

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



54. årgang

Nr. 2 - maj 2021

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

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

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

Redaktion: Tom Wismann (ansv.h.)  
Roret 89  
3070 Snekkersten  
Tlf. 2287 2029  
e-mail: [twismann@gmail.com](mailto: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](http://www.toptryk.dk)  
Tlf.: 7465 0101

## INDHOLD

### Artikler

GODTHAAB-ekspeditionen 3  
Anden del, 22/7 til 14/10 1930  
*Viggo Wismann*

Tysk minestryning i danske 28  
farvande 1945-47  
*Thomas Harder*

Udisningsmaleriet, ”sidste vers” 34  
*H.C. Bjerg, S. Nørby, J. Seerup*

### Bog anmeldelser

Jutlandia 39  
*Helle Juhl*

Flåden 42  
*Jakob Seerup*

Meddelelser fra Orlogsmuseets 44  
Modelbyggerlaug

Udflugt til Karlskrona 46

Meddelelser fra formanden 47

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

Forsidebillede:

*Grønlandsstyrelsens skib GODTHAAB  
i en Grønlandsk fjord (Museet for  
Søfart.)*

# **GODTHAAB-ekspeditionen 2/6 til 14/10 1930.**

**Her bringes anden del af 2nd mester Viggo Wismanns dagbog,  
dækkende perioden 22/7 til 14/10 1930.**

**Første del blev bragt i Marinehistorisk Tidsskrift Nr. 1/2021.**

*Viggo Wismann*

**Tirsdag d. 22/7.** En bedre frokost afsluttede jægerens besøg. ”Nanok” grejet sættes i land i Germaniahavn. Kl. 1800 var vi inviteret ind i land til middag hos jægerne, meget interessant, men hvor må det være underligt indrettede mennesker, som kan finde sig

i sådan en levevis. Huset var et træhus på størrelse med et stort lysthus i en kolonihave, 2 stuer, hvoraf den forreste benyttedes til opbevarings af proviant, skind m.m. Det inderste var opholdsrum. Efter jægerens udtalelse var huset her i Germaniahavn, det største af ”Nanoks” Huse. Langs de 2 vægge var der 4 køjer, 2 styk over hinanden. Over de øverste



*Tre af GODTHAABS 12 værnepligtige har fået lov til at komme en tur i land, og ses her foran en jægerhytte med grønlandske bjerge i baggrunden. Næppe mange af dem har før set bjerge. (Viggo Wismanns arkiv)*



køjer var boghylder.

Over spisebordet til venstre fandtes kaffe, te, sukker, peber, salt m.m. i blikdåser. Midt på gulvet fandtes et komfur, som brugtes til madlavning samt opvarmning af huset. På væggene var ophængt våben, barometer, barograf m.m. Staklerne skal jo have lidt kvindelige yndigheder at se på. Resten må de jo tænke sig til.

Uden for huset fandtes en lille indhegning, hvor der gik en lille polarræv. Den så så sørgmodig ud, men repræsenterede alligevel en værdi for jægerne af ca. 300 kr. Et sted her var der køkkenmødding, hvor hundene gik og rodede, og hist var der udspændt nogle prægtige bjørneskind til tørring. Hundene var ikke grønlandske, men forskellige blandinger, medtagne fra Danmark, men de får jo hvalpe af og til, og på den måde holdes hundebestanden ved lige.

Til middag fik vi skildpadde lavet af konserver, den smagte rigtigt udmærket. Kl. ca. 2100 gik vi igen om bord, den oplevelse rigere. Middagsmaden blev lavet af Hans Ludvig Jensen, men han så noget trist ud, og da vi kom om bord, fik jeg årsagen at vide af Lauge Koch. Normalt gik madlavningen på tur blandt jægerne. I denne uge var det direktør Jennov, der skulle lave mad, men da han var direktør for selskabet, kunne han som vært ikke så godt stå at røre i gryderne, når gæsterne ankom. Derfor

var hvervet som kok overdraget Hans Ludvig, hvilket denne altså ikke havde så glad for.

**Onsdag d. 23/7.** Direktør Jennov kom om bord for at købe noget proviant ”Nanoks” beholdninger var for en stor del blevet ødelagt. Han smagte på vores rugkiks, og syntes det var en lækkerbissen. Hvor mange kiks han har købt, ved jeg ikke. Kl. 0500 afsejlede vi fra Germaniahavn nord på til Bas Roch, som vi ikke kom ind til på grund af tåge. Sejlede derefter syd på til Tyrolerfjorden, som vi grundet på tågebælter hist og her nåede kl. 2130.

**Torsdag d. 24/7.** Om eftermiddagen manøvre for deviationsundersøgelse. Kl. 1515 stod syd på til Cap Stoch. Forinden var alle videnskabsmændene kommet om bord fra de forskellige lejrpladser. På vejen inspicerede chefen huset ved Hirds Rævefarm, hvor det viste sig, at nordmændene havde taget huset i besiddelse efter, at danske jægere havde forladt det. Det danske navn var ”Elsborg”. Som bevis for, at huset havde været dansk medbragte chefen et par konserverdåser fra ”Forman”, antagelig sylte, samt en smørdåse fra ”Plum”, og tillige et bræt fra en kasse med Østgrønlandsk CO mærke. Ankom til Cap Stoch kl. 2345, hvor vi ankrede. Ved siden af os lå det norske fangerskib VESLA KARRY. Nordmændene har nok være glade for at se



*Spændt forventning for mødet mellem nordmænd og danske i Myggebugten. Fv.: Lægen, ego, 1 mester, Bøgvad, overstyrmanden, Lauge Koch, Noe. (Viggo Wismanns arkiv)*

splitflaget vaje fra GODTHAAB.

**Fredag d. 25/7.** Lauge Koch ekspeditionen gik i land og slog telt ved kysten. Wittrup Hansen gik med i land og satte Dannebrog på sit telt, for at vise nordmændene, at betjenten var med i land. Han har filmapparatet med i land, så nu må vi håbe på nogle gode "meter", da vi først skal afhente ekspeditionen igen søndag d. 3/8.

Kl. 1000 afsejlede GODTHAAB igen nordefter og inspicerede en hytte samt huset ved Cap Mary. Ankomst til Tyrolerfjorden kl. 1245, hvor direktør

Jennov og jæger Knudsen kom om bord. Vi fortsatte nu nordpå til Bas Roch. Ankomst til Bas Roch, samt motorbåden CARL, der viste sig at være ubrugelig i nuværende stand, motoren var rustet sammen, og båden utæt, hvilket ikke er så underligt, da den har ligget på land i ca. 7 år. På vej til Bas Roch så jeg 2 isbjørne i kikkert, inde på Pendolum-øen. Tillige obs. en del polarharer.

**Lørdag d. 26/7.** Afsejlede fra Bas Roch kl. 0015 og ankom til Germaniahavn kl 0400. Tog gods ombord til stationen

”Karlshavn”. Jæger Hvidberg kom til frokost og middag. Ved middagen holdt chefen en nydelig tale for Hvidberg, og takkede ham for hans gode humør, samt ønskede alt godt for fremtiden. Vi blev alle enige om at tænke på hinanden ved et glas juleaften kl. 1900 kl. 2100 dansk tid. kl. 2045 afsejlede vi fra Germaniahavn syd på.

**Søndag d. 27/7.** Ankom til Tyrolerfjord kl. 0600, hvor vi ankrede et godt stykke inde for Sandodden. Besøg af jægerne Larsen, Rasmussen og Jensen til eftermiddagskaffe. Jeg fik et bjørnekranie foræret af Hans Ludvig Jensen. Stille vejr. Kl. 2230 gik jeg til køjs i håb om, at skulle sove hele natten, efter at have gået vagt om vagt siden d. 22/6, men god morgen! Kl. 2400 blev jeg purret.

**Mandag d. 28/7.** For at gøre klar til at sejle, da der var kommet en del is ind på fjorden, og vi manøvrerede da hist og her en smugle ”frem” eller ”bak” til kl. 0400. Jægerne fra Sandodden kom om bord og blev trakteret med toddy, da de havde moskus med til os. Jeg havde også håbet på et skind, men det nåede ikke så langt.

**Tirsdag d. 29/7.** Stille vejr. Jægerne til frokost, ellers intet at bemærke. Sov hele natten, hvor var det dejligt.

**Onsdag d. 30/7.** Fik et dejligt moskus-

okseskind foræret af Hans Ludvig Jensen. Maskinmester Lystagers bryllupsdag. ”Mester” gav toddy om aftenen. Radioavis. Kl. 2300 kom næstkomm: og lægen om bord meddelte, at de havde skudt 3 moskusdyr, så der blev stor glæde, da det ferske kød var sluppet op for et par dage siden. Frokostbordet blev dækket.

**Torsdag d. 31/7.** Frokosten efterfulgtes af kaffe med cognac og likør, hvorved vi fik lejlighed til at mindes min lille kone som jo i dag har fødselsdag. Hjertelig til lykke lille ven. Dagen gik stille og roligt. Om eftermiddagen holdt jeg en lille privat tøjvask, og gik udmærket. Radioavis.

**Fredag d. 1/8.** Om formiddagen sejls på Tyrolerfjorden for opmåling. Om eftermiddagen jægerne fra Sandodden om bord med gods, som skal sejles til ”Karlshavn”. Kl. 1730 ankrede vi ud for stationen Sandodden. Et lille hus uha! Uha! Uha!, hvis man skulle tilbringe 3 år af sit liv her oppe, men hvad? Hver sin lyst.

Iste mester skød efter en sæl, men ramte ikke, da sælen var for langt borte fra skibet.

**Lørdag d. 2/8.** ”Morrisey” ankommet til Tyrolerfjorden. Chefen aflægger besøg. Amerikaneren afsejler igen kl. 0900. Jægerne fra Sandodden til frokost. Tog det sidste gods samt 6 hunde



*3die kommanderende Søløjtnant I H. Wittrup Hansen var ofte også ekspeditionens fotograf. Her er filmapparatet rigget til på trefod ombord på Godthaab og klar til skud. (Viggo Wismanna arkiv)*

om bord til "Karlshavn". Afgik fra Tyrolerfjorden kl. 1530. Dybvandsmålinger på fjorden med Clausens dybdemåler. Forlod Tyroler kl. 2000 og sejlede til Cap Stoch.

**Søndag d. 3/8.** Ankom til Cap Stoch kl. 0300 i det fineste vejr. Dr. Koch og Bøgvad kom om bord ved ankomsten. Et lille stykke fra lejren ligger et lille hus (norsk), men der findes ingen folk i det. På huset findes et opslag – underskrevet af 3 nordmænd – at de har annekteret kysten fra 25 juli 1930 for at bryde kul. Efter dr. Kochs udtalelse findes der ingen kul, så det bliver nok

en mager forretning. I eftermiddag har Lystager været i land og skudt en moskustyr, sammen med jægerne Rasmussen og Knudsen. "Olamand", et sjovt navn for en hund, var med på jagten. Til middag var vi 19 til bords, officerer, videnskabsmænd og jægere.

Det er blevet en del blæsende i eftermiddag, men vi ligger godt. Søløjtn: Wittrup Hansen har i eftermiddag været inde at filme det norske hus. Dr. Koch gav et par flasker vin og vi havde et par meget fornøjelige timer. Chefen sang og spillede på min mandolin, og gramofonen hjalp med underholdningen.





*Ved afgangen fra Cap Stoch var der meget is, men kun drivis under land. (Viggo Wismanns arkiv)*

**Mandag d. 4/8.** Stille vejr. Intet særligt at bemærke.

**Tirsdag d. 5/8.** Afsejlede fra Cap Stoch kl. 0845 syd på mod ”Karlshavn”. Isen ligger ret tæt, men dog med åbent vand og drivis under land. På isen ligger mange sæler, de fleste jeg endnu har set samlet på et sted, ca. en halv snes stykker, men de ligger så langt ude, og vi har ikke tid til at hente dem.

Ankrede kl. 2100 og påbegyndte straks at tage ”Nanoks” gods i land til det nye ”Karlshavn”. For nogle år siden havde danskerne en station af samme navn, men den er blevet brændt af nordmændene. Heroppe synes den slags

ting som hændelig.

