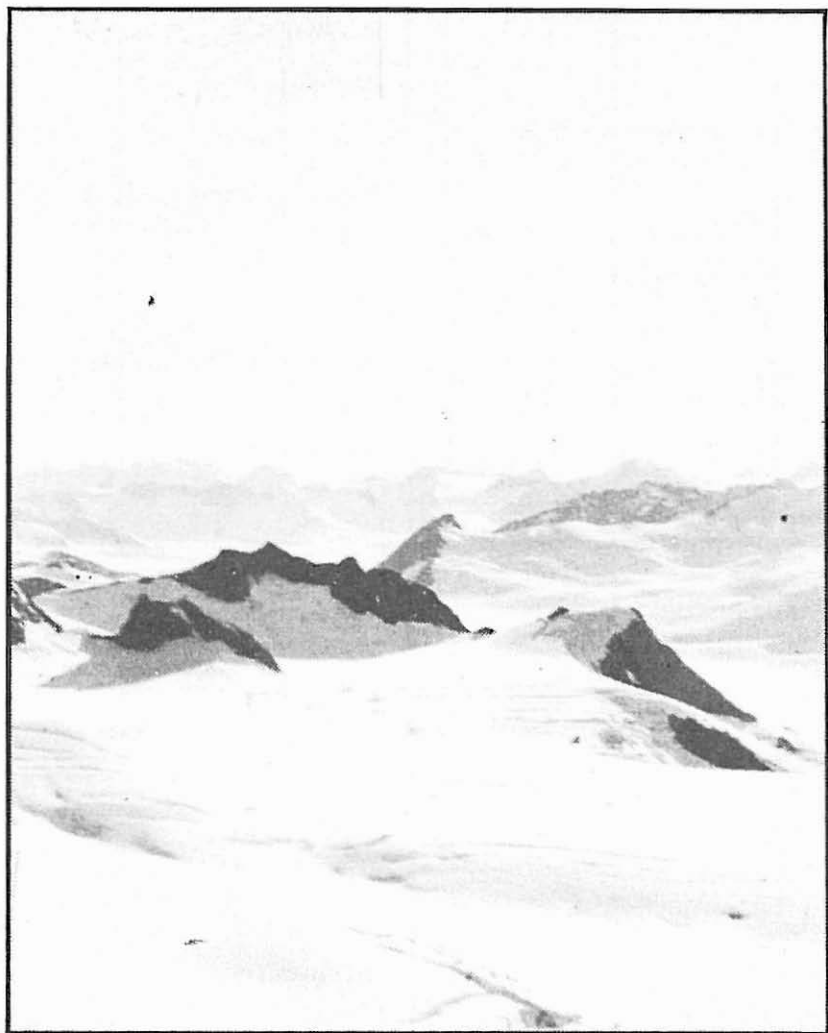


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



22. årgang

Nr. 2 - 1989

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

INDHOLD

Adresse:

ORLOGSMUSEET
Overgaden oven Vandet 58A
1415 København K.
Tlf. 31 54 63 63
Giro nr. 5 18 76 13

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 ovenfor.

Redaktion:

Overarkivar H.C. Bjerg
Museumsinspektør Ole Ventegodt (ansv.h.)

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT
udkommer 4 gange årligt.
Årsabonnement 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 kilde-
angivelse.

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

Sats og tryk: ORLOGSMUSEET
ISSN 0106-5122

Artikler:

"BLYSKAWICA". Polsk destroyer
og veteranskib.

Przemyslaw Budtzbom 3

Flyvning i Østgrønland 1932.
Uddrag af oberstløjtnant i FLV
H. Harms erindringer. 10

Den danske Flåde 1940-43.
Lt. Cmdr. Daniel G. Harris CD.,
RCNR (ret.) 21

Vasa-modellen.
Niels Lind Hansen 28

Andet:
Fra Orlogsmuseets billedarkiv 32

Forside:
Parti fra Østgrønland 1932.
Billedet er taget af daværen-
de søløjtnant H. Harms.

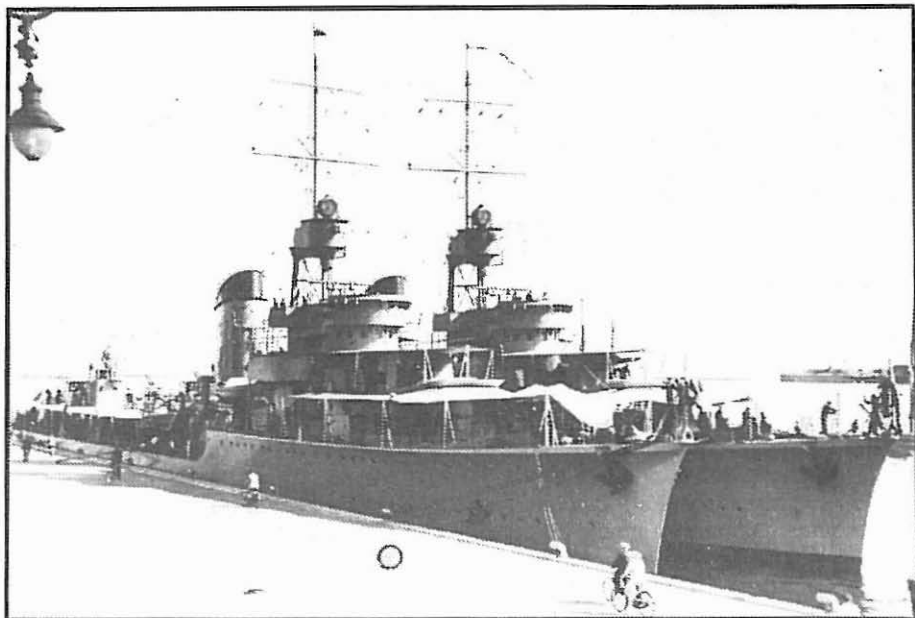
"BLYSKAWICA"

Polsk destroyer og veteranskib.

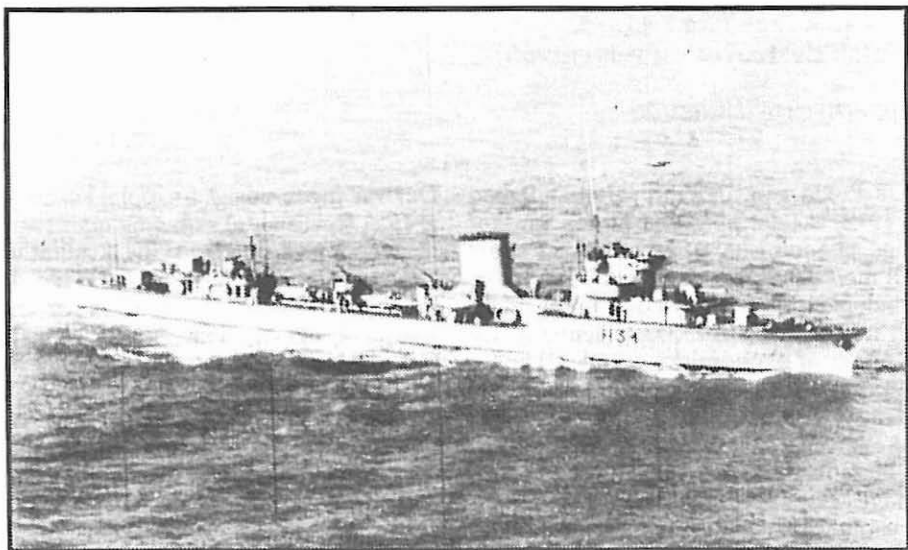
Przemysław Budzbon

Da Polen genvandt sin selvstændighed i 1918, var det på grund af den vanskelige økonomiske situation ikke i stand til med det samme at igangsætte en ny flådeplan. En sådan skulle have indgået i en plan fra 1925, men denne måtte opgives af økonomiske grunde. Ikke før 1933 var der mulighed for at afgive ordre på 2 destroyere og 6 ubåde. Dette skete for at komme det britiske forslag om at fastfryse de mindre flåders tonnage. Forslaget var fremsat ved nedrustningskonferencen i Geneve.

Der var ingen udsigt for polakkerne til at få et større antal skibe, og man søgte derfor at give de nye skibe kvalitative værdier. Dette forhold afspejledes i de specifikationer, der opstilledes for destroyer-designet, som understregede fart såvel som en kraftig bevæbning og minelægningskapacitet sammen med et relativt lavt brændstofsforbrug og stabilitet. Det sidste prioriteret lavest, fordi det havde mindre betydning i de baltiske farvande. Til gengæld var det nødvendigt at give skibe, der skulle



GROM og BLYSKAWICA ved Langelinie i København den 22. august 1938. Foto forfatteren.



BLYSKAWICA i foråret 1940. For at øge stabiliteten er riggen blevet formindsket. Foto Marek Twardowski.

operere i denne region, isforstærkning i stævnen. Man ønskede tillige en standardisering af artilleriet (Bofors-kanoner skulle introduceres overalt i den polske flåde for at gøre det lettere at få dem suppleret fra det nærliggende Sverige) og af underbringelsesforholdene for officererne og mandskabet.

Den 29. marts 1935 blev to destroyere, der skulle bære navnene BLYSKAWICA (lyn) og GROM (torden), sat i ordre hos J. Samuel White & Co. i Cowes, England. Designet for dette skib på 1950 ts. var karakteriseret af en 1-skorstens silhouette og at bevæbningen var anbragt i diametralplanet. Den 2-akslet maskine bestod af tre vandrørskedler (kunstigt træk fremskaffedes ved kedelrummets overtryk) og to Parson-gæared damppturbiner, der var i stand til at udvikle 59.145 hk, som un-

der BLYSKAWICA's prøver gav skibet en fart på 40,04 knob.

Efter fuldendelsen af GROM-klassen var det planen, at der skulle bygges yderligere to skibe efter samme design i Polen 1936-42 i overensstemmelse med Genrustningsprogrammet. Disse skibe skulle have navnene HURAGAN og ORKAN. De blev sat i ordre 1. maj 1939 ved Flådeværftet i Gdynia og skulle afleveres 1942/43. Det første af skibene blev opgivet allerede før den tyske invasion og det anskaffede materiel brugt til at bygge pansertoget "Smok Kaszubski". Dette blev færdig den 6. september 1939 og kæmpede i seks dage på linien Gdynia-Wejherowo indtil det blev ødelagt af tysk artilleri.

I sommeren 1939 stod det klart, at den polske flåde, der bestod af 4 destroyere

og 5 ubåde, ikke ville være i stand til at modstå den tyske Kriegsmarine. For at undgå ødelæggelse af de mest værdifulde af skibene blev GROM og BLYSKAWICA, med den ældre BURZA som eskorte, evakueret til Storbritannien umiddelbart inden krigen med Tyskland. Der formerede skibene i exil "Den polske flådedeling" under operativ kontrol af det engelske admiralitet.

