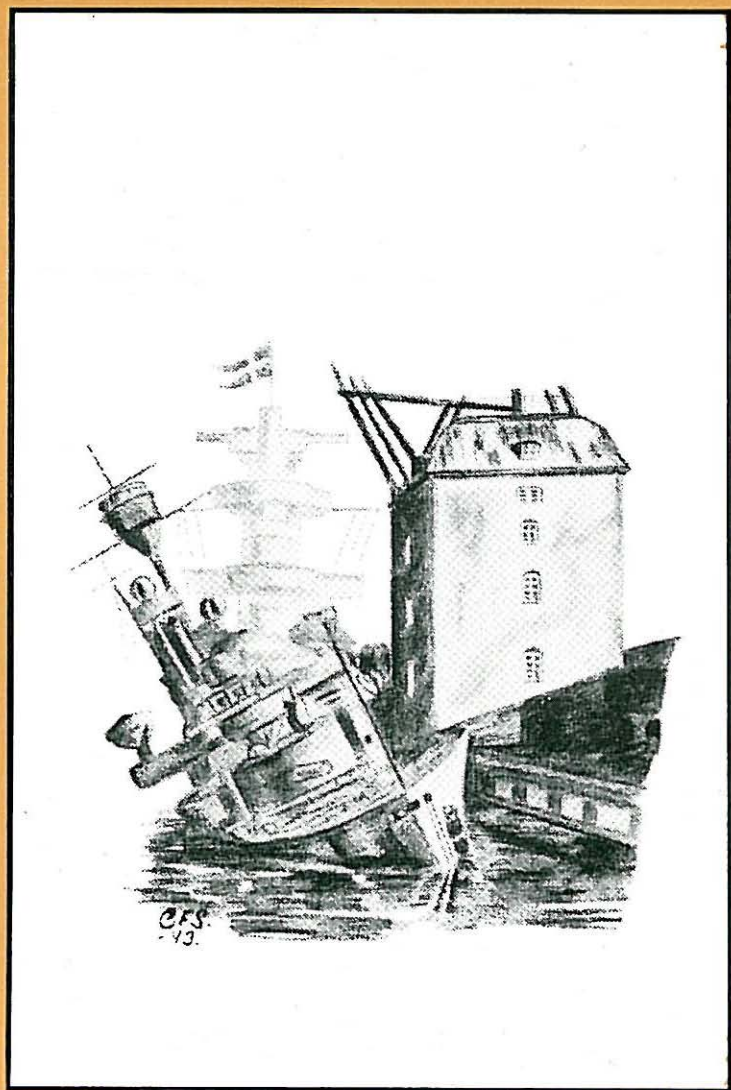


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



19. årgang

Nr. 4 – 1986

MARINEHISTORISK INDHOLD: TIDSSKRIFT

udgives af:

MARINEHISTORISK SELSKAB
Ved Fortunen 10A
2800 Lyngby.

Selskabet
FREGATTEN JYLLANDS VENNER
Tøjhusmuseet
Frederiksholms Kanal 29
1220 København K.
Sekretær: Mus.insp. K.S. Nielsen

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER
adresse: Orlogsmuseet, se nedenfor.

Redaktion:
Overarkivar, cand.mag.
H.C. Bjerg
Museumsinspektør, cand.phil.
Ole Ventegodt (ansv.h.)

Adresse:

ORLOGSMUSEET
Quinti Lynette
Refshalevej
1432 København K.
Tlf. 01 54 63 63
Giro nr. 5 18 76 13

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT
udkommer 4 gange årligt.
Arsabonnement kr. 55.-
Enkelte numre kr. 15.-

Artikler og anmeldelser, der ønskes optaget i tidsskriftet, sendes til ovennævnte adresse. Sidste frist for indlevering af stof er den 10. i månederne januar, april, juli og oktober.

Eftertryk er kun tilladt med tydelig kildeangivelse.

Alle henvendelser vedr. adresseforandringer, fejl ved bladets levering o.lg. bedes rettet til Postvæsenet.

Sats og tryk: ORLOGSMUSEET
ISSN 0106-5122

Artikler:

En værnepligtigs odyssé med
Den danske Flotille i Sverige

Paul Langballe 3

Marinelægen James Lind -
"Den maritime medicins fader"

M Winge

Nye modeller til Orlogsmuseet

Ole Ventegodt 27

Andet:

Fra Orlogsmuseets billedarkiv 32

Forside:

Sverige julen 1943. Kort fra orlogskaptajn J. Jegstrup til værnepligtig maskinist P. Langballe. Ganske som man havde gjort det efter 1807, så man efter den 29. august den nye flåde stige op som Fugl Fønix af asken.

En værnepligtigs Odyssé med – »Den danske Flotille« i Sverige.

Paul Langballe.

Det er igennem årene ret begrænset, hvad der er bragt i Marinehistorisk Tidsskrift om vor egen tids historie, der jo er lige så begivenhedsrig og interessant som enhver anden epoke. Set under en historikers synsvinkel har den endda den fordel, at mange, der har deltaget i begivenhederne, stadig går lyslevende rundt iblandt os.

Derfor bad redaktionen engang i foråret en af disse aktører, orlogskaptajn Paul Langballe, der under sidste krig bl.a. gjorde tjeneste i Den danske Flotille i Sverige, om at berette om sine oplevelser fra den tid.

Langballes højst personlige beretning, der bringes i dette og i de to følgende numre, fortæller om et meget spændende kapitel af Flådens historie.

Fremstillingen er baseret på dagbogsoptegnelser, notater og breve samt erindringer, der naturligvis afspejler begivenhederne, som de blev opfattet af den dengang 25-26 årige værnepligtige maskinist Langballe.

Redaktionen

På vej mod katastrofen.

"Historiens vigtigste lære er, at ingen nogensinde tager ved lære af den."

Det er den engelske forfatter Aldous Huxley, som har formuleret denne filosofi, og selv om den antagelig har været tænkt som værende gældende i almindelighed, så har den i særdeleshed været rammende for det såkaldte "demokratiske flertal" og ikke mindst blandt dets kårne mænd på tinge i mellemkrigsårenes Danmark.

Troen på fred gennem nationernes samarbejde i "Folkenes Forbund" var det altoverskyggende, og i overensstemmelse hermed gennemførtes en konsekvent nedbrydning af alt, der kunne tolkes som udtryk for dansk forsvarsvilje og -evne.

En direkte følge af den førte politik var, at den flåde, som - gennem århundreder - på afgørende vis havde bidraget til Danmarks fortsatte eksistens (sidst under Den første Verdenskrig 1914-18) blev decimeret i en sådan grad, at den ved 1932-ordningen i realiteten ophørte med at være et krigsdueligt instrument.

Vores viceadmiral (1932-1940), hvis udnævnelse var rent politisk motiveret, var personligt af den opfattelse, at Søværnet blot skulle drives som et rederi uden nogen form for krigsmæssige opgaver.

Af hensyn til vore neutralitetsforpligtelser bevarede man dog for et syns skyld en slags neutralitetsvårn med enkelte nogenlunde slagkraftige enheder og etableringer.

Verden blev imidlertid ikke bedre ved at tro sig den bedre, og den 1. sep. 1939 var udbuddet af Den anden Verdenskrig en kendsgerning.

Den 9. april 1940 indledtes overfaldet på Danmark og Norge.

Trods advarslerne om den forestående besættelse sejlede tyske troppeskibe uantastet ind i hjertet af København såvel som i flere andre byer og tog det sovende Danmark på sengen.

I modsætning til Norge, der tog kampen op fra første dag, besluttede Danmark - som det hed officielt - "at indrette sig under besættelsens vilkår".

Som nation bestod Danmarks formådelige holdning ikke i det forhold, at vi måtte bukke under for overmagten. Det måtte også andre nationer opleve. Den bestod derimod af den kendsgerning, at alle trufne danske dispositioner begunstigede de tyske grænseoverskridelser og

landsætninger, således som de vitterligt fandt sted.

En undtagelse fra ovennævnte betragtninger udgjordes af de små isolerede grupper, som helt modigt tog kampen op mod overmagten, og hvoraf flere dansk soldater, flyvere og grænseværdarmer måtte bøde med deres liv.

Kapitulationen havde til følge, at det officielle Danmark i realiteten arbejdede sammen med besættelsesmagten mod de nationer, som kæmpede med ryggen mod muren og hvis sejr bl.a. var en forudsætning for, at også Danmark atter engang kunne blive frit.

For alle dem, hvor fighter-ånden ikke var udslettet af begivenhedernes malmstrøm, stod bl.a. nordmændenes kamp i Oslofjorden som et strålende eksempel på, hvad et lille land kan udrette mod en overmægtig fjende

Rejsende til og fra Oslo ad søvejen bliver hver gang mindet herom, når de ud for Oscarsborg Fæstning sejler over den af nordmændene den 9. april 1940 sænkede 12.000 tons store svære krydser *Blücher*, som ligger på 80 m. vand.

Blücher havde om bord den avantgarde med tilhørende stab, der skulle besætte Oslo. Over 1000 mand nåede aldrig frem, idet de enten omkom i et flammehav eller druknede, da skibet gik ned.

Denne død forsinkede den tyske



De i 1941 udleverede T-både gik det, som man under de givne omstændigheder kunne ønske. De blev ødelagt i tysk tjeneste og kom derfor aldrig tilbage under dansk flag.
Her ses tre af dem, som de blev fundet i Flensborg i maj 1945.

besættelse af Oslo så meget, at den gav den norske konge og regering mulighed for at disponere og handle derefter.

nesten var i udvikling, idet den ikke alene var til gavn for det danske kommunikationsnet, men også for besættelsesmagten.

"Under besættelsens vilkår" havde Danmark fortsat en hær og en flåde. De eksisterede dog kun i kraft af besættelsesmagtens nåde eller unåde, med reducerede styrker, beskåret bevægelsesfrihed og nedsatte aktiviteter på næsten alle områder. Flyvevåbnet, der dengang var fordelt på Hærens Flyvetropper og Marinens Flyvevæsen, ophørte helt at eksistere. Kun ministrykningstje-

Med ovennævnte baggrund må det derfor forekomme som noget af et paradoks, at to begivenheder i Flåden, selv under disse forhold, på en markant måde gav genlyd ud over landets grænser.

Den første begivenhed var udleveringen af vore seks nyeste torpedobåde af Dragen- og Glen-tenklassen den 5. febr. 1941.

Denne begivenhed er nok kendt, men følgerne heraf meget lidt erkendt.