Den nye station kommer til at ligge nogle km. fra ”Hold With Hope”-pynten af Frantz Josefs Fjorden. Når man ser hvilket roderi, der er med at få godset i land på en øde klippekyst, må man endnu engang beundre de mennesker, der kan mene at finde en livsopgave heroppe. Jeg forstår dem ikke.

**Onsdag d. 6/8.** Kl. ca. 0200 var det sidste gods i land, og jægerne kom da om bord, og vi samledes alle i messen til et stykke mad og et afskedsbæger. Det blev vedtaget at kalde stationen ”Knudshoved”.

Jægerne kom til den sidste frokost, og

tog afsked med os kl. 1430, hvorefter de blev sat i land i skibets motorbåd, medbringende som gave 1 kasse øl til hver station, samt 2 flasker ”julesnaps” til hver mand, hvilket de jo var meget glade for. Kl. 2100 hørte vi den dejligste musik på højtaler fra europæiske stationer. Kl. 2000 og 2400 hørte vi rådhusklokkerne i København over Kalundborg radio. Det var meget interessant. Det var første gang siden vi gik hjemmefra, at man kunne stille sit ur efter rådhuset i København.

**Torsdag d. 7/8.** Stadig tåge. Lattede kl. 1845, men måtte fortøje ved iskanten kl. 1945.

**Fredag d. 8/8.** Lattede kl. 0900 og sejlede syd over. En del store isfjælde ud for Myggebugten. Kl. 1945 ankrede i Myggebugten ud for den norske fangst- og radiostation. Chefen og søltn: Wittrup Hansen gik i land med

motorbåden for at betale nogle penge fra direktør Jennov. Afsejlede igen kl. 2130 syd over.

**Lørdag d. 9/8.** Sejlede ind op Frantz Josefs fjord. Derefter ind på Moskusoksefjorden.

Dr. Koch og Noe-Nygaard gik i land ved Cap Franklin kl. 0400. kl. 1600 gik de øvrige videnskabsmænd i land.

Kl. 2100 ankrede GODTHAAB i bunden af Moskusoksefjorden. Her er ret tiltalende. 3 store isfjælde står på grund tæt ved os. Kl. 2300 slukkedes på kedlen, for at gøre klar til kedelrensning.

**Søndag d. 10/8.** Herligt vejr. Efter frokost blev jeg inviteret i land sammen med chefen, næstkomm: og lægen. Vi afsejlede i motorbåd fra Godthaab kl. 1300. Rippet med rifler og jagtgeværer stod vi ud af fjorden.

En times tid efter opdagede vi moskus-



*Motorbåden er blevet trukket op på stranden. (Viggo Wismanns rkiv.*

okser i strandkanten, hvorefter vi sejlede mod land, og gik ned mod dyrene. Der var 1 tyr, 3 køer og 3 kalve, som stod et halvt hundrede meter fra strandkanten. De var ideelle at jage, da man så ikke skulle slæbe dyrene for langt til fartøjet.

Vi delte os i 2 hold. Næstkomm: og lægen, chefen og jeg. Jeg havde kun jagtbøsse med, så jeg var kun tilskuer men da det var min første jagtudflugt, var det jo ret spændende. Vi nærmede os nu langsomt flokken, som da de opdagede os, stillede sig i "karre", som det kaldes, hvilket vil sige i en lige linie med front mod os. Tyren på den



*Lægen klar til jagten. (V. Wismanns arkiv)*

ene fløj og køerne på den anden, med kalvene i midten.

Således blev de stående til næstkom-



*Moskusokserne set fra sø(top) og land. (Viggo Wismanns arkiv)*

manderende åbnede ilden, dog uden at ramme, skuddet gik for højt over flokken. Dyrene klumpede sig mere sammen, men blev stående.

Derefter skød chefen, og fejlede også i første skud, men ramte anden gang en ko, som rejste sig på bagbenene, hvorefter den faldt om, og fægtede med alle 4 ben i vejret.

Dyrene blev stadig stående, indtil chefen igen fyrede og nedlagde en lille 3 måneder gammel tyrekalv, hvilket vi selvfølgelig først opdagede senere.

Dette var for meget for de øvrige dyr, som tog flugten, og de ret tunge dyr satte med lethed op ad den ret stejle og stenede fjældskrænt og forsvandt.

Chefen og jeg gik da hen og undersøgte koen og kalven, den sidste var stendød, men koen lå endnu og stønnede, og chefen ofrede da et par skud til, indtil al liv var udslukt.

Idet flokken forcerede fjældkanten fyrede næstkomm: og forfulgte flokken så hurtigt det kunne lade sig gøre. Chefen gik ligeledes efter, og lægen og jeg tog den lidt mere med ro, og da vi kom op på skrænten, var både chef og næstkomm: ude af syne.

Vi fortsatte og gik ud mod kysten, som på det sted var ret stejl. Vi havde nu fået de øvrige i sigte, og så tillige, at tyren var drevet ud i vandet og vi kunne i kikkert se, at vandet var farvet

rødt af blod, så vi fik jo travlt med at nå ned af skråningen og langs kysten.

Det var på høje tid, da jeg havde patronerne til chefens riffel i lommen. Vi fik da at vide, at næstkomm: havde anskudt tyren, og dette var grunden til, at den havde søgt ud i vandet, hvor det stakkels dyr kun ventede på den dræbende kugle.

Meningen var, at vi skulle fotograferes i strandkanten sammen med tyren, i det øjeblik chefen skød (lægen havde fotografiapparat med), men pludselig giver tyren sig til at hvæse, og ville forsøge på at komme op af vandet, så næstkomm: og jeg fik travlt med at flytte os, medens chefen fyrede.

Tyren var meget sejlivet og måtte endnu have et par skud, før vi var herrer over situationen. Vi trak derefter tyren op i strandkanten, hvilket ikke var så let, da terrainet var meget stenet, og med mange huller i, men som sagt vi hankede op i kalven, og tog hver et forben og et bagben og nærmest smed den fremefter, så godt det lod til gøre.

Derefter blev halsen drejet om, og hovedet fjernet. Nu kom det næste moment, at sprætte dyret op, og tage indvoldene ud. Vi så spændt på koen, som havde en mave så spændt som et trommeskind. Forsigtigt blev der gjort et lille indsnit og med stirrende blikke,



*Moskustyren er blevet såret og har søgt ud i vandet, og her må chefen give den et par ekstra skud for at få den nedlagt. (Viggo Wismanns arkiv)*

ventede vi på hvad der ville komme.

ikke medtages.

Der kom en lille smugle af mavesækken til syne, vel så stort som et hønseæg, men pludselig var det, som en stor ballon blev pustet op og mavesækken fandt vej ud igennem snittet.

Vi trak os lidt tilbage, da vi ventede, at den ville revne med et knald, og for, at der ikke skulle ske noget, punkterede vi den med en kniv. Den faldt da sammen, som en ballon, der havde tabt gassen. Indvoldene blev derefter fjernet efter kyndig vejledning af lægen, som tog lever og hjerte ud, det sidste var fuldstændigt smadret, og kunne som sådan

Efter at have delt koen i to dele, ved at skære den over på midten, lod vi kødet ligge, og gik hen mod motorbåden, som lå fortøjet et godt stykke borte.

Sikken en overraskelse, da vi kom derhen, båden lå ca. 200 m oppe på land. Vandet ved fjorden var nemlig faldet i mellemtiden.

Der var ikke andet at gøre, end at tænke nærmere over tingene, hvilket foregik på den måde, at vi først lagde os omkring et lille bål, som næstkomm: lavede af drivtømmer, og ved hjælp benzin fra motorbåden, knitrede og



*Så skulle tyren pelses og parteres hvilket ikke var hverdagsarbejde. (V. Wismanns arkiv)*

brændte det tørre træ i en fart. Vi spiste derefter lidt chokolade, som lægen havde med, samt gnavede nogle rugkiks, som lå i motorbåden. Efter en halv times forløb begyndte vi at sætte motorbåden i vandet, hvilket ikke var så let en sag, men ved hjælp af årer og mast til motorbåden fik vi efter en god times arbejde båden ud at flyde, hvilket ikke gik af uden at få et par våde støvler og strømper.

Derefter sejlede vi hen og tog kødet af koen samt kalven om bord. Sikken et teater, da vi skulle have den største del

af kroppen om bord. Det foregik ved at binde forbenene sammen, og derefter stikke 2 årer ind som vi krydsede.

Chefen og lægen havde den ene åre, og næstkomm: og jeg den anden, men da der var meget forskel på højden af os, måtte jeg bære min del af åren oven på hovedet. Det gjorde vældigt ondt. Til tider smuttede man over en sten, og så gjorde det ondt i benene. Jeg havde bare ben i træskostøvlerne, da jeg forinden havde taget de våde strømper af.

Vi havde allesammen den fornem-

melse, at de 3 andre ingen ting bar, men vi morede os kongeligt. Til tider lo vi, så vi var ved at tabe hele koen.

Næste holdeplads, var hvor tyren var blevet skudt, men det kom vi lettere af sted med, vi lod den nemlig slæbe agten for motorbåden i en kasteline, som var surret til tyrens forben, og op om hornene.

Nu gik det hjem efter mod Godthaab, som vi nåede kl. 2130, godt kolde, og jeg især, som havde siddet i båden 1 ½ time med bare ben i et par våde træskostøvler, men jeg syntes ikke jeg ville tage sokkerne, som var gennemvåde, på. Vi bankede næver, og trampede i båden i takt alle fire, og lo, så det klukkede i os.

På vejen havde vi fisket en ”isklump”, som vi tog om bord til cocktail. Da vi nåede skibet, stod skibets besætning og messens medlemmer og morede sig over os. Især da de opdagede tyren, som slæbte efter motorbåden.

Efter at være kommet om bord, tog jeg straks tørre sokker på, og andre sko. Derefter tog jeg mig en porter, medens løjtn: Wittrup Hansen rystede en cocktail, som vi leverede isen til. Derefter spiste vi til middag. Kl. 2200. så det var jo ikke for tidligt.

Vi fik suppe, henkogt lammesteg og ferskner med madeira og kaffe, hvortil sluttede sig de øvrige af messens medlemmer, både for at høre om vore



*Hovedet med de store horn er kommet med ombord. (Viggo Wismanns arkiv)*

oplevelser, og også for at få en cognac, en likør og en cigar. Kl. 2400 gik jeg til køjs efter at være dødstræt, men det havde været en dag rig på oplevelser, vel nok den bedste jeg får på turen.

**Mandag d. 11/8.** Kedelrensning, maskineftersyn, samt dæksbesætningen flytter 20 ts. kul fra agterlasten til forlasten. Der havde været et kønt roderi over det hele.

**Tirsdag d. 12/8.** Fortsat kedel- og maskineftersyn. Om aftenen bridge sammen med næstkomm., lægen og 1ste mester. Radioavis fra Kalundborg kl. 2200 (dansk tid kl. 2400. rådhusklokkerne. Chefen gav en ”høne” (Portvin mærke ”hunt”).

**Onsdag d. 13/8.** Fortsat kedel- og maskineftersyn. Om aftenen the med rom. Afsendt radiobrev over S/S ISLAND. Radio fra Sverige og Kalundborg.

