

Mine 42 år i søværnet

af kommandør Jørgen Vilhelm Stilling.

Som fortalt til Søren Nørby.



Fra fregatten F352 PEDER SKRAMs præsentationssejlad for Kong Frederik 9. den 11. oktober 1966 i Kattegat. På broen ses (fra venstre) viceadmiral Sven S. Thostrup, Kong Frederik 9. og kommandørkaptajn Jørgen V. Stilling.

Indholdsfortegnelse

Indledning	3
I. Del. Mine første år	5
Tiden på Søofficersskolen	7
B-kadetternes flugt til Sverige	14
Flådens sænkning 29. august 1943	19
Brev af 31. august 1943	21
Efteråret 1943. Om bord på Fyrinspektionsskibet ABSALON	26
1943-1944. I Modstandsbevægelsen	28
1944-1945. Tiden i Sverige	32
II. Del. Tiden efter Anden Verdenskrig	35
Maj – juni 1945. Afvikling af Den Danske Brigade	35
Til rådighed for Søværnskommandoen	38
Med fregatten HOLGER DANSKE til USA	41
I Marinestaben	45
På Kungl. Sjökrigshögskolans Stabskursus i Stockholm	46
Med opmålingsskibet HEIMDAL til Grønland	48
Tredjekommanderende om bord på torpedobåden BILLE	51
Ministrygeren SØLØVEN. Min første chefskommando. 14. marts – 22. juli 1952	53
Til Italien efter korvetten TRITON	55
I Søværnsstabens O-afdeling	62
Naval Command Course For Senior Foreign Officers. Naval War College 1960-61	63
Chef for 2. Fregatdivision og for korvetter af TRITON-klassen. 30. september 1961 - 21. marts 1963	70
Chef for forsvarsstabens O-afdeling. 1. maj 1963 – 28. februar 1966	72
Første chef for fregatten F352 PEDER SKRAM. 25. maj 1966 – 18. april 1967	74
Med PEDER SKRAM til USA	79
Assisting Chief of Staff i H.Q. Allied Naval Forces, Baltic Approaches	84
Chef for Torpedobådseskadren. 19. november 1971 - 1. oktober 1972	86
Chef for Fregateskadren. 1. oktober 1972 - 31. august 1974	88
Chef for Flådestation Frederikshavn og Kattegats Marinedistrikt. 1. september 1974 - 31. marts 1982	90
III. Del. Livet efter pensioneringen	96
Maritimt CV for Jørgen Vilhelm Stilling	98

Indledning

Hvorfor søværnet?

Sådan startede den første samtale mellem kommandør Jørgen Vilhelm Stilling og mig, Søren Nørby. Det blev til mange timers hyggelig og interessant fortælling om Jørgen Stillings 42 år i søværnets tjeneste - fra den første tid som kadet i skyggen af Anden Verdenskrig til karrierens afslutning efter otte gode år som chef for Flådestation Frederikshavn – og lidt om livet efter pensioneringen den 31. marts 1982.

Det blev der de følgende siders fortælling ud af.

Materialet er hovedsageligt baseret på, hvad Jørgen Stilling kan huske i dag i slutningen af 2006. Enkelte steder har fotografier og breve støttet hukommelsen, men hovedparten af materialet kommer fra Stillings imponerende hukommelse.

Fortællingen er holdt i jeg-form, da det var sådan, Jørgen Stilling fortalte historierne. Nogle steder har jeg tilføjet baggrundoplysninger, men ellers er det følgende Jørgen Stillings ord.

Jeg har ligeledes valgt at illustrere beretningen med en række fotografier fra Stillings egne fotoalbums samt fra arkiverne hos Marinens Bibliotek og Orlogsmuseet.

Projektet blev til efter ide af undertegnede, der i 2005 havde haft lejlighed til at høre nogle af Jørgen Stillings beretninger i forbindelse med udarbejdelsen af bogen "Fregatterne *Peder Skram* og *Herluf Trolle*. Flådens flag-skibe under Den kolde Krig".

Undertegnede vil takke Marinens Bibliotek for at have afsat de nødvendige ressourcer til dette projekt.

Søren Nørby, Marinens Bibliotek
2007

I. Del. Mine første år

Jeg er født i Aalborg den 26. marts 1920, hvor mine forældre Oscar Emil og Lilli Ingeborg Stilling havde etableret sig efter min faders hjemsendelse fra værnepligt i hæren. Vi flyttede dog kort tid efter til Aarhus, hvorfra de begge stammede. Min far var repræsentant i trikotage¹, mens min mor passede hjemmet og mig og min lillesøster Vibeke.



2. Mellem i skolen i Guldsmedgade, Aarhus, 1934. Jeg sidder som nr. 3 fra venstre.

Der er ingen tvivl om, at mit barndomshjem var konservativt, og at min fader var meget forsvarsvenlig. Min opvækst foregik jo i 1920'ernes og 1930'ernes Aarhus, og det var i de år, at bl.a. KU'erne marcherede i uniform og med skrårem. De første år var jeg også noget imponeret

¹ Trikotage er beklædning – især strikket tøj.

af Hitler, og det vi hørte om fra Tyskland, men det blev vi jo hurtigt kureret for.

I min fritid var jeg, som så mange af mine venner, spejder. Jeg valgte dog at blive almindelig gul spejder og ikke søspejder, selv om jeg boede i en by med en havn og var så lykkelig at bo i Risskov, hvor jeg havde mulighed for at sejle i kajak. Jeg var ikke sådan en søens mand, som mange af mine søværnskolleger, der har været sejl-sportsfolk, inden de kom ind i søværnet, men jeg var dog udstyret med en kajak.

Mit første møde med søværnet skete gennem en legekammerat, som var søn af Gustav Paulsen, der var søofficer. Jeg mindes dog ikke dengang at have fået ideen om at få mig en karriere i søværnet. Det skete først, da vi i gymnasiet fik en glimrende brochure fra Marinen med palmer og isbjerge og søkadetter i forskellig munderinger². Så selv om jeg havde været lidt i nærheden af hæren, fordi jeg red på det, der tidligere var Dragonkaseren, og nu var kaserne for hestetrupet artilleri i Århus, så tiltrak Marinen og livet til søs mig alligevel mest.

Det er lidt trist, at jeg ikke har gemt den brochure, når den nu kom til at betyde så meget for mit liv, men efter at have læst den, var jeg sådan set ikke i tvivl om, hvad jeg ville være. Min far foreslog dyrlæge, forstmand eller ingeniør, men forbød mig på ingen måde at vælge søværnet. Her spillede det måske også ind, at mit barndomshjem ikke var vanvittigt veludrustet mht. penge. Vi havde det da godt og vores på det tørre, men det havde da sikkert været en belastning, hvis jeg uden støtte fra staten (SU'en var jo ikke opfundet dengang) skulle til København og læse på et langt studium. Som kadet fik jeg

² Brochuren hed ”Hvordan bliver jeg Søofficer?” og var udarbejdet af Søofficersskolen i 1936.

jo løn, og det løste jo dét problem. En dag i sommeren 1939 gik jeg om bord i DFDS' dagbåd fra Århus og husker, at billetprisen for dagturen Århus-København var 8 kr.

Tiden på Søofficersskolen

Når man havde indsendt sin ansøgning og eksamensbevis for bestået matematisk studentereksamen, blev man indkaldt til kadetskolen, som endnu i 1939 lå i Gernersgade. Her undersøgte en læge på Militærhospitalet os i begge ender. Jeg bestod lægeundersøgelsen og blev derfor optaget som lærling.



Antaget. 1. juli 1939.

Mit hold bestod, hvis jeg husker ret, af både søkadetlæringer og intendanturkadetlæringer – 36 i alt. Vores rekruttskole var Middelgrundsfortet, hvor vi sådan blev stuvet lidt af vejen. Lærlingeskolens start faldt sammen med den store genindkaldelse af militært personel, som blev gennemført i sommeren 1939 i anledning af den truende udvikling syd for den danske grænse. Vi lå derfor på Middelgrundsfortet sammen med en masse ældre gutter, der havde været hjemsendt 4-5-6 år. Mange af dem var familiefædre, og de var, husker jeg, ret vanskelige at have med at gøre for de stakkels befalingsmænd. For ikke at blive blandet med de genindkaldte, gik vi i hvidt arbejdstøj, mens "basserne"

gik i blåt arbejdstøj. Så man kunne holde "fårene fra bukkene".



Travalleroning på Holmen, 1941.

På Middelgrundsfortet havde vi vores roning og vores øksersits, og alt hvad der derudover hører til en militær uddannelse. Efter seks ugers grunduddannelse kom vi ind på Holmen og begyndte at rigge inspektionsskibet INGOLF til. Vi skulle på fiskeriinspektion, og det skulle være vores lærlingetogt. INGOLFs chef var kommandørkaptajn Fritz Hammer Kjølens, som jeg husker, havde hornhindebetændelse og klap for det ene øje, hvilket ikke gjorde ham alt for nem at omgås. Togtet gik bl.a. til Esbjerg og Amsterdam i Holland, og vi lå i Grimsby i England, da tyskerne gik ind i Polen den 1. september 1939. INGOLF blev straks kaldt hjem til Danmark, og Kjølens tog den opgave meget seriøst. Hjemsejladsen foregik med fuld kraft, og jeg mindes også, at vi havde antiluftskytset bemanded og Dannebrog malet både på skibssider og dæk. Vi gik hjem over Nordsøen om natten, og her blev flagene belyst med projektører i håb om, at det skul-

le forhindre, at vi blev torpederet. Vi havde fået ordre om at gå til Storebælt, hvor søværnet i mellemtiden havde lagt miner ud. Vi fik så til opgave at patruljere langs minespærringerne der, og vise civile skibe vej igennem felterne. Der var megen sejlen ind og ud af Korsør.

Og så var det tid for lærlingene at blive smidt i land. Det var ikke alle, der var blevet fundet egnede til at fortsætte som aspiranter, men jeg var en af de godkendte. Jeg husker ikke, hvilket nummer i rækkefølgen, men det var vist jævnt godt. Krigsudbruddet havde fået søværnet til at øge antallet af aspiranter, og vi var mange nok til at være to parallelklasser.

Da vi kom med studenterhuen på, blev vi som sagt som lærlinge antaget ovre på den gamle kadetskole i Gernersegade i Nyboder, dér hvor Søværnskommandoen kom senere, en bygning som jo egentlig blev født som pigeskole³. Men i mellemtiden var den nye Søofficersskole på Nyholm blevet bygget færdig, så da vi i 1939 kom ind på Søofficersskolen som aspiranter, var det i den nye bygning, som var en kostskole i enhver henseende. Med én undtagelse. På grund af al det halløj, der var sket i forbindelse med krigsudbruddet og etableringen af sikringsstyrken osv., havde man pludselig fået officerer at gøre godt med, så ældste klasse blev hu-hej udnævnt og smidt ud om bord i flådens skibe. Vi havde derfor ikke nogen klasse A, så det var klasse B, der var "de store".

³ Nyboders Pigeskole blev bygget som sådan i 1856, men blev i 1869 overtaget af Søværnets Kadetskole. Da den nye søofficersskole på Holmen blev klar til brug i 1939, flyttede Søværnskommandoen ind i bygningen i Gernersegade nr. 20.



Kadet Jørgen Vilhelm Stilling, 1940.

Tonen på Søofficersskolen dengang var tredje person, og aspiranterne sagde "De" til kadetterne. På skolen skulle man senest være til køjs klokken 2200, men hvis man var lidt søvrig og ville til køjs før, så gik man ned til vagthavende kadet og spurgte; "tillader Kadetten, at jeg går til køjs". Det blev aldrig nægtet, men skulle gøres på den måde.