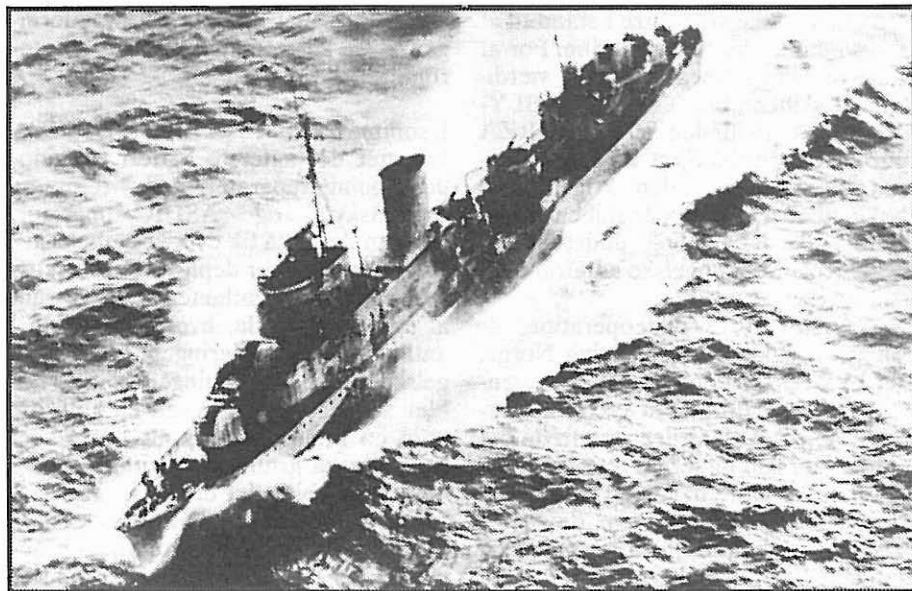
Den første større flådeoperation, de deltog i, var kampene omkring Norge. Her blev GROM den 4. maj 1940 sænket i Rombaksfjorden af tyske bombefly. BLYSKAWICA, der erstattede det tabte søsterskib under de fortsatte operationer, var mere heldig og overlevede over 80 luftangreb gennem de næste par dage og skød to fjendtlige maskiner ned. Efter den tyske sejr over Frankrig blev skibene hastigt deployeret til Den

engelske Kanal og deltog i evakueringen af de allierede tropper fra det europæiske kontinent.

I sommeren 1940 fik BLYSKAWICA erstattet det agterste batteri torpedo-udskydningsapparater med 4-tommers antiluftskyts og ASDIC-apparatur, ligesom det også fik dydebombekaster. Skibet blev nu deployeret til eskortetjeneste i Nordatlanten, kun afbrudt af en kort periode, hvori det deltog i antiinvasionspatruljeringen i Den engelske Kanal. I slutningen af oktober blev skibet beskadiget ved en kollision med en minestryger, samt beskadiget to gange på grund af hårdt vejr. I februar 1941 blev det derfor besluttet at lade det gennemgå et almindeligt eftersyn samtidig med omarmning. I november 1941 var BLYSKAWICA atter i tjeneste nu udstyret med 8 4-tommers



BLYSKAWICA i slutningen af 1943 efter kampene i Middelhavet. Foto Marek Twardowski.



BLYSKAWICA under operationerne i den vestlige del af Den engelske Kanal i slutningen af 1944. Foto forfatteren.

antiluftskyts og moderne elektronik. Den polske destroyer gjorde derefter tjeneste ved de konvojer, der gik til Island for derfra at blive eskorteret videre over Atlanten af andre skibe. I begyndelsen af august 1942 assisterede det den canadiske Escort Group C1 under de voldsomme kampe i forbindelse med den tyske Steinbrick-ubåds "ulvekobbel"s angreb på konvojen SC 94.

Da den polske destroyer havde en armering, der svarede til en antiluftværnsskrydser, blev den udvalgt til at operere i Middelhavet, hvor fjenden på dette tidspunkt havde luftherredømmet. Skibet ankom til dette område i oktober 1942 i eskorte med hangarskibet FURIOUS, som skulle supplere Malta med jagerfly. Derefter dækkede

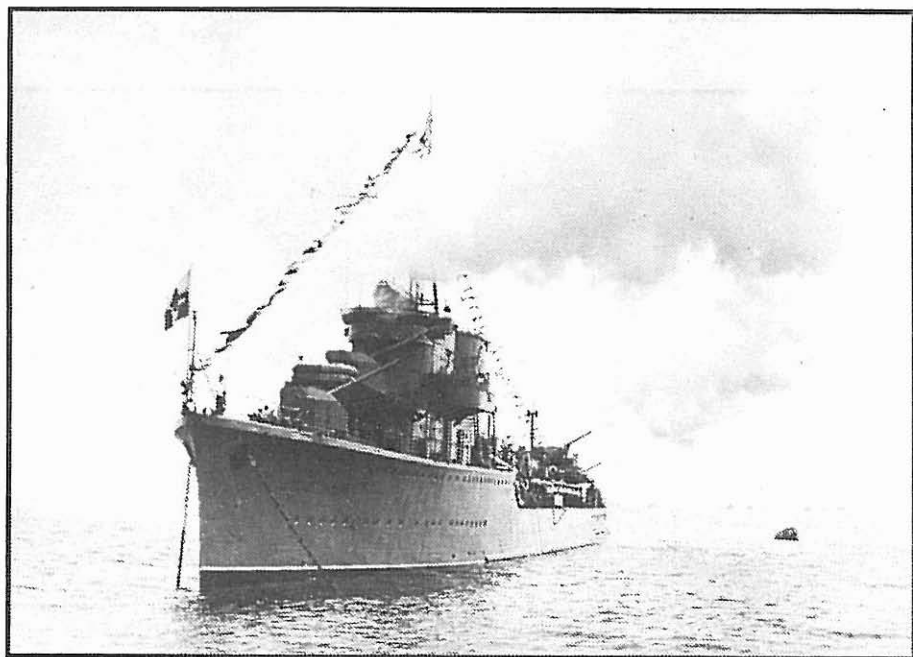
BLYSKAWICA troppetransporterne til Algier under den allierede landgang i Fransk Nordafrika. Den 12. november 1942 overlevede skibet ud for Bougie et luftangreb på over 5 timer. Tabet udgjorde 20% af besætningen (de fleste af dem var sårede), og der blev konstateret 200 skudhuller i skroget. Efter at være blevet repareret midlertidigt gjorde destroyeren tjeneste med den engelske Force H og konvojerede skibe fra Gibraltar til afrikanske havne. Fra marts 1943 opererede det sammen med Force Q, der støttede Alexanders tropper i Algier. Senere deltog det i opretholdelsen af blokaden af farvandet mellem Sicilien og Nordafrika for at hindre aksemagternes evakuering fra Tunesien. Destroyeren var med til at bekæmpe et stort antal fjendtlige luftangreb i dette område, men blev på

grund af skade på styretøjet, forårsaget af en bombe, der slog ned ved siden af skibet, kaldt tilbage for at blive repareret. Reparationen var afsluttet ved udgangen af 1943 og skibet deltog derefter i hangarskibsoperationerne mod fjendtlige baser i Norge.

I maj 1944 var BLYSKAWICA inkorporeret i 10. Destroyer Flotille, hvis vigtigste opgave var at dække angrebsstyrken i den østlige ende af Den engelske Kanal under den allierede landgang i Normandiet. Den 9. juni 1944 stødte den allierede destroyer flotille på enheder fra den tyske 8. Zerstörerflotille. To af de fjendtlige destroyere blev sænket under nattens operationer.

Senere bidrog BLYSKAWICA til operationerne mod tyske eskortefartøjer ved ubådsmødestedet ud for Brest. Derefter støttede destroyeren franske modstandsgrupper på Bretagnekylen, for i slutningen af dette år at vende tilbage til eskortetjeneste i de vesteuropæiske farvande. I februar 1945 blev det besluttet at sende skibet til eftersyn og samtidig at udstyre det med moderniseret elektronisk udstyr. Eftersynet var først afsluttet, da krigen var forbi. Skibets sidste krigsopgave var at deltage i de tyske ubådes overgivelse.

Gennem hele krigen gennemsejlede BLYSKAWICA 148.000 sømil, sejlede i 203 krigspatroljer og konvojer,



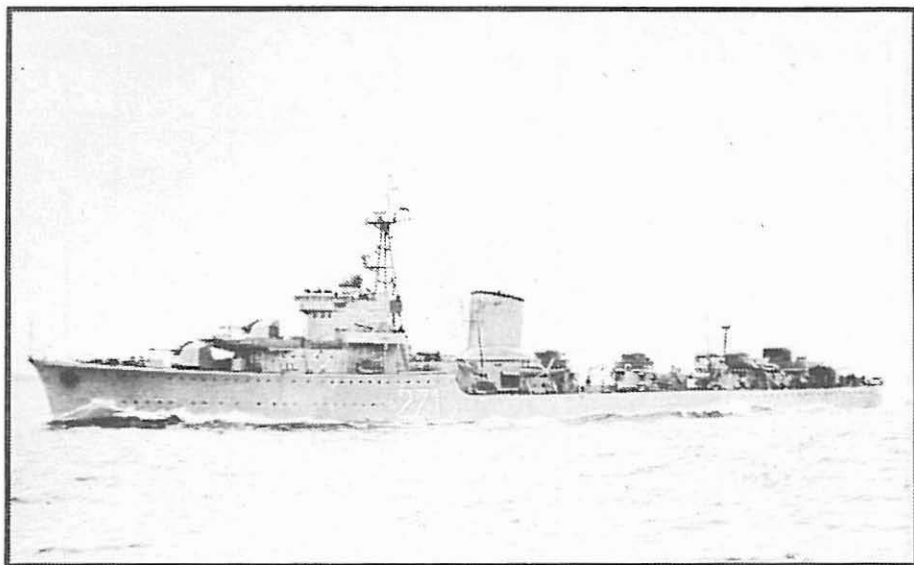
BLYSKAWICA under saluting i slutningen af 1950'erne. Foto forfatteren.

deltog i sænkningen af 2 destroyere, 2 ubådsjagere, 2 handelsskibe og i beskædigelsen af sandsynligvis 3 ubåde, samt nedskød 4 muligvis 6 fly.

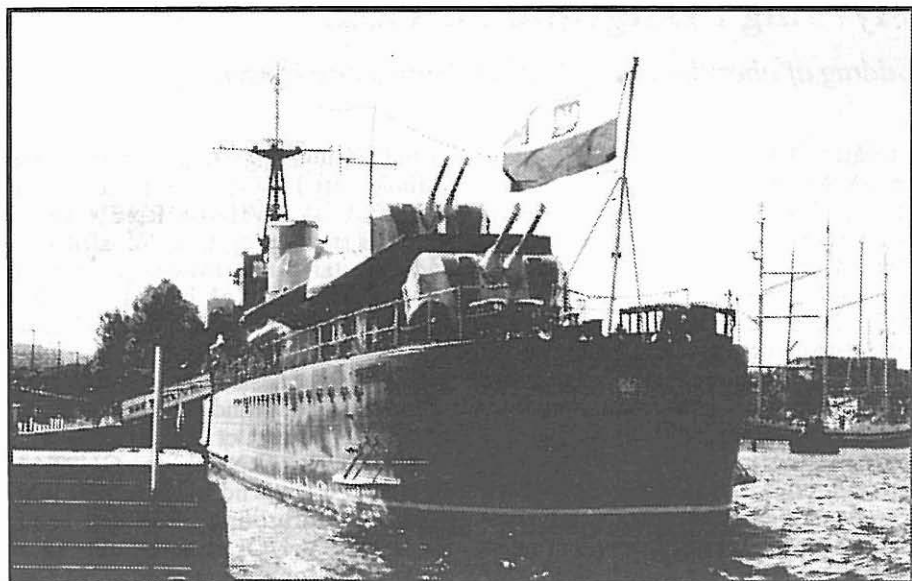
I maj 1946 opløstes den polske flådeafdeling under britisk kommando. Efter fjernelsen af det moderne elektroniske udstyr, blev BLYSKAWICA nu overgivet til de kommunistiske myndigheder i Polen og vendte tilbage til Gdynia den 4. juli 1947. Skibet var først bestemt til træningstjeneste, men blev ikke anvendt før i 1949 væsentligt på grund af de militære myndigheders manglende tillid til de mange søfolk, der også havde gjort tjeneste før krigen, og som der netop på dette tidspunkt var mange af i den polske flåde. Skibet blev efterset og nyarmeret med sovjetiske våben og

sensorsystemer i begyndelsen af 1950'erne, og forblev derefter i tjeneste som den polske flådes flagskib. 1957-60 gennemgik skibet en modernisering og levetidsforlængelse, men en efterfølgende eksplosion i en kedel i august 1967 fjernede det fra listen over aktive skibe. Det blev derefter anvendt som kaserneskib. Den 1. maj 1976 blev BLYSKAWICA gjort til museumsskib i Gdynia, hvor det siden har været besøgt af over 2,7 mill. personer. På Flådens Dag i 1987 blev skibet dekoreret på sin bro med "Virtuti Militari"-korset, den gamle polske militære udmærkelse.