**DANSK RADIO AKTIESELSKAB**  
AMALIEGADE 53 KØBENHAVN K.  
**RADIOBREV.**

Fra Karen Wismann  
Hjertensfrydesgade 1 1001  
København

*13/8 letter of Mr. af-hen Godthaab*

Indleveret ombord paa *Godthaab* Nr. *3* Dato *17. AUG 1930* Ord *25*  
Modtagerstation /s *S. S. ISLAND* Indleveret til Postbesørgelse i: *København*

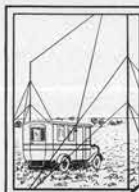
En lille Radiobilson fra Moskusoksefjorden  
alt vel, tillykke med Hennings 21-års fødselsdag  
Viggo

*Det var dengang man kunne fatte sig i korthed med et kort tillykke i anledning af sønnen Hennings fødselsdag. Der blev betalt for 25 ord, og radiobrevet er sendt fra GODTHAAB til S/S ISLAND og derfra videre. At belaste GODTHAABS radiostation med privat korrespondance har været en sjælden foreteelse. (Viggo Wismanns arkiv)*

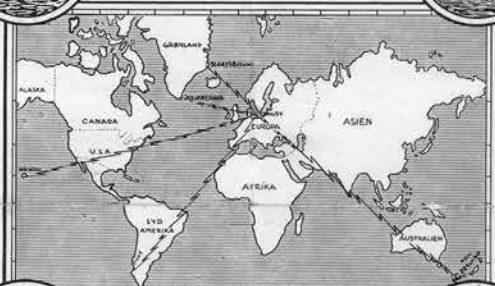


# DANSK RADIO AKTIESELSKAB

Naar Fiskeren skal varsles eller melder sig selv, benyttes Stationsanlæg fra  
**DANSK RADIO**



Af den kgl. danske Marine sendes Meddelelser til og fra Luftfartøjer over Automobilsender fra  
**DANSK RADIO**



Naar „Dana“ i Australien — eller Kolonierne i Grønland melder sig — sker det direkte med Stationsanlæg fra  
**DANSK RADIO**



Naar Sjællands Odde passeres i Vinterens Is, hvor alle Sømærker er inddraget — benyttes Pejlere og Radiofyrt fra  
**DANSK RADIO**



Af Post- og Telegrafvæsenet, via Blaa-vand- og København Radio — henholdsvis transoceanisk samt indenrigsk og til Nord- og Østersø beforders Radiotelegrammer til Skibe med Stationsanlæg leveret af  
**DANSK RADIO**

**Torsdag d. 14/8.** Fortsat kedel- og maskineftersyn. Radiomusik fra tyske stationer. Kl. 2200 opdagedes 2 moskusdyr ret inde på kysten. Chefen. næstkomm: og jeg gik da i land. Jeg blev opfordret af chefen til at gå med, for at kunne få lejlighed til at skyde et moskusdyr, og det lod jeg mig jo ikke sige to gange.

Jeg havde ikke selv nogen bøsse med, da jeg skulle skyde med chefens våben. Vi blev sat ind med en jolle. Og ud fra skibet blev der iagttaget med kikkerter. Da vi kom nærmere opdagede vi, at det var en meget stor tyr og en ko, som åbenbart var på kærlighedseventyr, det var nemlig dyrenes parringstid i august måned.

Da vi var kommet på skudafstand skød chefen tyren med et velrettet skud, og den faldt sammen med det samme. Koen anede åbenbart ikke, hvad der forestod den, thi den gik hen at snuste til gemalen, som lå med alle fire ben i vejret.

Da råbte chefen: ”Kom så mester”. Jeg fik riflen og sigtede på koen, og skød, men åbenbart forbi, for koen flyttede sig ikke af stedet.

Jeg måtte så skyde en gang til, og ramte så. Dyret forsøgte at løbe, men nåede kun nogle få meter, og faldt sammen i et udtørret elvleje, og der

kunne vi så høre den lå og stønnede. Vi løb da hen efter den, og chefen gav den en kugle til. Jeg fik da lov til at låne riflen en gang til og gav endnu en kugle, hvorefter den blev stille.

Det er første gang jeg har været med til at skyde et dyr, så der var jo en del spænding over situationen. Da vi havde sundet os lidt gik vi i gang med flænsningen. Først tyren, som var en sej krabat at få skindet af, men det gik da. Derefter gik vi i gang med koen, som var betydelig lettere at have med at gøre. Det var en kvie.

Medens vi var i gang, kom 1ste mester og overstyrmand ind til os, for at se, hvorledes det stod til med jagten. De blev da enige om at tage om bord efter nogle bajere, samt noget værktøj til at partere dyrene med.

Skindet af koen har jeg fået, samt til-lige savede jeg hornene af, som jagt-trofæ. Inden vi var færdige, kom lægen, kokken og en fyrbøder fra en spadsere-tur, så nu var vi jo nok til at få dyrene parteret.

**Fredag d. 15/8.** Kl. 0100 gik vi om bord med en masse kød i kurvene, så nu mangler det ikke på fersk kød i mange dage. Da vi kom om bord, var der dækket bord, og vi fik varm mad. Skinke og grønærter med asparges, som hovmester Jensen (”Hans Ludvig”.)

inviterede på fra hans ”julekasse”. Jensen havde bryllupsdag. Desuden blev der serveret dejligt koldt bord. Der efter fik vi kaffe med cognac og likør, og fortsatte med underholdning til fælles bedste. Chefen lånte min mandolin og spillede og sang. Kl. 0300 gik jeg til køjs, da jeg skulle begynde i maskinen kl. 0700.

Har afslutte kedel- og maskineftersyn, og atter tændt på kedlen, så nu er sliddet forhåbentlig overstået for denne gang. Jeg har haft meget at gøre i denne uge, og der er ingen tvivl om, hvem der skal bestille noget, der er nemlig ikke andre end mig selv til at arbejde.

Fyrbøderne har begge været i kedlen, så jeg har haft en matros til hjælp i maskinen, det går godt det lille guldur. Vi har ikke kunnet få noget ferskvand, medens vi har ligget her på moskusoksefjorden, og har klaret den på den

måde, at der er sendt et fartøj til et isfjæld her i fjorden.

Red.: Der er så blevet afhugget isstykker, som er taget om bord og smeltet. Det smeltede vand brugtes både til madlavning samt vaskevand.

**Lørdag d. 16/8.** Afsejlede fra Moskusoksefjorden kl. 0900. Tog professor Bachlund, Seidenfaden, Løppenthin og Grotewahl om bord kl. 1100, hvorefter vi fortsatte ud af fjorden.

Kl. 1700 passerede Waltherhausen-Gletcheren. Meget interessant og stor-slået. Gletcheren er i stadig bevægelse og sender større og mindre isbjerger ud i fjorden, hvor de så fortsætter deres vej alene eller straks går på grund, hvor de så kan blive stående i lange tider. Wittrup Hansen filmede gletcheren.

**Søndag d. 17/8.** Stop ved Cap Franklin kl. 0400 for at

*Der skulle sejles med en forståelse for isen og vis forsigtighed, da GODTHAAB og besætning var overladt til egen kunnen. Østgrønland var et meget øde sted.*  
(Viggo Wismanns arkiv)



tage dr. Koch, Bøgvad og Noe-Nygaard om bord. Fortsatte syd over. På vagten kl. 0800-1200 kom dr. Koch ind på maskintoppen og sagde: ”god morgen storvildtjæger”. Under sejladsen filmede Wittrup Hansen forskellige partier. Stoppedede ved Ellaø i Kong Oskarsfjord kl. 1400 for at sætte Grotewahl, Seidenfaden og Løppentien i land. Wittrup Hansen i land for at filme.

Det herligste sommervejr. Vi drak eftermiddagskaffe på dækket, og det var helt varmt, at sidde i solen. Kl. 1830 fortsattes rejsen, men måtte vende om et stykke inde på Kong Oskars Fjord kl. 2130, idet fjorden var isfyldt med vinteris. Turen vil nu vare i 2 døgn, hvis da kan komme ind til var bestemmelsested.

**Mandag d. 18/8.** Ankrede kl. 0230. Fortsatte rejsen kl. 0730.

**Tirsdag d. 19/8.** Stadig is. Forsøgte på at nå ind gennem isen ved Davys Sound, men måtte opgive det kl. 1900 måtte vi stå ud efter grundet på storm og holde den gående natten over.

**Onsdag d. 20/8.** Kl. 0800 ingen is at se, hvilket er helt underligt. Stod syd over mod Scoresbysund. Kl. 1900 måtte vi stå ud efter grundet på storm og holde den gående natten over.

**Torsdag d. 21/8.** Atter stille, men dønning og tåge. Radioavis på højtaler kl. 2000. Meget høj. (Hennings fødsels-

dag 5 år. (Red.: Henning var Viggos søn)

**Fredag d. 22/8.** Som i går. Dønning og tåge i en uendelighed. Vi ligger stadigvæk og holder den gående på nærlig samme sted. Radio fra Danmark på højtaler.

**Lørdag d. 23/8.** Samme møgvejr som i går. Kl. 1315 vendte vi og stod syd over til Island. En del sø, men vejret er med, så det går strygende.

**Søndag d. 24/8.** Intet særligt at bemærke. Stadig god fremgang. Kl. 2200 Island i sigte. Bestemmelsested forandret til Reykjavik.

**Mandag d. 25/8.** Fint vejr. Det går strygende syd over. Jeg tog skægget af, til stor fornøjelse for alle i messen.

**Tirsdag d. 26/8.** Ankom til Reykjavik kl. 1015. Fortøjede i havnen ved siden af ODIN. Modtog Post.

**Onsdag d. 27/8.** Maskineftersyn. Tog afsked med videnskabsmændene ved en cocktail i messen kl. 1930. Var kl. 2000 ved DRONNING ALEXANDRINES afgang fra Reykjavik. Vinkede farvel til de afrejsende videnskabsmænd.

**Torsdag d. 28/8.** Maskineftersyn. Intet særligt at bemærke. I ”GAMLABIO” og så filmen ”Synd”.

**Fredag d. 29/8.** Maskineftersyn. Kul-  
fyldning og vandfyldning. I ”NYABIO”  
til ”De Tre Muskerer”.

**Lørdag d. 30/8.** På biludflugt med  
direktør Malmberg til Reykjavik, sam-  
men med næstkomm: og Coulet Svend-  
sen til SOGFOS. En glimrende tur.



*Ovenfor: Udflugt til  
Sogfos. Fv Islods  
Coulet Svendsen,  
Viggo Wismann,  
direktør Malmberg  
og NK Bangsbøll.*

*Th: På en sådan  
tur skulle der ikke  
mangle noget, så  
selskabet medbragte  
en rejsegramofon.  
(V. Wismanns arkiv)*



**Søndag d. 31/8.** På besøg i FYLLA D.O.Messe (red.: Dæks Officers Messe).

**Mandag d. 1/9.**

Til frokost hos den danske minister i Reykjavik (Fontenay).

**Tirsdag d. 2/9.** Til afskedsvisit i FYLLA D.O.Messe hos maskinmester Frandsen & Frue. Portvin & melon kl: 2300.

**Onsdag d. 3/9.** Afg. fra Reykjavik kl: 0100. Fint vejr god fremgang.

**Torsdag d. 4/9.** Fint vejr, men desværre kan GODTHAAB ikke gøre fart nok. Fik en fin middag i anledning af næstkomm: bryllupsdag posherede æg i tomatsoauce, bankekød & melon. Spiste med andet hold sammen med overstyrmand Coulet Svendsen, efter vagt til kl: 1815. Vi sad og hyggede os med en fl. Pommard, samt til desserten 1 glas Madeira og til kaffen et par glas D.O.M. Efter middagen kom radioen fra Sverige, med en mindeudsendelse for Andree, og derefter den danske radioavis, som ikke bragte noget særligt nyhedsstof, galopløb & smørnotering, samt meddelelse om et bal i Skørping d. 9/9. Derefter kom en udsendelse af ældre danske sange af Emanuel Franksen til 2155. Jeg hørte lige ”Der var engang, da jeg var ganske lille” af Bakkesen, så slog vækkeuret, og så måtte jeg på vagt igen, da klokken hos os nu var 2000. Vagt & vagt & atter

vagt. Det er min fornøjelse.

**Fredag d. 5/8.** Dønning & vejret imod, lille eller næsten ingen fremgang. En lille rutchebanetur, ca. 4 sømil er fremgangen i timen kl: 1600, så der er jo lange udsigter. Vejret bliver koldere, så vi kan mærke, vi kommer nord på. Radioavis fra København kl. 1700, meget tydelig kl: ca. 2000 radioavis fra København. Lauge Koch udtalelse om kulfundene på Kap Stosch. Vejret bedre sig ved midnat. Det bliver køligt, eet tæppe mere på.