Tonen kunne dog også være hård. Et lille eksempel: Skolen havde en overlæge, der kom hver formiddag og var der ca. 13 minutter, vil jeg tro. Samtidig havde skolen

en Overintendant, der hed Grundtvig. Han var en sød, rar og venlig mand, der fint fungerede som skolens intendant. Lægen, hvis navn jeg har glemt, var meget hovskisnovski, og jeg kan huske, at når han kom ind af hoveddøren om morgenen, så stod Grundtvig og tog imod. Og så slog overlægen ud med hånden mod intendanten, og intendanten sagde "God morgen, overlæge!", og overlægen sagde "God morgen, lille idiot!".

Hos lægen kom man op og fik sin C-vitaminpille, sådan stort set uanset, hvad man fejlede. Jeg husker en anden episode, hvor jeg havde været oppe en morgen og få en C-vitaminpille i en eller anden anledning, så jeg derfor kom en anelse senere til frokost. Vi sad ved skaffebakker, med ældste kadet for bordenden, som formand for bakken. Da jeg meldte mig hos ham, så han op på mig og sagde "Stilling, hvor har De været". "Jeg har været ved lægen", svarede jeg. "Det hedder "hos lægen", bondetamp", sagde han så. Så kunne jeg lære det!

*Søofficersskolens
forsamlingssal,
1940. Der spilles
L'hombre. Fra
venstre: S. H. O.
Franck, Mogens
Rahbøll, Jessen,
J. V. Stilling og A.
C. Struckmann.
Bagerst Wille-
Jørgensen.*



Undervisningen på Søofficersskolen var meget lig den undervisning, som jeg havde mødt på mit jyske gymnasium. Kravene til optagelsen på Søofficersskolen var, at

man havde en matematisk-naturvidenskabelig studentereksamen med et vist minimum i matematik og fysik.

På skolen havde vi et hav af fag. Nogle lærere var jo glimrende, nogle var mindre gode og nogle var meget morsomme. Vi havde "Røde Hertz" (Ulf Hertz) til torpedolærer. Hans timer begyndte altid med, at han kom ind i klassen, hvor han gik rundt uden at sige et kuk, indtil han som regel stillede sig op foran kadet Richard Thomsen (en af dem, der var kommet ned i vores klasse, efter at nogen fra Klasse B havde forsøgt at slippe til Sverige). Og så stillede han sig op foran ham, indtil Thomsen brød ud i skraldergrin. Så var alle opløst, og så begyndte undervisningen, som i øvrigt var meget god. Men det var sådan et ritual, vi skulle have med.

Jeg husker også faget "dans og anstand", som jeg mener det hed. Her lærte vi at begå os på de bonede gulve, og blev undervist af en danselærer, en ældre herre, hvis datter spillede klaver nede i gymnastiksalen. Udover dansen, hvor de kadetter, der dansede dame, tog bandoleret af for at markere, at de var damer, dansede vi så alle de kendte danse, og også naturligvis de lidt ældre, lanciers osv. Vi lærte også "anstand", altså f.eks. hvordan man kommer ind ad en dør. Her skulle vi gå hele vejen ned gennem gymnastiksalen, hilse og gå tilbage igen. Alle sammen enkeltvist, mens alle de andre stod og så på, hvordan man gebærdede sig. Så der var både dans og anstand og musik.

Vi havde også gymnastik og idræt, der foregik på Holmens Idrætsanlæg. Her markerede sådan en som "Gogge" (G. Schmidt-Jensen) sig jo ret hurtigt som en dygtig atlet. Jeg var ikke sådan helt topscorer som ham, men jeg har da en 3-4 af de her femkampskjolde, man

får, hvis man har over et vist point i femkamp.⁴ Jeg var sådan forholdsvis hæderlig. Jeg husker, at vi i sommeren 1943 havde et militært idrætsstævne på Østerbro Stadion, hvor jeg deltog sammen med alle de her hærmennesker. Her lykkedes det mig at vinde en præmie. Ikke en førstepræmie, men en fjerdepræmie. Et lille sølvbæger i håndgranatkast – eller håndbombekast, som det hed dengang. Bægeret står stadig og pynter i mit hjem.

Jeg husker stadig den tyske besættelse den 9. april 1940. Fra klasseværelset på Nyholm stod vi og kiggede ud over København, mens de tyske flyvere fløj over byen. Der var en meget trykket stemning, men skolegangen fortsatte, selv om der var flere lærere, der udeblev, i hvert fald den dag. Det var sådan en underlige mat, uforklarlig affære...

Bagefter forsøgte man simpelthen at køre videre, "business as usual", men det var jo ikke nemt, da bl.a. vore togter blev begrænset til de "legepladser", som vi fik i Isefjorden og syd for Fyn.

Vi prøvede at få det bedste ud af situationen, og fulgte meget med i nyhederne osv. Der var meget gætteri om hvornår og på hvilken måde, tyskerne skulle klappe sammen. Jeg mindes ikke, at vi var i tvivl om, at tyskerne ville tabe, men det kan selvfølgelig være noget, jeg mindes i dag, hvor vi jo kender krigens resultat.

Set i bakspejlet vil jeg tro, at hæren har haft større problemer med sammenholdet end vi havde i søværnet. Sådan opfattede jeg det i hvert fald. Jeg vil tro, at der nok var procentuelt flere af hærens officerer, der var på den anden side, om jeg så må sige, end søværnets officerer.

⁴ Marinens 5. kamp bestod den gang af 100 m. og 1500 m. løb samt højdespring, længdespring og spydkast.

Det er måske naturligt alene fra værnsarbejdsmetoden og traditioner og sådan noget.

Da viceadmiral Rechnitzer en måneds tid senere gik af, var det igen også noget, som vi bare konstaterede, ikke med vanvittig jubel, men nok som en nødvendighed. Det var ikke min opfattelse, at vi pegede fingre ad ham som den store anledning til kollapset og den manglende indsats den 9. april. På samme måde da vi i februar 1941 måtte udlevere nogle torpedobåde til tyskerne. Vi syntes, at det var en forbandet sag, men jeg erindrer ingen vrede mod hverken søværnets ledelse eller regeringen. Men det var da skammeligt, at de tog noget af vores værktøj, og det kom jo tæt på os. Det var sådan set det, der kom tættest på os, inden det hele sluttede i august 1943. Men nogen specielle erindringer om det, har jeg egentlig ikke.

B-kadetternes flugt til Sverige

Det mest dramatiske der skete, mens jeg gik på Søofficersskolen, var nok, da nogle i klassen over os forsøgte at stikke af til Sverige. Det fandt sted kort efter besættelsen – den 20. april nærmere bestemt - hvor syv kadetter stjal en af kasernens motorbåde og stak af til Sverige. Målet var at komme til Norge og her deltage i kampen mod tyskerne, men i stedet blev kadetterne interneret i Sverige, indtil de efter aftale med de danske myndigheder blev sendt retur til Danmark. Som straf for absenteringen blev samtlige deltagende kadetter sat en klasse tilbage. Det fik tre af de syv til at forlade søværnet, og de fire tilbageværende⁵ kom ned i min klasse.

⁵ De fire var Henrik Marius Petersen, Niels Finn Zoffmann Jessen, Richard Ingemann Thomsen og Georg Lykkegaard Smidt-Jensen.



"Dagen for den sidste eksamen i land." Foråret 1942. Fra venstre siddende: Olaf Kisum, Henrik Marius Petersen, Jørgen V. Stilling og Peer Hans Henrik Wille-Jørgensen. Stående bagerst ses Richard Ingemann Thomsen.

Uddannelsen fortsatte, og vi kom ud at sejle igen i løbet af 1941. Omkring maj kom vi ud med inspektionsskibene HVIDBJØRNEN og INGOLF. Nogle af de gamle torpedo-både havde vi altid med samt ikke mindst sejlkutterne THYRA og SVANEN. Jeg kan sågar huske, at vi et af årene (det har nok været sommeren 1943) var med i ubådene, som også havde et lille hul nede ved Assens, de kunne dykke i. Jeg var ude og sejle med ubåde af B- og C-klassen – vistnok TRITON og FLORA eller BELLONA. Det var et led i uddannelsen og i de begrænsede geografiske områder, som Marinen altså måtte bevæge sig i.



Inspektionsskibet HVIDBJØRNEN og DAMPBAAD A i Bramsnæsvig 1941.

Landlovsbyerne var som regel Faaborg, Svendborg, Holbæk eller Hundested. Det var meget hyggelige byer med venlige mennesker og sådan. Så udover den ejendommeligt begrænsede atmosfære, der lå over det hele, så mindes jeg egentlig tiden som ganske god og ret effektivt anvendt, når man tager den måske lidt gammeldags skolegang i betragtning. Den var dog ikke gammeldags på det tidspunkt – snarere tværtimod. Vi havde jo den fordel, at vores indsats egentligt ikke afhang af vores flid eller trang til at lave noget andet, for når der var lektielæsning, så var der lektielæsning, og så kunne man jo ligeså godt gøre det. Dagene lå i fuldstændig faste former. Fra man tørnede ud om morgenen til man gik til køjs klokken 22, så var der enten undervisning, spisning, idræt eller lektielæsning.



Inspektionsskibet INGOLF fotograferet under Anden Verdenskrig.

"Blåt Øje" om bord på INGOLF 1942

I forbindelse med en festlig komsammen – et såkaldt "Blåt Øje" - om bord på inspektionsskibet INGOLF i 1942 skrev jeg denne humoristiske sang. At officererne ikke havde noget imod på denne måde at blive besunget af kadetterne blev tydeligt, da vi samme aften hørte, at sangen også blev sunget i Officersmessen...

Mell: "Fra Engeland til Skotland.

Fra Hønsbro'n til Holbæk
 der sejlede et Skiv
 med Kabel rundt om Maven
 og med 100 unge Liv
 og Helledusseda
 vi kom kun langsomt frem,
 indtil vi alle saa, had'e glemt at hive hjem.

Vi spuler og vi skraber
 i vores bare Tæer
 og farer op og ned
 og ud og ind i Mast og Ræer
 og Helledusseda
 for vi har Mursten⁶ nok,
 hvis ej paa 4 Aar Ekspert du bli'r, er du et Pjok.

Og naar saa Dagen kommer,
 da du skal nævnes ud
 med Epaulet paa Frakken
 og med tem'li blakket Tud
 og Helledusseda
 vi synger nu i Mol
 thi 4 Aar paa Sand og Sten gør ingen Tordenskjold.

Torpedomik med Mere
 vi paa Stationen har
 i denne Disciplin
 er kære "Mou" jo vores Far
 og Helledusseda
 vi blæser⁷ jævnlige a'
 Andresen⁸ traf sgu Sejlbaad A⁹ forleden Dag uha!

Af Skoleofficerer
 vi tvende har ombord
 Jo, Mogens¹⁰ han er Mand fra Fad
 begaar ej oplagt Mord
 og Helledusseda
 du tror ej naar jeg si'r
 at Adam¹¹ ofte smiler, ja, og tænk han gaar med Pi'r.

⁶ Dækket bliver skuret med sand og mursten – man ligger på knæ.

⁷ At blæse af = klargøre torpedo efter skud.

⁸ Andresen var chef for Torpedostationen.

⁹ En torpedo gik lige under mig en Dag, da jeg ikke var kommet ud af Skydefeltet med Sejlbaaden.

¹⁰ Mogens Schmidt.