Blandt de allierede måtte denne handling naturligvis tages til indtægt for de danske myndigheders vilje til at samarbejde med fjenden - et forhold som forlængst er bekræftet gennem studier af krigsarkiverne i London, hvor udleveringen blev tillagt en betydning, der langt overgik torpedobådernes værdi som krigspotential.

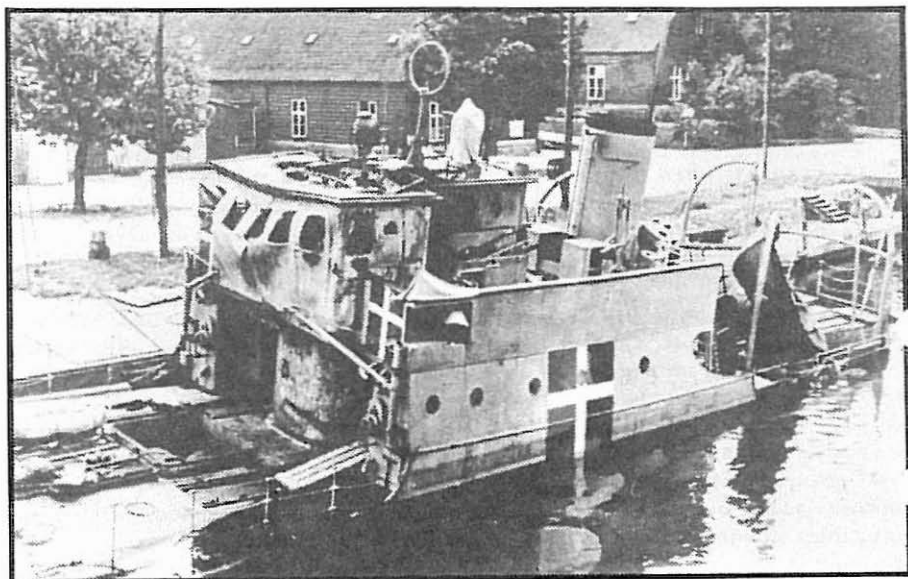
Den anden begivenhed var den 29 august 1943, da Danmark sænkede sin flåde.

Samarbejds- og tilpasningspolitikken havde lidt skibbrud -

ikke mindst på grund af den tiltagende sabotage udført af den aktive del af modstandsbevægelsen. Den 29. august afviste regeringen en lang række ultimative tyske krav. Regeringen gik af, og overfaldet på den resterende del af den danske hær og flåde blev indledt.

Det skal i denne forbindelse kun anføres, at den daværende forsvarsminister i forvejen havde givet ordre til Hæren og Flåden om, at der ikke måtte ydes modstand over for massive tyske angreb på militære etableringer og enheder.

Chefen for Søværnet, viceadmiral A.H. Vedel udstedte derfor "for egen regning" den ordre, at alle



Minelæggeren LOUGEN, sænket i Søminegraven på Holmen den 29. august 1943.

skibe, som ikke kunne flygte, skulle sænkes eller på anden måde ubrugeliggøres, og de skibe, som havde mulighed herfor, skulle have "fri manøvre", hvilket i realiteten betød, at de skulle søge til Sverige. Måtte man ikke kæmpe, så kunne man i det mindste sørge for, at Flådens enheder ikke faldt i fjendens hænder.

Dramaet på Flådestationen på Holmen samt forskellige steder i provinsen gav genlyd i den frie verden og blev sammenlignet med franskmændenes sænkning af flåden i Toulons flådehavn den 27. november 1942 under tilsvarende omstændigheder.

Også den 29. august krævede sine ofre. I tiden, der fulgte, blev størstedelen af Flådens personel tilknyttet modstandsbevægelsen eller anden illegal virksomhed, og adskillige faldt i denne specielle form for krigsførelse. Flere havnede i tyske koncentrationslejre.

Allerede forinden var det lykkedes enkelte marineofficerer at tage turen over Nordsøen, bl.a. lavværende søløjtnant E.V. Jørgensen, som oplevede at blive chef på en engelsk korvet. Efter hjemkomsten avancerede E.V.J. til kommandør og sluttede sin smukke karriere som chef på Flådestation København.

For nogle få andre gik turen til London via Stockholm. Det gjaldt bl.a. kaptajnlejtant A. Helms og søløjtnanterne J Petersen, O.

Brinck-Lund og N.F. Lange, som alle gjorde tjeneste i Royal Navy. Efter krigen vendte de tilbage, avancerede gennem graderne og sluttede deres maritime løbebaner som kontreadmiraler.

Begivenhederne omkring ministrygeren MS 7's flugt den 29. august 1943.

Blandt de få orlogsskibe, som det lykkedes at nå Sverige, var ministrygeren MS 7.

Mens situationen var på kogepunktet i København og flere andre byer i dagene op til den 29. august, var MS 7 stationeret i "Rosernes By" Mariager.

Selv om byen var besat af tyskerne, var det noget af et privilegium at være stationeret i Jylland, hvor alt dansk militær var fjernet efter tysk ordre. De allieredes invasions-trussel var allerede dengang begyndt at spøge.

Ministrygerens opgave var at stryge magnetiske miner forskellige steder i Kattegat for at holde adgangsvejene åbne til de jyske provinsbyer. Det var minner, som var nedkastet af allierede flyvere.

I forbindelse hermed erindres et stort tysk troppetransportskib, som minesprængtes på vej til Norge. Selve minesprængningen så



Besætningen på MS 7 fotograferet i Karlskrona 11.9.1943.

1. række fra venstre:

Vpl. maskinist Aage Vagn Hansen, chefen, søløjtnant S.H.L. Barfoed med skibshunden Tjavs, underkvartermester (MI) Carlo Palsgaard Andersen og ældste maskinbefalingsmand, overfyrbøder Arthur Nielsen.

2. række fra venstre:

Mathelev (AR) Palle Nielsen, mathelev (AR) Erik Sørensen, mathelev (MI) Erik Nielsen, mathelev (MI) Aage Mathiesen, vpl. maskinist Paul Gudmund Langballe, vpl. befaren, rorgænger Vest og vpl. befaren, kok Arne Christensen.

vi ikke - kun resultatet. Agterskibet med ror og skrue ragede i lange tider faretruende, næsten lodret op af vandet i en højde af over 15 m. Det lignede et vartegn for død og undergang. Rygterne fortalte om mange druknede. Alligevel var det umuligt at registrere nogen form for medfølelse.

Besætningen på MS 7 udgjorde sammen med chefen ialt 11 mand. Chef var søløjtnant Sigurd H.L. Barfoed (senere kommandørkapitajn, død 2-12-79).

I forhold til besætningens størrelse kunne sammensætningen dårligt være mere forskelligartet, end tilfældet var. Det gjaldt både livsholdning, ståsted i tilværelsen samt forudsætninger for at takle tilværelsens problemer i almindelighed.

På tværs af alle uligheder var vi alligevel fælles i vores holdning mod alt det, som den tyske besættelse og nazismen repræsenterede. Hertil kom, at alle i ordets bogstaveligste forstand måtte erkende "at være i

samme båd", og med hvad deraf fulgte. - Alle forventede et opgør af en eller anden art, og alle var rede til at tage konsekvensen heraf.

Opgøret kom den 29. august 1943. Vedrørende begivenhederne omkring denne dato vil vi lade dagbogen fortælle:

Torsdag d. 26/8.

MS 7 i Mariager sammen med Paruljebaaden P15. Modtager Ordre om at afgaa til Svendborg Lørdag d. 28.

Fredag d 27/8.

Ligger fortsat i Mariager for at

gøre klar til Afgang d. 28.

Foruden Uro og Spektakler i Aalborg og Odense er der Ballade i Svendborg. Danske og tyske Soldater skal have skudt paa hinanden.

Det er antagelig derfor vi modtager Ordre om i Stedet at afgaa til Rudkøbing paa Langeland.

Afsked med Venner og Bekendte.

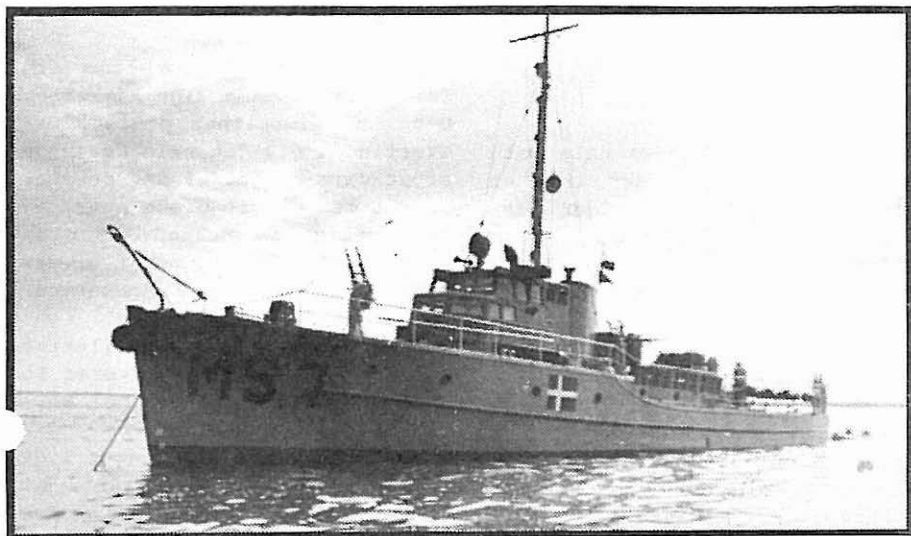
Lørdag d. 28/8.

Afsejlede Mariager Kl. 0600.

Ankomst Hadsund Kl. 0715, afhentning af Vasketøj.

Afgang Hadsund Kl. 0830.

Ankret op ved Als Odde Kl. 0945, paa Grund af høj Sø.



linestrygeren MS 7 til ankers ud for Als Odde om aftenen den 28. august 1943.

MS 7 er bygget i Frederikssund i 1941. 24,4 meter lang, deplacement 70 t, fart 11 knob. I 1943 havde den en besætning på 11 mand og var armeret med en 20 mm kanon og to 8 mm maskingeværer i dobbeltaffugte.

MS 7 sejler stadig, nu som hjemmefærskutteren MHV 85 Hjortø.

Umiddelbart efter blev Chefen roet i Land for at ringe fra Lodsstationen til Flådestationen i København. Kom kort efter tilbage og gav Ordre til skærpet Agtpaagivenhed, herunder særligt at holde Øje med Land for det Tilfælde, at der skulle blive prajet.