**Lørdag d. 6/9.** Fint vejr, fik isen i sigte kl: 0400. Ved midnatstid så man tydeligt fjældtoppene i nærheden af Scoresbysund-fjorden, men med en del tåge for neden på fjældene. Kl: 1600 ind i isen, som lå meget spredt. Kl: 2300 gik meget langsomt, grundet på nattemørke.

**Søndag d. 7/9.** Kl: 0400 fortsatte mod Scoresbysund. Kajakmanden Peter kom om bord kl: 0715 ved Kap Tobin. Vi ankom til kolonien kl. 0900. Kolonien er rigtigt nydelig at se, men jo kun få huse og en lille kirke. Bestyrer Høg og radiotelegrafist Kaldal kom om bord kl: 1100. Fortsatte mod Hurry Indlet, for at hente en rumænier Dumbrava, som uden tilladelse havde slået sig ned der, for at gøre magnetiske undersøgelser. Ankrede ved Dumbravas hus kl: 1545. Chef, Næstkomm: og bestyrer Høg gik

straks i land, for at tale med Dumbrava, samt dennes assistent amerikaneren Baset. Efter en kort konference kom chefen og næstkomm: igen om bord.

Efter middagsmåltidet gik lægen og Wittrup Hansen i land for at fotografere og filme huset og omgivelserne. Telegrammer sendtes til København, om forholdsordre, om hvad der yderligere skulle fortælles. Om formiddagen filmede Wittrup Hansen kolonien Scoresbysund, med Kajakmænd, samt kolonibestyrerens ankomst til Godthaab. Der var en del drivis og mindre isfjælde ved kolonien.

**Mandag d. 8/9.** Det herligste sommervejr, men alligevel lå der et tyndt dække af nysis på fjorden. I løbet af dagen fik solen overhånd, og isen smeltede, men



*Et markant vartegn i Scoresbysund var kirken - indviet i 1929. (V. Wismanns arkiv)*

*Kajakmanden Peter er kommet ombord på GOTHAAAB og hilser her på chefen kaptajn E. Riis-Carstensen. Det ser ud til at Peter har lånt en jakke og kasket til lejligheden. (Viggo Wismanns arkiv)*





*Lokale fra det lille (1930 ca. 100 mennesker) samfund i Scoresbysund. (V. Wismanns arkiv)*

man kan mærke, og bærer mod vintren. Travlt beskæftiget hele formiddagen med at tage gods om bord. Til frokost var dr. Dumbrava og Baset. Dumbrava er leder af ekspeditionen og Baset assistent. Hvad de vil her oppe, er jeg ikke klar over, men det ligner vel al det anden ”pip”. Løjtn: Wittrup Hansen i land for at filme. Efter middag blev grønlænderen Peter klædt i messejakke (kaptajn), og fik en gammel hvid skjorte og flip af mine på. Han blev fotograferet, og følte sig som ”konge”. Holdt kroaften med punchbolle. Peter fik frugtsaft og apollinaris, da grønlænderne jo ikke

må få spiritus. Vi havde det rigtigt morsomt, selv Peter gav sit besyv med, ved at fortælle om en bjørnejagt, samt sang en grønlandsk sang, hvortil han akkompagnerede sig selv, ved at slå med en kniv på en tom cigarkasse. Aftenen sluttede med skinke & spejlæg. Peters sang blev oversat af bestyrer Høg.

**Tirsdag d. 9/9.** Afsejlede fra Hurry Inlet kl: 0600 og ankom til Scoresbysund kl: 1100, hvor vi ankrede, og fortøjede agterskibet ind til en ringbolt i klippen. Efter frokost var jeg en tur i land sammen med Wittrup Hansen, for at





*Dr. Dunbrava, Rumænien (ekspeditionsleder) og hans assistent Mr. Basset (USA). De havde slået sig ned Hurry Indlet uden tilladelse. (Viggo Wismanns arkiv)*

hjælpe ham med filmsapparatet. Der blev taget nogle glimrende billeder af Peter i kajak med messejakke på. Han viste alle sine færdigheder. Særligt imponerende var det at se ham køre ud på en iskosse siddende i kajakken. Forskellige grupper af grønlandere, samt familien Høg blev filmet. Chefen, Løjtn: Wittrup Hansen, overstyrmand, lægen, søminemesteren og jeg var til eftermiddagskaffe med kager, og et glas vin hos bestyrer Høg. Om aftenen var der dansemik for koloniens ungdom, samt GODTHAABS besætning. Gramofonen var med i land. Jeg blev om bord da vi skulle sejle kl: 0400 dagen efter.

**Onsdag d. 10/9.** Festen i land havde sluttet med grønlandsk trommedans, hvilket jeg gerne ville have set. Kl: 0400 afsejlede fra Scoresbysund, og har haft en glimrende tur, næsten ingen is, og ude i frit vand kl: 1200.

Har i eftermiddag fået telegram om at gå på Reykjavik for at afhente en maskinassistent og en fyrbøder (ikke på min anbefaling), hvorefter vi skal afgå til København, Gud ske lov.

**Torsdag d. 11/9.** Fint vejr, glimrende fremgang, ca. 25 KVM. (red.: kvartmil=sømil) i vagten.

**Fredag d. 12/9.** Kl: 0400 fik Island i sigte, så nu kan man sige farvel til Østgrønland, lad mig aldrig se dig mere. Fint vejr, glimrende fremgang.

**Lørdag d. 13/9.** Ankom til Reykjavik kl: 1315. FYLLAS officerer til middag: gule ærter, varm punch, akvavit & porter, kaffe & likør. Genvisit i FYLLA officersmesse kl: 2130. Dans i messegangen.

**Søndag d. 14/9.** På udflugt til Videy privat motorbåd. Fornøjelig eftermiddag med gramofon og et glas portvin. Solen skinnede, og det var helt sommerligt. Maskinass: Poul Broen og 1 vpl: fyrbøder ankom med M/S DRONNING ALEXANDRINE fra København. Brev hjemme fra. Post fra ISAFJORD afhentet med flyvemaskine fra Reykjavik. Om formiddagen havde jeg forstuvet min højre hånd ved at falde på jerndækket af en damper, vi var fortøjet på siden af, for vandfyldning.

**Mandag d. 15/9.** Besøg om bord af den danske minister i Reykjavik (Fontenay). Messens medlemmer til billard hos ministeren om eftermiddagen. Islands 1ste minister aflagt officielt besøg om bord.

**Tirsdag d. 16/9.** Nogle af messens medlemmer på biltur, arrangeret af den islandske regering, til Ølvesås og de varme kilder. (Jeg deltog ikke i køreturen).

**Onsdag d. 17/9.** Afgang fra Reykjavik kl: 1400 stod syd over.

**Torsdag d. 18/9.** Dårligt vejr, men tålelig fremgang.

**Fredag d. 19/9.** Vejret bedret sig. Stod syd over mod 60° nordlig bredde, hvor der skal gøres nogle dybvandsundersøgelser. Kl: 2400 Manøvrer for dybdeprøver.

**Lørdag d. 20/9.** Prøverne mislykkes, idet klavertråden 2 gange knækkede grundet på skibets arbejden i søen. Dybden var ca. 3000 m. Prøverne opgives, og kursen sættes retvisende øst, så nu går det hjem over. Vejret er udmærket, og vi har glimrende fremgang, ca. 24-27 KVM i vagten (red: ca. 6 knob.). Radioavisen og musik fra København. Holdt skaffegilde på krakmandler og rosiner, som ellers skulle være gemt til juleaften.

**Søndag d. 21/9.** Radioavis og klokkeslag fra rådhuset kl: 1000 (dansk tid kl: 1200). udmærket vejr, men nogen dønning. God fremgang. Kl: 1700 Radioavis. Kl: 1730 Lauge Koch foredrag om Andree, en del utydelig, men slutningen var god.

**Mandag d. 22/9.** Stille vejr med regnbyger, men stor dønning, ringe fremgang, men det går dog den rigtige vej. Radioavis og kammermusik fra København.

**Tirsdag d. 23/9.** Stadig stille vejr, men ringe fremgang. 18-19 KVM. i vagten. Tåge & regnbyger. Kl: 2030 friskede vejret og stagsjellene blev sat. Kl: 2000 – 2400 23 KVM. Radioavis.

**Onsdag d. 24/9.** Glimrende fremgang, frisk vind. Kl: 1030 blev uret stillet en time frem.

**Torsdag d. 25/9.** Spiste krakmandler & rosiner. Passerede Fair Isle kl: 1010. God fremgang. Kl: 1400 satte alle sejl, en mægtig fart, ca. 8 knob. Man kan næsten ikke forstå, at GODTHAAB kan sejle så stærkt. Godt at vi har vejret med os. Radioavis.

**Fredag d. 26/9.** God fremgang, men en del dønning. Hans Majestæt Kongens fødselsdag. Radioavis, hvor der blev meddelt, at GODTHAAB havde passeret Fair Isle.

**Lørdag d. 27/9.** Fik Norge i sigte kl: 0300. Kl: 0950 satte kurs mod Skagen. Herligt vejr, men en del dønning. Kl: 1600 stillet uret 1 time frem. Passerede Lindesnæs kl: 1845 i stille vejr.

**Søndag d. 28/9.** Herligt vejr. God fremgang. Passerede Skagens fyrskib kl: 1620. Ønskedes velkommen til Danmark af chefen i et glas champagne, på dækket, medens vi glanede ind på Lange Maren (red.: Skagen Fyr, 46 m).

**Mandag d. 29/9.** Passerede Helsingør



*Overstyrmanden holder skarpt udkig.*  
(Viggo Wismanns arkiv)

kl: 1145. Ankom til København kl: 1545, hvor en mængde mennesker var forsamlede på toldboden, for at byde GODTHAAB velkommen hjem. Blandt gæsterne var prins Knud, som kom over til os fra HVIDBJØRNEN.

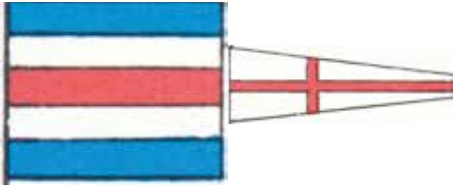
**Tirsdag d. 30/9.** Kl. 0910 gik ind til flådestationen for afringning & klar-gøring til kommandostrygning.

” ” 14/10.

**KOMMANDOSTRYGNING**

# Tysk minestrygning i danske farvande 1945-47

Thomas Harder



Under besættelsen blev der udlagt ca. 23.640 miner i danske farvande, nogle i egentlige minefelter lagt af tyskerne, andre fra sovjetiske ubåde og andre mere tilfældigt nedkastet fra især britiske fly<sup>1</sup>. Det var efter krigen vigtigt både for de allierede og for danskerne hurtigst muligt at få ryddet sikre sejlruiter mellem Nordsøen og Østersøen og mellem de danske havne. Briterne var især interesseret i at åbne forbindelsen til de nordtyske havne og til Finland, mens danskerne var mindst lige så optaget af at genåbne de indre danske farvande og fiskepladserne. Det var imidlertid briterne, der bestemte, for det var dem, der rådede over ressourcerne i form af tyske minestrygere.

”Det var derfor forstaaeligt, om end ikke alt for behageligt, at Hovedvægten straks maatte lægges på Løsningen af de internationale Opgaver. Medens en Reetablering af et nationalt dansk Trafiknet maatte vente<sup>2</sup>”.

Ved kapitulationen befandt der sig ca.

160 tyske minestrygere og hjælpeskibe i danske farvande. De havde baser i København, Aarhus, Aalborg, Esbjerg, Frederikshavn og Hirtshals, og styrkens samlede mandskab udgjorde ca. 6.000 mand, hvoraf mindst 1.000 dog var beskæftiget på land. Fra 21. juni 1945 udgjorde ca. 100 af disse fartøjer og ca. 2.200-2.500 mand<sup>3</sup> – den danske Division af den nyoprettede German Mine Sweeping Administration, en organisation bestående af i alt ca. 27.000 tyske søfolk og 300 fartøjer, som under Royal Navys opsyn skulle rydde miner i Nordsøen og Østersøen. GMSA's Danske Division arbejdede sammen med 16 britiske minestrygere.