¹¹ Adam Helms.

Tit paa os Solen skinner
men mest er Tørnen sur
civile Folk de tror det er
"en dejlig Sommertur"
og Helledusseda
de kommer langvejs fra
Hurra for Skipper Bjørn¹², vi bli'r vel let en skønne Dag.

Flådens sænkning 29. august 1943

Sommeren 1943 var jeg igen ude og sejle med Skoledivisionen, der bestod af inspektionsskibene INGOLF og HVIDBJØRNEN samt de gamle torpedobåde MAKRELEN og HVALROSSEN. I slutningen af august forlod kadetterne af klasse A Skoledelingen om bord i de to torpedobåde og returnerede til Holmen, hvor vi lørdag den 28. august skulle deltage i et sportsstævne. Efterfølgende skulle vi også have været udnævnt, men det skete ikke, da "rederiet" jo ophørte den nat.

Om formiddagen den 28. august lagde vi til på siden af artilleriskibet PEDER SKRAM, der lå uden kommando under Mastekranen. Resten af dagen deltog jeg i stævnet i bl.a. håndgranatkast – eller håndbombekast, som det jo hed dengang.

¹² Kommandør, delingsfører, Bjørn Harald Andersen.



HVALROSSEN og MAKRELEN på siden af PEDER SKRAM den 28. August 1943.

Natten mellem den 28. og 29. august havde jeg vagt fra kl. 0000-0400. Jeg husker, at jeg kun skulle kigge på én ting, nemlig på HEKLA, hvor signalet ville komme fra, hvis det altså kom. Det vi ventede på, var de tre bogstaver "KNU", der var signalet til, at flåden skulle sænkes. Min vagt var egentligt ovre, men jeg var stadig vågen, da vi kl. 0403 modtog signalet "KNU". Jeg fór ned og fortalte chefen og næstkommanderende om signalet. Chefen var i øvrigt Jørn Juul Ulrich, der havde deltaget i den finsk-russiske vinterkrig, hvor han var blevet skudt ned med sit fly og var kommet alvorligt til skade. De sad begge fuldt påklædt med en pistol på maven og ventede på signalet. Straks jeg havde afgivet min melding, blev vi beordret i land, hvorefter de tændte bomberne, og begge skibe blev sprængt, godt og grundigt. MAKRELEN så grundigt, at den brækkede i to dele, da den senere skulle hæves.

Desværre kom vi så hurtigt i land, at jeg ikke fik mine ejendele med, der gik til bunds i Flådens leje.

Under den efterfølgende internering skrev jeg et brev hjem til mine forældre og min lillesøster, hvori jeg skrev om mine oplevelser den begivenhedsrige nat.

Brev af 31. august 1943

Søofficersskolen, d. 31/8-43

Kære Far, Mor og Tubben [Stillings lillesøster, red.]

Tak for jeres Brev og Pakke i Dag. I skal ikke sende Resten af det Tøj, som jeg sendte hjem, da jeg i Tilfælde af Hjemsendelse har nok at pakke ned i Forvejen.

For at begynde med Begyndelsen kom vi til København Fredag ved 18-tiden. Allerede da var Situationen saadan, at kun 1/3 af Befalingsmændene maatte faa Natlandlov – den anden Trediedel skulle komme kl. 2000 og assistere den Trediedel, som normalt havde Vagt. Følgelig kom jeg ikke i land den aften, hvad ellers var aftalt i Telefon her fra Skolen. Den næste Dag Lørdag var der militær Landsidrætsstævne her paa Holmens Stadion om Eftermiddagen. Jeg deltog i længdespring og Haandbombe-kast. Vi var jo uden Træning og derimod trætte af megen vagt. Dog placerede jeg mig som Nr. 4 af landets 30 bedste Haandbombere og fik et lille Sølvbæger med inskription (der var 4 Præmier!).

Imidlertid var ultimatum jo udløbet, og vore skibe (Makrelen og Hvalrossen) forhalet ned paa siden af Peder Skram, hvor de laa med Damp til et Kvarters Varsel og Krigsladningsrum på Torpedoerne, Forhaandsammunition paa Dækket osv osv.

Selvfølgelig havde jeg Natlandlov netop den Dag og vi skulde have været i teatret - men man kan jo ikke naa det hele!

Jeg havde Hundevagt fra kl. 00-0400. Tyskerne sejlede rundt i Havnen og lyste hid og did. Kl. 0400 da jeg gik af Vagt kom ordren: Tyskerne er ved Værftsbrovagten – sænk skibene. Vi purrede ud overalt i en fart og sendte dem i land, hvorpaa den dertil indrettede sprængpatron med Urværk (10 min's forsinkelse) blev startet.

Vi var jo bevæbnede med Haandvaaben og troede vi skulle have en lille fight med Tyskerne paa kajen. Jeg havde min Tjenesterevolver med 50 patroner og en Karabin med 40 patroner i lommerne paa min oliekatte (det øsregnede hele Natten). Vi blev samlet i den store Eksercerhal ved Mastekranen og snart fulgte Eksplosion paa Eksplosion. I de ca. 12 minutter, der fulgte, blev der omsat nogle Millioner.

Kommandør Ibsen, Chefen for Kystflaaden, udbragte et Leve for Flaaden midt i den helvedes Larm – han græd og vi var alle tykke i Halsen – senere viste han udmærket mod under begivenheder, der fulgte lidt efter. Saa afladede vi vore Haandvaaben og smed dem i en dyng.

Lidt efter var Tyskerne der. De fleste af de menige var ganske unge (17-18 aar) og helvedes nervøse, hvad jo ikke var saa rart, da de ustandseligt gik med deres ladte geværer og pegede paa os. Saa blev først Officererne og vores klasse opstillet – vi var ca. 120 mand – med de faa effekter vi havde reddet. Vi afmarcherede derefter mod chefen for Flaadestationens kontor. Da vi havde gået ca. 100 m. begyndte en 20mm fra en af skibene (tysk) i yderhavnen at skyde indover os. Tyskerne paa Holmen gik fra snøvsen og saa begyndte et helvedes Fyrværkeri. Vi gik i en tæt kolonne og henne ved Kassernen stod et par hundrede Math-elever og Værnepligtige (ogsaa af-

væbnede) opmarcheret. Vi smed os ned og sprang i dækning. Vi var fuldstændigt prisgivet uden vaaben som vi var, saa det var "sauve qui peut" [enhver for sig selv].

Jeg og flere andre hoppede ned i Minegraven, og stod paa underste kant af Bolværket og stak hovedet op en gang imellem for at se om vejret var ved at blive bedre! Foran os noget borte laa en Math-elev med et skud i mavesækken - han hylede gudsjammerligt. Længere borte laa en kaptajnløjtnant af reserven Westergaard med armen smadret – han blev skudt på 20 m's afstand. Han sagde ikke et Ord og blev hentet af 2 af vore. Lidt fra ham laa en Tysker og hylede – men der er jo heller ikke noget ved at blive skudt af sine egne!

Ved siden af mig stod næstk. paa "Hvalrossen", løjtn. Prause – han var der, da vi var Lærlinge og med ombord i "Ingolf". Han foreslog at svømme over graven paa den anden side – jeg sagde der var ingen chance – der var ogsaa Tyskere – og det fik hurtigt bekræftet. Pludselig bragede skuddene i Ryggen paa os. En kugle passerede min Nakke saa tæt at den sammen med Skrækken fik mine Nakkehaar til at strutte. Vi sprang frem som Kani-ner, rundt om et Hjørne og ned paa Mavene igen. Vi fløj rundt som en Flok Agerhøns med Kuglerne mellem Benene. Lige i det vi sprang frem blev Prause ramt af en Richohet i Foden.

[Brevet slutter ikke her, men kun de to første sider er bevaret.]

Der var vild forvirring, indtil det dæmpede af, og man fik hentet de sårede, og så blev vi ført videre ned til flådestationens kontor. Her blev vi sat ind under tysk vagt, og kommandørkaptajn Kjølsten blev automatisk til vores talsmand. Han havde været marineattaché i Berlin, så

han kendte både sproget, og hvordan man skulle gebærde sig. Kort efter ankom en tysk korvättenkapitän, som vist nok hed Petersen. Han var meget ophidset og blev ved at sige, at det vi havde lavet med sænkning af skibene, det var "Schweinerei". Han fik efterfølgende tilnavnet "Schweinerei-Petersen". Da han havde sagt "Schweinerei" et par gange, fortalte Kjølsten ham på klingende og formfuldendt tysk, at den form for tiltale ikke var noget, han overhovedet kunne tillade sig. Kjølsten hidsede sig meget op, for sådan skulle en tysk officer ikke tiltale en dansk kommandørkaptajn, og det skabte stor respekt om Kjølsten, at han sådan gik i rette med den tyske officer. Irettesættelsen havde ogsaa den effekt, at Petersen forlod kontoret, og vi så ham ikke igen i løbet af vores internering.

Vi var mange officerer i flådestationens relativt lille kontor. Jeg kan huske, at jeg lå under skrivebordet, for af en eller anden grund skulle vi jo vente der i flere timer, så vi var nødt til at stuve os lidt af vejen. Fra flådestationens kontor blev vi i løbet af eftermiddagen eskorteret ned på Søofficersskolen, hvor vi kom til at tilbringe resten af vores internering. Det var en ejendommelig internering. Vi A-kadetter blev talt med som officerer og interneret på Søofficersskolen sammen med resten af søværnets officerskorps. Det var dog under relativt frie former, og vi blev forkælet ude fra med god mad og folk fra Det kongelige Teater, der kom og dansede og sang for os. På et tidspunkt begyndte de endda at give os landlov, så vi havde jo udgangstilladelse!

Sidst i september blev vi alle lukket ud fra interneringen. Vi blev frigivet med de der dumme undskyldninger, at nu var der ikke flere jødeproblemer i Danmark, så nu kunne man slippe officererne ud. Det var jo nogle

åndssvage paralleller, som ikke havde noget med virkeligheden at gøre.



Koncert i aulaen på Søofficersskolen, september 1943.

Enkelte af mine kolleger måtte skrive under på et stykke papir om, at de ikke ville modarbejde den tyske besættelse af Danmark, men jeg mindes ikke, at jeg så sådan en erklæring. Det havde under alle omstændigheder heller ikke gjort nogen forskel, da ingen havde tænkt sig at overholde en sådan erklæring.

Efteråret 1943. Om bord på Fyrinspektionsskibet ABSALON

Nogle uger efter løsladelsen fra interneringen blev jeg og søkadet Erik Harder tilkommanderet som overtallige styrmand om bord på fyrinspektionsskibet ABSALON. Skibet deltog i vedligeholdelsen af fyrmærkerne i de danske farvande, men vi havde også en anden og mere lyssky opgave, som tyskerne af gode grunde intet kendte til. Selvom Flådens skibe var gået tabt den 29. august var der stadig store lagre af brugbart materiel på Holmen, og søværnets ledelse var absolut ikke interesseret i, at dette faldt i tyskernes hænder. Vores opgave blev så at smugle så meget som muligt væk fra Holmen, så hver gang vi forlod Holmen, efter at have fået ny gas på beholderen osv., så havde vi også fået diverse ting med fra Orlogsværftet. Tingene blev så efterfølgende gemt rundt omkring på bl.a. fyrene. Jeg deltog aldrig i selve lastningen, så jeg ved ikke præcis, hvor meget materiel, vi havde med fra Holmen.