(oversat fra engelsk af Hans Chr. Bjerg efter opfordring fra forfatteren)



BLYSKAWICA som flagskib for Den polske Flåde i 1962 efter sin modernisering. Foto forfatteren.



BLYSKAWICA ved Præsidentkajen i Gdynia, august 1987. Foto forfatteren.

DATA.

	Køllagt	Søsat	Færdigbygg.
BLYSKAWICA	1.10.35	1.10.36	25.11.37
GROM	10.7.35	27.7.36	11.5.37

Displacement: 1975 ts. standard, 2144 ts. normal, 3383 ts. fuld udrustet

Dimensioner: 108,8 m mellem perpendikulærerne, 114,0 m overalt, 11,0 m bred, 3,3 m dybgående.

Maskineri: 2-akslet Parson-gearet turbiner, tre 3-cylindrede vandrørskedler, 54.000 hk, 39 knob, oliekapacitet: 350 ts.; aktionsradius: 3500 sømil ved 15 knob.

Armering:

Nov. 1937: 7-120 mm/40, 4-40mm/60 antiluftskyts, 8-13,2 mm maskinkanoner, 6-550 mm torpedoudskydningsapparater, 2 dydbombekastere, 44 miner.

Apr. 1942: 8-102 mm/45 antiluftskyts; 4-40 mm/60 antiluftskyts, 8-13,2 mm maskinkanoner, 6-550 mm torpedoudskydningsapparater, 4 dydbombekastere, 2 dydbombesliske, Radar: Type 291 og Type 285.

Apr. 1952: 8-100 mm/56 antiluftskyts, 10-37 mm/67 antiluftskyts, 3-533 mm torpedoudskydningsapparater, 4 dydbombekastere, 2 dydbombesliske, Radar: Cross Bird overfladeovervågning.

Besætning: 192 mand.

Flyvning i Østgrønland 1932.

Uddrag af oberstløjtnant i FLV H. Harms erindringer.

I foråret 1932, efter de 2 år på Geodætisk Kursus på Frederiksberg Slot, fik jeg brev fra kommandørkaptajn Grandjean, om jeg kunne tænke mig at tage på opmålingsekspedition på Østgrønland som flyver. Dr. Lauge Koch skulle være leder, materielmester Victor Petersen og jeg skulle have hver sin HMII og hver sin basis. Søløjtnant Overbye og Søløjtnant Münster var vore næstkommanderende flyvere.

Jeg sad midt i eksamensterperiet og svarede derfor henholdende, til eksamen var overstået (med udmærkelse og nr. 1). Mine betænkeligheder havde været de to års fravær fra flyvningen og et mig ukendt Østgrønland.

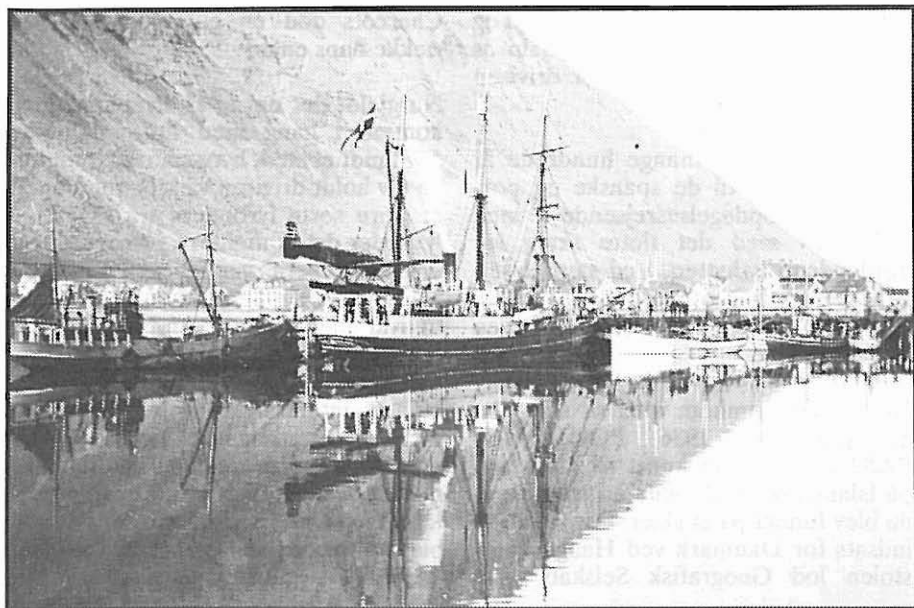
Trods betænkeligheder sagde jeg ja og begyndte flyvetræning. Flyverløjtnant (materielmester) Victor Petersen havde som den meget erfarne flyver planlagt udrustning, reservedele, skibstransporter m.v. sammen med Dr. Lauge Koch og udrustningschef Gunnar Seidenfaden.

Transport af fly skulle foregå henholdsvis med GUSTAV HOLM og HVIDBJØRNEN (fiskeriinspektions-skib). Det var tanken, at Victor Petersen med Lauge Koch og flyvemekaniker Kramme skulle søsættes fra HVIDBJØRNEN i det åbne hav eller ved Jan Mayen. Jeg havde talt med kaptajnløjtnant Rostock-Jensen, der jo kendte til Østgrønland og bestyrkede min tro på, at det ikke ville være muligt at starte et søfly i de farvande på

grund af dønning. Jeg drøftede disse forhold med Victor Petersen; han mente så, at HVIDBJØRNEN kunne gå ind i storisen og finde et isfrit område at starte fra, hvilket jeg mente, chefen aldrig ville gå ind på. Da chefen, kommandørkaptajn Evers, i nærheden af Jan Mayen sagde, at han kunne forsvarer at søsætte flyet, turde man ikke starte på grund af dønning. Der blev så arrangeret et møde til søs mellem HVIDBJØRNEN og GUSTAV HOLM, og man udvekslede personel, men flyverudrustning fik vi ikke med, da GUSTAV HOLM skulle returnere til Akureyri for at transportere mit fly.

Det var selvsagt af vigtighed, at Dr. Lauge Koch hurtigt fik begyndt sine rekognosceringsflyvninger, da nordmænd havde okkuperet dele af Østgrønland, hvilket jo var årsag til den store og på alle videnskabelige områder omfangsrige indsats. At professor Nørlund kunne udtale: "I grunden burde vi jo erklære Norge krig", faldt mig lidt for brystet.

Jeg regnede ikke mere med krig mellem de nordiske lande, og helt alvorligt har han vist ikke ment det. Jeg var lidt sur over denne ombytning, bl.a. fordi jeg havde advaret, og da jeg forudså vanskeligheder med at komme til Grønland. Oberstløjtnant Bruhn, Kaptajn Herschend, flyvemekaniker Frode Hansen og jeg kom nu til Akureyri med HVIDBJØRNEN. Det var iøvrigt lidt meningsløst ikke at lade Bruhn fortsætte med GUSTAV HOLM, da



Kgl. grønlandske Handels skib GUSTAV HOLM med Heinkel nr. 84, Ø Fjord Island. Foto forfatteren.

han var leder af opmålingsekspeditionen, da det nok kun har været et køjespørgsmål, selvom han måske havde haft lidt samarbejdsvanskeligheder ved planlægningen med ekspeditionslederen. Heinkelen blev lagt i bøjle, og HVIDBJØRNEN havde travlt med at komme på fiskeriinspektion på Vestgrønland. I mellemtiden var det telegrafisk arrangeret, at jeg kunne komme med polarfareren Dr. Charcot's skib POURQUOI PAS?, der ledsaget af minelægger og isbryder POLLUX ankom et par dage efter til Akureyri. Havde jeg haft vort flyvegrej, og havde jeg haft lidt mere kendskab til forholdene i Scoresbysund med hensyn til isforhold m.v., havde det nok været rimeligt med HVIDBJØRNEN midtvejs mellem Isafjord og Scoresbysund at flyve denne strækning med 3 af os.

Dr. Charcot var hjælpsomheden selv; skyllyttet til officersmessen blev fjernet, og krop og motor anbragt på dækket. Motoren stak næsen lige op mod kompasset og gav nok en ordentlig deviation. Planerne blev med store traivaler taget ombord i POLLUX, men var ved at flyve fra os. De franske søofficerer var også meget hjælpsomme. De bød mig på en drink og et stort glas. Jeg valgte en flaske, som jeg troede var Vermouth, og afslog deres tilbud om vand - de syntes nok, jeg var en "stærk gut" - det var ren Pernod. POLLUX var en isbrydende minelægger, bygget i Frankrig under 1. Verdenskrig, men ikke afleveret til Rusland på grund af revolutionen.

Det var en oplevelse at være sammen med Dr. Charcot i POURQUOI

PAS?, et træskib med master og sejl og svag maskine, men POLLUX hjalp os hurtigt til Scoresbysund, hvor drivisen endnu kørte rundt.

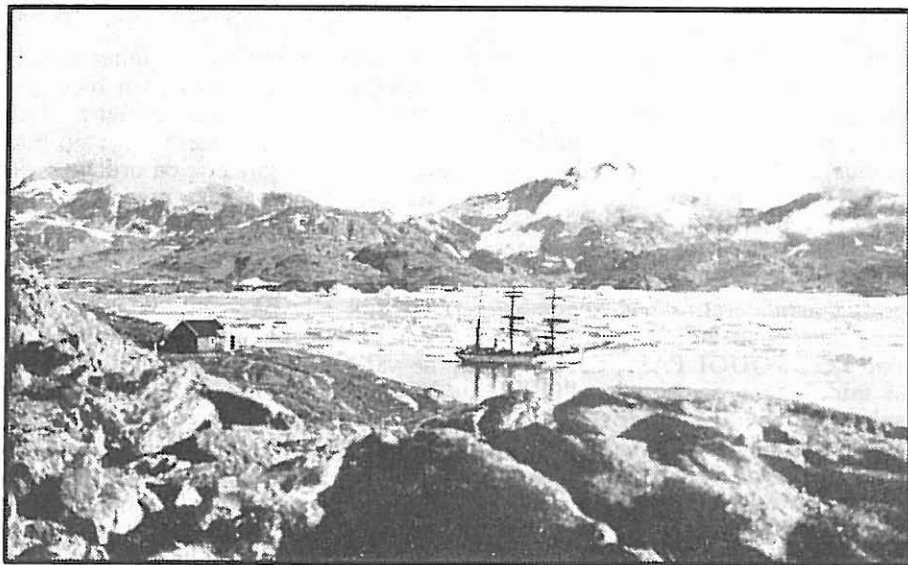
Jeg følte mig sat mange hundrede år tilbage i tiden til de spanske og portugisiske opdagelsesrejsende med CHEFEN med det flotte skæg for bordenden i kahytten. Ved særlige lejligheder gik han over til sin skibskiste og hentede en særlig flaske vin af egen slotsaftapning.

Dr. Charcot omkom med sit skib den 16. september 1936. POURQUOI PAS? blev i storm knust på klipperne på Islands vestkyst - kun én overlevende blev fundet på et skær. For sin store indsats for Danmark ved Haagerdomstolen lod Geografisk Selskab efter

Charcots død en guldmedaille overrække hans enke.

Nu gjaldt det om at få flyet samlet og komme i gang med luftopmålingen. Jeg fandt et sted, hvor en udstrømmende elv holdt drivisen væk og med hjælp af store sorte fyrbødere fra POLLUX lykkedes det at montere planerne, selv om deres "petit" var 30 cm i stedet for 1 à 2 cm. Jeg måtte vade i iskoldt vand til livet uden skade.