I det danske søværn var der utilfredshed med, at det så udpræget var bri-

Red.: *Lars Jordt*

Tyskerne benyttede mange typer minestrygere fra de store Mboote (ca. 900 t) af Typerne 1935-1939-1940-1943 til R (Räum) boote (ca. 100-150 t) til mindre Räumboote og Räumbarkassen (25-10 t) samt Krigsfiskekuttere. Skibene sejlede ligesom alle tidligere tyske enheder efter krigen under signalflag "P" samt talstander "8" (ses øv. tv.).

I starten beholdt de tyske besætninger deres tyske uniformer med ordener, men uden swastika og ørn. I maj 1946 fik de nye blå uniformer (vist nok gamle engelske).

*Tysk minestryger af Type M 1943. En del af disse både var fra bygning indrettet til kulfyring, hvilket var praktisk, da kul var lettere at tilgængeligt end olie i de sidste krigsår og første efterkrigsår. (red.: / WWW)*



terne, der styrede arbejdet og prioriterede indsatsen, og med at tyske marineenheder fortsat skulle operere fra danske havne. Eftersom Danmark så kort efter befrielsen kun rådede over meget begrænsede midler til minestrygning, havde danskerne svært ved at sætte sig igennem. Royal Navys folk i Danmark var på deres side utilfredse med, at danskerne bidrog for lidt til minestrygningen i deres egne farvande<sup>4</sup>.

Den britiske kontreadmiral Reginald V. Holt, der som chef for den britiske militærmissions Naval Component repræsenterede Royal Navy i Danmark, var ked af danskernes efter hans opfattelse generelt manglende realitetsans og forståelse af deres egen status.

”En uoplyst offentlighed, som ikke får nogen som helst vejledning fra regeringens side, finder den fortsatte tilstedeværelse af tyskere i Danmark ube-

hagelig og uforklarlig. Samtidig ved de militære chefer udmærket, at de er ude af stand til selv at klare de problemer, som endnu skal løses”.

Holt bemærkede, at situationen dog var lettet noget, efter at en del af de tyske minestrygere, der opererede i danske farvande, i løbet af august var forlagt til Kiel. Samtidig ”gav danskernes anmodning om at få strøget en kanal ind til Esbjerg havn lejlighed til fast at gøre opmærksom på, det var bydende nødvendigt, at danskerne samarbejdede i anvendelsen af de nødvendige tyske minestrygere. Det er og bliver imidlertid en kendsgerning, at tyskere aldrig vil finde sig i at blive styret af danskere, og så længe tyskerne skal arbejde i Danmark, må en repræsentant for den Britiske Flådechef i Tyskland videregive sine befalinger til dem. Danmark blev aldrig en allieret, og denne kendsgerning må aldrig glemmes”<sup>5</sup>. Tyskernes ringe respekt for danskerne var et tilbagevendende problem.



*R 236 i kamouflagedbemaling. Der ses ingen bevæbning og skibet ser ret "afspillet" ud. Billedet kan være taget mens skibet endnu gjorde tjeneste ved GMSA, dvs. i perioden fra 17. juni 1945 og inden det blev overdraget til Danmark den 4. september 1945. (Ministrygerne af MR/NÆS-klassen / Lars Jordt)*

På grund af antallet af spredte havne og manglen på britisk personel er bevogtningstjenesten og havnekontrollen overladt til danskerne. Tyskerne fastholder den attitude, at "de ikke overgav sig til danskerne, men til briterne", og førte den ud i livet ved at nægte at tage imod ordrer fra danskerne. Danskerne overdriver på den anden side deres selvhævdelse for at komme af med et mindreværdskompleks, for at kue tyskerne og måske for at slå på en mand, der ligger ned.

Som følge heraf meldes der i august 1945 om mindre klammerier en gang eller to om ugen, men antallet er faldende. Tyskerne giver udtryk for foragt for deres "heltemodige" danske vagter, som de håber en dag at kunne give en lærestreg. En anden levende tysk beskrivelse af danskerne er "folket, der mener, at dét, at de afbrød de diplomatiske forbindelser med Japan, gjorde en ende på krigen i Østen."<sup>6</sup>

Udover gnidningerne mellem de tyske SEP'er og deres danske vagter m.v., var de væsentligste disciplinære problemer i den første tid – indtil det midt i juli 1945 blev tilladt det tilbageholdte militære personel at sende breve til Tyskland og modtage breve hjemmefra – at der blev smuglet breve ind og ud af forlægningerne, og desuden at søfolkene sneg sig til at besøge venner i land. Befolkningens "eftergivende indstilling" gjorde det svært at sætte en stopper for disse overtrædelser af reglementerne.<sup>7</sup>

De tyske marineres breve, som blev censureret af de britiske myndigheder, gav indtryk af at stemningen i forlægningerne var præget af kedsomhed, rastløshed og frustration over den uvisshed, man levede i. De tilbageholdte søfolk hungrede efter nyt hjemmefra, og der cirkulerede alle mulige vilde rygter blandt dem. Derudover var dét,



To *Kriegsfischkutter* (KFK) under det hårde daglige minestrygningsarbejde. (Kriegsfischkutter KFK)

der optog dem mest, tilsyneladende mad.<sup>8</sup> Med en ration på 2.800 kalorier om dagen var søfolkenes kost en anelse rigeligere end dén, minerydderne i Jylland fik, og en god del bedre end flygtningenes, men den blev stadig oplevet som utilstrækkelig og ikke nærende nok. Først da rationerne i 1947 blev sat op til 3.600 kalorier, og andelen af fedt, grøntsager og fisk blev øget, blev der ro om kostspørgsmålet.<sup>9</sup>

Foruden kosten blev også andre forhold forbedret i begyndelsen af 1947 for, som det hed i den danske minestrygningstjenestes nyhedsbrev, *Strygetidende*, at ”bidrage til at formidle den nødvendige Moral og Disciplin blandt de tyske Besætninger”: Den tysksprogede avis med uddrag fra dansk og udenlandsk presse, som man gennem nogen tid havde udgivet til brug for de tyske marinere, begyndte at bringe oplysninger om de tyske minestrygeres resultater. Mandskaberne i Frederikshavn og Hirtshals, hvor hele den

tyske minestrygningsstyrke nu var koncentreret,<sup>10</sup> fik mulighed for at besøge en nyindrettet biograf, hvor der ikke bare blev vist film, men også arrangeret underholdning ved kunstnere hentet blandt de tyske flygtninge i de omkringliggende lejre, og der blev ”fastsat et forstandigt Grundlag for Udveksling af Besøg mellem de tyske Besætninger og de tyske Flygtningelejre.” Desuden var der gennem ”Krigsfangehjælpen” (formentlig under Dansk Røde Kors) fremskaffet bøger og ”andre underholdningsartikler” og skabt mulighed for, at tyskerne kunne bade fra den lille ø Deget ud for Frederikshavn og dyrke sport på nogle idrætspladser vest for byen.

Endelig blev der oprettet et særligt tysk basepoliti, som skulle opretholde ro og orden i forlægningerne;<sup>11</sup> det styrkede tyskernes oplevelse af at fungere i deres egne, selvstændige enheder, hvor autoriteten lå hos deres egne befalingsmænd, og det mindskede risikoen for gnidninger mellem danskere

og tyskere.

De forbedrede forhold i og omkring forlæggelserne formåede dog ikke at fjerne den uro og misstemning, der skyldtes de tyske marineres uvished om, hvad der skulle blive af dem, når GMSA blev nedlagt. Allerede i foråret 1947 var man begyndt at levere de civile fartøjer, som flåden havde lagt beslag på under krigen, tilbage til deres ejere, og der gik rygter om en snarlig nedlæggelse af GMSA.<sup>12</sup>

Trods den dårlige stemning mellem tyskere og danskere og den utilstrækkelige forståelse mellem danskere og briter skred arbejdet frem, og det danske bidrag blev gradvis større.

Den 15. oktober – efter at de 18 britiske skibe,<sup>13</sup> der havde deltaget i minestrygningen, var blevet trukket hjem, så der herefter kun opererede danske og tyske minestrygere i danske farvande – overtog chefen for den danske Minestrygningstjeneste den fulde operative kontrol med al minestrygning i de danske farvande.<sup>14</sup> De tyske minestrygere og deres mandskab var dog stadig underordnet GMSA og dermed de allierede myndigheder.

Midt i december 1945, da minestrygningen efterhånden måtte indskrænkes på grund af stærk kulde og voldsomme snefald, samt på grund af forberedelser til næste års kampagne,

skrev kommandør Wilde ved Holts stab i København til den øverstbefalende for de britiske flådestyrker i Tyskland.

”Når man ser tilbage på perioden siden kapitulationen, er det tilfredsstillende at bemærke, at skibe nu kan sejle i deres lovlige ærinder ad strøgne kanaler i alle dele af disse farvande, og tabene er forbavsende små<sup>15</sup>”.

GMSA's tab i danske farvande udgjorde i alt 8 omkomne ved to minesprængninger i Kattegat i henholdsvis august og oktober 1945.<sup>16</sup> Minestjenesten til søs var hverken let eller ufarlig, men den var ikke nogen ”himmelfartskommando”.

Ved udgangen af oktober 1947 blev de resterende tyske minestrygere forlagt fra Danmark til andre farvande, og den 31. december 1947 blev GMSA opløst. Afviklingen af GMSA på et tidspunkt, da minerydningen langt fra var afsluttet, skyldtes formentlig pres fra Sovjetunionen, der frygtede, at denne fortsættelse af det Tredje Riges flåde kunne blive udgangspunktet for en ny tysk oprustning til søs rettet mod USSR.<sup>18</sup>

## Kilder

*Strygetidende Meddelelser vedrørende Minestrygning i de danske Farvande* udgivet af Kystflaadens Minestrygningstjeneste



WO 202/813 SHAEF Mission to Denmark

*Danner; Herwig, Kriegsfischkutter KFK Ledebur; Gerhard Freiherr von (1970): "Die Räumung von Seeminen in den Gewässern von Nord-, West und Ost-europa nach 1945" i Marine Rundschau 67.*

Tak til Tom Wismann, Lars Jordt, Søren Nørby, og Nina Stähle for henvisninger og hjælp med at fremskaffe kildemateriale.

### Noter

<sup>1</sup> Strygetidende, januar 1947, 1, s. 5.

<sup>2</sup> Strygetidende, november 1947, 11, s. 69.

<sup>3</sup> Antallet af mænd og skibe svingede hele tiden, og forskellige kilder medregner forskellige tyske skibe i minestrykningsstyrken og opgør mandskabsstyrken forskelligt på forskellige tidspunkter: 2.493 mand: "List of 'Frozen' German Personnel" (WO 202/813); 2.200 mand;"Office of Senior British Naval Officer, Copenhagen, Vesterport, Copenhagen, 15th December 1945, Report of Proceedings, November 1945" (WO 202/813). Den 1. august 1946 udgjorde den tyske styrke ifølge Strygetidende (6, 8, 1947) 2.581 mand og 62 skibe.

<sup>4</sup> Først i november 1945, da det danske søværn havde fået overdraget et antal britiske fartøjer, som under krigen havde sejlet med danske besætninger, samt et større antal tyske fartøjer, nåede den danske minestrykerstyrke med ca. 45 fartøjer op på et større antal skibe end den tyske. (Strygetidende, november 1947, Skema No: 4; "Office of Senior British Naval Officer,

Copenhagen, Vesterport, Copenhagen, 15th December 1945, Report of Proceedings, November 1945" (WO 202/813).

<sup>5</sup> "Office of Flag Officer Denmark, Progress Report, Denmark, August 1945" (WO 202/813).

<sup>6</sup> "Report on Subversive and Evasive Activities, August 1945"; "Report on German Obstructions, August 1945" (WO 202/813)

<sup>7</sup> "Report on Subversive and Evasive Activities, August 1945" (WO 202/813).

<sup>8</sup> "Report on Subversive and Evasive Activities, August 1945"; "Report on German Obstructions, August 1945" (WO 202/813)

<sup>9</sup> Strygetidende, 4, 1947, s. 21.

<sup>10</sup> Strygetidende, januar 1947, nr. 1, s. 1.

<sup>11</sup> Strygetidende, april 1947, 4, s. 21.