Udover at tilse de danske fyrmærker, var ABSALONs undskyldning for at sejle rundt omkring i de danske farvande, at når en fyrmester blev flyttet fra f.eks. Romsø til et andet fyr et sted i de danske farvande, så skulle alle hans ejendele også flyttes, og det stod vi så for. Når vi flyttede det hele, klaveret osv, så havde man lidt let ved at stuve f.eks. et par gyrokompasser ned. Vi kunne sejle relativt uhindret rundt, da tyskerne var ligeså interesseret, som vi selv var, i, at afmærkningen af de minestrøgne ruter var i orden. Så vi havde reelt carte blanche til at komme alle steder.

Vi var også en enkelt gang en lille tur i Sverige og aflevere ingeniør S. A. Nielsen fra Orlogsværftet og hans

kone. Han var øjensynligt kommet i problemer.¹³ Så der gik vi over og ankrede, mens ABSALONs motorbåd sejlede familien i land.

Opholdet om bord på ABSALON var et led i min fortsatte uddannelse, og jeg fik meget ud af at gå vagt sammen med de andre officerer om bord og lære af dem. Min tid om bord varede kun et par måneder, og nogen tid efter at jeg var gået fra borde – den 13. december 1944 -, løb ABSALON på en mine og sank med tabet af ét besætningsmedlem.



ABSALON blev efterfølgende bjærget ind til Holmen, hvor den her ses ved Frederiksholm.

¹³ Se evt. Nielsen, S. A. ”30 år i Orlogsværftets Elektroafdeling 1940 til 1970 - Uddrag af oplevelser, hændelser og episoder”

1943-1944. I Modstandsbevægelsen

Efter at jeg var kommet i land fra togterne med ABSALON, var jeg i nogen tid overladt til mig selv, før jeg blev kontaktet af én fra Marineministeriet, der tilbød mig et job som inkassator i et firma, der engang imellem ville bringe mig til Rüstungsstab Dänemark¹⁴ med nogle papirer. Der fandt jeg ud af, at hvis jeg kom ved middagstid, så var de gået til pause, og så kunne jeg gå rundt og kigge i papirerne. Mine oplysninger gav jeg videre til et firma, hvis navn jeg har glemt.

Nogen tid senere blev jeg kontaktet af – mener jeg - Bundesen. Der var jo to brødre Bundesen, der begge havde været ude af Marinen, men var blevet genindkaldt, og som blev meget aktive i modstandskampen mod tyskerne. Den yngste Bundesen – A. H. - var den, som jeg og Schmidt-Jensen fik med at gøre, indtil den 2. september 1944, hvor bl.a. Bundesen blev taget af tyskerne i Bredgade 4. På det tidspunkt havde Bundesen arrangeret at Schmidt-Jensen og jeg havde et lille kontor i Bredgade, - ikke i Bredgade 4, men et andet sted – men vi fik omgående besked på at evakuere og rykke ud til Niels Bohr Instituttet, hvor vi fik et lille kontor, der var udstyret med en telefon, så vi kunne få at vide, hvad vi skulle. Vi var budbringere, Schmidt-Jensen og jeg, i den kurérvirksomhed, der kontaktede visse skibe og hentede ting om bord og gav dem videre. Eller omvendt sørge for, at ting blev bragt ned til skibene og videre til Sverige. En del af det indsamlede efterretningsmateriale var på film, taget af folk rundt omkring i havnene og andre steder. Det var

¹⁴ Placeret i kontorbygningen Vesterport (som lå ved Vesterport) var Rüstungsstab Dänemarks primære opgave at formidle tyske rustningsordrer (ikke kun våben) til danske virksomheder.

ufremkaldte film, som blev lagt ned i en tobakspakke, som vi så afleverede til skipperen og fortalte, hvor i Sverige det skulle havne. Derfra kom det så videre til de rette allierede myndigheder.

Jeg havde en dækidentitet som Vilhelm Jørgensen, og jeg solgte pudsemidlet "Miss Quick" og havde papirer på det. Firmaet havde åbenbart fået at vide, at de skulle sige ja, hvis der blev spurgt, om jeg arbejdede for dem. Jeg har senere fået at vide, at på mit kort i Shellhuset stod, at jeg var "verkaufsverträter für Miss Quick (fräulein Schnell)". Et andet dæknavn, som jeg gik under var "trawleren" – et navn som jeg fik i min kadettid.

Kommandørkaptajn af reserven Frederik C. S. Bangsbøll, som efterfulgte Bundesen, var en markant og interessant leder af vores lille team der, som jo blev kaldt "Skovsvinene", fordi de der illegale forbindelser med småskibe jo i starten mest udgik fra stevnskanten, og det var jo et skovområde, og så hed vi "Skovsvinene". Men efterhånden blev det faktisk ikke brugt. Vi startede dernede med at skulle ned og bo på Klippinge Kro og lære skoven at kende, og hvor, hvornår og hvor tit tyskerne gik. Jeg har senere fundet ud af, at vi var et led i Elverhøjs¹⁵ plan for, hvordan de ville evakuere hærens og søværnets officerer, hvis tyskerne skulle forsøge igen at internere alt militær og sende det til Tyskland. Her var det planen, at evakueringen skulle udgå dernede fra, og derfor skulle der altså være nogen, der var kendt i området, og det var så os "Skovsvin".

Heldigvis blev det aldrig nødvendigt at sætte evakueringen i gang, og i løbet af 1944 dalede interessen for området.

¹⁵ Elverhøj var kodenavnet på søværnets illegale efterretningstjeneste under krigen.

Vi opererede i virkeligheden mere fra København og nærmeste omegn - fra Køge til Helsingør, og mest fra Københavnsområdet.

Vi hjalp også jøder til Sverige. Mens jeg boede i et pensionat i Peder Skramsgade, havde jeg en jødisk flygtning boende i et stykke tid, indtil han kunne komme af sted. Men ellers kendte vi ikke noget til dem, vi skulle samle op hist og her. Vi vidste ofte kun, hvor mange vi skulle hente, og hvor de skulle hen. Jeg vil her nævne de fantastiske medhjælpere, som vi havde i de danske toldere, hvor især toldinspektør Kofoed-Hansen var en formidabel og central person. På sit fine kontor ved Nordre Toldbod, lige overfor kongetrappen, havde han glimrende hjælpere i det, der hed toldvæsenets Børsens Patrulje. Det var nogle gutter, der sad i et lille bitte skur, nærmest sådan en pavillon, lige nedenfor Politortorvet. De vidste alt, og kunne alt. Skal man lave noget illegalt, skal man have toldvæsenet med.

Det var i min tid som "Skovsvin", i november 1944, at jeg var ved at "nyde cigaren". Jeg blev ringet op af en af mine kontakter fra en coaster, der beklagede, at de ikke var kommet af med den tobakspakke med ufremkaldte film, som jeg havde afleveret til dem. Da de var lidt kede af at ligge inde med det, ville de høre, om jeg ikke lige kunne komme ned og hente det. Jeg ved ikke, om jeg var naiv, men jeg gik altså ned for at hente det. Coasteren lå ved Nordre Toldbod ved den nordre udgang til Esplanaden. Da jeg kom gående gennem den, så alt i og for sig ret normalt ud. Jeg bemærkede dog, at der stod to personer ved coasteren, og jeg kunne ikke se ham, jeg havde en aftale med. De to andre så lidt afventende ud og kiggede op mod mig. Så kiggede jeg tilbage, og så oppe ved Den

engelske Kirke en 3-4 personer, der også så afventende ud. Så blev jeg betænkelig, og jeg drejede om og gik tilbage, op mod indgangsportalen. Dengang havde man som regel en cottoncoat på, og det havde jeg også. Vi var aldrig bevæbnede, men da de to der stod oppe ved kirken begyndte, at gå ned imod mig, stak jeg hånden i lommen og lod som om, jeg var bevæbnet, og så holdt de op med at gå. Så snart jeg var kommet vel igennem porten, drejede jeg til venstre og løb ind ved det, der dengang var Søkortarkivet, for der havde jeg stillet min cykel i et stativ. Jeg fik låst min cykel op og kørte hurtigt ned på Toldbodssiden, ved det der hedder "fine vægt" og "grove vægt", og kom så ud ad anden indgang, der hvor Toldbodvej knækker 90 grader. Der slap jeg så fra dem.

Jeg kørte tilbage ad Amaliegade og kiggede ned af den, og her så jeg min hjemmelsmand og en 3-4 andre og et par Hippoer, der stod og diskuterede og pegede. De må have troet, at jeg stadig var inde i Søkortarkivet. Så desværre gik de ind og undersøgte Søkortarkivet og fandt et våbenlager i kælderen, som vi ikke anede lå dernede. Viceværten blev efterfølgende arresteret, men hvad der siden skete med ham, det ved jeg ikke.



DFDS SAGA.

Derefter var der ikke andet at gøre for mig end at se at komme til Sverige. Jeg gik ind til min gode ven, toldin-

spektør Kofoed-Hansen og sagde; "Så er det nu, hvordan kommer jeg hurtigst af sted?"

Han svarede; "De Forenedes SAGA."

Det var et lille dampskib, der sejlede indenrigs med stykgods til provinsen, og en eller to dage senere - den 23. november - var jeg og min daværende kæreste om bord på SAGA, hvor vi sammen med 10-15 andre flygtningen blev sejlet til Sverige.

Kort tid efter blev min bolig hjemme i Danmark ransaget af Gestapo, men de fandt ikke noget, som de kunne bruge til noget.

1944-1945. Tiden i Sverige

Jeg var i Sverige cirka et halvt års tid, indtil freden kom. Mit arbejde var stort set det samme, som jeg havde arbejdet med på den danske side af Sundet – i det samme "import/eksportfirma", bare i den anden ende. Mens min kæreste fik job inde på kontoret i Malmø, stod jeg for modtagelsen af varer og personer ude ved Klagshamn.

I havnen ved Klagshamn havde vi en lille skonnert liggende, der hed JØRGA. Den fungerede som vores depotskib, hvor vi opmagasinerede de våben, der skulle til Danmark. Overførelserne fungerede ved, at vi enten sejlede JØRGA eller en af de to små fiskekuttere, som vi rådede over, ud syd for Sverige. Her mødtes de med passerende danske coastere, der så tog varer om bord og/eller afleverede ting og personer til vores skibe.

De varer, som vi sendte til Danmark, bestod hovedsageligt af våben, Sten-guns, håndgranater og små håndvåben. Våben som vi bl.a. hentede i Göteborg.

Min mest uhyggelige oplevelse, mens jeg var i Sverige, var en nat, hvor jeg blev vækket af det svenske sikkerhedspoliti (SÄPO), og taget med til stationen. Baggrun-

den var, og det var det, der var så uhyggeligt, at der var kommet en anmodning om udveksling. Tyskerne havde nogen eller noget, som svenskerne gerne ville have fingrene i, og det viste sig, at det var svenskernes plan at udlevere mig, så de kunne få det savnede til gengæld. Jeg fandt aldrig præcis ud af, hvad det var, at jeg skulle have været udvekslet med, men det kunne have været en svensker, som var taget af tyskerne.

Denne oplevelse var værre end den, som jeg havde haft på Toldboden nogle måneder før. Her var jeg fuldstændig i svenskernes magt, men jeg bad omgående om de ville ringe til sådan og sådan i Stockholm, samt til en svensk politimand, som jeg mener at huske var vores lokale kontaktperson. Det hjalp og problemet var klaret ud i løbet af en halv times tid, hvorefter jeg blev løsladt, fulgt af en masse svenske undskyldninger.