Det var et såkaldt Polarår, så der var mange interessante videnskabsmænd med fra Frankrig, der skulle studere nordlys og andre elektroniske fænomener fra deres station i vinterens løb. Jeg løb lidt på ski med Victor, der senere blev en kendt polarforsker. Da jeg ikke kom til Østgrønland næste år og ikke



Dr. Charcots skib POURQUOI PAS? ved Scoresbysund 1932. Foto forfatteren.



Søløjtnant Harms på opmåling i Stauning Alper, Østgrønland 1932. Foto forfatteren.

blev polarforsker, holdt jeg kun forbindelse med disse herlige mennesker et års tid.

Da drifsen en dag af vinden var drevet syd på, startede jeg med oberstløjtnant Bruhn og mekaniker Frode Hansen nordpå de 3 à 400 km gennem Inlet Fjord, Kong Oskars Fjord forbi Meistersvig til Ella Ø, der skulle være vor basis. Her var en overvintringshytte for de unge danske videnskabsmænd. Et par hundrede km længere nordpå fandtes den anden basis Clavering Ø.

Vinterfolket forsvandt hurtigt fra Ella Ø, da vi kom og tog huset i besiddelse. Kun telegrafisten de Lemos blev tilbage; han skulle holde radioforbindelse med os under flyvning, så vi af sikkerhedsmæssige grunde kunne give vor plads under flyvningen til ham. Vi boe-

de i telte på stranden; underlaget var rullesten og rendyrskind. Vi skulle selv skiftes til at lave mad, men kun de Lemos havde de armkræfter, som skulle til for at ælte rugbrødsdej.

Besætning Ella Ø 1932.

HMII 86

Søløjtnant Harms FL
Søløjtnant Münter FL
Mekaniker F. Hansen
Mekaniker F. Kjær
Løjtnant Bonde, foto
Officiant Tovdal, foto
plus jordpersonel.

Vi startede nu opmålingsflyvningerne på de af Geodætisk Institut (oberstløjtnant Bruhn) fastlagte ruter på kryds og tværs over Østgrønland. Det var jo strenge ture i 4000 m højde - 40° kulde

på absolut støt kurs, så der var ikke mulighed for at banke næver for at holde varmen. Vi havde heldigvis fået lammeskindspelse, så det gik, men vi lignede jo ulddyr.

Vi havde de pragtfuldeste oplevelser, når vi fra indlandsisen gled ned gennem en slugt med gletscher, der var så stejl, at man kunne glide uden motor.

Vi fik fornemme besøg på Ella Ø den sommer, flyveren Lindberg med sin bedårende frue som navigatør besøgte os på vej til Norden via Grønland. Han parkerede senere sit fly på luftmarinestationen i København.

Et andet mere penibelt besøg fik vi af en norsk sælfanger QUEST. Kaptajnen Schellerup gik i land med et mærkeligt selskab, en dame i vindjakke og buksedragt, meget mandhaftig, og en høj flot lidt jomfrunalsk mand med paraply til beskyttelse mod den døgnlange sol på sin skaldede isse; det var den franske markis Micard og hans søster fru Smieth. Micard var en sønnesøn af Lesseps 1. ingeniør, der var førstekraft ved bygningen af Suezkanalen.

Han var iøvrigt fætter til Paven. Han havde åbenbart endnu nogle gode aktier tilbage, for en norsk løjtnant, som de nærmest havde adopteret, skulle til Suez til en stilling til 80.000 kr. som kancellids, mange penge for en fattig løjtnant.

Kaptajn Schellerup spurgte, om jeg ikke kunne flyve markisen og hans søster en tur ind over indlandsisen, men da de kom med norsk skib, var jeg diplomatisk afvisende, uden at jeg vidste, hvem de mennesker var. Jeg blev pres-

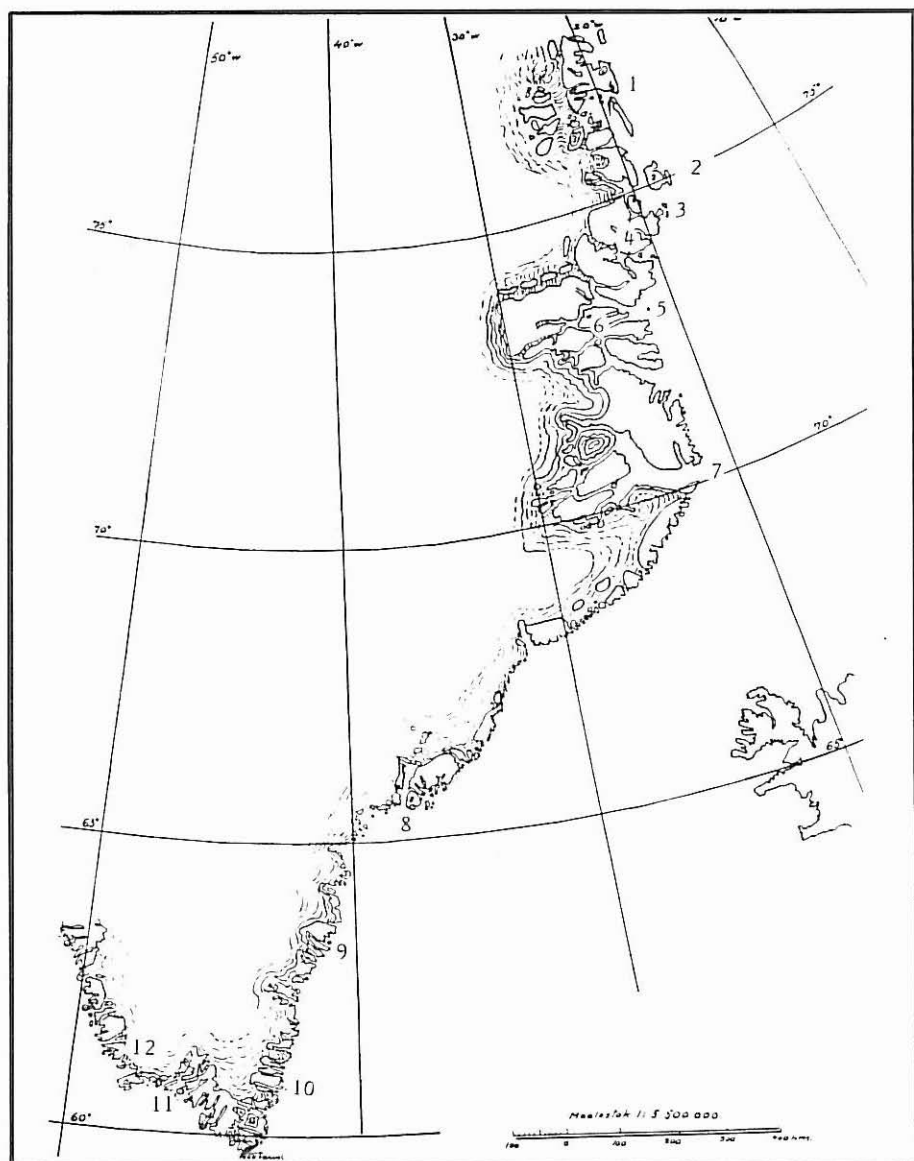
set fra forskellige sider, navnlig de Lemos, der var mere klar over situationen end jeg - men nu havde jeg sagt nej. Vi havde inviteret dem til en hyggelig te og fik til gengæld nogle laks og harer og andet jagtudbytte fra deres togt.

De havde også besøgt Myggebugten, som nordmænd havde okkuperet; de ville heller ikke flyve med dem, hvad Schellerup var noget fortørnet over, så diplomatisk rigtigt havde jeg nok ikke handlet. Micard som fætter til Paven og sikkert med nogen indflydelse i Frankrig kunne måske have været til hjælp indirekte ved Haagerdomstolen, som Dr. Charcot var det. Micard havde lejet QUEST, der ejedes af Kaptajn Schellerup og en bror for 1000 kr. om dagen i 30 dage - det var jo dengang mange penge for en sommerferie.

I 1924 havde Kaptajn Schellerup med QUEST efter aftale med et dansk ministerium afhentet orlogskaptajn Bistrup, søløjtnant Rostock-Jensen og den øvrige besætning fra TEDDY, et fangstforsyningsskib, der var blevet skruet ned af storisen ud for Scoresbysund.

I 2 måneder drev de på isflager og var heldige at komme ind til Angmagsalik, hvor de overvintrede. Når Rostock flere år efter var lidt udenfor sig selv, var hans udtryk "Nu skruer isen igen". Det havde ikke været nogen behagelig tur, når isflagerne tæt ved rejstes tårnhøjt under vindens og strømmens tryk. Hvornår kom turen til deres isflage?

En anden mærkelig person havde QUEST med, fangeren Lindquist. Vi havde fået besked på ikke at give ham



1. Danmarks Havn. 2. Shannon Ø. 3. Sabine Ø. 4. Eskimonæs på Clavering Ø. 5. Bonteko Ø. 6. Ella Ø. 7. Scoresbysund. 8. Angmagssalik. 9. Skjoldungen. 10. Danells Fjord. 11. Julianehåb. 12. Ivigtut. (Efter Tidsskrift for Søværnen 1933 s. 290)

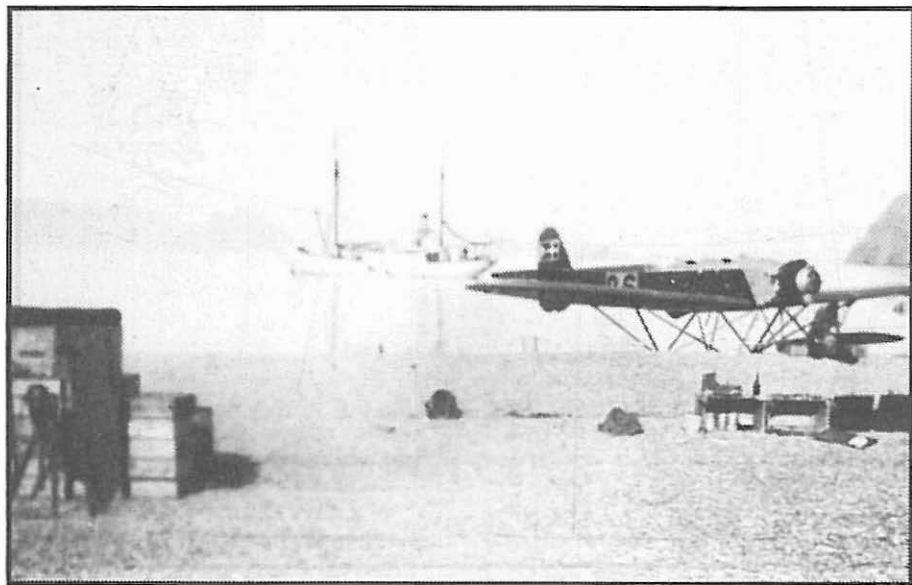
spiritus, da han led af delirium, men han spurgte stadig efter det, lidet anende, at "Loddemik" på stranden havde stående to store balloner med ren hospitalssprit. "Loddemik" blev den senere så kendte professor og havbiolog, og chef for den havbiologiske station i Helsingør, G. Thorson.

Det fortæltes, at Lindquist nogle år før havde været pelsjæger på Svalbard. Et norsk inspektionsskib kom på besøg, og han kom ombord og spurgte efter sprit. Da officererne forsamlede på agterdækket svarede ham, at de ikke havde noget, trådte han tilbage og saluterede: "Hva' Fa'en vil I så herop efter". De norske fangstmænd blev med hundene og proviant sat i land fra en sælfangerbåd, der alligevel skulle på fangst.

Provianten bestod af kasser tørrede blandede frugter, sække med ris og petroleum. I øvrigt levede hundene og de selv af moskusokser ca. 100-120 om året, så det tyndede jo hurtigt ud i bestanden.

Ved ankomsten til Ella Ø i slutningen af juni var det +29° og strålende sol, som vi oplevede i ret nord, midt om natten, en rigtig "midnatssol". Fotoflyvning foregik i timerne midt på dagen, hvor skyggerne ikke var så kraftige.