Ud paa Aftenen, ca. Kl. 17, blev der prajet fra Land. Chefen blev roet ind og kom kort efter tilbage med den Besked, at Situationen var yderst alvorlig. Vagten fik paany Ordre om skærpet udkig og om at aflytte Lyngby Radio hver Time fra hel til et kvart over.

Stor Diskussion paa Banjerne om Situationen og eventuelle Følger heraf. Vi regnede alle med, at denne Gang var det Alvor.

Søndag d. 29/8.

Lyngby Radio var tavs hele Natten. Normalt, naar der ikke er noget at meddele, siger de: "Hallo, hallo! Lyngby Radio kalder. Vi har ikke noget." Men ogsaa dette udeblev.

Kl. 0702 kom Vagten farende ned paa Banjerne, hvor han temlig opstemt meddelte, at Radioen lige havde udsendt følgende: "Kalder alle KB-baade (der mentes kystbevogtningsfartøjerne) Ulla 1,2 og 3. Holmens Skibe sprængt i Luften. Fri Manøvre."

Chefen blev purret, og i en Fart kom vi andre paa Benene. Chefen blev roet i Land og kom kort efter tilbage uden at have faaet Telefonforbindelse med København.

Kl. 0800 gentog Radioen Meddelelsen; men saa hurtigt, at man

daarligt kunde opfatte, hvad der blev sagt.

Nu blev vi alle kaldt sammen paa Banjerne, hvorpaa Chefen kende- ligt bevæget meddelte følgende: "Der er sket det, at Tyskerne har overtaget Regeringen. Vi vil nu prøve paa at naa Sverige. Er vi enige om det?" JAVEL! lød det i Kor.

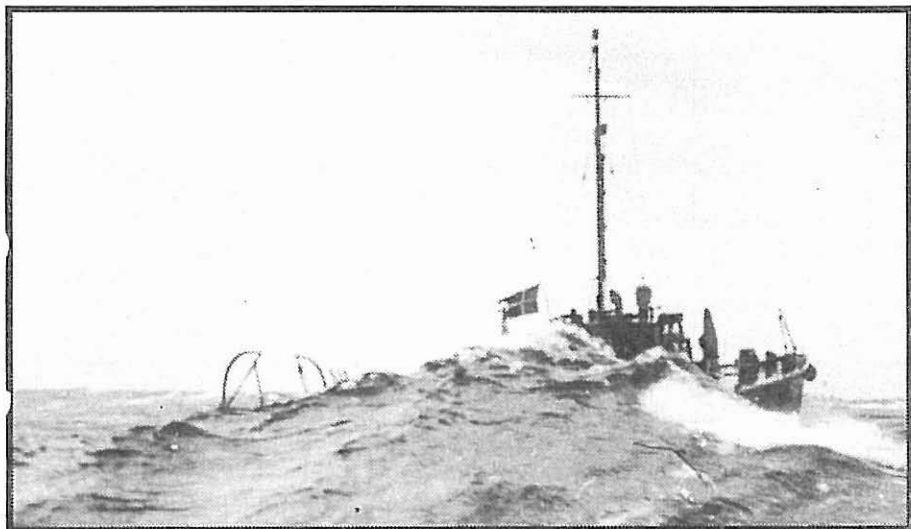
Kl. 0745 lettede vi. Vores 20mm. Rekylkanon og vores 8mm. Rekylgevær i Dobbeltaffutage blev gjort klar til Brug. For at give et saa troskyldigt Udseende som muligt, tog vi vores Magnet med og højeste Signalflagene X og S, der betød, at vi slæbte noget efter os. Vores Kanon blev dækket løseligt til for ikke at virke provokerende.

Det er svært at forklare den første følelsesmæssige Reaktion. Det skal simpelthen prøves. Paa Overfladen gav det hele Udseende af at være præget af Ro, der var parret med en vis Glæde over, at vi endelig fik Mulighed for at byde Fjenden Trods, og at vi var villige til at tage Konsekvenserne deraf.

Den stadige Søgen til Toilettet kunde dog tyde paa, at vores Ro var blandet med en hel Nervøsitet.

Selv om der blev talt meget lidt om det, fremgik det klart, at Tankerne ogsaa søgte dem derhjemme. Mon man nogensinde saa dem igen, og hvornaar? De gjorde sig sikkert ogsaa deres Tanker om vores Skæbne.

Ind imellem disse filosofiske Betragtninger fik Følelserne over for Tyskerne og alt, hvad de repræsenterede frit Aflob i



MS 7 i høj sø.

kontante Vendinger smykket med diverse Sproglblomster.

Chefen satte straks Kursen stik Øst; men maatte snart dreje af mod Syd, da to tyske Flyve-maskiner pludselig tonede frem i meget lav Højde i Retning mod Skibet.

Man fik ubehagelige Fornemmelser ved dette Syn. Det var antagelig Minestrygningsflyvere. De vendte i alle tilfælde om lige inden de naaede os, tilsyneladende uden at fatte Mistanke.

Umiddelbart efter kom to andre Flyvere, der fløj lige agten for os. De fløj lidt frem og tilbage; men forsvandt saa i nordlig Retning.

Vi var nu naaet ca. 4 Sømil nord for Grenaa. Saa satte vi igen kursen mod Øst, og snart var vi i rum Sø.

Chefen havde i Mellemtiden placeret en Sprængbombe i sit Lukaf op til Maskinrummets Agterskot.

Det var Meningen, at MS 7 skulle sprænges i luften for det Tilfælde, at det var den eneste Mulighed for at forhindre Skibet i at komme i Tyskernes Besiddelse.

Omkring Kl. 12 gav det et kraftigt Ryk i Skibet, og vi opdagede da, at Kæden, der forbandt Magneten med Slæbetrossen, var sprængt. Da det ville tage af vores kostbare Tid at faa Tag i den igen, og da den samtidigt reducerede vores Fart, lod Chefen den "sejle sin egen sø". Chefen, der normalt var meget behersket i sine Ytringer, fremsatte dog Ønsket om, at der maatte komme et tysk Skib og blive smadret mod den. (Den drev senere ind på den svenske kyst, hvor den blev slæbt til Malmø og noget senere overdraget Den danske Flotille).

Søen var meget høj; men fremad gik det med vores 11 Knob. Snart

kunne man skimte Sønderbjerg paa Anholt, og snart tabte vi det igen af Syne. Vi var atter i rum Sø.

Klokken var blevet henad 02 om Eftermiddagen, og man var efterhaanden blevet fortrolig med Situationen. Dog saa vi ustandselig Horisonten rundt, og endelig skimtede vi Længslernes Maal Sverige, idet vi havde Kullen ret forude.

Pludselig fik vi Øje paa en tysk Ministryger agten for os med Kurs stik Nord. Den lod sig imidlertid ikke forstyrre.

Ca. 20 Minutter efter fik vi Øje paa en anden tysk Ministryger, ca. 2 Sømil ret for, ligeledes for nordgaaende. Da den var kommet skraat om Bagbord, drejede den stik Vest, saaledes at vi kom til at passere hinanden paa modsat Kurs i ca. een Sømils Afstand. Det var spændende Øjeblikke (De her omtalte tyske Ministrygere er armerede Trawlere med en Part af ca. 10 Knob og armeret med helt op til 10 cm. Kanoner samt flere 20mm. Antiluftskyts. Vi kunne saaledes løbe fra dem; men til Gengæld var de meget kraftigere armeret end vi var).

Der skete imidlertid heller ikke noget denne Gang. Søen var meget høj. Af og til kunde man kun se Skorstenen af "Prøjseren", saa det var tvivlsomt, om de i givet Fald havde kunnet ramme. Snart var den ude af Syne.

Ca. 3/4 Times Sejlsads fra Tremilegrænsen saa vi et tysk Tank-skib for nordgaaende. Den umiddelbare Indskydelse var, at her var et dejligt Offer.

Forholdet var imidlertid dette, at inden vi kunne have naaet at skade det, kunde det have tilkaldt Hjælp, dels fra de tidligere omtalte Ministrygere og dels fra Sjælland, som ikke laa langt borte. Hvad der imidlertid vejede langt tungere, var den Omstændighed, at en Aktion i dette Tilfælde kunde afstedkomme Forviklinger, naar vi anmodede om Asyl i Sverige. ligesom det kunne faa uoverskuelige Følger for de Orlogsfartøjer, som vi haabede var kommet over. Hermed havde Chefen truffet sin Afgørelse, og Tankskibet fik uanstastet lov til at sejle videre. Ærgerligt; men uden Tvivl klogt. Omkring Kl. 16 passerede vi Tremilegrænsen og blev straks observeret af et svensk Jagerfly, der lynhurtigt slog et Sving hen over os.

Herefter sattes Kursen mod Helsingborg, idet vi stadig holdt os lige inden for Territorialgrænsen.

Lidt nord for Helsingborg passerede vi i ca. 500 m. Afstand to tyske Hurtigbaade, som med stor Hastighed var for nordgaaende.

Var det os, de var ude efter? I stærke Kikkerter studerede vi hinandens Ansigtstræk. Tyskernes Fysiognomi afspejlede baade Skuffelse og Harme over det undslupne Bytte (det bildte vi os i alle Tilfælde ind), medens de til Gengæld maatte nøjes med Ansigtsudtryk, der tilkendegav en fnysende Foragt.

Havde vi mødt dem blot en halv Time før, kunne dette Møde være blevet skæbnsvangert.

Vi blev nu prajet fra en svensk

Vagtbaad, som laa lige i Nærheden. Chefen fik anvist den tilladte Sejlrute til Helsingborg, hvorefter vi fortsatte.

Ud for Helsingborg blev vi passet op af en svensk Bevogtningskutter. Efter at have faaet at vide, at der ikke befandt sig danske Orlogsfartøjer i Havnen, fik vi lov til at fortsætte til Landskrona.

Mellem Hven og Landskrona mødte vi et svensk Handelsskib, der ærbødigt kippede med Flaget for den danske Orlogsmænd. Kort efter blev vi passet op af den derværende Bevogtningskutter og af den ført ind i Havnen.