<sup>12</sup> Ledebur 1970, s. 281.

<sup>13</sup> Strygetidende, november 1947, 11, s. 69

<sup>14</sup> Strygetidende, 1. november 1945, nr. 2, s. 1-2.

<sup>15</sup> "Office of Senior British Naval Officer, Copenhagen, Vesterport, Copenhagen, 15th December 1945, Report of Proceedings, November 1945" (WO 202/813)

<sup>16</sup> Ledebur 1970, s. 464.

<sup>17</sup> Strygetidende, november 1947, s. 68

<sup>18</sup> Ledebur 1970, s. 282. Det danske Søværns minestrykning i danske farvande fortsatte op gennem 1950'erne og, dog mere sporadisk, 1960'erne.

(red.: De danske farvande blev først givet endeligt fri i 1975)

## ”UDISNINGSMALERIET”

bragt i Marinehistorisk Tidsskrift nr. 4/2020 og 1/2021.

### H. C. Bjergs dublik til Nørby og Seerups replik i MHT 1/2021 og Nørby og Seerups svar på H. C. Bjergs duplik.

Nørby & Seerup har i MHT 1/2021 kommenteret et par af mine bemærkninger i MHT 4/2020 til P. Holcks identifikation af det såkaldte ”udisningsmaleri”, som befinder sig på Museet for Søfart, hvori jeg tilbageviser, at dette maleri skulle forestille en dansk eskadre, der udises fra Holmen den 5-7. april 1770, og tillægges teatermaleren Peter Cramer. Da denne identifikation fastholdes af Nørby & Seerup, uden at der fortsat er ført bevis for denne identifikation, er det nødvendigt med en duplik fra min side.

Nørby & Seerup bemærker, at det er ”et bemærkelsesværdigt paradoks”, at der er så relativt få billedkilder til den danske flådes virke i 1700-tallet, hvilket skulle gøre det vanskeligt at skabe et grundlag for at sammenligne malerier af danske orlogsskibe, og at det derfor er godt, at vi har udisningsbilledet. Vanskeligheden ved at sammenligne skibsportrætter synes imidlertid at være uinteressant i forbindelse med denne undersøgelse, idet vi i Rigsarkivet har hundredvis af konstruktions- og ornamenttegninger, der klart viser, hvorledes de enkelte skibe i flåden så ud. Det kan derfor med 100% sikker-

hed fastslås, at skibene, der optræder på maleriet, ikke er danske orlogsskibe fra 1700-tallet. Det lykkedes derfor af gode grunde heller ikke Holck at identificere dem.

Proveniensoplysningerne om maleriet i forbindelse med købet til museet i 1935 var jeg naturligvis bekendt med, men det, jeg efterlyste, var, at Holck i sit notat som led i identificeringen havde oplyst proveniensforholdene og taget stilling til dem. Det er ikke noget bevis, at maleriet ”er tilskrevet” Peter Cramer, når der ikke er gennemført en kunsthistorisk sandsynlighedsundersøgelse af dette. Nørby & Seerup gengiver en anden tegning af Cramer ”som heller ikke er signeret”, og som forestiller fulde søfolk, der bliver bragt ind til Nyboders Vagt. Påstanden er nu, at man mener at kunne se sammenfald i ”stil og persongengivelse” mellem de hårdtarbejdede personer, der arbejder på isen på maleriet, og de fulde søfolk, og derfor ikke har ”nogen indvending mod identifikationen af kunstneren” (sic!) Hvis der ikke kan føres yderligere bevis end det her gengivne, må det konstateres, at den hævdede tilskrivning ikke kan fastholdes. Selv om maleriet var udført af Cramer ville



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

det imidlertid ikke bringer os nærmere en identifikation.

Vimplerne på maleriet fremtræder klart som danske vimpler. Et forhold, som jeg i mine bemærkninger undrede mig over, at Holck slet ikke beskæftigede sig med eller lod indgå i sin argumentation. Desværre giver dette forhold heller ikke mulighed for en endelig identifikation. Det er nemlig ikke rigtigt, som påstået af Nørby & Seerup, at det kun var orlogsskibene, der førte vimpler.

Et eksempel fremgår således af forordningerne af 17.2.1741 og 11.7.1748 om

koffardiskibe og kommisfareres og de oktroyerede selskabers flag og gøs samt vimpler og fløje, hvori det bestemmes, at disse skibe uden for landets grænser, når de havde passeret jævndøgnslinien mellem krebsens og stenkubbens vendekreds, måtte føre kongens flag og vimpler. I forbindelse med en fortsat undersøgelse af udisningsmaleriet kan det være interessant at nævne, at en forordning af 13.10.1784 gav skibe, der fo'r på robbe- og hvalfangst lov til at føre spiltflag<sup>2</sup>.

Som et bevis på identifikationen anføres, at der om bord ses søofficerer iført

blå uniformer med røde opslag,” hvilket stemmer med det daværende danske uniformsreglement”. Nu var den blå uniformsfarve for såvel søofficerer som skibsofficerer på daværende tidspunkt ganske udbredt i Europa, og kan ikke hævdes at være en specifik dansk specialitet. Selv ved en stærk zooming er det umuligt at bestemme nærmere om detaljer i uniformerne, så at denne påstand kan afgøres. De danske søofficerers uniformer havde efter 1764 rød undermundering, og kun et enkelt sted kan man på maleriet få øje på en lille rød klat.

Nørby & Seerup siger, at udisningsoperationen er dokumenteret af Peter Schiønning i hans dagbog, men det er kun den hårde isvinter i 1770, der er dokumenteret, idet Schiønning på dette tidspunkt var chef for vagtskibet ved Helsingør. Dette er i sig selv heller ikke noget bevis, da der i 1700-tallet var flere meget hårde isvintre, f.eks. i 1787-88<sup>3</sup>.

Nørby & Seerup anfører, at ”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”(!). Nu kan man spørge, hvor Nørby & Seerup ved alt dette fra. Cramer var ellers kendt for sin ”bevislige nøjagtighed”<sup>4</sup>. For

at løse dette faktuelle problem fandt Holck på en ejendommelig forklaring, hvor det hedder, at ”det må formodes, at tiden er løbet fra ham, idet isen er brudt op og skibene bortsejlede, inden han har haft lejlighed til at gøre skitsen færdig”. Da eskadren først afgik til Algier den 2. maj var der rigeligt tid efter den 7. april til at få ornamenterne tegnet færdig<sup>5</sup>.

Nu forholder det sig imidlertid sådan, at en yderligere undersøgelse af situationen omkring april 1770 klart viser, hvorfor Holcks identifikation og datering ikke kan være rigtig. I Forsvarets Bibliotek (tidligere Marinens Bibliotek) befinder sig dagbøger efter søofficeren J. B. Winterfeldt (1732-1821). Han var i 1770 adjudant hos admiralen Danneskiold-Laurvig, og blev derfor sendt rundt til orlogsskibene, der opholdt sig i Helsingør og i Sundet. Det fremgår klart, at der var isproblemer i januar-marts 1770 i Sundet, men der var tale om dravis, som man ikke kunne bevæge sig på. Bl.a. blev fregatterne CHRISTIANSØ og HAVFRUEN ufrivilligt drevet over mod den svenske kyst. I begyndelsen af marts blev fregatterne halet inden for Bommen, og den 16. marts skriver Winterfeldt: ”tog det atter til at fryse meget stærkt, og der begyndte at komme en stor del dravis, hvorfor fregatterne lettede og gjorde sejl for at lægge sig inden for Trekroner...”, og den 30. marts anføres i

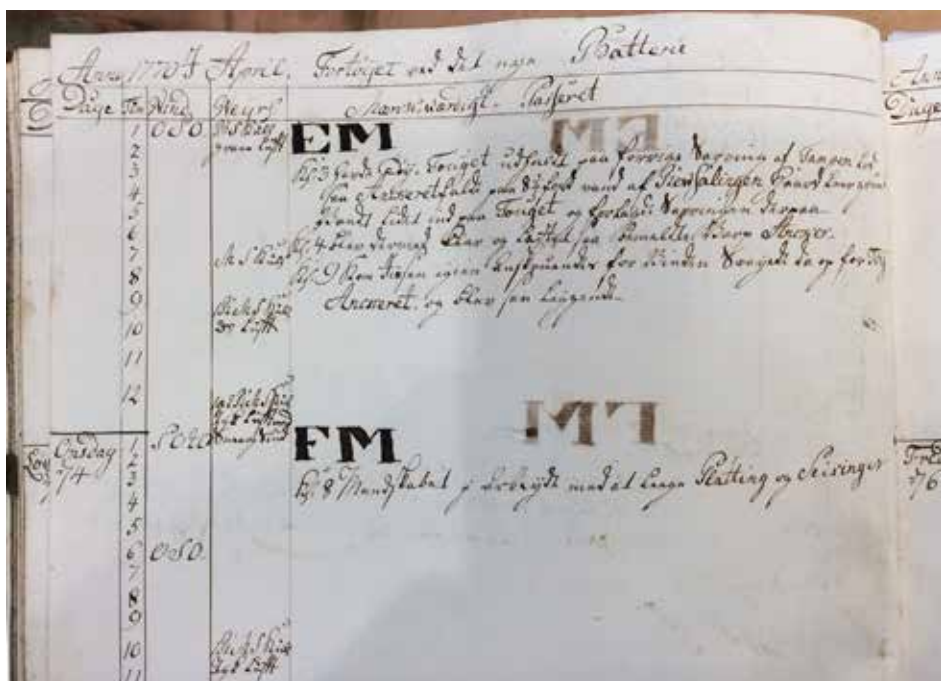
dagbogen: ”om aftenen, brækkede isen og drev bort, så at farvandet i Renden blev åbnet; men inde ved land blev den endnu liggende”. Den 3. april tog drivisen til igen, men den 7. april hedder det hos Winterfeldt: ”om morgenen var al den løse drivis igen bortdrevet. Fregatterne blev liggende, for at følge med den til Algier bestemte eskadre”.

Under den her anførte undersøgelse er det på Rigsarkivet lykkedes at finde skibsjournalen for fregatten HAVFRUEN. For de første måneder i 1770 gengives i skibsjournalen den samme situation situation, som fremgår af Winterfeldts

beskrivelse. Den 31.marts står anført: ”kl. 10 bræk-kede isen..”, og ”kl. 12 slap fri for isen...”. Under den 4. april står: ”kl. 9 kom isen igen anskuendes for vinden...”. (se gengivelser af udsnit fra 4. april i skibsjournalen.)

Ingen af de her anførte oplysninger i samtidige kilder har forbindelse til den situation, der vises på Udisningsmaleriet. Det kan derfor med sikkerhed fastslås, at Holcks datering ikke er korrekt.

Nørby & Seerup slutter replikken med, at de ikke ser grund til at anfægte Holcks identifikation, ”indtil mere vægtige argu-



Noteringer for den 4. april 1770 i fregatten HAVFRUENS skibsjournal. (Rigsarkivet)

menter fremføres”. Dette må være fremkommet nu. Hverken Holck eller Nørby & Seerup har indtil nu fremført et eneste bevis på, at maleriet skulle vise en udisning fra Holmen den 5.-7. april 1770. Et sådant efterlyses fortsat. Indtil da må vi konstatere, at vi ikke ved, hvad det omhandlede maleri forestiller. Det forestiller i hvert fald ikke den danske eskadre til Algier, der udises 5.-7 april 1770.

### Noter

<sup>1</sup> Se H. C. Bjerg & J. Erichsen: Danske Orlogsskibe 1690-1860, I-II, 1980.

<sup>2</sup> Henning Henningsen: Dannebrog og flagføring til søs. Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1969 p. 38

<sup>3</sup> Hans Christian Bjerg: En revolutionær turist. General Mirandas besøg i København 1788, Historiske Meddelelser om København 1983, p. 166

### Nørby og Seerups svar på H. C. Bjergs foranstående duplik.

Vi glæder os over den fortsatte interesse for artiklen. Som vi før har anført, er det meget muligt, at der er unøjagtigheder i gengivelsen af skibe og detaljer, men ud fra de oplysninger, vi har om billedets proveniens, ser vi ingen grund til at anfægte, at maleriet skulle forestille danske orlogsskibe,

<sup>4</sup> Artiklen om P Cramer i Dansk Biografisk Leksikon, 3. udg. 3.bd. 1979 p. 493

<sup>5</sup> Jens Willumsen: Flådetogtet, der forsvandt fra historiebøgerne, Marinehistorisk Tidsskrift 3/2018 p.7

<sup>6</sup> Marineministeriet, Skibsjournaler nr. 524A-B Havfruen 1769-72.