Ella Ø var en ideel basis, isfri, intet lukket farvand. Det var jo slet ikke det, jeg havde forestillet mig, og var en vældig kontrast til det 200 km brede polarisbælte, der dækkede farvandet øst for Grønland.



Heinkel nr. 86 under propelskift ved Ella Ø 1932. I baggrunden den norske sælfanger Quest. Foto forfatteren.



Dr. Kock, flyverløjtnant Petersen og flyvemekaniker Kramme på Ella Island, Østgrønland 1932. Foto forfatteren.

En hyggelig, jodlende, schweizisk geolog, Dr. Wegmann, var en uges tid posteret på en nærliggende ø for at foretage geologiske undersøgelser. Han havde sit telt med udrustning anbragt ved en lille elv ved stranden. Medens han var nogle hundrede meter oppe ad fjeldsiden, hørte han en vældig bulderen, og som den erfarne mand han var, skyndte han sig højere op ad fjeldsiden.

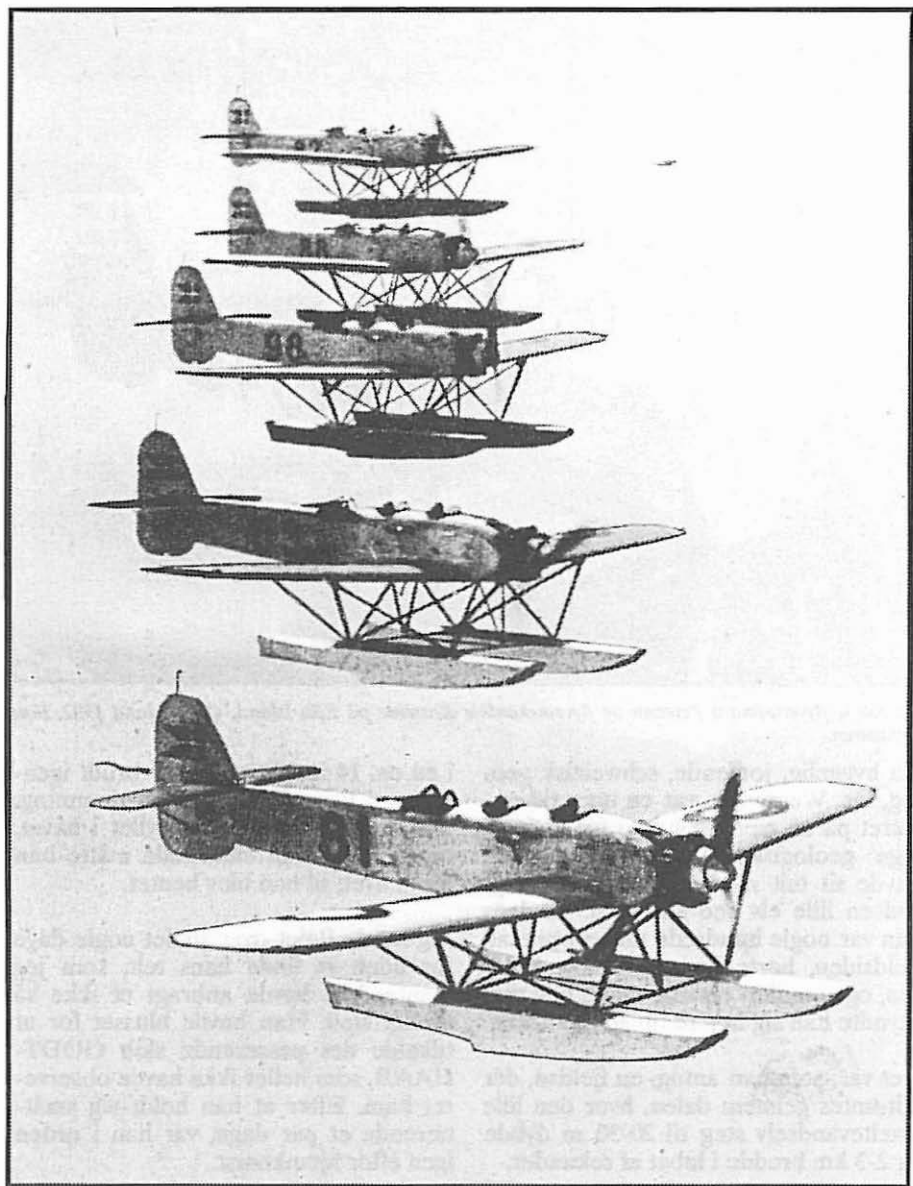
Det var, som han antog, en fjeldsø, der udtømtes gennem dalen, hvor den lille smeltevand selv steg til 20-30 m dybde og 2-3 km bredde i løbet af sekunder.

Ved luftfotografering viste det sig, at en århundrede gammel smeltevandssø

i en ca. 14 km lang dal var brudt igennem en tværgående gletcherdæmning. Telt og udrustning var skyllet i havet, og med kun lidt chocolate måtte han friste livet, til han blev hentet.

Jeg havde fløjet over stedet nogle dage før uden at finde hans telt, som jeg mente, han havde anbragt et ikke så synligt sted. Han havde blusset for at tilkalde det passerende skib GODT-HAAB, som heller ikke havde observeret ham. Efter at han holdt sig småtærende et par dage, var han i orden igen efter hjemkomst.

For at Extrabladet, der støttede Kochs ekspedition, kunne få lidt sensation,



En gruppe Heinkel i formationsflyvning over Nordsjælland. Gruppechef er orlogskaptajn Harms. Foto forfatteren.

blev der telegraferet en længere historie herom, der virkelig var et interessant fænomen. Som ekstra kolorit satte Koch på, at hundreder af moskusokser var druknet, skønt der ikke fandtes nogen på den ø, men det kunne man ikke se i København. Lauge Koch havde en fantastisk evne til at slå sine ekspeditioner stort op, nordmændenes okkupation hjalp til, og han havde Staunings øre. Der var franske, svenske og schweiziske ekspeditionsdeltagere foruden de danske, hvoraf mange overvintrede. Der var geodæter fra instituttet, arkæologer (senere professor og rigsantikvar Glob), geologer, bl.a. den senere professor Noe-Nygaard. Professor Sørensen i botanik var med som ung studerende. Th. Johansen, oberst og chef for topografisk afdeling, O. Simonsen, statsgeodæt og afdelingschef i Geodætisk Institut. Eigil Nielsen, geologiprofessor, Helge Larsen, chef for Arktisk Institut og museumsinspektør. Udrustningschef Seidenfaden blev ambassadør og orkidéekspert i tidens fylde.

Det var et virkelig internationalt og meget interessant milieu, vi mødte på Østgrønland den sommer. Kun nogle år holdt jeg forbindelse med nogle af dem. Den schweiziske Dr. Wegmann besøgte mig nogle gange og fortalte om sin specielle form for geologisk afbildning. På en kasse tegnede han de skrå, forskelligfarvede fjeldlag, og kunne deraf slutte hvilke bjergarter der fandtes i flere km's dybde. Det var en interessant og original fremgangsmåde. Han var vidt berejst og havde studeret bjergformationer i mange lande og mente, så vidt jeg husker, at Grønland "væltede" vestover, der gav de nøgne stejle fjelde på Østgrønland, hvilket vist

var i overensstemmelse med den tyske Dr. Wegeners teorier.

Vi var nu kommet ind i september, og jeg skulle afslutte beflyvning af nogle flyveruter fra Claveringøen, som de ikke havde nået der.

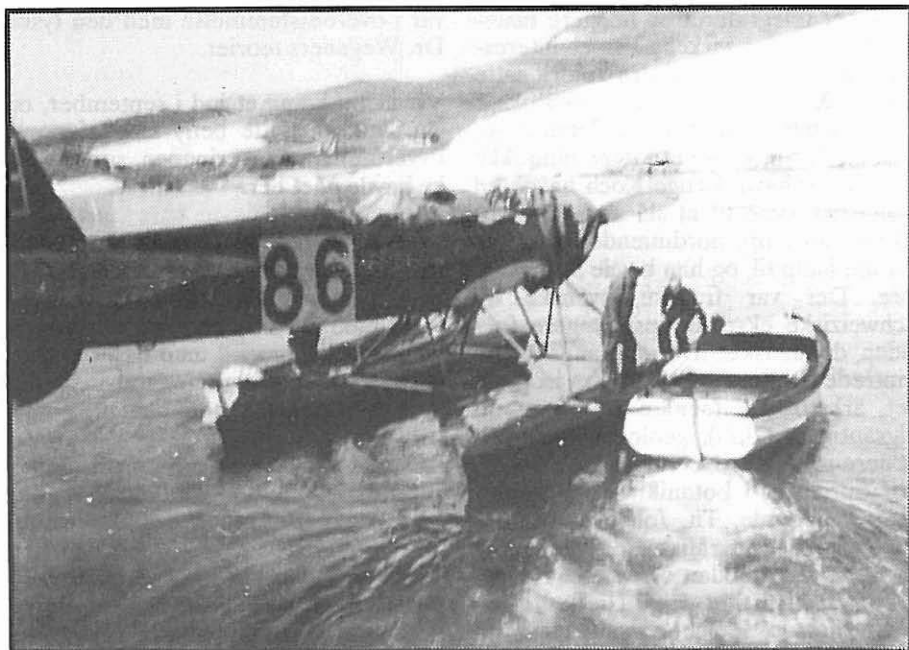
Koch, Petersen og Kramme var startet fra Scoresbysund mod Island. Jeg var nu alene tilbage for i nødsfald at hjælpe til med at finde dem, men heldigvis gik det godt, omend med nød og næppe, da de mødte kraftige modvinde, der tærede på benzinbeholdningen.

På vej til Claveringøen observerede jeg en af disse gamle moskusoksetyre, der udskudt af flokken vandrede ensom rundt i fjeldet på Ole Rømersland. Jeg kunne ikke nære mig for at dykke ned over den, og den flintrede afsted med en støvsky af sten og grus efter sig.

Jeg forestiller mig, at den har troet sig angrebet af en den ukendt kæmpeørn.

Den herlige kaptajn Westmar på GUSTAV HOLM var nu ved at blive utålmodig.

Først i september begynder nyisen at lægge sig i de indre fjorde, og så skal man se at komme ud. Den trofaste "Heinkel" nr. 86 blev sat ombord på det dertil opbyggede fundament i fuld flyveklar stand. Den anden "Heinkel" var kommet flyvende til Reykjavik, og vi forlod nu det skønne Østgrønland, med den glitrende is, det blå og grønne vand, de blå, sorte, gule og røde klipper, der spejlede sig i vandet, de skønne mangefarvede blomster, der hastede med at blomstre i den korte sommer.



Heinkel nr. 86 sættes i vandet, Scoresbysund 1932. Foto forfatteren.

Slædehundene og moskusokser, som gav os dejlige bøffer, var de eneste dyr, vi så, moskusoksen er et urtidsdyr, nærmest en blanding af et får og en okse.

Uden større vanskeligheder kom vi ud gennem storisen til Reykjavik og derfra til København, planerne dog med rute-skib.

Dette første år med dansk flyvning på Østgrønland havde været uforglemme-

ligt og var gået godt trods lidt start-vanskeligheder.

Jeg kan ikke tænke mig noget skønnere sted at flyve end Østgrønland. Flyvning over Island er ikke at foragte, men det er en anden historie.

Ved hjemkomsten fra luftopmålinger på Østgrønland blev deltagerne dekoreret med fortjenstmedaljen i sølv med spænde "Østgrønland 1932", og Aero-nautisk Selskabs sølvplakette.

Den danske Flåde 1940-43.

Lt. Cmdr. Daniel G. Harris C.D., RCNR (ret.)