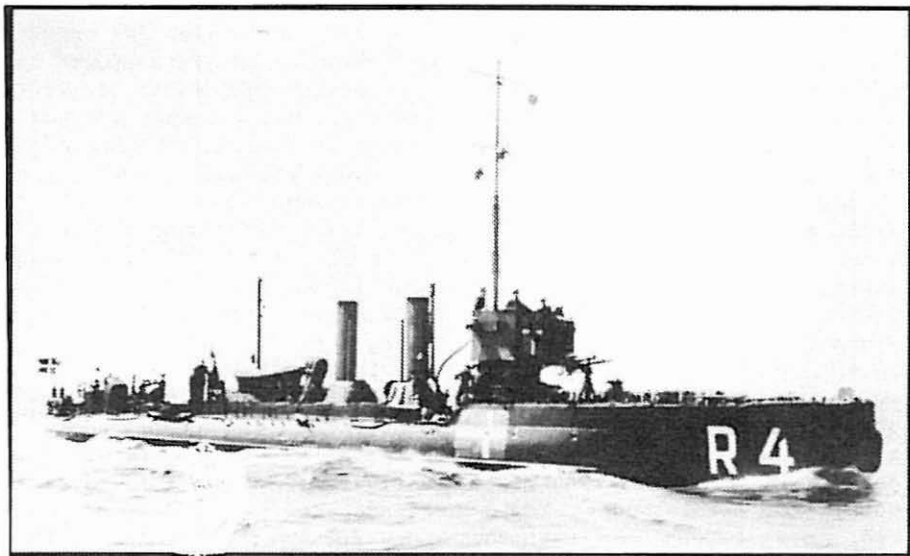
For indgaaende mødte vi en mindre svensk Damp, som skulle til Hven. Skibet var fyldt med

svenske Soldater, som begejstret vinkede og svingede med deres Huer. Denne første hjertelige Velkomst gjorde godt.

Kl. 1930 lagde vi til Kaj efter paa vores Flugtrute at have tilbagelagt ca. 110 Sømil.

Til vores store Glæde saa vi, at der i Forvejen laa Torpedobaaden HAVKATTEN (Chef Kaptajn løjtnant Poul Würtz) samt Kystbevogtningskutterne K 3 (SL (R) J.A. Andersen) - K 6 (SL (R) J. Bilde Jensen) - K 8 (SL (R) I.H. Rasmussen) - K 12 (SL (R) K.C. Nondal) og K 15 (SL (R) K.A. Bang).

Kajen, hvor Skibet laa, var afspærret og bevogtet af Soldater med opplantede Bajonetter. Udenfor Afspærringerne havde der



Torpedobåden HAVKATTEN, bygget på Orlogsværftet i 1919. 38,5 meter lang, displacement 110 t, fart 24 knob. Besætning 25 mand, armering to 57 mm kanoner og to 45 cm torpedoudskydningsapparater.

samlet sig en Mængde Mennesker. Al vores Ammunition blev afleveret og vores private Fotografiapparater med. Den traadløse Sender blev forsegleet. Det var i det hele taget det første Indtryk, at vi skulle interneres. Imidlertid blev der arbejdet bag Kulisserne.

Efterhaanden som der var faldet nogenlunde Ro over den lille Flotille, fik vi travlt med at udveksle Oplevelser med Besætningerne fra de andre Skibe. Det fremgik heraf, at der var flere Fartøjer, som det ikke var gaaet saa godt, og som var skudt i Brand under Flugten.

(Det var antagelig MS 4 (SL (R) Harry Larsen), der bidrog til denne opfattelse. Ministrygeren blev sat i brand af sin egen besætning og sænket i Hønebroløbet for at spærre for indsejlingen til Holmen.)

Rygterne svirrede, og det var umuligt at danne sig noget overskueligt Billede af Situationen. Det syntes dog at være sikkert, at næsten hele den danske Flaade havde sænket sig selv eller paa anden Maade var uskadelliggjort. Det gjorde et mærkeligt Indtryk paa een, men hellere det end at Fjenden skulle faa den.

Under indtrykket af Dagens Oplevelser - ja selv med de mange ubesvarede Spørgsmaal - kunde man ikke lade være med at sammenligne d. "9. April 1940", som Udtryk for Skamløshed og Ydmyghed, med Dagens skelsættende Begivenheder, der opfattedes som Indledningen til en ny Epoke.

Det gjaldt ikke alene ens egne Følelser som Dansker; men ogsaa

Opfattelsen af Danmark som Nation.

Mandag d. 30/8.

Vi læste de svenske Aviser, der alle udtrykte deres Fordømmelse af Tyskerne og Medfølelse med Danmark og dets Folk.

Mange svenske Flag vajede paa halv i Forbindelse med Begravelsen af nogle svenske Fiskere, som var blevet dræbt ved Beskydning fra tyske Krigsskibe, medens de ud for Hirtshals, med uden for Tremilegrænsen, udøvede deres fredelige Fiskerierhverv. Dette Sammentræf af Omstændigheder hidsede yderligere Svenskerne op. (Tegningen paa næste Side er fra det svenske Blad "Se" og udtrykker bedre end mange Ord Svenskernes Syn paa den tyske Handlemaade.)

Hen under Aften blev der travlt. Orlogskaptajn Jegstrup (Chef for Kystbevogtningen indtil d. 29/8) ankom fra Malmø sammen med nogle danske og svenske Officerer. Vi fik Proviant, alle Vaaben og al vores Ammunition blev bragt om Bord igen. Kanonerne og Maskingevæberne samt HAVKATTENS Torpedoer blev gjort klar til Brug. Maskinerne i samtlige Skibe blev klargjorte.

Kl. 1930 sejlede alle syv Fartøjer ud af Havnen med blandede Lanterner. Vi havde forinden faaet at vide, at vi skulle til Karlskrona, den største svenske Flaadabase.

Uden for Havnen laa den svenske Ministryger HOLMÖN og Vedetbaaden ANTARAS og ventede paa os, og med denne Eskorte stævnedes vi sydpaa.



Svensk satire i anledning af, at svenske fiskere var blevet dræbt af ild fra tyske krigsskibe under fiskeri ud for Hirtshals i slutningen af august 1943. (Svenska Bildtidningen)

Snart var vi ud for Malmø, og her sluttede følgende Kystbevogtningskuttere sig til: K 10 (SL (R) H.C. Flakholm) - K 11 (SL (R) E.R. Vierø) - K13 (SL (R) H.C.H. Sørensen) og K 17 (SL (R) C.F. Lous).

Tirsdag d. 31/8.

Noget efter Midnat sejlede vi gennem Falsterbokanalen. Her forlod ANTARAS os og i Stedet stødte den store Torpedojager (prototypen for de senere Stadsjagare) EHRENSKÖLD samt de ældre firskorstenede Topedojagere SIGURD og RAGNAR til.

Det blev senere oplyst, at de to sidstnævnte afsejlede fra Karlskrona med forseglede Ordre, som først kom til Kundskab ved Falsterbokanalen. Besætningen om Bord troede, at Tyskerne havde angrebet Sverige. De to aldrende, men imponerende Torpedojagere skulde derfor i deres Bestræbelser for at komme tids nok noget nær have slaaet sin egen Hastighedsrekord, der var omkr. 30 Knob.

Endvidere sluttede Undervandsbaadene VALEN og U 2 sig til Eskorten.

Efter at ogsaa Ministrygeren HOLMÖN var afgaaet til sit Operationsomraade, udgjorde den samlede dansk-svenske Eskadre herefter ialt 16 Enheder.

Det var efterhaanden begyndt at lyses, og en halv Snes svenske Jagerfly strøg ustandselig over vores Hoveder.

(Denne meget kraftige eskorte var imidlertid særdeles velmøtivet.)

Omkring en Maaned senere traf

jeg i Malmø en tidligere Indkaldt, som paa det paagældende Tidspunkt havde gjort Tjeneste paa een af de mange Poster ved Indsejlingen til Karlskronas Skærgaard.

Fra denne Post var der blevet observeret tyske Flyvere lige ved Tremilegrænsen paa netop dette Tidspunkt. Det var dog muligt, at Flyverne var paa Jagt efter russiske U-baade, som kort forinden havde sænket nogle Lastskibe paa Vej til Tyskland lastet med det for den tyske Krigsførelse saa nødvendige Jernmalm fra de svenske Malmlejer i Nordsverige)

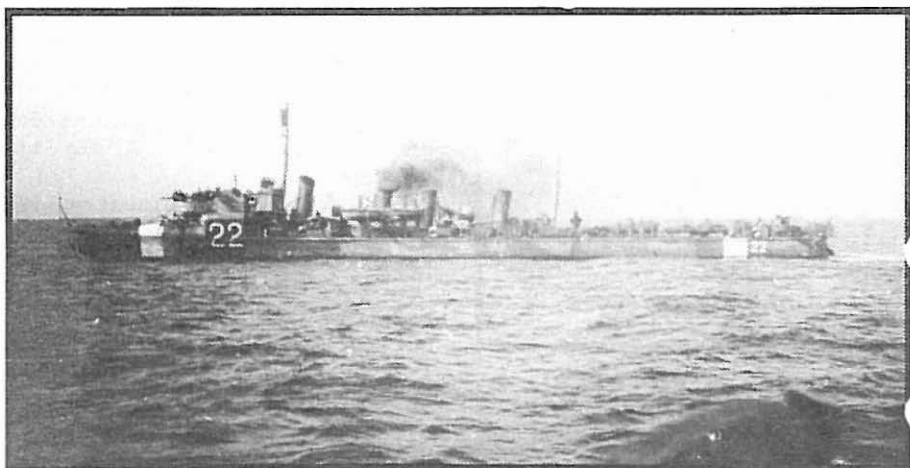
I Trelleborgs Havn laa de danske Minestrygere MS 1 og MS 9 (søsterskibe til MS 7). Den ene af dem, MS 9, havde Maskinhavari, og derfor fortsatte vi uden dem. Kl. 1200 havde vi Ystad ret om Bagbord. Det gik imidlertid kun langsomt fremad, idet Farten var

dikteret af den mest langsomtgaaende Kystbevogtningskutter. Tachometeret paa MS 7's Hovedmotor registrerede Omdrejninger pr. Minut svarende til under 7 Knob.

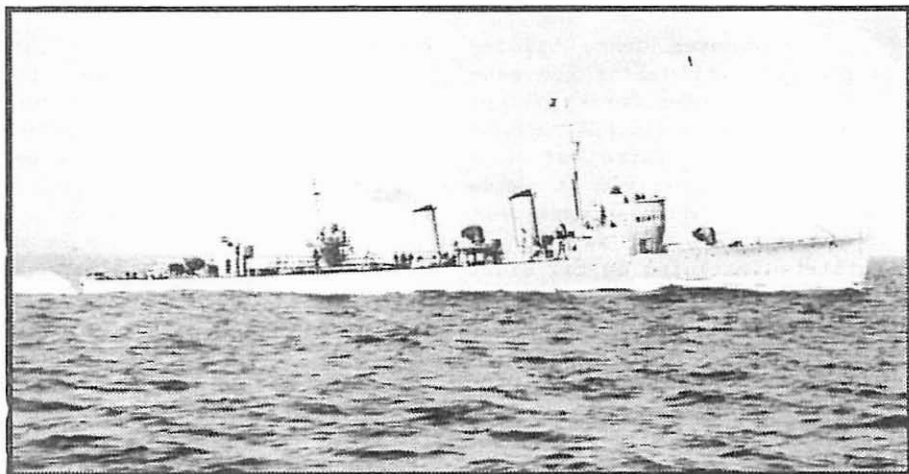
Pr. Ringesignal reguleredes Omdrejningerne med korte Mellemrum "op 10" eller "ned 10", saaledes at vi hele Tiden kunde holde vores Plads i Formationen.