I slutningen af 1944 fik nogle af de danske søofficerer, der ligesom jeg var stukket af til Sverige, mulighed for at komme videre til England. Her kunne de komme til at gøre aktiv tjeneste i Royal Navy og derved komme til at kæmpe mod det Tyskland, der havde besat Danmark. Det kan vel ikke overraske, at alle vi danske søofficerer i Sverige drømte om at komme med til England. Royal Navy havde bl.a. stillet nogle minestrygere til rådighed, som bemanded med danske orlogsgaster kunne komme til at gøre tjeneste i Royal Navy. En del af mandskabet til disse fartøjer kom direkte fra Danmark, og jeg var med ude og hente dem. I den forbindelse sagde jeg til Bangsbøll, at jeg gerne ville med til England, men jeg må tilstå, at jeg ikke ved, om han nogensinde gik videre til Stockholm med det. Han har måske været så egoistisk, at han sagde, at "jeg gider ikke give folk ud, som kender rumlen".

Besætningerne til de britiske minestrygere kom for øvrigt til Sverige med en coaster fra Stege - en af dem, der sejler med kalk fra kalkbruddet. Da vi lukkede dem ud af lasten, var det de hvideste mennesker, jeg nogensinde havde set. Det var ikke alene tøjet, men håret var hvidt, huden var hvid, de var hvide overalt. Det tog tid at få dem gjort rene igen, men det lykkedes og de kom alle videre til England.

En del af tiden opholdt jeg mig nede på Ystad-kanten i det sydlige Sverige, og det var en god tid. Vi arbejdede hovedsageligt med den trafik, der gik mellem København og Bornholm, navnlig med de coastere, der sejlede tomme flasker retur til bl.a. Carlsberg og Tuborg. Det var der en del coastere, der levede af, og det var gode skibe, fordi ved at flytte relativt få ølkasser, kunne man komme hen til det sted, hvor den lille gruppe mennesker eller kasser med våben, var gemt i disse oceaner af tomme flasker.

II. Del. Tiden efter Anden Verdenskrig

Maj – juni 1945. Afvikling af Den Danske Brigade

Jeg var lige ved at komme for sent til Befrielsen den 5. maj 1945. Den dag befandt jeg mig nede på den svenske sydkyst, hvor jeg var i gang med et eller andet arbejde med "Bornholmstrafikken". Her fik jeg besked på, at der ville komme en bil og hente mig og køre mig til Helsingborg. Der ville jeg så få besked på, hvad jeg skulle lave. Bilen kørte mig direkte op til Helsingborg, hvor jeg indlogerede mig på et fint hotel, som lå på det store torv. Her fik jeg at vide, at jeg den næste morgen klokken fire skulle sejle en motorbåd over til Helsingør. Det skulle jeg gøre sammen med Gram-Hansen, en udmærket klassekammerat – fra den klasse, der var stukket af til Sverige. Han havde forladt marinen lige før han skulle udnævnes. Han var en fremragende mand. Efter Befrielsen sluttede han sig til de engelske styrker, hvor især "The Buffs" (The Royal East Kent Regiment) tog danskere ind, og han var én af dem. Han endte som engelsk statsborger, oberstløjtnant i regimentet, engelsk gift og bor derovre endnu.



Brigadens ankomst til Helsingør.

Så næste morgen sejlede Gram-Hansen og jeg - jeg kan ikke huske, om der var flere med om bord - ind i Helsingør som de første. Vi var i en mindre motorbåd, og vores opgave var at se, om tyskerne ville skyde på Brigaden, eller om de ville overgive sig, som de skulle. Om der var andre, som fik den opgave, det er jeg nu ikke sikker på, for vi var de første i havneløbet. Men alt åndede ro og fred et stykke tid, indtil det der dumme skyderi. Et par timer efter at Brigaden var gået i land fik en vagtpost inde på kajen besked på, at han skulle standse alle forbigående biler, så de kunne blive undersøgt. Ordren lød samtidig, at hvis bilerne ikke standsede, så skulle han skyde. Så kom der et par tyske officerer, som ville passere. Vagten standsede dem, men en af de tyske officerer ville ikke standses af sådan en brigade-menig, så han beordrede chaufføren til at køre videre. Da chaufføren adlød officerens ordre, åbnede den danske vagt ild. I sådan en spændt situation skal der så lidt til, før det hele

går ad helvede til, og vagtpostens skydning fik nogen om bord i skibene til også at åbne ild, og så begyndte nogle af frihedskæmperne i rådhusårnet at skyde, og så skød de et stykke tid til højre og venstre, fuldstændig formålsløst. Men det startede med den dér lille episode med chaufføren.

Da roen igen havde sænket sig over Helsingør, rykkede jeg ind på et af byens hoteller, hvorfra jeg de næste uger og måneder skulle hjælpe med afviklingen af Brigaden, og sørge for, at alle mand og alt materiel blev transporteret over til den danske side af Sundet. Til min rådighed havde jeg både den motorbåd, som Gram-Hansen og jeg havde brugt den 5. maj samt en tilhørende motorbådsmand og en brigadechauffør med bil.

Jeg husker egentligt ikke præcis, hvor længe jeg opholdt mig i Helsingør, men det var meget behageligt. Jeg var ikke overbebyrdet med arbejde og kørte til København, når jeg gad. En dag havde jeg den tidligere "Miss Danmark", som var skuespillerinde og gift med ejeren af Helsingørs lokale bryghus Wiibroe og to af Det Kongelige Teaters berømte skuespillerinder med i bilen til København. De havde hørt, at jeg havde en bil og skulle til København, og spurgte om jeg vel ikke kunne tage dem med. Så sagde jeg, "selvfølgelig, ingen problemer". Så det var sådan en behagelig rolle, men det holdt jo så hurtigt op.

Det gik hurtigt med at få afviklet kontoret i bl.a. Malmø og folk kom hjem med de tæpper og genstande, de havde købt i håb om, at de kunne få dem igennem tolden. Og det kunne de så selvfølgelig, så vi fortsatte med vores "import-business". Den første tid i Helsingør var jeg alene, men min kæreste kom hjem fra Malmø relativt hurtigt, så snart de lukkede kontoret i byen.

Skovsvinene blev af kommandørkaptajn Bangsbøll efter krigen hædret med en af ham indstiftet medalje – en svensk 2-krone i gul/blåt bånd med inskriptionen "*Tak for D.S.S.T. 1944-1945*". D.S.S.T. står for Dansk-Svensk Sørøveri-Tjeneste, og den blev givet til alle "Skovsvinene" med besked på, at den kun må bæres på pyjamas. Af de ordner, som jeg har modtaget i min tid i søværnet er det nok den orden som betyder mest for mig.

Til rådighed for Søværnskommandoen

Efter opgaven i Helsingør blev jeg, som det hedder, "stillet til rådighed for Søværnskommandoen, assistance til herværende marinemyndigheder". Det var i og for sig også et fantastisk behageligt job, for jeg er den dag i dag stadig i tvivl om, hvad mine opgaver egentligt gik ud på! Jeg fik kontor i Vesterport, hos den britiske Flag Officer Denmark, og blev bedt om at være hans danske assistent.

Den britiske admiral havde i sit brød bl.a. en "staff officer security" - en reserveofficer, som i privatlivet var advokat. Han lavede ikke et klap, men på et eller andet tidspunkt blev vi bedt om vi ikke kunne gå ned og snakke lidt med en dame, som sad fængslet i Kastellet. Dels kunne jeg jo lidt tysk, og jeg kunne jo altså også engelsk, og det kunne jo være, at jeg kunne hjælpe med forhøret. Den arresterede kvinde hævdede at være sygeplejerske, men man mente at vide, at hun i virkeligheden havde været sekretær hos den skrækelige forbryder Hans Frank, der havde været generalguvernør i Polen. Han var ikke et af Guds bedste børn. Men man mente altså at hun havde været hans sekretær, og ville gerne finde ud af, om hun var det. Jeg bidrog ved forhøret, som var absolut gentleman-like i enhver henseende. Men om natten forsøgte

hun, fik vi at vide, at tage sig af dage. Det var ikke en rar oplevelse – selv om vi på ingen måde var gået over strengen og forhøret var forløbet pænt og civiliseret, som et forhør bør være. Jeg fandt for øvrigt aldrig ud af, om hun faktisk havde været Hans Franks sekretær.

Da jeg var forblevet i søværnets tjeneste under krigen, blev jeg den 10. juni 1945 udnævnt til Søløjtnant II, med tjeneste gældende fra 1. oktober 1943 og dagen efter til Søløjtnant I, med tjeneste fra 1. oktober 1944. Tre måneder senere blev jeg så gift den 2. september 1945 med Annalise Kirstine Simonsen, som havde været med mig i Sverige under krigen. Med hende fik jeg to dejlige piger - en i 1948 og en i 1952. Den ældste er fysioterapeut, og den yngste er overlærer på Ordblinde-instituttet, og de har givet mig tre børnebørn.

Kort tid derefter blev min ”boss”, advokaten, hjemsendt, fordi hans tjenestetid var ovre. I stedet fik jeg så en anden RNVR-officer¹⁶ med et irsk navn, der i det civile liv var journalist. En af de første opgaver, som jeg fik sammen med ham, var, guderne må vide hvorfor, en tur til Tyskland. Nærmere bestemt til Kiel, der var en temmelig smadret by. Den var faktisk så smadret, at vi ikke kunne bo i land nogen steder. Til gengæld havde man beslaglagt to intakte skibe i havnen, og her var det allierede personel flyttet ind. Det ene skib var russisk, og her boede kun russisk stabspersonale, der bl.a. havde til opgave at finde ud af, hvilke skibe i havnen, der var deres, og hvilke, der i så fald skulle hjem til Rusland.

Vi boede selvfølgelig i det andet skib, der var logiskib for de vestallierede styrker, men et par dage efter

¹⁶ Royal Navy Volunteer Reserves.

rykkede vi ind i den engelske Flag Officers logi, der lå ude i Plöen, nærmere bestemt ved Plöenersee. Det var et fantastisk stort område, som den tyske flåde under krigen havde brugt til ajourføring af sine ubådschefer. Her havde ubådscheferne - når de havde været hjemme og var kommet til kræfter, - fået de sidste taktiske informationer om de fremskridt, der var sket mens de var i land, inden de igen var klar til at gå på havet. Stedet var meget luksuriøst med bl.a. flere teatre og en kæmpe stor bar. Da den tysk-amerikanske passagerlinje HAPAG på grund af krigen ikke kunne sejle mere havde Krigsmarinen samlet linjens bartendere dér. Om kokkene også kom fra HAPAG, det ved jeg ikke, men det var også vild luksus. Briterne havde ved Tysklands overgivelse overtaget stedet, og havde – ikke overraskende – valgt at drive det videre i samme form. Men englænderne gad ikke lære navnene på de tyske bartendere, så de blev kaldt ”Fritz 1”, ”Fritz 2” und ”Fritz 3”.

Mens vi boede på stedet, havde vi besøg af den organisation, som havde kunstnere, der tog rundt og underholdt de krigsførende ved frontområdet med sangere og sådan. Englænderne havde noget tilsvarende, hvis navn jeg har glemt, men vi fik dem på besøg, og de lavede en glimrende forestilling for os. Jeg kan huske, at det der normalt kaldes orkesterplads, det var nogle af de her ”deck chairs”, og der lå folk henslængt med en gin og tonic i hånden... ja, det var et flot liv. Jeg kan dog ikke huske, hvem der optrådte. Der var nogen, der dansede og sang, men det var ikke Marilyn Monroe, for så havde jeg nok kunnet huske det.