Sverige var de allieredes vigtigste vindue ud imod det besatte Europa gennem de fem år, der fulgte efter besættelsen af Danmark, Norge, Belgien, Holland og Frankrig. Den britiske legation i Stockholm blev centrum for indsamlingen af informationer vedrørende fjendens aktiviteter i de besatte lande. Dens marineafdeling var ikke kun interesseret i den svenske flådes udvikling, men nok så meget i indsamling af oplysninger om fjendens krigs- og handelsflådes aktiviteter. I virkeligheden var efterretningsvirksomheden afdelingens hovedopgave. Og efterretningsvirksomheden omfattede også udviklingen inden for den danske flåde.

Den britiske marineattaché i Stockholm var i årene 1940-46 acting Captain H.M. Denham. Han havde været marineattaché i København fra 1939-40 og kendte bl.a. admiralerne Crèvecoeur og Rechnitzer og orlogskaptajn Pontoppidan. Fra juni 1940 til august 1941 var jeg assistent hos marineattachéen i Stockholm og fra 1941 til 1946 var jeg 2. marineattaché.

I slutningen af 1940, hørte vi om de ældre søofficerers velgennemførte krav om admiral Rechnitzers tilbagetræden og den midlertidige udnævnelse af kontreadmiral Crèvecoeur til chef for flåden. Vi forstod, at flådens u-både ville blive lagt op, men at uddannelsen af personel ville blive forsat på fiskerinspektionsskibe, kystforsvarsskibe og torpedobåde.



Personale i den engelske Stockholm-ambassade under krigen. I midten ses forf. og Capt. Denham. (Efter H. Denham: Inside the Nazi Ring)

Vi var meget fortørnet over udleveringen af de bedste torpedobåde til Tyskland i marts 1941. Efter vor mening burde den danske flåde have sænket eller ødelagt torpedobådene og ikke medvirket til deres udlevering. Den britiske minister i Stockholm Victor Mallet sendte bud efter mig, da Captain Denham på daværende tidspunkt var på skitur i Nordsverige. Han sagde til mig: "Jeg skal møde Prins Axel i overmorgen, kom med et udkast til en passende misbilligelse, som han kan lade gå videre til den danske flåde". Mit første forslag havde følgende ordlyd: "Det engelske Admiraltet beklager meget, at den danske flåde har udleveret sine torpedobåde uden modstand".



Den engelske marineattaché i København, Capt. Denham, iagttager den 7. april 1940 fra kysten nær Rødby den svære tyske krydser BLÜCHER, der er på vej mod Oslo. Mindre end 40 timer efter, at dette billede blev taget, lå BLÜCHER på bunden af Oslofjorden. Der var nogen, der turde skyde. (Efter H. Denham: Inside the Nazi Ring)

Victor Mallet's kommentar til mit forslag var skarp: "Duer ikke - en alt for vag formulering, der ikke vil sætte fut i dem - skriv noget, der vil svie i den danske flåde, få dem til at blive gale i skralden og få dem til at føle sig ubehageligt tilpas". Mit andet forslag lød som følger: "Den danske flådes mangel på mod og handlekraft ved at udlevere sine skibe uden modstand vil længe blive husket af den engelske flåde." Mallet's reaktion på mit nye forslag var: "Ja meget bedre, det er, hvad jeg ønsker og hvad jeg har tænkt mig at ville overgive Prins Axel". Legationen havde ingen information om det politiske tryk, der var lagt på den danske regering i marts 1941 for at få den til at ac-

ceptere skibenes udlevering. Jeg vil tro, at den danske flådes regulativ på det tidspunkt ikke indeholdt nogle af de bestemmelser, der er fastlagt i de britiske og canadiske krigsartikler, og som forbyder overgivelse af et skib uden maksimal modstand. Disse bestemmelser annullerer ganske enkelt enhver ordre om at overgive sig uden modstand. Jeg tror heller ikke, at de svenske og norske flåderegulativer i 1940 indeholdt sådanne bestemmelser.

Vi erfarede, at tyskerne efter overgivelsen havde lovet at levere stål til bygning af nye torpedobåde på Orlogsværftet, og vi troede at tyskerne ville beslaglægge de nye skibe ved færdiggø-

relsen, så vi blev overrasket over, at dette ikke skete i august 1943.

Nyheden om kommandørkaptajn Vedel's udnævnelse til viceadmiral og chef for flåden i slutningen af 1941 var en stor overraskelse. Det indvarslede et brud med fortiden, og vi skulle snart opdage, at admiral Vedel var af en helt anden støbning end sine forgængere. Han afslog således en middagsinvitation fra chefen for den tyske flåde i Danmark kort efter sin udnævnelse.

På grund af de allieredes fortsatte minering af de danske stræder måtte den danske regering acceptere, at flåden udførte minestrygning i de danske far-

vande. Den danske flåde strøg ruterne øst-vest, mens den tyske flåde tog sig af de nord-sydgående. Vi vidste, at Danmark havde måttet bygge minestrygere af træ, og at danske ingeniører havde udviklet effektivt materiel til strygning af magnetiske miner. Skønt vi havde skitser af apparaturet, fik vi først de egentlige tekniske oplysninger efter den 29. august 1943.

Vi var altid velinformeret om de strøgne ruter i de danske farvande, og vi fortsatte med at kaste miner i dem - desuden kastede allierede fly specialminer beregnet til ødelæggelse af sund- og bæltfærgerne.



København den 9. april 1940. Personalet i Den engelske Ambassade føres bort af tyske tropper. (Efter H. Denham: *Inside the Nazi Ring*)



Besætningen på en af de danskbemandede minestrygere. Foto Orlogsmuseet.

Op til den 28. august 1943 fik den engelske marineattaché oplysninger om den danske flåde fra forskellige kilder. Orlogskaptajn Pontoppidan havde anledning til at besøge det svenske Admiralitet i 1942 og mødte Captain Denham. I begyndelsen af 1943 kom en ung slægtning til admiral Hammerich til Stockholm, og han gav mig nogle detaljerede oplysninger om øvelsesvirksomhed og kommandoforhold.

Vi fik tit oplysninger om de tyske aktiviteter i Danmark af oberst Carl Petersén fra den svenske efterretningstjeneste. Han havde nære forbindelser med orlogskaptajn Poul Mørchs organisati-

on fra 1941 og indtil Mørch selv kom til Sverige i august 1943.

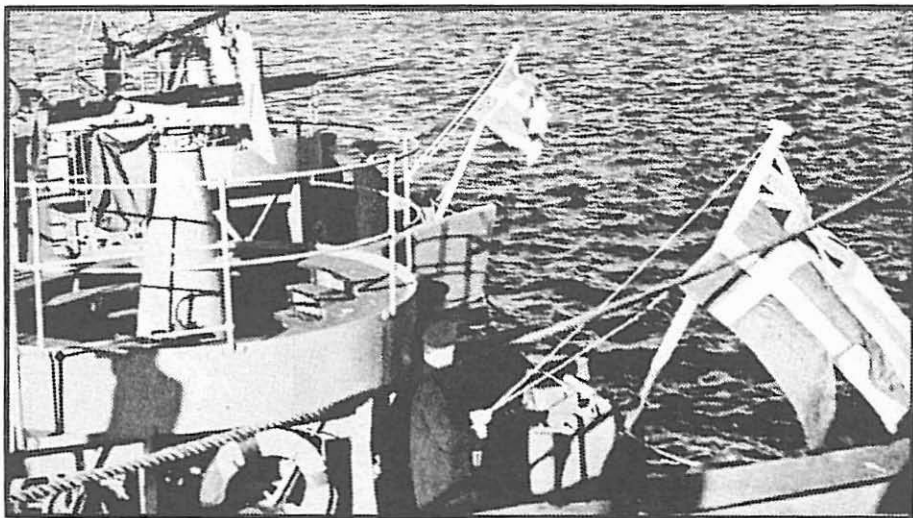
Den danske flådes aktion den 28. og 29. august 1943 overraskede os (den 28. august var min bryllupsdag). Da jeg efter en fire-dages tur til Persborg i Dalarne kom tilbage til legationen, ventede følgende på mig, ivrige efter at tage til England og tilslutte sig de allierede styrker: Bjerre, Garde, Haugsted, Helms (der altid blev kaldt "unge Helms" af sine officerskammerater, og som tilsyneladende ikke troede på ægteskab før de 30), Jegstrup, Ramberg, Rasmussen, Valentiner, Zigler, en reserveofficer ved navn Trojel og endnu

en, der var dykkerspecialist, men hvis navn jeg har glemt. Senere kom kommandørkaptajn Dahl og orlogskaptajn Brammer til Sverige. Sidstnævntes engelske var så godt, at jeg husker Captain Denham sige, at han ville ønske, at han talte ligeså godt engelsk som Brammer!

Det var vores job at overbevise det engelske Admiralitet om, at de danske officerer, der alle havde et godt kendskab til engelsk, burde optages i de engelske styrker. Så vidt jeg husker foreslog vi Admiralitetet at søge oplysning hos Lembke, den tidligere danske marineattaché i London, der på dette tidspunkt gjorde tjeneste som kaptajnløjtnant af reserven i den engelske flåde, om de danske officerers egnethed. Jeg mener, at beslutningen om, hvem der skulle til England, og hvem der skulle blive i Sverige, blev taget af Mørch, og

måske af Dahl. Noget af det danske personel, bl.a. kaptajnløjtnant Würtz (der var modeljernbane-entusiast) måtte blive i Sverige for at vedligeholde de danske skibe og fortsætte øvelserne med den svenske flåde. Og man var indforstået med, at personel, trænet af den svenske flåde, ikke senere ville blive sendt til England. De, der ikke blev sendt til England, uddannede det såkaldte "Danske Politikorps" (Den danske Brigade, o.a.) i Sverige.

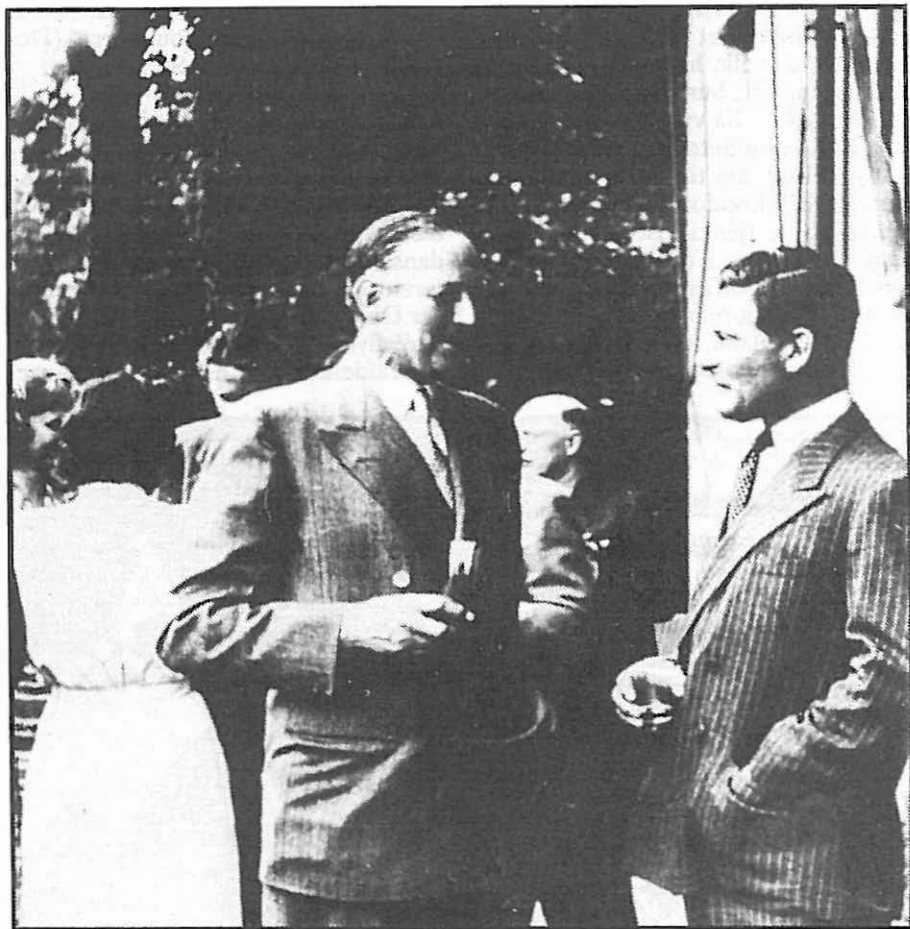
I oktober 1943 fik vi Admiralitetet til i princippet at godkende, at de yngre danske officerer kunne gøre tjeneste i den engelske flåde. Vort næste problem var at få overført det udvalgte danske personel med kurérflyene. Den første, der skulle over i november 1943, var Garde. At få en forret til en plads i kurérflyene var en evig kamp mellem flådeafdelingen og de andre afdelinger



Dannebrog går i foråret 1944 for første gang til tops side om side med The White Ensign på de to første dansk bemandede minestrygere. Granton Naval Base, nær Leith, Skotland. Foto Orlogsmuseet.

på legationen. Men i begyndelsen af 1944 kunne vi sende Find Haugsted og andre afsted til England, fordi amerikanerne var gået ind i kurértjenesten med deres 4-motorers Liberator-fly, der kunne tage flere passagerer end de engelske Dakotas og de norske Lodstars.

