlagt den 14. april - og derpå mindst to foredrag mere af dem, der har måttet aflyses i indeværende sæson.

Så derfor: HOLD ØJE MED www.marinehist.dk - fordi vi ALTID vil bruge vores hjemmeside til at holde vores medlemmer opdateret om hvad jeres Selskab laver og planlægger og - laver om!

Håber snart vi ses -

bedste hilsener - på bestyrelsens vegne,
Gustav Lang

Formand for Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner

KONTINGENT 2021

Indledningsvis tak til de mange, der har betalt kontingent for foreningsåret 2021. Tak for jeres støtte.

Har du /I endnu ikke betalt kontingent kan du/I nå det endnu.



Kontingentet udgør i 2021:

- ordinære medlemmer: 300 dkr
- ægtepar: 325 dkr
- pensionister: 225 dkr

beløbet bedes betalt til **selskabets konto 8075 – 1468804** - med tydelig angivelse af **medlemsnummer** (se venligst bag på Marinehistorisk Tidsskridt) samt **afsender**. Alternativt kan beløbet betales via giro: korttype 73. kreditor nr. 86486199.

Betalinger fra udlandet foretages ved anvendelse af:

iban: dk 488075000148804

Bic-code (swift-adresse): sybdk22

Afsender
Marinehistorisk Selskab
C/O Niels Jacob P. Hansen
Mikkelborg Allé 17
2970 Hørsholm



MEDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

Arrangementer sæson 2021

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

HUSK - i CORANATIDER - GÅ ALDRIG HJEMMEFRA UDEN AT HAVE
TJEKKET EVENTUELLE AFLYSNINGER PÅ FORSIDEN AF: marinehist.dk

Onsdag 24. marts 2021 kl. 19.30

Michael Clemmesen

Kommandörkaptajn Arnbergers forræderi mod Danmark i 1928-29.

Onsdag 14. april. 2021 kl. 19.30

Generalforsamling

Lars Jordt

Danske skibe til alverdens flåder

Onsdag ??? 2021 kl. 19.30.

Hold øje med www.marinehist.dk om hvornår der holdes foredrag.

Onsdag ??? 2021 kl. 19.30

Hold øje med www.marinehist.dk om hvornår der holdes foredrag.

Onsdag ??? 2021 kl. 19.30

Hold øje med www.marinehist.dk om hvornår der holdes foredrag.

Torsdag-fredag 2.-3. september 2021

Årets sommerudflugt til Karlskrona

Efter foredragene og generalforsamlingen er der mulighed for at få to stykker
smørrebrød, en ostemad, samt en øl eller sodavand og kaffe for i alt 120 kr.

VIGTIGT!

Tilmelding til foredrag og spising via link:

marinehist.nemtilmeld.dk