Besøget i Tyskland varede nogle dage, og jeg aner faktisk ikke helt, hvad formålet med turen var – men sjovt, det var det.

Med fregatten HOLGER DANSKE til USA

Tilbage i København blev jeg i juni 1946 tilkommanderet kadetskibet, fregatten HOLGER DANSKE. Det var en af de to fregatter, som søværnet havde købt fra Royal Navy i 1945, og som de første år efter befrielsen udgjorde grundstammen i genopbygningen af søværnet. Jeg blev tilkommanderet på kadetskibets togt til USA, et togt der gik via Bournemouth i England, Madeira og så derfra til New York og den amerikanske flådebase ved Annapolis.

Jeg var yngste officer om bord på togtet til USA. Chefen var kommandør Carl A. S. Westermann, og næstkommanderende var kaptajnløjtnant K. H. Seehusen med den skrækkelige skæbne.¹⁷

I New York havde vi to cocktailparties for den danske koloni. Det jeg husker bedst herfra er, at Peter Freuchen (ham med de syv fortællinger) endnu var i live. Det var en stor oplevelse at møde ham, der var udstyret med både fuldskæg og træben!

For at bevise Danmarks heltmodige indsats under Anden Verdenskrig, havde vi i 12 mm den danske spillefilm "De røde Enge" med Poul Reichhardt med. Den spillede vi når mørket faldt på på agterdækket for de danske, og der var ikke et øje tørt. Den malede nok et lidt for rosenrødt billede af vores indsats under krigen, men det var "good salesmanship".

¹⁷ Knud Heine Seehusen (1907- 1953) deltog i modstandskampen under den tyske besættelse af Danmark. Her blev han i november 1944 arresteret af Gestapo, tortureret og sendt først i Vestre Fængsel og derefter i koncentrationslejren Dachau. Han kom hjem med de Hvide Busser i 1945, blot for at opdage, at den ældste datter var omkommet i bombningen af Den Franske Skole den 21. marts 1945. Seehusen fik et nervesammenbrud, men fik en rekreationstur til Østen af DFDS. Seehusen kom sig imidlertid aldrig fuldt og døde i 1953.

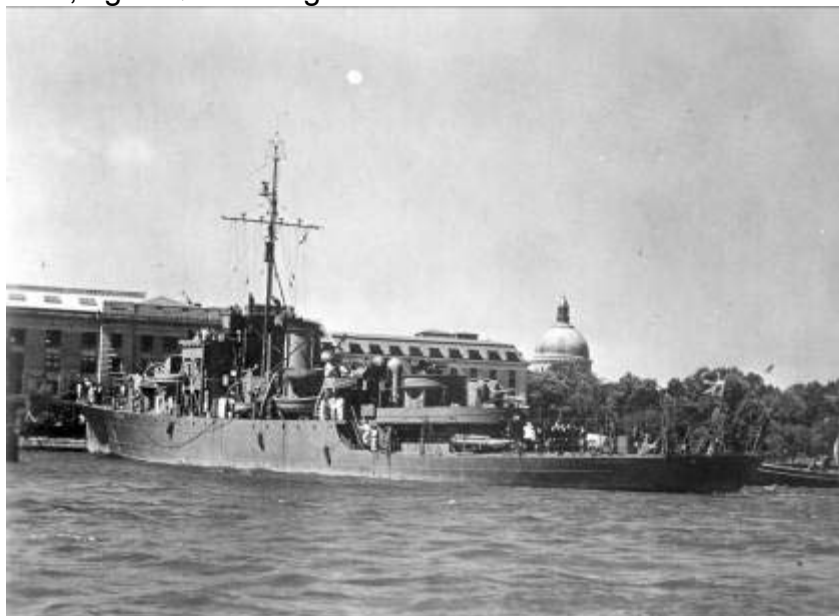


Fra HOLGER DANSKEs togt i 1946. Fregattens skoleofficerer: fra venstre Henrik Rømeling, Sven S. Thostrup, Knud Seehusen og Mogens Schmidt.

En aften under besøget i New York var Seehusen væk. Han havde undervist mig i navigation i alle mine år på Søofficersskolen, og jeg satte stor pris på ham. Men en gang imellem, formentligt på grund af hans hårde skæbne, tog han sig et bæger. Efter en af filmfremvisningerne på agterdækket var han gået i land, og man var lidt i tvivl om, hvor han var blevet af. Det fik en af officererne, muligvis Henrik Rømeling, der var 1. artilleriofficer (som yngste officer var jeg 2. artilleriofficer) sagde til mig; "Stilling, kan De ikke gå op og se, om De kan finde Seehusen, jeg er lidt forurolet".

Gå op i Manhattan, og finde... Det var den berømte nål i en høstak. Jeg tog imidlertid en taxa op på Times Square, og der gik jeg lidt frem og tilbage. Pludselig stod

Seehusen der, og jeg sagde "hej, vil du med ned ombord". "Ja, lad os det", sagde han og tog mig under armen, og vi kørte tilbage til HOLGER DANSKE!



HOLGER DANSKE ved kaj ved Annapolis.

Efter besøget i New York sejlede vi ned ad kysten ind i Chesapeake Bay til det amerikanske flådeakademi ved Annapolis, hvor vores kadetter mødte deres amerikanske kadetkammerater og havde meget "togetherness" med bl.a. fodboldkampe og kadetballer.



Reception på agterdækket af HOLGER DANSKE ved Annapolis den 30. juli 1946. Jeg står som nummer tre fra venstre ved siden af en uidentificeret amerikansk officer og den danske marineattaché i Washington kommandør F.A.H. Kjølens (yderst til venstre).

På vejen hjemover lagde HOLGER DANSKE til på Bermuda, og her var vi tæt ved at få mytteri om bord. Årsagen var, at vi lå på Bermuda, i dejligt vejr, i Caribien, og det bugnede med bananer, og så havde skibskokken serveret gule ærter eller sådan noget. Intendanten kørte efter en eller anden dødssyg madplan, fuldstændig uden hensyn til stedet, hvor vi lå og hvad der var i nærheden. For en gangs skyld sendte kadetterne en delegation til skibschefen for at spørge, om ikke intendanten kunne udvise lidt større fantasi. Dengang var det en meget stor beslutning, sådan at gå til chefen med en klage. Det kunne være ødelæggende for ens karriere – især når chefen var en som C. A. Westermann, der udover at være kom-

mandør tilmed var konservativt Folketingsmedlem. Henvendelsen blev dog vel modtaget, og resten af togtet fik vi ordentlig mad.



En stille stund på broen på vej hjem fra USA.

Alt i alt synes jeg, at Westermann var en glimrende skibschef, og jeg var glad for ham. Desværre døde han af kræft, under et år efter at vi var kommet hjem til Danmark igen (den 22. maj 1947).

I Marinestaben

Daværende kaptajnløjtnant Sven S. Thostrup var også om bord på togtet til USA, og jeg fik et godt forhold til ham – der kun skulle blive bedre, da vi blev stationeret sammen efter vores hjemkomst til Danmark den 31. august 1946. Jeg blev tilkommanderet det, der hed sektion O1 i Søværnskommandoen i Gernersegade, og det var Thostrup, der var chef for sektion O1. "O"et stod for operativ, og O1s opgave var planlægning og herunder især arbejdet med udarbejdelsen af forsvarslove og forslag til

dit og dat. En af de opgaver vi fik, var i forbindelse med en af forsvarslovene, hvor vi skulle komme med et udkast til et forsvar for ubådsvåbnenes bevarelse allerede dengang.

Jeg havde en god tid i O1 og blev undervejs også gode venner med Thostrup. Der var jo ikke den store aldersforskel. Han var fra 1915, og jeg er fra 1920. I starten er sådanne fem år rigtigt meget, men ikke når man når lidt op i årene. Han var en ung kaptajnløjtnant, mens jeg var søløjtnant I. Året efter blev vi jo også klassekammerater i Stockholm.

I min tid i Marinestaben blev jeg kort tilkommanderet som forbindelsesofficer til en besøgende hollandsk admiral. Det var ikke noget særlig opgave, men kort tid efter modtog Søværnskommandoen en henvendelse fra den hollandske ambassade, der ønskede at vide, hvad jeg havde foretaget mig under krigen. Da de havde modtaget et svar, der bla. fortalte om min deltagelse i Modstandskampen, kom der kort tid efter besked om, at jeg havde modtaget et hollandsk ridderkors. Det var min første orden, og den kom som en stor overraskelse.

På Kungl. Sjökrigshögskolans Stabskursus i Stockholm

Fra 1. oktober 1947 til 17. april 1948 var jeg, sammen med Sven Thostrup, på stabskursus i Stockholm. Det var sådan et almindeligt stabskursus, hvor vi blev undervist i strategiske tanker, og hvordan man forsvare Østersøen bedst og sådan noget. Jeg synes det var et ganske godt kursus, og svenskerne var meget venlige og opmærksomme. Derudover var den danske militærattache i Stockholm på det tidspunkt Gustav Paulsen, hvis søn jeg havde leget med som barn, og som havde været en af årsagerne til, at jeg havde meldt mig til søværnet.

Sven og jeg havde en meget god tid, men vi var noget hårdt klemte for penge. Danmark havde jo store valutaproblemer, og vi skulle skrive op, hvad vi havde af udgifter. Vi var begge to indlogeret på det samme pensionat i nærheden af Sjökrigshögskolan, og kort efter vores ankomst skulle vi sende et budgetoverslag hjem til Marineministeriet med et forslag til, hvad vi mente, vi skulle have af penge for at kunne overleve deroppe i seks måneder. Budgettet var detaljeret med så meget til pensionat og så meget til dit og så meget til dat. Her havde vi også sat lidt penge af til vask af skjorter og undertøj og sådan noget. Det fik Carl Langseth, departementschefen i Marineministeriet, til i fuld alvor at foreslå, at vi kunne sende vaske-tøjet hjem til København!

Det lykkedes os vist nok at finde en eller anden mellemvej, men vi var altså virkelig pinte for penge, og svensk valuta var slet ikke noget, som vi selv kunne købe. Ligesom da vi var i New York året før, hvor vi kun fik et eller andet lillebitte beløb - jeg tror officererne havde lov til 5\$ pr. dag til at more sig for og købe ind for.

Både Thostrup og jeg var vældig forargede på Langseth. Nu har Thostrup nok i sin tjeneste været nærmere ved ham end jeg, og jeg har altid haft den dybeste foragt for ham. Det var meget småligt, og i det hele taget tror jeg egentlig, at officerstanden som sådan var ham i den grad imod. Mærkeligt nok. Han startede som kontorist i en af institutionerne ude på Holmen, Søminevæsenet eller sådan noget. Der syntes man, at han var så sød og flink og rar, at vist nok Vedel eller en af de højere officerer tilbød ham aflønning, hvis han ville læse jura, så han kunne forene det med sin tjeneste. Så han blev hjulpet igennem og fik forærende en juridisk embedseksamen og kom så ind og fik et passende job i Marineministeriet, og endte som departementschef til sidst i det

sammenlagte ministerium, tror jeg nok. Naturligvis skulle han ikke vise taknemmelighed i den forstand, men det var mit indtryk, at han faktisk viste det modsatte. En rigtig dårlig departementschef efter min opfattelse.

Den største forskel mellem os og svenskerne var måske nok, at de havde deres øjne fast rettet mod Sovjetunionen i øst, mens vi endnu var ved at omstille os fra i mange år udelukkende at have kigget mod syd. Bl.a. lærte de svenske søofficerer russisk, hvilket vi jo aldrig kom til.