Vi var særlig interesserede i Find Haugsted, der havde haft med dansk efterretningstjeneste at gøre, og som havde kendskab til kodesystemer. Han var flygtet i en kano fra et sted nær Helsingør. Årerne havde han lavet af et vaskebræt. Han medbragte i øvrigt de seneste grammofonplader med den



Ambassadør V. Mallet og Capt. Denham, forsommeren 1945. (Efter H. Denham: Inside the Nazi Ring)



Danske frivillige i den engelske Flåde paraderer i London i anledning af H.M. Kong Chr.X's 73 årige fødselsdag. Foto Orlogsmuseet.

kendte sanger Aksel Schiøtz. Via det engelske Admiralitet nåede de frem til Mr. Walter hos pladeselskabet "His Master's Voice".

Haugsted skulle gøre tjeneste i motor-torpedobåde og Zigler skulle slutte sig til flådens luftstyrke. Jeg har ellers ingen oplysninger om tjenesteområderne for de øvrige, der meldte sig til den engelske flåde. I foråret 1944 (marts eller april) blev Jegstrup og jeg tror Valentiner sendt til SHAEF (Supreme Head-Quarters, Allied Expeditionary Force) som et led i forberedelserne af invasionen af Frankrig. Kommandør-kaptajn Dahl kom senere over i forbindelse med planerne for minerydningen efter krigen. Danskerne må have følt ventetiden i Stockholm frustrerende, men flyene kunne kun flyve under gunstige vejrforhold, dvs. helst når månen ikke var fremme og der var kraftigt skydække.

Fra 1943 gik mine forbindelser til den danske flåde gennem orlogskaptajnerne Poul Mørch, E. Borg og andre, der var engageret dels i efterretnings-virksomhed, dels med at tilbageholde en række danske handelsskibe i Sverige, bl.a. "Alabama" og "Brasilien". Efter krigen, da jeg deltog i en konference om minestrykning i København, havde jeg den ære at blive takket af admiral Vedel for min hjælp til Danmark, og orlogskaptajn P. Mørch gav en fin frokost for mig i den historiske Søofficersforening i København. Captain Denham modtog en høj dansk orden.

For at runde af, så ydede det danske personel, der gjorde tjeneste i den engelske flåde eller SHAEF, en udmærket indsats for de allieredes sag, og aktionen den 28.-29. august, der var planlagt af admiral Vedel og hans lige-sindede, genoprettede til fulde den danske flådes ære.

VASA - modellen.

Niels Lind Hansen

Den 15. juni 1976 stod modellen af vel nok det smukkeste og stolteste skib nogensinde bygget i Norden, foran mig på mit arbejdsbord.

Det svenske regalskib VASA, bygget på Stockholms værft, som lå på Blasieholmen, har afgjort været en datidens sensation, som tilfulde har opfyldt Gustav II Adolfs drøm om en stolt og effektiv tilvækst til den svenske flåde, som nok var af anselig størrelse, men uden større slagkraft.

Skibets overvældende udsmykning, har uden tvivl givet indtryk af storhed, ikke alene for skibet selv, men også for hele den svenske nation. Byggesummen var stor - der tales om nationens skatter i to år.

Betragtere af modellen spørger ofte om årsagen til, at jeg valgte at bygge VASA, og det er jo nemt at svare, at det var fordi, at jeg netop kunne lide at se, hvor meget man som modelbygger var i stand til at udføre. Det bliver straks vanskeligere, når jeg skal uddybe, hvorfor mit valg faldt på VASA - så lad mig da anføre de væsentligste grunde:

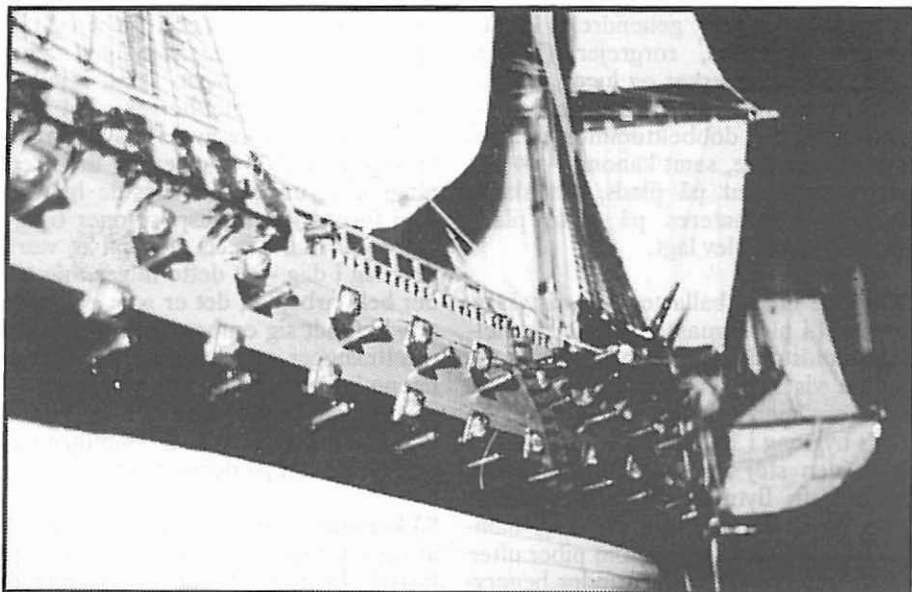
Jeg, som har sejlet i mange år, har inden for de sidste 20 år udført modeller af orlogsfartøjer fra 1600-1700 tallet, så allerede da hævnningen af VASA blev påbegyndt, blev min interesse for dette orlogsfartøj vakt. Da der endnu ikke var fremstillet nogen VASA-model, gik jeg igang med opgaven, men ikke før

der var fremkommet gode oplysninger om skib og konstruktion - jeg ville jo også gerne være den første med en nøjagtig model.

Noget som også gjorde sit til, at jeg påbegyndte dette arbejde, var den yderst fascinerende beretning af arkæologen Anders Franzén om hans og alle de øvrige involveredes besværligheder før den endelige sejr, da VASA 331 år efter forliset atter duvede på havets overflade med sit rige indhold af historie og oplysninger om datidens livsvilkår, som aldrig rigtigt har været klarlagt.

Spændende for mig som dansk sømand og navigatør og med navnet Hansen, var også oplysningen om, at VASA's fører var dansk, og at man endda kendte hans navn, Severin Hansson.

Årsagen til at det var en dansk navigatør, som var kaptajn på VASA, kan man kun gisne om; men efter freden i Knæred 1613, Kalmarkrigens afslutning, havde Danmark og Sverige fred indtil januar 1644. I 1628 undertegnedes endda et forsvarsforbund de to lande imellem. Set ud fra dette og med de historiske kendsgerninger in mente vil jeg tro, at Severin Hansson måske er kommet fra en af de danske provinser i Skånelandene og har været udlånt fra den danske flåde. Han har sikkert været en dygtig mand, idet han ikke alene var skibskaptajn, men også øverstbefalende over de mere end 300 soldater med to løjtnanter til hjælp.



VASA's styrbordsside. Skala 1:50.

Muligvis har han også været særlig skibskyndig, og virket som en slags tilsynsførende under bygningen.

Det var meningen, at jeg ville forsøge at bygge modellen efter opgivne oplysninger i skala 1:50 og bringe den i sejlklar stand. Derved kunne jeg måske få bekræftet årsagen til VASA's kæntring - selvom det var åbenbart, at skibet var ustabil, altså "topheavy". Der måtte et større forarbejde til, før der kunne tænkes frem til at strække køl og rejse spanter. En arbejdstegning (opstalt) måtte fremstilles, udfærdiget således, at mål direkte kunne udtages og overføres til materialet. Derefter udfærdigelse af spanterids, som kunne overføres til skabeloner og endelig en linietegning for flydevandlinier. Arbejdet med disse uundværlige hjælpetegninger tog mere end 100 arbejdstimer.

Den 16. nov. 1974 påbegyndtes bygningen af modellen med udskæring af køl og stævne med tilpasning, indtil modellen var færdig den 15. juni 1976 - ialt med 2379 arbejdstimer ifølge byggejournalen, som blev ført under hele byggeperioden.

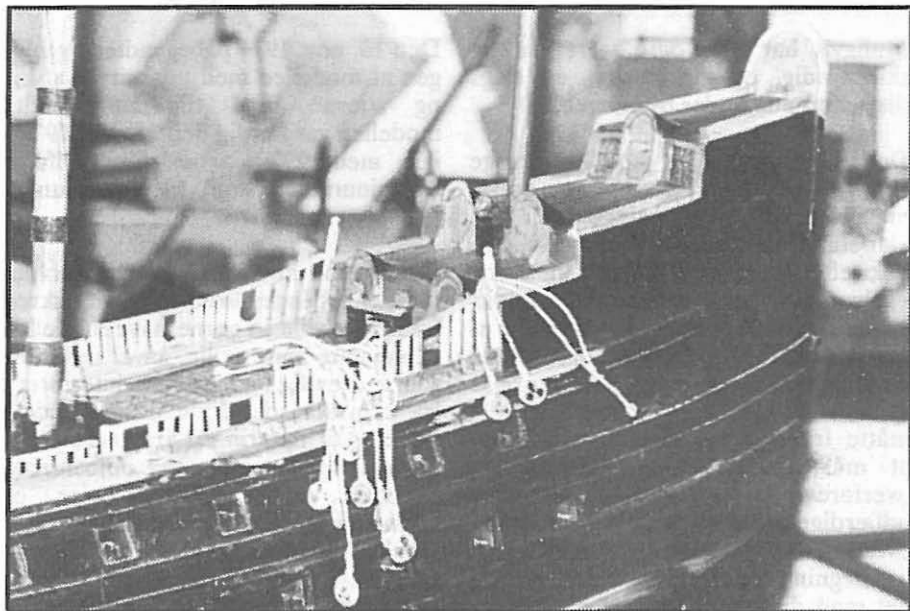
Der opstod naturligvis mange problemer, efterhånden som byggeriet skred frem. Jeg ville jo gerne have modellen så nøjagtig som mulig, såvel udvendig som indvendig og med hele interiøret - fra kabyssen, det åbne ildsted nede i skibet - til apteringen i agterkastellet med kaptajnens salon og officerernes beboelse med møbler, køjer og udsmykning. Jeg gik derfor frem således, at jeg tog dæk for dæk og sørgede samtidig for, at dækkene kunne aftages i sektioner, så der kunne ses ned i modellens indre.

Trappenedgange, gelænder, lænsepumpe, capstans, rorgrejer (kolterstok), dæksristværker og luger, ballast, ankertøve ført over anker-pullert og ned i kassen, dobbelttømmer mellem alle kanonporte, samt kanoner - 64 stk. i raporter - sat på plads. Alt skulle sættes og monteres på rette plads inden dækket blev lagt.