For at øge Farten blev de mest langsomtgaaende Kuttere taget paa Slæb. Saaledes havde HAVKATTEN to Kuttere paa Slæb, medens en af de firskorstenede svenske Jagere havde tre paa Slæb. Dette øgede Farten til omkring 10 Knob.

Om Aftenen Kl. 2100 lagde vi til paa Siden af EHRENSKÖLD, og en Løjtnant og en Underofficer kom om Bord. De skulle være Lodser for henholdsvis HAVKATTEN og MS 7, naar vi skulde sejle gennem Skærgaarden til Karlskrona.



Den svenske jager RAGNAR fra 1908 var også eskorteskib under forlægningen Falsterbøkanalen-Karlskrona.



Den svenske jager EHRENSKÖLD, der førte konvojen af danske skibe fra Falsterbokanalen til Karlskrona.

Herefter klappede vi paa Siden af HAVKATTEN og afleverede Løjtnanten. Gennem forskellige Spæringer naaede vi efterhaanden frem til Bestemmelsesstedet. Kl. 2140 lagde vi til ved Mobiliseringskajen i Karlskronas Krigshavn.

Onsdag d. 1/9.

Dagen gik med Forordninger af forskellig Slags. Vi var bl.a. til Lægeundersøgelse. Om Aftenen var danske Officerer og Befalingsmænd til Middag paa EHRENSKÖLD. Svenskernes Gæstfrihed kendte ingen Grænser. Jeg fik her to gode Venner, der begge var Styrmand.

I dag har Krigen varet fire Aar.

Torsdag d. 2/9.

Kl. 0930 Monstring. Tre Admiraler, Chefen for Flaadestationen, Chefen for Ørlogsvarvet og chefen for Sydkystens Marinedi-

strikt samt Landshövdingen for Blekinge Len inspicerer de danske Orlogsskibe.

Badning. Fremstilling for Repræsentanter fra den svenske Socialstyrelse, der udsurgte om personlige Forhold samt om vores Uddannelse.

I Biografen om Aftenen. En helt ny Krigsfilm, hvor det for en Gangs Skyld gaar ud over de rigtige. Bagefter hjemme paa rigtig Kaffe.

Fredag d. 3/9.

Vi gaar i Gang med Konservering af Maskineriet. Alle danske Skibe skal lægges op.

Kl. 1130 ankommer Ministrygerne MS 1 (SL Urban Gad) og MS 9 (SL Arne Clausen) fra Trelleborg eskorteret af Torpedojageren SIGURD.

(Om MS 1's flugt foreligger adskillige beretninger, ligesom der er indspillet en handlings

film bygget over denne tildragelse. Det skal derfor kun nævnes her, at chefen for at slippe væk fra tyskerne ændrede skibets udseende til et fartøj af ubestemmelig karakter ved at lægge rigningen ned, male skroget sort og forsyne det med dansk neutralitetsafmærkning og til sidst påmale navnet SORTE SARA).

Summarisk uddrag fra de sidste dage i Karlskrona:

De følgende dage er optaget af forberedelserne til kommandostrykning og afrejse. Vi bliver fotograferet for udstedelse af dansk pas og bliver ekviperet med civilt tøj, som vi selv får lov at vælge i en større forretning i byen.

Som en kontrast til den deprimerende mørklægning i det besatte Danmark fornemmedes aftenbelysningen i byens gader som et uvirkeligt lyshav.

De svenske myndigheder havde bestemt, at vores tilstedeværelse i Karlskrona skulle betragtes som et flådebesøg med alt, hvad dette indebar. Vi kørte således gratis med offentlige befordringsmidler, kom gratis i biografene og havde gratis adgang til alle offentlige etablisser. Det ene arrangement afløste det andet.

Sideløbende hermed passerende andre begivenheder revy for een:

Et handelsskib påsejler uden for Karlskrona den svenske U-båd IL-LEREN, hvorved flagmaskinisten

omkommer. Også i denne situation manifesterede fællesskabet sig. Ved den stort anlagte militære begravelse marcherede danske marineofficerer side om side med deres svenske kolleger til toernerne af Chopins sørgemarch. Under en biograftur meddeler er ukendt svensker, at Italien har kapituleret. Begejstringen er stor, og enkelte fabler allerede om krigens snarlige afslutning. Søndag d. 12. september ankommer marinens hurtigtgående motorbåd FANDANGO og øvelsesjagten MARIE fra Landskrona eskorteret af en svensk hjælpevedetbåd. De to fartøjer blev allerede før den 29. august sejlet til Sverige. FANDANGO blev "organiseret" af flere kadetter, som ved deres flugt tog konsekvensen af deres utilfredshed over tingenes tilstand i det besatte Danmark.

Forberedelserne til opbrud er ved at være afsluttet.

De sidste, men forhøjede "forstrækninger" udbetaltes og rationeringskort uddeltes til de 120 mand, som udgjorde summen af de samlede besætninger, alle grader og kategorier indbefattet, fra flotillens ialt 15 fartøjer.

Snart vil besætningerne være spredt over hele den sydlige del af Sverige, de fleste til skovhugst andre til kartoffeloptagning. Enkelte med håndværksmæssig uddannelse blev beskæftiget inden for deres fag, og endelig var der nogle, der havde slægtninge eller bekendte.

Kun nogle få mand under ledelse

af kaptajnløjtnant P. Würtz (senere kommandør og chef for Flådestation Frederikshavn, død 13.6.1972), assisteret af undermaskinmester I.G. Kirkegaard skal forblive i Karlskrona for at føre tilsyn med de oplagte fartøjer. De skal underbringes privat oppe i byen.

Chefen for flådestationen, admiral Ehrensvärd, har tilbudt at stille flådebasens store marine-

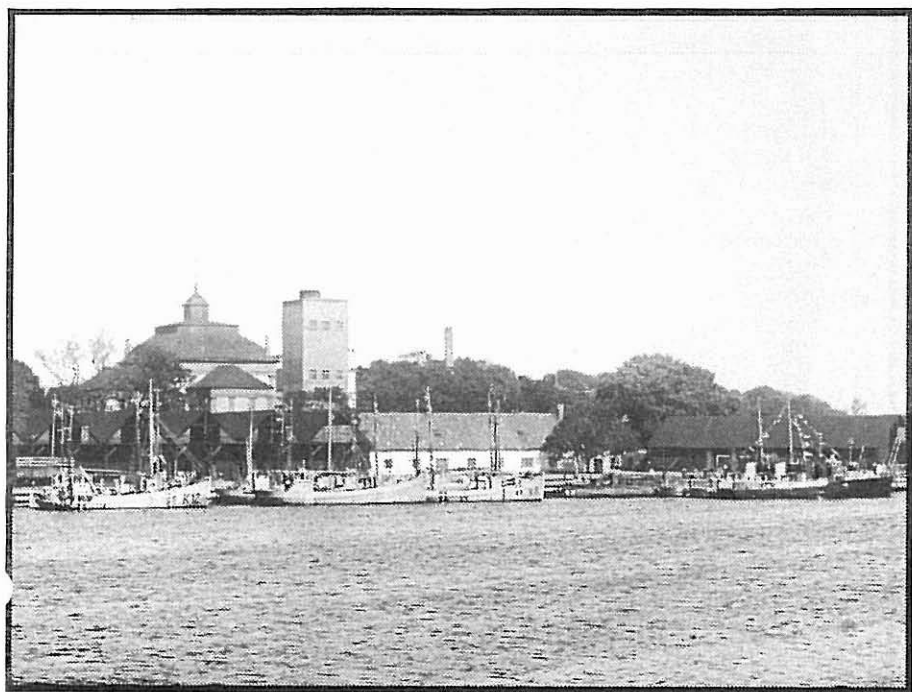
orkester til rådighed ved den afsluttende ceremoni.

Med tak blev dette smukke tilbud dog afslået.

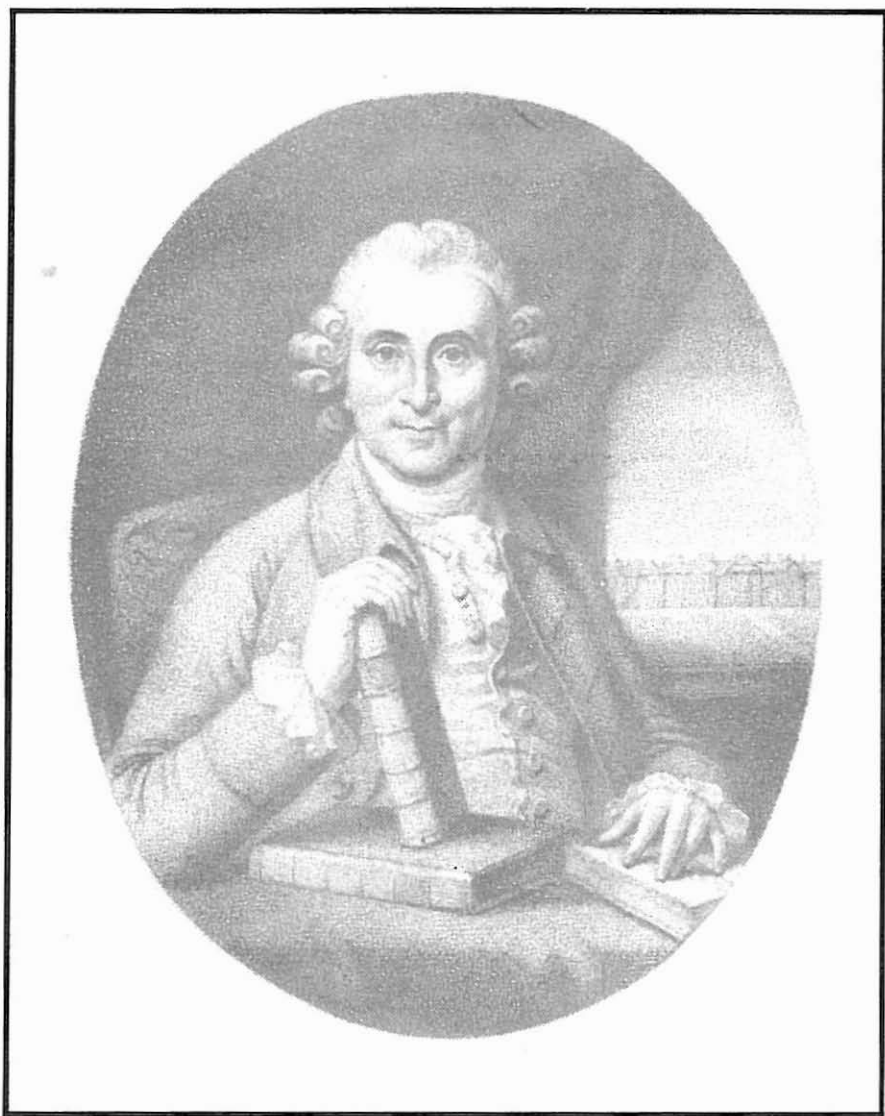
Vi får at vide, at vi på et eller andet tidspunkt vil blive kaldt tilbage til skibene.