Med opmålingsskibet HEIMDAL til Grønland

Vel tilbage i Danmark fødte min unge hustru den 27. april 1948 et dejligt pigebarn samtidigt med, at jeg fik at vide, at jeg skulle med opmålingsskibet HEIMDAL til Grønland i seks måneder – fra maj til oktober 1948. Det var ikke den mest optimale situation, og det var faktisk med så kort varsel, at hun og jeg blev enige om hjemmedåb. Orlogspræsten Børge Ørsted, den rare mand, der lige var blevet nyansat ved Holmens Kirke, sagde, at det ville han godt stå for. Han havde ikke prøvet sådan noget før, men det troede han nok, han kunne finde ud af. Hans eneste indvending var, at han jo skulle komme i kjole og krave, og han spurgte, om jeg troede jeg kunne give en taxa ud til Sundby, hvor vi boede den gang. Det ville jeg godt gå med til, så Børge Ørsted kom i taxa, og der var kun den unge moder, der lige havde født - ikke hjemme men på en fødeklinik - mig og Børge Ørsted. Så sad vi på sengekanten og drak et glas sherry efter veloverstået hjemmedåb af Irene, som pigen kom til at hedde. Børge Ørsted var en gevaldig hyggelig og lun fyr, så da han sad der på sengekanten med sit glas sherry, så siger han "må jeg ikke godt tage kraven af, den er så dyr at vaske, sæt jeg spilder på den".



Inspektionsskibet / opmålingsskibet HEJMDAL forlader København med kurs mod Grønland i maj 1948. baggrunden torpedobåden WILLEMOES eller HUITFELDT.

Så drog jeg af med HEJMDAL med den glimrende chef kommandørkaptajn Axel Schmidt. Kaptajnløjtnant Immanuel B. Rodholm - denne højt begavede, intelligente fyr - skulle, som nyudnævnt kaptajnløjtnant egentligt have været næstkommanderende, men søværnets ledelse valgte pga. bemærkningerne ved hans udnævnelse og angsten for hans praktiske håndværksmæssige niveau, at gøre ham til 3. kommanderende, og man valgte i stedet kaptajnløjtnant af reserven K. A. Edvards som næstkommanderende. Jeg og søløjtnant I. C. B. Ingemann-Nielsen, blev så hhv. 4. og 5. kommanderende.

Ingemann-Nielsen havde været på Grønland året før og var ret erfaren i det. Nu har mor Danmark jo aldrig ruttet med midlerne til søværnet, så man havde fundet en del ting på skrotpladsen i Grønnedal efter amerikanerne havde forladt basen, bl.a. nogle LCM'ere, (landing craft mechanized, landgangsfartøjer). De var uundværlige

værktøjer, idet hovedopgaven, udover fiskeriinspektion, var at lave opmålinger af de grønlandske farvande. Til at fastlægge vores position benyttede vi et DECCA-system, der bestod af en *master*, en *nordslave* og en *sydslave*. Ved at krydspejle radiosignalerne var det muligt for skibe at positionsbestemme sig til søs. Årets sidste opgave var at nedtage nordslaven, så den næste år kunne etableres som sydslave. På den måde blev systemet trinvis rullet ned af kysten.



En LCM i sø.

Som sagt var LCM'erne med som hjælpeskibe, og de var gode, da man kunne køre dem helt ind på land, og sætte DECCA-udstyret på land, og så ordne sagerne. Det var alt sammen noget, som Ingemann havde prøvet året før, og det gik glimrende.

Undervejs kom Axel Schmidt til at sætte os på grund ved et ekstra lavt lavvande ved Disko, men det var ingen større katastrofe og ændrer ikke ved, at han var glimrende. Han var også på Grønland tre år i træk, og fjerde år - i 1952 - kom han derop med et kongebesøg, som chef for

DANNEBROG og fik ekstra berømmelse af kongen samt Grønlandsmedalje.

Det var da et lærerigt togt, og den eneste gang, jeg har været på Grønland. Togtet varede fra maj til oktober, og da jeg kom hjem var min datter seks måneder gammel. Det var lang tid at være væk, men det er interessant nok værst for dem, der går derhjemme. For mig skete der jo hele tiden noget nyt - nye opgaver, nye steder. Den daglige trummerum hjemme var vanskeligere, så jeg vil tro, at det er sværere for den efterladte end for den bortfarende. Med mindre at det, man kommer ud til, er noget der hænger én ud af halsen. Men at være væk fra familien er en del af vilkårene, og trods afsavnene har jeg aldrig seriøst overvejet et karriereskift.

Tredjekommanderende om bord på torpedobåden BILLE

Den 16. november 1948 tiltrådte jeg som medlem af den første besætning om bord på torpedobåden BILLE. Den var en af de seks torpedobåde, som blev bygget som erstatning for de seks torpedobåde, som søværnet måtte udlevere til tyskerne i februar 1941. KRIEGER-klassen – eller "Krible-krable-bådene" som de seks både blev omtalt i søværnet - skulle nok aldrig have været bygget, men på det tidspunkt gjaldt det for søværnet om for enhver pris at få skibe, og man var måske ikke kritisk nok overfor de seks bådes design. De var i hvert fald for små og for tunge i toppen. De blev også ombygget i 1952, og jeg nåede både at fungere som 3. kommanderende i dem i deres oprindelige udgave, og senere hen - mens vi ventede på at komme til Italien - havde jeg lejlighed til, at være chef for KRABBE i ombygget udgave. Ombygning-

gen løste dog ikke de grundlæggende problemer ved designet, og de blev alle udfaset allerede i 1959.

Torpedobåden BILLE.

Med hensyn til min tid om bord på BILLE, så var "Gin Ole" Ohlsson (A. C. Ohlsson) chef. Han var meget rar og venlig og - som



så mange andre af de søofficerer, der var en generation ældre end jeg -, gift med en dame fra Island. Jeg skal ikke nævne nogen navne, men det er mit indtryk, at mindst 10 % af officererne, der blev gift fra Første Verdenskrig og op mod Anden Verdenskrig var islandsk gift. Søværnet besøgte ofte Island i forbindelse med Fiskerinspektionstjenesten, og jeg tror simpelthen, at der var så trist og udsigtsløst oppe i Island, at man syntes det var dejligt at kunne blive gift med en dansk søofficer og blive udfriet fra det.

Ministrygeren SØLØVEN. Min første chefskommando. 14. marts – 22. juli 1952

Hjemme igen blev jeg i november 1949 igen tilkommanderet Marinestaben¹⁸ og igen sektion O1. Arbejdet var stort set det samme som jeg havde lavet første gang jeg var i O-sektionen.



M543 Søløven til søs den 12. maj 1952.

I maj 1950 blev jeg udnævnt til kaptajnløjtnant, og den 14. marts 1952 fik jeg så min første chefskommando i søværnet. Det var om bord i ministrygeren SØLØVEN. Sådan at blive chef var ikke noget chok for mig. Jeg havde sejlet så mange gange og sådan gradvist ”steppet op”, så jeg tog det som et naturligt ”next step”. Mange af mine samtidige kolleger havde været igennem en periode med ministrygningserfaringer af forskellig art på magnetstryg-

ninger og kabelstrygninger osv., og nu blev jeg pludselig chef for en ministryger. Men opgaven var slet ikke ministrygning. Jeg skulle være skoleskib for et hold math-elever som supplement til fregatten NIELS EBBESEN, så den samsejlede jeg med et stykke tid. Vi byttede så math-eleverne ud efter nogen tid mellem det lidt større skib og det lidt mindre skib, så de prøvede begge dele. Meget i stil med det jeg selv havde været igennem som kadet om bord på inspektionsskibene INGOLF og HVID-BJØRNEN og torpedobådene HVALROSSEN og MAKRELEN i 1940-43.

Det vi skulle lave var mere baseret på det virkelig håndværksmæssige, for vi satte ministrygningsgrej og paravaner og bjærgede dem ind igen og alt sådan noget. SØLØVEN havde lige lavet nogenlunde det samme med A. Milan Petersen som chef. De havde bl.a. været en tur i skærgården, hvor det senere viste sig, at det var lykkedes dem at miste det ene ror. SØLØVEN styrede nu glimrende med kun det ene ror, og vi opdagede det faktisk først, da den skulle dokkes i anden anledning. Da vandet var ude af dokken, så vi at det ene ror manglede, og så måtte besætningen indrømme, at de vistnok havde sat halen på et sted oppe i skærgården. Men jeg havde altså ikke mærket nogen manglende styreevne, men nu havde jeg jo heller ikke noget sammenligningsgrundlag. SØLØVEN-klassen var generelt fantastiske til at styre, - også når de bakkede. Det må være pga. dets to spaderor, som sad som en slags tunnel rundt om den ene fremdrivningsskrue, der var.

Det var min første chefstid, der kun kom til at vare ca. tre måneder, men undervejs nåede jeg at blive udnævnt til orlogskaptajn.

¹⁸ Marinestaben skiftede 1. august 1951 navn til Søværnsstaben.

Efter togtet med SØLØVEN kom jeg igen tilbage til Marinestaben, men denne gang som chef for afdeling O1. Det med chef var så som så, da jeg ikke erindrer, at der var andre i afdelingen end mig. Det, jeg husker bedst fra denne tid, var, at vi pludselig skulle til at modtage en masse akter af en klassifikationsgrad, der hed "cosmic top secret". Det betød, at mit O1-kontor fik besked på at etablere det, der hed cosmic-sekretariatet. Fremover skulle alle cosmicerede papirer bo hos os, registreres hos os og udlånes fra os. Det gav en masse arbejde, indtil man året efter fandt ud af, at det måtte det almindelige arkiv med en orlogskaptajn som paymaster altså også kunne styre, og så var der ingen grund til at have det oppe i O. Derefter blev det lagt ned til det almindelige arkiv, men formentligt stadig separat og med de samme bestemmelser.

Til Italien efter korvetten TRITON

I december 1953 blev jeg udnævnt til chef for torpedobåden KRABBE. Opgaven var at samle en besætning og gøre den lidt søvant og sammentømret for så bagefter at tage den med til Amerika, hvor vi skulle hente en såkaldt Patrol Craft Escort¹⁹, som Danmark havde fået i Våbenhjælp af USA. Skibet lå på Mississippi og den skulle vi så over og sejle hjem. Gudskelov for os var der nogen herhjemme, og måske også på amerikansk side, der syntes, at det alligevel var pauvert at give Danmark to sådanne skibe, der ikke ligefrem var "state-of-the-art". I mellemtiden havde "Uncle Sam" indgået en aftale med Italien om det, der hedder "offshore production", dvs. en art dobbelt våbenhjælp, hvor man hjalp både gavemodtageren, og

¹⁹ For oplysninger om de to PCE, se Gunnar Olsen & Svenn Storgaard: Flådens skibe og fartøjer 1945-1995, s. 38.

den, der producerer gaven. Så PCE'en blev gudskelov aldrig hentet. Jeg nåede at se billederne og planerne af den, og det var en halvlunken affære, syntes jeg. Det hele endte med, at mens vi sejlede rundt med KRABBE, fik vi den glædelige nyhed: "I er ikke på vej til USA for at hente en gammel PCE, men I skal i stedet for til Italien og hente et nybygget skib, der er færdigt om et kvartal." Det sidste har jeg siden grint meget af...



Torpedobåden KRABBE.