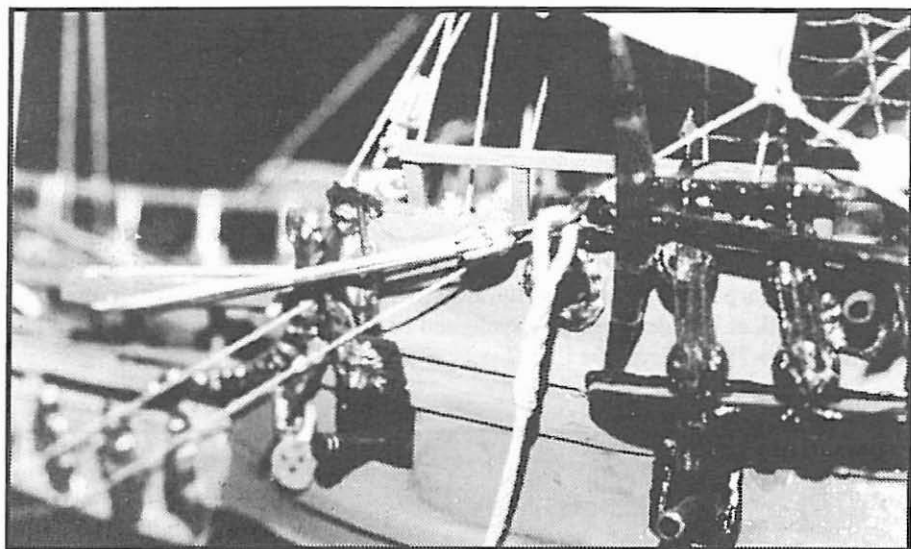
Allerede når ballasten (jernstykker indstøbt i plasticmasse) anbringes mellem bundstokkene, begynder der at føles en vis samhörighed og indlevelse, som om man var tilstede under VA-SA's bygning i 1626-1628. Man synes at høre den støj som altid findes på et skibsværft: flytning af svære planker, eder og højroastede råb, øksehug, hammerlag, blokke og gier som piber efter smørelse, røg fra bålene under beggry-

derne, lugten af tovværk, tjære og talg og osen fra faklerne, som blev tændt sent om eftermiddagen - ind imellem kommer nogle fine herrer med fjerbusk i hatten, store hvide kraver, kulørte kofter og kravestøvler og med tegningsruller under armene; de blander sig i formændenes dispositioner og giver gode råd, præcis som på et værft den dag i dag - alt dette følger mig under hele arbejdet, det er som om, man selv befandt sig ombord som den store tilrettelægger og tilsynsførende. Det er denne indlevelse, der gør en sådan opgave tiltrækkende; men det er vel kun en sømand, der oplever bygningen af en skibsmodel på denne måde.

Så kommer arbejdet med indsætningen af riggen. Man kan ikke med sikkerhed fastslå, hvordan denne har fremtrådt



Skroget er blevet malet, og vantet til stormasten er under forberedelse.



Detailbillede fra VASA visende bakken set fra bagbord.

og været sat; men da VASA var af typisk hollandsk konstruktion og bygmesteren var hollænderen Henrik Hybertsson, kan man med næsten 100% sikkerhed gå ud fra, at riggen har været som den tids skibe af VASA-typen. Ser man nogle af den svenske flådes skibe på VASA's tid, f.eks. SCEPTER (bygget i 1635) på 450 læster og bestykket med 62 kanoner, kommer man meget nær i lighed med VASA, så jeg brugte disse rigtyper som grund for VASA's rig. Ligeledes er VASA udsmykket med flag og vimpler efter datidens skik. Udsmykningen med alle de forgyldte figurer, især agterspejlet, var meget vanskelig at få til at fremtræde som på originalen.

Da modellen endelig stod færdig, gav den et så overvældende helhedsindtryk, at tanken om et VASA i original størrelse trængte sig på - en storslået re-

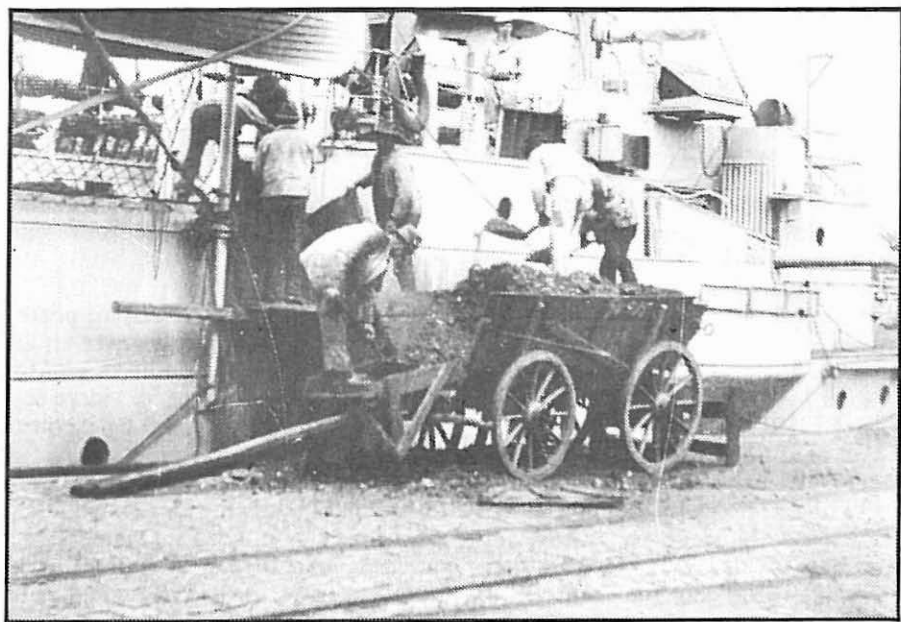
klame for fosterlandet og en turistattraktion, som intet andet land ville kunne tilbyde.

Modellen af VASA blev senere prøve-sejlet. For fulde sejl gik den over en lille dam i Nordsjælland, indtil et kraftigt vindstød satte en stopper for videre sejlsads. VASA lagde sig over og kæntrede.

Modellen befinder sig idag på Sjöfartsmuseet i Malmø. Da jeg så modellen i montren, tænkte jeg på nogle strofer fra "Du gamla, du fria", som lød: "Du troner på minnen från fornstora dar" - og denne strofe vil sikkert også rinde mangeln svensker i hu, når han eller hun betragter denne skibsmodel af et orlogsfartøj fra en tid, hvor Sveriges navn fløj over jorden med Gustav II Adolph's hjælp.

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV...

Slesvig-opgaven i nr. 1/89 kaldte mange interessante og velovervejede besvarelser frem, som vi takker indsenderne for. Den mest overbevisende argumentation fandt vi efter vort bedste skøn hos **Oluf Olsen, Roskildevej 2, 4330 Hvalsø**, der gennem en skarpsindig analyse af heraldik, bygningsteknik og detaljer ombord nåede frem til, at billedet med sandsynlighed er taget i Travemünde i sidste del af perioden 1856-71, sandsynligst i 1867.



Til en afveksling så en lidt lettere opgave. Hvad er det for et skib, der her tager kul ind?

Svar til Orlogsmuseet inden den 1. juli 1989.

umiddelbare restaurering. Men dermed er vores selvvalgte opgave skam ikke løst. Denne er ifølge vor formålsparagraf at virke for Fregatten Jyllands bevarelse, og dette er langt mere omfattende end blot en restaurering. Der kommer jo også en tid efter 1994. Rent bortset fra, at der utvivlsomt tillige vil være opgaver at løse inden da, såvidt jeg har forstået aftalen imellem Fonden og Institutionen. Vi er de trofaste venner, som ikke, så snart operationen er overstået, glemmer vor forpligtigelse. Vi vil naturligvis følge venskabet op med støtte også videre frem. Formerne for hjælp skal her være de samme som for andre museale venneforeninger: direkte støtte til konkrete, genstandsrettede formål efter aftale med Institutionens bestyrelse og det senere statsanerkendte museums ledelse.

Der vil ligeledes fra nu af også være behov for at fastholde og understrege en folkelig interesse for Fregatsagen. Det har bestyrelsen tænkt sig realiseret på den måde, at vore medlemmer fremover bliver holdt grundigt orienteret om de fremskridt, som finder sted med hensyn til restaureringen af Fregatten. Det vil efter aftale med direktør J. Petersen blive gennemført med udsendelsen af Institutionens meget oplysende blad: Fregatten Jylland, der her er fremlagt. Det udkommer een gang i kvartalet. Samtidig vil vi lejlighedsvis medsende foreningsmeddelelser og andet af interesse for medlemmerne. Dette vedtog vi på sidste års generalforsamling, idet vi anså et sådant arrangement for mere tilfredsstillende for medlemmerne end det nuværende tidsskriftabonnement, foruden at opsigelsen af Marinehistorisk Tidsskrift vil give os mere økonomisk slagkraft til gavn for Fregatten.

Jeg kan herefter meddele, at bestyrelsen har besluttet i nærmeste fremtid at overrække Institutionen en gave på 50.000 kr., øremærket til en opgave, som konkret tjener til at fuldstændiggøre genskabelsen af Fregatten, f.eks. som et bidrag til fremstilling af en dæksbåd. Dette vil blive nærmere drøftet med Institutionen.

Samtidig vil vi gå ud fra som en given ting, at vor medlemmer, som det er almindelig kutyme for venneforeninger, mod forevisning af medlemskort kan få gratis adgang til Fregatten i den ordinære åbningstid.

Hermed vil jeg slutte min beretning om det mest skelsættende år for Fregatten Jylland. Med en tak for det gamle år.

F. Askgaard

AFSKED MED FREGATTEN JYLLANDS VENNER.

Da Fregatten Jyllands Venner har besluttet at opsigte abonnementet på Marinehistorisk Tidsskrift, er dette det sidste nummer, medlemmerne af Jyllands Venner får. Redaktionen benytter lejligheden til at takke for godt og inspirerende samarbejde gennem de forløbne år.

Måtte nogen af Fregatten Jyllands Venner fortsat ønske at modtage Marinehistorisk Tidsskrift, er der følgende tre muligheder:

1. Et medlemsskab af Marinehistorisk Selskab (kr. 80.- pr. år),
2. et medlemsskab af Orlogsmuseets Venner (kr. 60.- pr. år) eller
3. et abonnement på tidsskriftet (kr. 55.- pr. år).

K THOMSEN & CO

HARALDSGADE 91

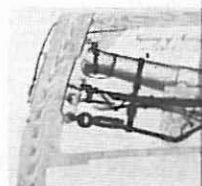
2100 KØBENHAVN Ø

TILBUD

Tidligere udkomne numre af Marinehistorisk Tidsskrift, knap 50 gamle numre haves stadig, kan rekvireres ved henvendelse til Orlogsmuseet (adresse m.v. se venligst side 2). Samlet pris 75 kr. + forsendelsesomkostninger.

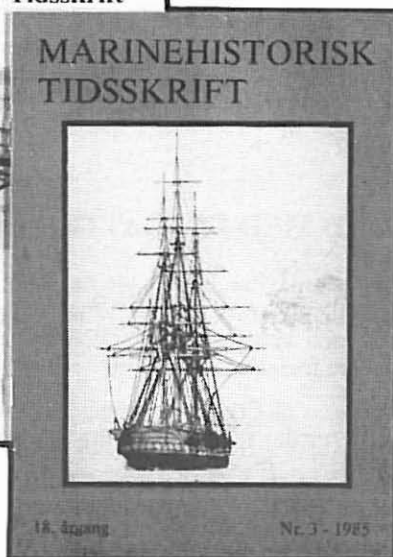


Marinehistorisk Tidsskrift



15. årg.

Nr. 2



18. årgang

Nr. 3 - 1985