<sup>7</sup> Under min research har jeg konstateret, at udisningsmaleriet med Holcks problematiske identifikation anført er blevet anvendt i en artikel, Danmark og Barbareskstatene 1745-1845, som jeg skrev til publikationen Den arabiske rejse. Danske forbindelser med den islamiske verden gennem 1000 år, Århus 1996 p.84. Illustrationen var uden mit vidende indsat af publikationens billedredaktør.

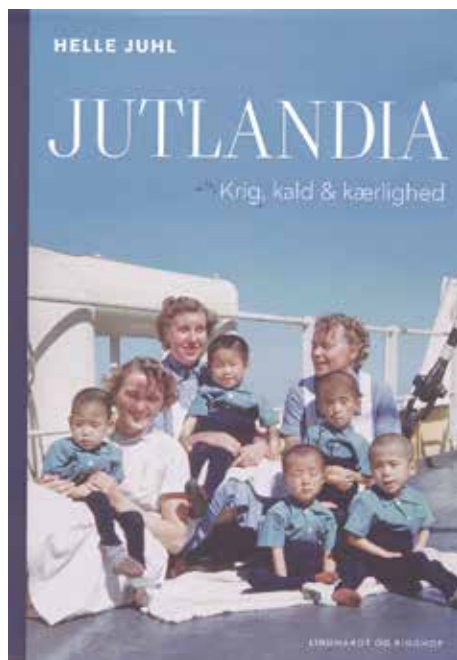
der bliver udiset fra Københavns Havn, formentlig ved den lejlighed, som Holck har identificeret. Hvis Hans Chr. Bjerg finder en anden og mere sandsynlig identifikation af kunstner, datering og motiv, vil vi glæde os til at læse om det.

## Boganmeldelser

**JUTLANDIA – krig, kald og kærlighed** af *Helle Juhl*. Udgivet af forlaget Lindhardt & Ringhof den 25. februar 2021. 288 sider rigt illustreret. Pris kr. 349,95.

Danmark var i 1950 havnet i et alvorligt udenrigspolitisk dilemma. Koreakrigen var blevet indledt med et nordkoreansk angreb på Sydkorea, og FN søgte nu efter krigsdeltagere, som kunne slå fjenden tilbage. FNs operationer blev udført under amerikansk ledelse, og Danmark ville gerne stå sig pænt med USA i opstartsperioden for NATO, hvor Danmark var særdeles afhængig af våbenhjælp fra netop USA. Den danske regering var ikke begejstret for at sende regulære troppestykker afsted til kampe i fjerne og ukendte egne, og efter mange genvordigheder blev det langt om længe accepteret, at Danmark da godt kunne sende et hospitalsskib i stedet for soldater.

ØKs skib JUTLANDIA sejlede på dette tidspunkt i rutefart mellem Danmark og New York med passagerer og stykgods. Det blev chartret af den danske stat til at udføre opgaven. Forinden skulle skibet gennemgå en større ombygning på Nakskov Skibsværft, således at det efter endt ombygning kunne rumme et hospital, læger, sygeplejersker, sygepassere samt et stort



antal patienter.

Forfatteren har skrevet en yderst læseværdig bog om "Jutlandia" og om skibets tre togter til Korea. Tyngden er lagt på sygeplejerskerne om bord og deres indsats. Specielt udgør dagbøgerne fra to af sygeplejerskerne fra det sidste togt i 1952 – 1953 en væsentlig del af grundmaterialet for bogen.

Bogen henvender sig også til det brede publikum, som ikke kender baggrunden for krigen eller historien bag udsendelsen af et dansk hospitalsskib til det fjerne Korea. Når det er sagt, så

må det også siges, at det er lykkedes for forfatteren at få mange interessante detaljer og observationer om datidens forhold med. Der er også en dækkende beskrivelse af tidens udenrigspolitiske forhold, forholdet til de øvrige nationer, krigens gang etc.

Undertitlen ”krig, kald & kærlighed” er meget beskrivende for bogens indhold. Hele dets samlede hospitalspersonale om bord blev præsenteret for alle krigens rædsler under patientbehandlingen. En del af dem forrettede tjenesten om bord som et kald, idet de opfattede det som en naturlig følge af valget af livsgerning som læge, sygeplejerske eller sygepasser. Endelig kom kærligheden – ikke overraskende – også til at spille en stor rolle, hvilket bogens sidste kapitler vidner om.

”Jutlandia” havde i alt tre togter til Sydkorea. Regeringen havde formentlig håbet på, at krigen ikke ville vare så længe, som den gjorde. Skibet sejlede under tre forskellige flag, hvilket ikke var uden komplikationer, hvis alle juraens, folkerettens og diplomatiets spilleregler skulle overholdes: Dannebrog, FN-flaget og Røde Kors-flaget. I hele perioden var det kommandør Kai Hammerich, som var udpeget som missionschef og som stod for det overordnede ansvar for skibets indsats. I sin endelige rapport efter afslutningen af de tre togter anbefalede

kommandøren, at i tilfælde af lignende udsendelser i fremtiden, så burde et sådant skib nok være under militær kommando. ØK stillede med kaptajn Christen M. Kondrup, og under de lange togter til Østen forlod han kun sit skib en enkelt gang, og da lå det i dok i Japan. ØK sørgede også for selve skibsbesætningen.

Danske myndigheder fik inden hver udsendelse samlet en bemanning af læger, sygeplejersker og sygepassere. Hertil kom specialister som tandlæger, apotekere, en præst med flere. Enkelte af lægerne og sygeplejerskerne havde krigserfaring fra Den finske Vinterkrig eller deltagelse på allieret side i den Anden Verdenskrig. Udvælgelsen viste sig at være god. For sygeplejerskernes vedkommende lagde man vægt på alder og erfaring. Langt de fleste var i 35 – 40-års alderen, og sygeplejersker med erfaring fra britiske hospitaler havde en sproglig fordel. Hospitalspersonalet var ansat på kontrakt. Hvis man brød kontrakten og rejste hjem i utide, skulle man selv bære sine hjemrejse og udsendelsen af afløseren!

Datidens danske medier, det vil sige aviser, ugeblade og radioen, var meget interesserede i ”Jutlandias” tre togter, som gik til en fjern del af verden, som kun et fåtal af danskerne havde mulighed for at opleve.

”Jutlandia” skulle kun tage sig af



behandling af krigens militære ofre fra allieret side. Det skete i samarbejde med deltagerne i FN-operationerne. Den amerikanske flåde havde nogle hospitalskibe involveret, som JUTLANDIA samarbejdede med. Desuden overførte man patienter til et amerikansk hospital på flådebasen i Yokosuka syd for Tokyo. På et tidspunkt fremførte læger og sygeplejerske et ønske om også at yde assistance til den hårdt prøvede sydkoreanske befolkning. En sådan assistance var slet ikke omtalt i instruksen, ej heller i samarbejdet med de allierede, men behandlerne mente, at de havde tid og ressourcer.

Uden aftaler af nogen art lykkedes det hospitalspersonalet at yde en stor indsats for lokalbefolkningen, men enkelte gange måtte man rydde skibet for civile sydkoreanere, når der pludselig dukkede et stort antal militære krigsofre op. På det sidste togt var skibet blevet udstyret med et helikopterdæk, og undertiden kunne helikoptere bringe folk ind på 20 minutter, direkte fra fronten.

JUTLANDIAS bistand til den sydkoreanske befolkning kom til at sætte sig dybe spor i samarbejdet, og den dag i dag er sydkoreanerne meget taknemmelig for danskernes indsats, hvilket nogle af historierne vidner om. Forfatteren har gravet dybt i specielt Dansk Sygeplejehistorisk Museums

arkiver. Bogen er rigt illustreret, og den giver et interessant indblik i en vigtig indsats fra dansk side, som på trods af mørke udenrigspolitiske skyer blev til en lille solstrålehistorie. For bladets læsere kan jeg oplyse, at forfatteren stort set er sluppet godt fra brugen af sømandsmæssige udtryk, og det er jo i sig selv også en solstrålehistorie.

*Poul Grooss*  
kommandør (pensioneret)

”Flåden” af Jakob Seerup. Udgivet den 8. april 2021 af Aarhus Universitetsforlag i serien ”100 danmarkshistorier”. 100 sider illustreret. Udgivet som trykt bog, e-bog og lydbog. Pris kr. 100.

Bogen indgår som nr. 43 i serien ”100 danmarkshistorier”. Der udgives en bog med nyt emne hver måned i otte år.

Yderligere oplysninger om serien: Se [www.100danmarkshistorier.dk](http://www.100danmarkshistorier.dk) Bogen er udgivet med støtte af A. P. Møller Fonden.

Jakob Seerup har en enorm viden om Flådens historie, specielt om Flåden i 1700-tallet, hvor Danmark når kulminationen som søfartsnation. Nordens største arbejdsplads var Holmen. For at beskytte den stigende danske søhandel mod pirateri langs Afrikas kyster sendte Flåden forskellige ekspeditioner afsted. Hvis det var muligt, klarede man sig med ”presenter” (bestikkelse), og hvis det kiksede, så havde man jo medbragt kanoner og soldater som alternative løsningsmodeller.

Det gik ikke altid godt. Datidens kommunikation var langsommelig og dårlig. Leveforholdene om bord var ringe. Besætningernes forhold var plaget af sygdom og død. Dårligt vejr kunne resultere i havarier og strandinger. Forholdet til andre magter var ikke uden problemer. Bogen starter med en skibsbrand, som er fatal.

Alt dette får forfatteren sat ind i en



sammenhæng. Der er en udmærket beskrivelse af livet om bord og af de regler, som de forskellige fra høj til lav var underlagt. En del af de dagligdags vendinger, som vi bruger i dag, har deres oprindelse i den beskrevne periode.

At fred skulle være et problem bliver også forklaret. Når Flåden ikke kommer i krig, så bliver advancementsforholdene for de ledende officerer ringere, Flåden får mindre bevillinger, det bliver sværere at følge med i den tekniske udvikling etc. En rask krig i ny og næ er godt for udviklingen.

Forfatteren får også sat nogle ord på

”den dansk-norske flåde”. Det var en dansk flåde under den danske konge, som tillige var konge i Norge. En stor del af Flådens mandskab kom ganske vist fra Norge. Der kom også en del mandskab fra Slesvig-Holsten. I Flåden talte man altid dansk, hvorimod det daglige sprog i hæren helt frem til 1772 var tysk.

Det er en spændende lille bog, som mange af læserne af ”*Marinehistorisk Tidsskrift*” formentlig ville kunne få stor glæde af at læse. Hvad er en skibskiste?