Tirsdag d. 14/9. kl. 1400.

Kommandoen stryges til lyden af bådsmandspiben, idet orlogsflag og kommandotegn nedhales. En epoke er afsluttet.



Mobiliseringskajen i Karlskrona med enheder af Den danske Flotille. Til højre ses HAVKATTEN med tre MS-både udenpå, yderst MS 1 (SORTE SARAH), stadig med sorttjæret skrog.



Marinelægen James Lind (1716-94)
Efter maleri af Sir George Chalmers

Marinelægen James Lind – »Den maritime medicins fader«.

M. Winge.

I sejlskibenes tid var søfolkene paa de lange rejser ofte plaget af sygdom, ja det var ikke ualmindeligt, at mere end halvdelen af en besætning døde paa et enkelt togt, og at de overlevende kunde være saa afkræftede, at de ikke var i stand til at manøvrere skibet. Saaledes ved vi, at da det danske linieskib HOLSTEEN i februar 1780 naaede ind til Taffelbay, maatte folk fra en fransk eskadre bringe skibet i havn, da dets egen besætning var saa udmattet af sult og sygdom, at den ikke selv kunde gøre det.

Den mest frygtede sygdom paa langfarter var skørbug, men ogsaa smitsoter og diarré-sygdomme krævede mange ofre.

Allerede i den tidlige middelalder kendte man her i Norden skørbug og havde erfaring for, at grønne urter havde en gavnlig virkning paa sygdommen, men vi skal helt frem til vor tid, før norske forskere paaviste, at skørbug skyldes mangel paa c-vitamin i kosten.

Der findes flere beretninger fra det syttende aarhundrede om, at skørbug hos søfolk var kureret ved hjælp af citronsaft, men

disse oplysninger er fuldstændig druknet i meddelelser om de talrige mere eller navnlig mindre virksomme midler, man i datiden anvendte mod sygdommen.

Det er den engelske marinelæge James Lind (1716-94), som har æren af klart at have bevist, at saften af appelsiner og citroner var alle andre midler overlegne til bekæmpelse af skørbug.

James Lind, som er født i Edinburgh og som studerede medicin ved det derværende universitet, gjorde fra 1739 til 1748 tjeneste som skibslæge i den engelske flaade, hvor han deltog i togter til Middelhavet, Afrikas Vestkyst og Vestindien. Desuden sejlede han en tid i den eskadre, der blokerede de franske kanalhavne. Han fik i disse aar rig lejlighed til at studere aarsagerne til den store sygelighed, der hærgede i Royal Navy.

Den 20. maj 1747 udtog Lind om bord i H.M.S. SALISBURY tolv sømænd alle med svær skørbug og inddelte dem i hold paa hver to mand. Hvert hold blev saa behandlet med et af de almindeligt anvendte midler mod denne sygdom. I løbet af ganske faa dage

viste det sig, at det hold, hvor hver mand daglig havde faaet to appelsiner og en citron, kom sig langt hurtigere end nogen af de andre, saa de var saa raske, at de kunde gaa i arbejde igen.

Endvidere paaviste Lind, at man ved at inddampe appelsin- og citronsaft (hvorved en stor del af c-vitaminindholdet maa være blevet ødelagt), kunde faa et koncentrat, der opbevaret paa tilproppede flasker, beholdt sin virkning paa skørbug i lang tid.

Efter at være vendt tilbage til Edinburgh offentliggjorde Lind i 1753 resultaterne af sine forsøg i en afhandling, "A Treatise of the Scurvy", men selv om nogle læger og skibschefer med held anvendte hans behandling, saa skulle der gaa lang tid, før den vandt almindelig anerkendelse og blev officielt accepteret af Admiralitetet.

Forklaringen herpaa var nok en vis uvilje hos tidens læger imod at forlade hævdvundne behandlingsmetoder og en almindelig træghed i Admiralitetet, men paradoksalt nok synes det, som om netop en af pionererne med hensyn til at skaffe bedre forhold for søfolkene, kaptajn James Cook (1728-79) blev medvirkende til, at Admiralitetet ikke godtog behandlingen af skørbug med citronsaft.

I 1769 havde en tidligere marinelæge D. Mac. Bride (1726-78) anbefalet maltafkog (wort) som det bedste middel mod skørbug.

Han fik støtte af saa ansete personer som generallægen Sir John Pringle (1707-82) og anatomen John Hunter (1728-93), hvilket fik til følge, at Admiralitetet autoriserede malt som skørbugsmiddel paa Cooks jordomsejlinger.

Imidlertid har det vist sig, at malt kun indeholder ganske smaa mængder af c-vitamin og følgelig er ret uvirksomt imod skørbug. Cook delte Linds opfattelse a. nødvendigheden af at opretholde gode hygiejniske forhold om bord og gennemførte dette med streng disciplin. Desuden sørgede han for at skaffe frisk proviant, hver gang han havde forbindelse med land. Endelig var hans skibe hjemmefra forsynet med en stor beholdning af surkaal, som indeholder ikke ubetydelige mængder af c-vitamin.

Vi kan i dag se, at det var paa grund af disse foranstaltninger, at Cooks mandskaber undgik skørbug og i det hele taget var saa lidt plaget af sygdom, men hans skibslæger rapporterede, at det skyldtes malten, en opfattelse som støttedes af Cook selv, og derfor ogsaa blev godtaget af Admiralitetet.

Konsekvensen heraf blev, at der stadig forekom skørbug i flaadens skibe paa lange togter, ganske særligt i den vestindiske flaade under Den amerikanske Frihedskrig, hvor man alene i 1780 maatte sende 2400 patienter med skørbug paa hospitalet, og der forekom adskillige dødsfald

paa grund af denne sygdom.

Imidlertid havde admiral G.B. Rodney (1718-92) medtaget sin egen læge Gilbert Blane (1749-1834) til flaaen i Vestindien, hvor denne ydede en saa effektiv indsats, at Rodney paa egen haand udnævnte ham til flaaelæge. Rodney skrev i sin rapport, at takket være Blanes kundskaber og omsorg havde det været muligt, trods den yderst belastende tjeneste, for den engelske flaae til stadighed at være i stand til at angribe og besejre fjenden.

Efter at Blane i 1795 var blevet medlem af "the Sick and Wounded Board" lykkedes det ham at faa gennemført, at enhver mand paa togt skulde have en daglig ration af citronsaft. Herefter forsvandt skørbugen fra den engelske flaae, og det fortælles, at da marineministeren aaret efter under et besøg paa Haslar hospital ønskede at se et tilfælde af skørbug, var det ikke muligt at finde en eneste patient med denne sygdom.

Alligevel skulde der gaa endnu et halvt aarhundrede, før citronsaft som forebyggelsesmiddel mod skørbug blev obligatorisk i den engelske handelsflaae.

Det er beviset for appelsin- og citronsaftens effektivitet til at forebygge og helbrede skørbug, som har gjort Linds navn kendt, men i virkeligheden er det et spørgsmaal, om ikke hans øvrige forslag til reformer af

de hygiejniske forhold til søs har været til endnu større gavn for søens folk.

I 1757 udkom Linds "An Essay on the Most Effectual Means of Preserving the Health of Seamen in the Royal Navy", hvori han paaviste en række aarsager til sygdom hos flaadens mandskab og angav metoder til at undgaa disse.

Selv om man ikke paa Linds tid vidste, at det, man dengang kaldte "skibs- eller fængselsfeber", var den smitsomme plettyfus, der overføres af lus, saa stod det klart for Lind, at det var de matroser, man fik ved "presning", der var aarsagen til de stadige udbrud af sygdom i orlogsskibene.

Presning foregik paa den maade, at bevæbnede patruljer gennemsøgte havnekarverierne, hvor de i logihuse og havneknejer eller paa aaben gade indfangede folk og slæbte dem om bord i vagtskibene, hvorfra de fordeltes til de skibe, som manglede matroser. Det hændte, at man paagreb hele besætninger fra handelsskibe, der netop var hjemkommet fra oversøiske lande, og skønt søfolkene var svækket af tropesygdomme og den lange rejse, blev de tvunget til tjeneste i orlogsskibene.

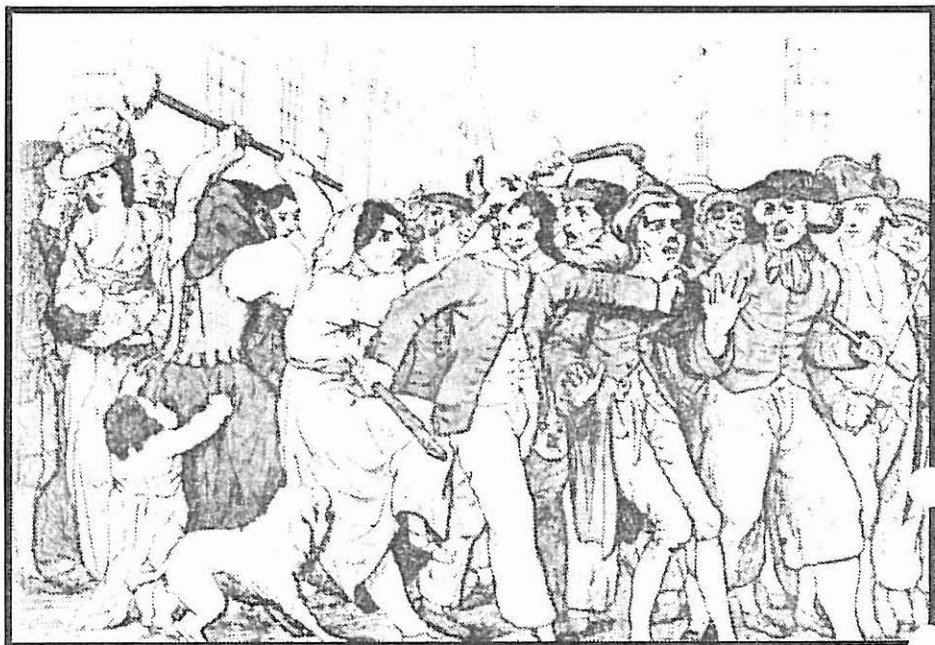
En anden maade at skaffe mandskab paa var, at dommere tilbød smaakriminelle at tage tjeneste i flaaen i stedet for at komme i fængsel. Man veg heller ikke

tilbage for at tage de indsatte ud af fængslerne og med magt føre dem om bord. Fangerne ansaa absolut ikke dette for nogen fordel, for de vidste, at disciplinen til søs var mindst lige saa streng som i fængslerne, og saa risikerede man tilmed at drukne.

Som middel til at formindske presningernes skadelige følger foreslog Lind indførelse af særlige modtageskibe. Her skulde læger undersøge de indbragte folk, saa de helt elendige kunde blive sendt tilbage i land igen,

mens de øvrige kom i bad og fik udleveret rene klæder. Deres mest pjaltede og snavsede tøj blev brændt, og det brugbare skulde vaskes og svovles, før de fik det tilbage. I 1781 indførte man saadanne modtageskibe i den engelske flaaede.

Lind var klar over, at kosten i orlogsskibene var usund, og at der navnlig var mangel paa friske grøntsager. Derfor anbefalede han, at man hveranden uge skulde sende forsyningsskibe med frisk proviant fra de engelske havne ud til de enheder, der



Engelsk satire, betitlet "Individets frihed", der viser et "press-gang" i aktion. I lange perioder var presning den eneste måde at tilfredsstille den engelske flådes næsten umættelige behov for personel.

opererede i Kanalen.

Det var dengang skik baade morgen og aften at spule paa alle dækkene, men Lind fraraadede aftenspulingen, da han forstod, at den varme fugtige luft i mand-skabets soverum forøgede faren for smitteoverførsel. Det ville derimod være gavnligt for sundheden at bringe køjetøjet op paa dækket til luftning hyer morgen og en gang om maaneden at skure og skrubbe køjerne grundigt.

Lind var meget interesseret i at faa effektiviseret ventilationen af skibenes opholdsrum, og blandt hans andre forslag til at forbedre sundhedstilstanden paa de lange togter kan nævnes at sørge for kolde bade og fysisk træning til mandskabet.

Det sidste betydningsfulde arbejde fra Linds haand udkom i 1768, "An Essay on Diseases Incidental to Europeans in Hot Climates", og selv om denne bog ikke indeholdt egentlige nyheder, saa var der saa mange fine kliniske iagttagelser og praktiske anvisninger i den, at den gennem næsten et halvt aarhundrede blev det tropemedicinske standardværk i de engelsksprogede lande.

Lind stiller sig tvivlende til det hensigtsmæssige i at give en øst med store mængder saltet kød og flæsk under togter til egne med tropisk klima. Han hævdede ogsaa, at dårligt vand var skyld i alvorlige epidemier af tarmsygdomme, og derfor skulde

de hold, der sendtes efter drikkevand, være meget omhyggelige med at finde rent vand. Forøvrigt konstruerede han selv et apparatur til at filtrere drikkevandet, og han angav en praktisk metode til destillation af havvand til drikkevand.

Da man altid maatte vente mange dødsfald paa langfarter, var det sædvane at medtage saa meget reservemandskab, som kunne rummes i skibet, men Lind paapegede, at netop denne sammenstuvning af folk var aarsagen til, at saa mange blev syge og døde.

Man mente paa Linds tid, at det, man kaldte "tropefeber" - hovedsagelig malaria - var foraarsaget af "giftig luft". Lind tilraadede, at skibe i troperne burde ankre et stykke fra land, og det var yderst hensigtsmæssigt, for malariasmitten overføres, som vi nu ved, af myg, og disse vover sig aldrig mere end faa meter ud fra kysten. Ikke mindre gavnligt som beskyttelsesmiddel mod malaria var en daglig dosis af ekstrakt af kinabark, som Lind ordinerede under ophold i troperne.

I 1758 blev Lind udnævnt til overlæge ved det ganske nye 1000-sengs marinehospital, Royal Naval Hospital ved Haslar, og her kom han til at udføre et meget paaskønnet arbejde saavel med at organisere patientbehandlingen, som i lige saa høj grad ved at tage sig af den enkelte patient. Da han i 1783 trak sig tilbage fra hospitalet, havde

han den glæde, at hans søn blev ansat som hans efterfølger. 1794 døde Lind og blev begravet i Gosport ikke langt fra Haslar Hospital.

Linds værker blev trykt i mange oplag i England og oversat til flere fremmede sprog. I 1768 udkom i København "Et Forsøg om de allerkraftigste Midler til at bevare Sø-Folkenes Helbred i den Kongelige Flaade" ved James Lind. Oversættelsen til dansk var foretaget af Johan Lodde (1706-88).

Der kan ikke herske tvivl om, at Søetatens førende læger i slutningen af det attende aarhundrede, admiralitetsmedicus Urban Bruun Aaskow (1742-1806) og overkirurg Henrik Callisen (1740-1824) har været fortrolige med Linds synspunkter, og at de reformer, som takket være disse lægers energiske indsats blev gennemført for at forbedre sund-

hedstilstanden i den danske Søetat, for en stor dels vedkommende skyldes Linds indflydelse paa de danske kolleger.

Det gamle ord "at ingen er profet i sit hjemland" kom i hø grad til at gælde for Linds vedkommende. Hverken Admiralitetet eller de lægelige autoriteter ydede ham nogen af de udmærkelser, han synes fuldt berettiget til, men paa 200-aaret for udgivelsen af hans værk "A Teatise of the Scurvy" afholdtes i Edinburgh et "Lind-Symposium" til hans ære. Hovedtaleren Surgeon Vice Admiral Sir Sheldon Dudley (1884-1956) hyldede ham og fremhævede hans enestaaende evne til at gøre videnskabelige iagttagelser og omsætte dem til praktiske reformer, hvorved han reddede utallige søfolks liv og helbred. Han maa derfor være fortjent til det tilnavn, som en af hans elever har givet ham "Father of Nautical Medicine".

Litteratur.

Roddis L.H. "James Lind".
New York 1950.

Lloyd C. and Coulter L.S.
"Medicine and the Navy" vol. III
Edinburgh and London 1961.

Winge M. "Urban Bruun Aaskow."
Dansk medicinskhistorisk Årbog
1981.



Nye modeller til Orlogsmuseet.

Ole Ventegodt.

I løbet af 1986 har museet haft den glæde at kunne indlemme tre nye skibsmodeller i sin samling. Det drejer sig om modeller, der repræsenterer forskellige epoker og typer, men fælles for dem er, at de er rekonstruerede efter originalt tegningsmateriale, er udførte med den største detailrigdom og med en håndværksmæssig kunnen, der kun kan imponere og gør, at de er på niveau med museets øvrige skibsmodeller.

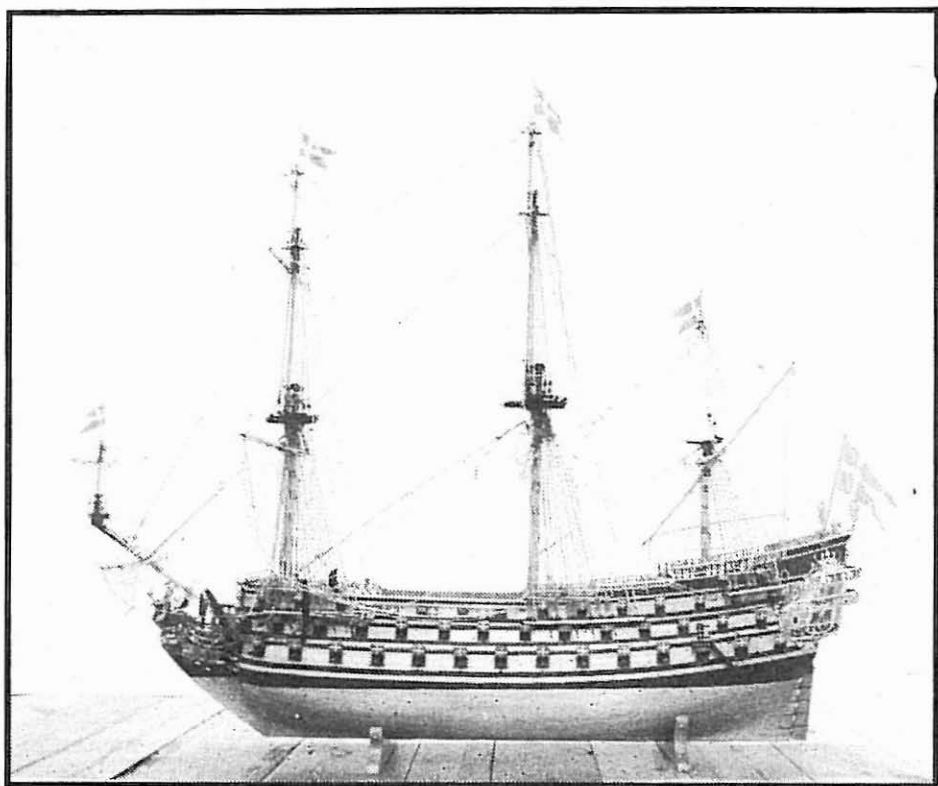
Svend Ove Petersen, der tidligere har deponeret en model af NORSKE LØVE 1765, har deponeret en rigget model af FRIDERICUS QUARTUS 1699, udført i skala 1:50. Modellen, der er bygget i årene 1963-68, består af ca. 25.000 enkeltdele, og der er medgået ca. 12.000 timer til dens fremstilling. Som Svend Petersens øvrige modeller er denne udført med den største præcision i alle enkeltheder, og den giver virkelig indtryk af autenticitet.

Modellen er yderligere interessant, fordi museet i forvejen har en model af projektet STORE

CHRISTIANUS QUINTUS, et projekt, der som bekendt aldrig blev virkeliggjort, men i stedet byggede man af det dertil fremskaffede tømmer et endnu større skib. Da kong Christian V døde før skibets stabelafløbning, blev det nye skib, der var et af tidens største overhovedet, opkaldt efter kong Frederik IV. Museet har altså hermed modeller både af det oprindelige projekt og af det skib, der faktisk kom ud af det.