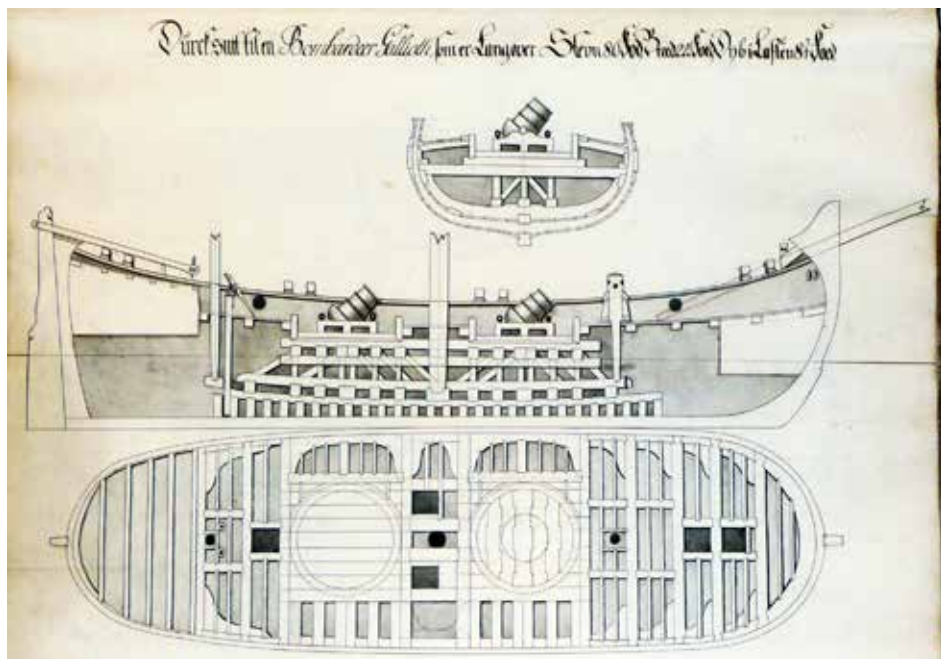
Det og mange andre spændende emner fra 1700-tallets Danmark bliver belyst.

Her er alt fra datidens danske samfund, den daglige kost om bord, opbevaring af proviant, begravelser til søs, afstraffelse i Flåden, logistik, økonomi, vandforsyning, sygdomme, søvagt, andlov og hvor mange – eller rettere sagt hvor få – ejendele de enkelte menige søfolk egentlig rådede over. Der er også en del om livet i København og om Holmen som arbejdsplads. Alt i alt en ganske tankevækkende bog med gode observationer og forklaringer.

Bogen er smukt illustreret og har henvisninger til yderligere lektüre om emnet.

*Poul Grooss*

kommandør (pensioneret)



1750-1799. "Durchschnitt til en Bombardeer Gallioth...". (Peder Kiønig/Marinens Bibliotek)

## MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Når I læser denne lille meddelelse, virker det næsten som en gentagelse af det sidste års meddelelser. Nu lysner, nu åbnes langsomt op, nu kan vi atter mødes, nu får det sociale større vægt. Men ak, hidtil er optimismen lidt skibbrud, og vi har igen måttet døje med covid-19 restriktioner. Nu er det imidlertid ganske vist. Og nå ja, der er også gået så længe, at næsten alle vore medlemmer er blevet vaccineret.

I laugets værksteder i Nyholms fredede arrest er livet dog gået videre. Medlemmerne har delt sig op i små hold på 2-3 stykker og fordelt dagene imellem sig. Andre har valgt at arbejde hjemmefra og er så dukket op på ”Store mødedag” om tirsdagen. Her er der lidt social aktivitet og der kan aftales nye initiativer.

Men medlemsmøder eller udflugter har der ikke været nogen af. Generalforsamlingen er udsat til d. 22. juni. Efter lidt smørrebrød og en forventelig kort generalforsamling vil Ole Franzen og Peter Claudell fortælle om ”Nyholm som maritim park”. En af mange spændende ideer om, hvad Nyholm kan udvikles til. I et fint samarbejde med Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse kan vi nu tilbyde gratis overnatning på Nyholms Marinekaserne i forbindelse med vores arrangementer. Allerede nu har nogle tilmeldt sig denne



service, men der er plads til mange flere. Af vores 78 medlemmer kommer de 14 fra vestdanmark.

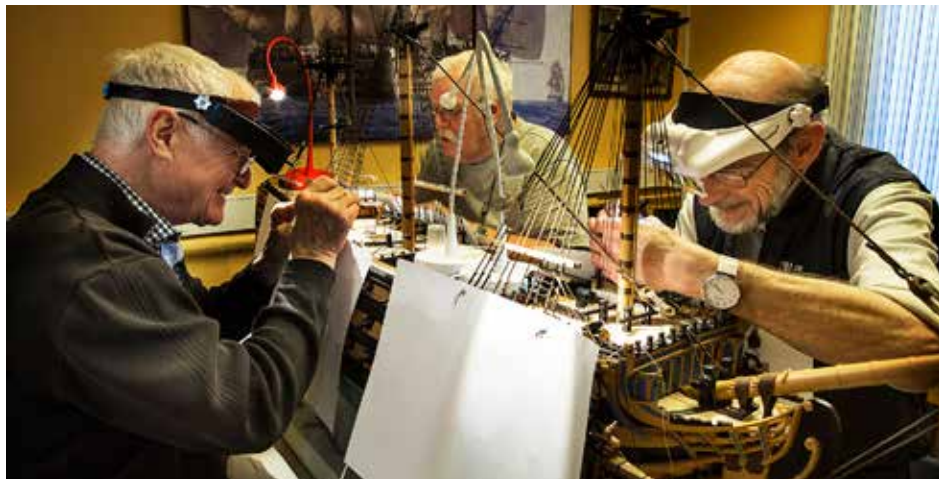
I forventning om en stor åbning i løbet af sommeren har vi tilmeldt os til Københavns Havnefestival lørdag og søndag 28.-29. august fra 10-18, hvor vi åbner arresten for de måske mange hundrede besøgende.

Inden da må vi have haft vores traditionelle sommermøde i arrestgården med familier, grill og underholdning. Og 15. oktober er der kulturnat, der plejer at være et stort tilløbsstykke.

Allerede nu har vi reserveret Bræddehytten på Nyholm d. 30. november til vores altid vellykkede julemøde.

Når bestyrelsen mødes næste gang, vil vi lægge planer for det næste godt halve år.

Modelbyggerlauget er jo en del af det frivillige fællesskab på Nyholm, og vi er derfor glade for at kunne bidrage til en hjemmeside om Nyholm. Her kan interesserede finde billeder og tekst om



*Rigningsarbejde ved hæve/sænkebordet. (OMBL)*

områdets enestående historie og nogle af de frivillige foreninger, der i dag er med til at præge øen. Hjemmesiden kan ses som en opfølgning på vi og ca. 34 andre interessenter udformede Charter for Nyholm. Her har vi i fællesskab beskrevet, hvad vi ønsker med Nyholm, når nu Forsvaret har besluttet at sælge dele af øen. 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. ”Heldigvis” har Forsvarets beslutning trukket ud, så der har været mulighed for at præge de forskellige beslutningstagere.

Færdiggørelse af den flotte model af det britiske linjeskib ST. GEORG, der skal ende på Strandingsmuseet i Thorsminde, trækker lidt ud. Coronaen har gjort sit, men opgaven med især rig-

ningen har også vist sig større end forventet. Her er brug for gode fingre og et skarpt syn. Lauget har nu indkøbt et solidt hæve/sænkebord, hvor modellen kan stå, mens 3-4 medlemmer kan sidde ned og arbejde. Museet er orienteret om, at afleveringen næppe kan ske før medio juni. Det er accepteret med bemærkning om, at vi ikke må blive stressede eller gå på kompromis med kvaliteten. Det skal vi nok leve op til. Når modellen er afleveret, ser vi på bygning af det andet britiske linjeskib, HMS DEFENCE der også forliste julenat 1811. Også vandlinjemodellen af fre-gatten CHRISTIANSBORG hviler lidt grundet corona restriktionerne. Til sin tid skal den opstilles i Nyholms Mastekran sammen med modelbyggerlaugets imponerende model af Mastekranen.

# Medlemstur til Karlskrona

## 2. og 3. september 2021

Som tidligere annonceret i Marinehistorisk Tidsskrift, går Selskabets sommertur i år til den svenske flådes hovedbase, Karlskrona i Blekinge. Her vil der være rig lejlighed til at stifte bekendtskab med et enestående velbevaret marinehistorisk kulturmiljø, der står på Unescos Verdenskulturarvsliste. Museumsinspektør og marinehistoriker Jakob Seerup har tilrettelagt turen.

På Marinmuseum vil vi efter en god frokost få en præsentation af den svenske flådes historie og blandt andet nyde den bemærkelsesværdige ubådsudstilling med koldkrigsubåden NEPTUN og Sveriges ældste ubåd HAJEN fra 1904. Om aftenen spiser vi middag i fornemme, flotte og historiske rammer i Søofficersmessen, hvor det også er muligt at se det historiske Kungl. Örlogsmanna Sällskapets bibliotek. Vi overnatter på ”Hotell Conrad”, der ligger centralt i det historiske Karlskrona. Efter morgenmad og udtjekning går vi hen over det imponerende centrale torv og videre til Marinebasen, hvor vi får en eksklusiv tur på det historiske værftsområde. Da basen stadig er et aktivt militært anlæg, er der strenge regler for adgang. Alle deltagere vil derfor før ekskursionen blive bedt om at oplyse pasnummer og personlige data – ellers bliver vi ikke lukket ind!

Marinehistorisk Selskabs bestyrelse glæder sig til at give medlemmerne med eventuelle gæster en rigtig god oplevelse. Der vil være begrænset plads i bussen, så husk at melde til i god tid. Tilmelding foregår efter først-til-mølle-princippet.

### **PROGRAMMET:**

#### **2. september**

Kl. 08.30 Afrejse med bus fra Valby Station

Kl. 12 Ankomst Stumholmen

Kl. 12.30 Frokost på Marinmuseum i Karlskrona

Kl. 14-16 Rundvisning på Marinmuseum

Kl. 16.30 Tjek ind på Hotell Conrad, Västra Köpmansgatan 12

Kl. 18.00 Middag i Sjöofficerssällskapets Restaurang og introduktion til Kungl. Örlogsmannasällskapets Bibliotek

### 3. september

Kl. 10-12.30 Rundvisning i verdenskulturarvsområdet på Orlogsbasen i Karlskrona

Kl. 13 Frokost på Marinmuseum

Kl. 14.30 Hjemrejse fra Karlskrona

Kl. 17.30 Ankomst Valby Station

Tilmelding via [marinehist.nemtilmeld.dk](http://marinehist.nemtilmeld.dk). Sidste frist er den 1. juli 2021. Samlet pris for hele turen inkl. alle måltider (minus drikkevarer), entréer og guides, overnatning inkl. morgenmad, frokost samt transporten er KUN **kr. 2.000 pr person**.

Max antal deltagere 50, for at turen gennemføres kræves 30 deltagere.

---

## Fra Formanden Generalforsamling og udflugt

Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner har den glæde nu at meddele, at vi kan påregne at kunne gennemføre vores planlagte Generalforsamling som annonceret på vores webside, den **16. juni**. Tilladelsen til at forsamle op til 50 personer - under visse vilkår - kan ses i horisonten og vi er optimistiske.

Det har selvfølgelig været en træl tid vi har gennemlevet det sidste års tid, uden foredragsaftener og det har påvirket bestyrelsen rigtig meget. Vi har intet større ønske end at genoptage vores aktiviteter, og sådan er det for alle foreninger rundt om i Danmark. Nu lysner det - og det betyder efter alt at dømme også, at sommerudflugten til Karlskrona vil realisere sig - jeg beder alle interesserede om at melde sig til på Selskabets webside ved første lejlighed. Jo flere vi er med, jo sjovere bliver det.

På snarligt gensyn!  
bedste hilsener,

Gustav Lang  
Formand

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



**MEDDELELSER FRA  
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB  
Arrangementer sæson 2021 / 2022**

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

Onsdag 16. juni. 2021 kl. 1930  
**Generalforsamling og foredrag**  
*Lars Jordt*  
**Danske skibe til alverdens flåder**

Torsdag-fredag 2.-3. september 2021  
**Årets udflugt til Landskrona.** Se nærmere i dette blad.

Onsdag 8. september 2021 kl. 1930.  
*Poul Grooss*  
**HMS HOOD og slagskibet KM BISMARCK – 80 år efter dramaet i Nordatlanten.**

**Foredragsholder og titel for nedenstående datoer angives i følgende numre af MHT.**

Onsdag 27. oktober 2021 kl. 1930.

Onsdag 24. november 2021 kl. 1930

Onsdag 26. januar 2022 kl. 1930

Onsdag 23. februar 2022 kl. 1930

Onsdag 30. marts 2022 kl. 1930

Onsdag 6. april 2022  
**Generalforsamling og historisk indlæg**

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.  
Tilmelding til foredrag og spisning via link:

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