Peter Lomholt Maack har skænket museet en rigget model af et af de sidste - hvis ikke det sidste - rene sejlskib i den engelske flåde, briggen SEALARK 1843.

Denne smukke model, der er bygget i skala 1:48, er usædvanlig alene ved, at den er kobberforhudet med 892 små kobberplader, der er befæstiget med ikke mindre end 16.056 kobbernagler! Skibets øvrige elementer er udført med samme detailrigdom, rattet f.eks. består af ikke mindre end 77 enkeltdele, og der er lagt den største vægt på, at også tovværk og andre rignings-



Orlogsskibet FRIDERICUS QUARTUS. Model af Svend Ove Petersen

detaillieret er helt korrekt dimensioneret og gengivet.

Endelig har Niels Elmholt Christensen foræret museet en model i skala 1:25 af den tyske motor-torpedobåd S 206, der efter krigen indgik i det danske søværn under betegnelsen T 55, senere HØGEN (P 555).

Denne tyske type displacementsbåde blev forlæg for den danske idereudvikling af motortorpedobåde, en linie, der først blev brudt med anskaffelsen af gasturbinebådene i 1960'erne.

Modellen var oprindeligt bygget til virkelig sejlads og var derfor udstyret med el-motorer og radiostyring, hvilket dog nu er udtaget. Den er særdeles veludført og fremstår med en række fine detaljer, der viser, hvordan den kreative modelbygger har kunnet udnytte emner, beregnet til helt andre formål, i sit arbejde.

For museet, der endnu ikke har mulighed for at have en fast modelbygger ansat, er en tilgang som den her omtalte af uvurderlig betydning. Det er den eneste måde, museet kan få udfyldt "hullerne" i sin samling, og det er den eneste måde at få suppleret samlingen med modeller af krigstidens og efterkrigstidens kibe, der er meget svagt repræsenteret i samlingen. Måtte andre seriøse modelbyggere få samme gode ide!

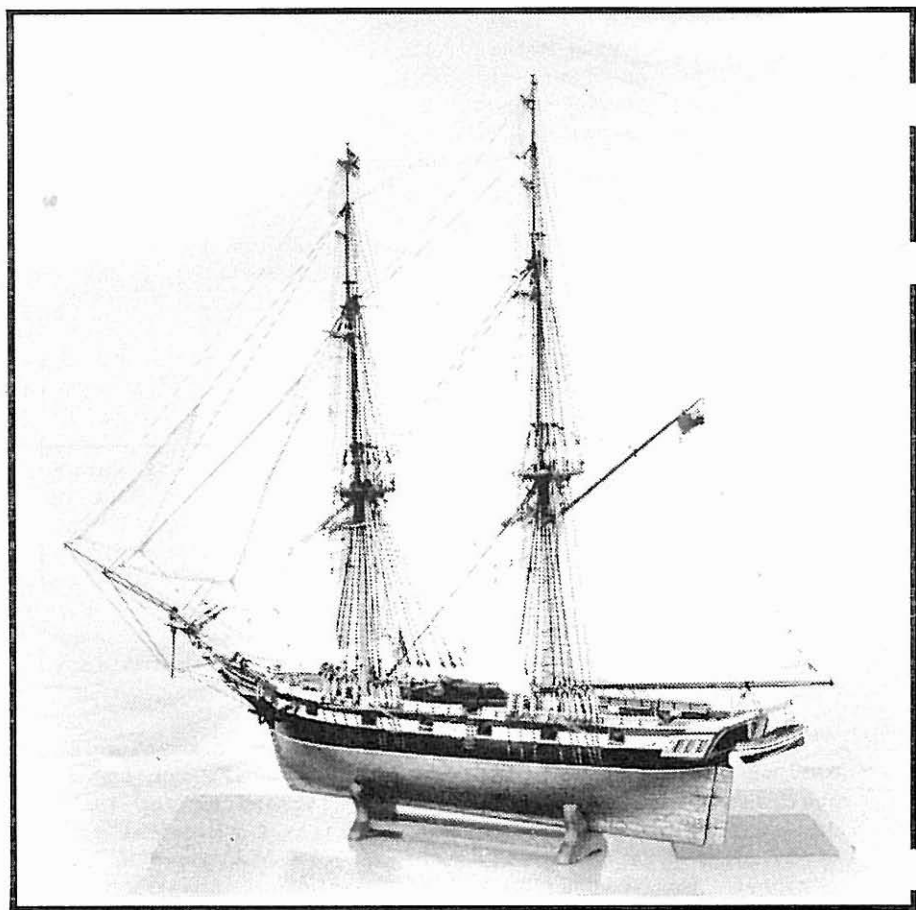
Uden en fast modelbygger er der

naturligvis ikke mange muligheder for at få bygget modeller på museet, men i år er det alligevel lykkedes at få en tilgang af "egen produktion". Det drejer sig ikke om en skibsmodel, men derimod om en model af et hus.

I foråret fik museet mulighed for midlertidigt at ansætte arkitekt Lars Gormsen, der naturligt blev inddraget i den foreløbige planlægning af museets kommende udstilling i Søkvæsthuset.

Men også, hvor det gælder bygningsindretning, er det bedre at se på en tredimensionel fremstilling end bare på todimensionale tegninger, så der blev hurtigt enighed om, at Lars Gormsen skulle fremstille en arbejdsmodel af Søkvæsthusets bådsmandsstrædefløj i skala 1:40, der kunne skilles ad, så man kunne betragte de enkelte etager og vurdere deres indretningsmuligheder.

Det er der ved at komme en meget smuk model ud af. Som bygnings-teknisk fagmand er det lykkedes Lars Gormsen i sin model at forene en klar plan over huset med det indslag af konstruktive og stilfælsige detaljer, der gør, at modellen virkelig fremstår som det, den skal repræsentere: Et 1700-tals hus, klar til at blive indrettet til et nutidigt museum med de krav til udstilling, publikumsfaciliteter og alle de museale funktioner, som publikum aldrig får at se, men som også er nødvendige, hvis hu-



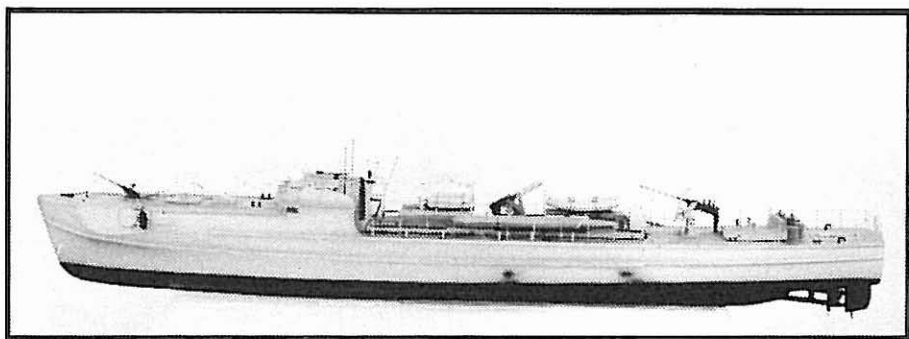
Briggen HMS SEALARK. Model af Peter Lomholt Maack

set skal kunne fungere som et moderne museum.

Når modellen har tjent sit umiddelbare formål, at være et værktøj under indretningen af det nye museum, vil den kunne gå naturligt ind i udstillingen, idet vi naturligvis også vil ha-

ve en pligt til at gøre rede for det gamle hus egen historie, knyttet til flåden, som det jo også har været.

Vi vil ved en senere lejlighed bringe billeder af denne model, når den er færdig.



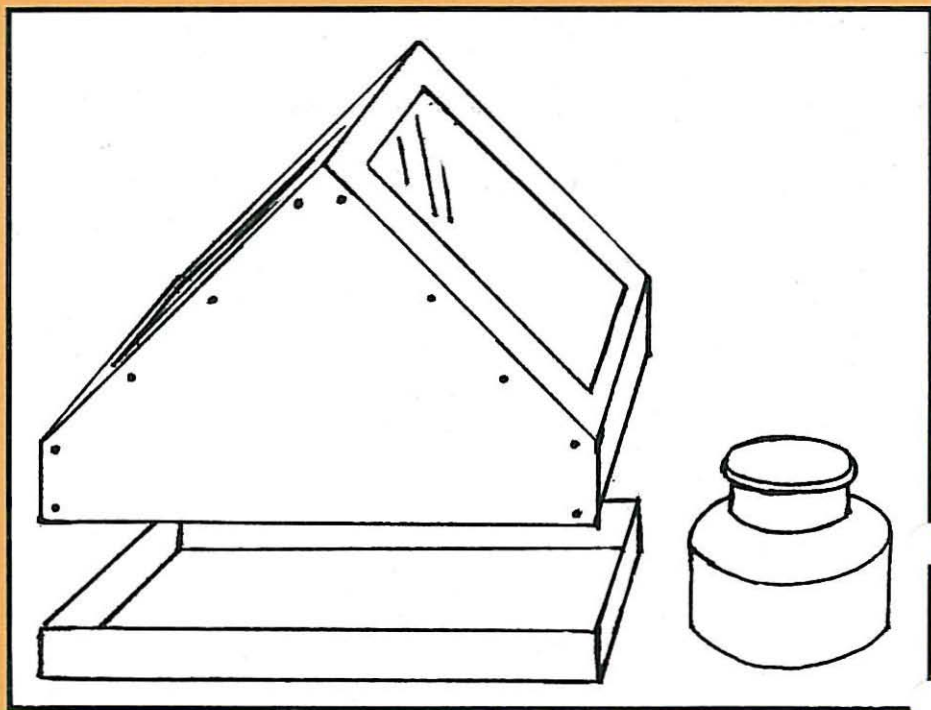
Motortorpedobåden S 206. Model af Niels Elmholt Christensen

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV....

Den afbildede genstand i sidste nummer er en model af en såkaldt "kunstig klippe", konstrueret af fabrikmester Hohlenberg, vistnok i 1801.

Den var beregnet til at udlægges som undervandshindring i indløbet til København, hvor den skulle forankres lige under overfladen. Ved påsejling ville den tippe rundt, så de svære jernbeslåede spidser slog hul i bunden af det indtrængende skib.

Opgaven blev løst af Marianne Løngren Bøtchjær, Rådhusvej 48 2920 Charlottenlund.



Og nu til noget helt andet. Vi hjælper med at oplyse, at der er kviksølv i flasken, men hvad skal indretningen bruges til?

Løsningen skal være os i hænde senest 2. januar 1987.