Den 31. august 1954 afgik jeg som chef for KRABBE og vendte næsen mod Italien. Vi skulle i øvrigt tage med toget derned, men det var ikke uproblematisk i de dage. Toget gik gennem Østrig, og østrigerne havde en aftale med russerne om, at der ikke måtte komme NATO-personel til landet. Men østrigerne gav besked om, at de ville lukke det ene øje, hvis vi blot tog uniformen af, mens toget passerede Østrig. Så da vi kom dertil, tog gutterne

den sribede krave af, og vi officerer tog jakkerne af og vendte snorene indad og tøffede igennem Østrig uden problemer. Og videre til Rom, hvor vi skiftede til et endnu langsommere tog, der standsede ved hver station, tror jeg nok, mellem Rom og Taranto. Men vi nåede da frem.

Skibet, som vi skulle hente var korvetten TRITON, men det med at det ville tage et kvartal at få skibet færdigt kom ikke helt til at passe. Mere præcist tog det 11 måneder før det var klar til overdragelse!



Jeg holder tale ved TRITONs overdragelse til Danmark i Taranto den 10. august 1955.

Hvorfor projektet blev forsinket kan senere kontreadmiral I. B. Rodholm bedre svare på. Han sad i Italien i hele den periode, hvor alle fire korvetter af TRITON-klassen blev bygget. Jeg synes dog at huske, at de italienske værftsarbejdere tilsyneladende arbejdede hele ti-

den, men det blev ikke til så meget af en eller anden grund. Resultatet var dog i sidste ende hæderligt. Det eneste, der ikke fungerede var radaren, der faldt ud, men vi fik den repareret på vej hjem i Gibraltar. Og så viste det sig senere, at selve filosofien bag den hurtigskydende 76 mm kanon var for dristig. Kanonen havde et revolveragtigt magasin, og ideen var, at den skulle kunne genlades automatisk. Det foregik ved, at når kanonen havde skudt,

så vippede den op i 90 graders vinkel, hvorefter en føler gik op og mærkede hvilke af revolverens kamre, der var tomme. I dem blev der så automatisk smækket en ny granat op. Problemet var bare, at hvis følesystemet kiksede, så kunne det resultere i, at systemet ville forsøge at komme en ny granat op i et kammer, hvor der stadig sad en granat. Derved ville spidsen af den nye granat komme lige nøjagtigt op i tændhætten på den granat, der allerede sad i kammeret, og så ville skuddet gå!

Kanonen blev også indført i den hollandske flåde, hvor en orlogsgast mistede livet ved netop sådan en ulykke, og hjemme hos os var der en, der mistede noget af hånden. Det var også en fræk måde at gøre det på, men for fræk viste det sig, og kanonerne måtte udskiftes nogle år efter, at korvetterne havde hejst kommando.



F347 TRITON på prøvesejlads i Middelhavet i 1955. Her ved La Valetta på Malta.

Efter at vi den 10. august 1955 fik overdraget TRITON gennemførte vi en række prøvesejlader i Middelhavet.

Derefter satte vi, sammen med DIANA, der også var blevet færdig i mellemtiden, kursen hjem mod Danmark. Vi gik hjem via Gibraltar og Portugal. Jeg havde egentlig foreslået en hjemrejse via Algier, for jeg syntes, at vi skulle snuse til Afrika på vejen hjem, da vi nu havde boet så tæt på. Men i mellemtiden var der jo udbrudt borgerkrig i Algier, så Søværnskommandoen nedlagde forbud mod et anløb der. Det havde så også den fordel, at da det viste sig, at min italiensk opfundne radar stod af, så kunne vi få den repareret i Gibraltar. Det havde vi nok ikke fået i Algier.

Korvetterne – eller ”spaghetti-bådene” som de også blev døbt - var rimelige søskibe, om end lidt letbevægelige. Og de havde jo altså den førnævnte problematiske armering, men for det displacement (780 tons standard displacement), syntes jeg egentlig, at de var ganske gode skibe. Jeg nåede også at være chef for dem alle fire.

På den private front kostede turen til Italien mig mit første ægteskab. Vi havde kun regnet med, at opholdet skulle vare ca. 3 måneder, så derfor tog min kone ikke med til Italien. Ingen havde jo regnet med, at vi skulle blive der så længe, men det var nok et lidt i forvejen tyndslidt ægteskab, som gik op i limningen på den konto der. Lettere blev det heller ikke af, at jeg løb ind i en italiensk kommandørenke, der blev meget begejstret for mig, og som kom med hjem til Danmark for at se, om det kunne virke. Da var jeg dog blevet enig med mig selv om, at det nok var lidt tvivlsomt, så vi blev aldrig gift, men jeg blev skilt. Den 4. april 1957 blev jeg gift med Gerda Sander Christensen på Tårnby Rådhus, og det har så holdt i over 40 år.

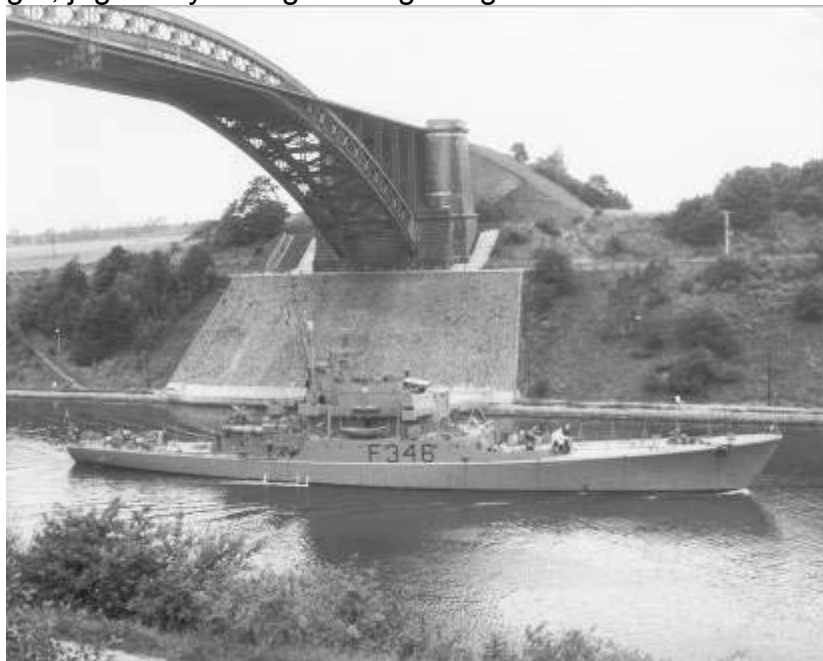
Jeg var chef for TRITON i 10½ måneder efter at vi kom hjem. Tiden gik hovedsageligt med indkøringen af skibet, men vi var også på togter bl.a. i Østersøen. Der var også en hel masse ting, som de forskellige tekniske tjenester skulle ud og se på, skydninger, maskinafprøvninger, kast af dybdebomber osv. Så vi blev godt brugt, om jeg så må sige.



Affyring af Hedgehog-dybdebomber fra korvetten F346 FLO-RA.

Undervejs var vi bl.a. i Ostende på anmodning fra Kirkeministeriet. Vi skulle ned og flytte en Dansk Sømandskirke, og den socialdemokratiske kirkeminister Bodil Koch var med. Ikke med om bord på skibet, men hun var dernede. Jeg mindes hende som en sød og venlig dame. TRITONs besætning deltog, da kirken skulle flyttes fra et sted til et nyt sted, og de forskellige regaler fra den gamle kirke skulle bæres over i den nye. Det var alt sammen meget glimrende. På vej hjem stod den ene motor imidlertid af, så vi kun havde én skrue. Og turen gennem Kie-

lerkanalen med én skrue er altså en lille smule hårrej- sende. Der var mange steder jeg hellere ville sejle. Jeg mener at huske, at motoren først stod af i Kielerkanalen, for ellers var jeg måske gået uden om. Men nu havde jeg ikke noget valg. Men én skrue gennem Kielerkanalen med et skib, der gerne hele tiden vil dreje, det er ikke noget, jeg vil bryde mig om at gøre igen.



TRITONs søsterskib F346 FLORA i Kielerkanalen.

I Søværnsstabens O-afdeling

Efter mine elleve måneder som chef for TRITON kom jeg i juni 1956 igen tilbage til Søværnsstabens O-afdeling.

Her blev jeg en smule involveret i arbejdet med modtagelsen af Våbenhjælp fra USA. USA forvaltede sin våbenhjælp ved i modtagerlandene at etablere en Military Assistance Advisory Group (MAAG)-gruppe, som i starten havde en general eller admiral som leder og i øvrigt var etableret med en sektion for hvert af de tre værn. MAAG blev i Danmark etableret i Østerbrogades Kaserne og jeg blev beordret til at være Søværnskommandoens forbindelsesofficer til MAAGs "naval sektion". Opgaven skulle egentlig kun have været en mindre del af mine arbejdsopgaver i O1, men kom til at tage ret meget af min tid. Der var bl.a. en række rejser til forskellige af søværnets tjenestesteder rundt om i Danmark.

Til vores sorg bestemte Søværnskommandoen imidlertid, at man skulle spørge de forskellige væsener – Navigationsvæsenet, Søminevæsenet, Søartilleriet osv. - hvad de kunne ønske sig. Så fik man en bred liste ind med alt muligt inden for deres lille specialområde, som de kunne ønske sig. Det kneb dog med den overordnede koordination af disse lister, der blot blev videresendt til de amerikanske myndigheder. Jeg vil tro, at man med en bedre koordinering kunne have fået en mere sammenhængende portion våbenhjælp, hvis man ikke havde ladet de enkelte, hver inden for deres lille butik bede om, hvad de ville have. Så det synes jeg faktisk ikke Marinestaben havde styr nok på, men det var selvfølgelig også før oprettelsen af Søværnets Materielkommando.

Interessant nok var mit samarbejde med de amerikanske officerer i MAAG-sektionen så godt, at vi holdt kontakten med dem også efter, at de var rejst tilbage til USA.

Naval Command Course For Senior Foreign Officers. Naval War College 1960-61

I maj 1960 blev jeg så sendt på stabskursus ved Newport Naval War College i USA. Det var et 11 måneders kursus, som blev afsluttet med en selvvalgt hovedopgave. Her skrev jeg en opgave, der hed "The problem of the defense of international straits", og det er jo den dag i dag fortsat et problem, så det kunne jeg jo ikke løse i opgaven, men jeg kunne fortælle om det.

Den 30. juni 1960 gik vi i land i New York. Det var ulideligt varmt, men byen imponerede os alligevel.

Kurset var som nævnt ikke sat til at vare i 12 måneder – kun næsten. Det var et problem for alle de danske sø-officerer, da statens spilleregler var at med mindre man kom af sted i 12 måneder, så kunne man ikke få sin fa-



milie med. Imidlertid havde nogen – jeg ved ikke om det var danskerne eller amerikanerne – besluttet, at det var for primitivt, og så havde de lagt lidt tid til, så vi kom over de 12 måneder. Undskyldningen blev, at de pågældende kursusedtagere også skulle vænne sig lidt til sproget, hvilket der måske ikke var så stort behov for for os danskere, men der var jo nogen af de andre der kom, som sprogmæssigt var lidt længere bagud med det engelske. Så man lagde en tilvænningsperiode til, hvor folk kunne vænne sig til det engelske sprog og få lidt mere kendskab til den amerikanske flåde og baggrund osv. For mig betød det, at jeg i seks uger var på besøg på den amerikanske flådebase ved Guantanamo på Cuba. På det tidspunkt var Fidel Castro begyndt at spille med musklerne overfor "Uncle Sam" og forholdet mellem cubanerne og amerikanerne var derfor meget køligt. På Guantanamo fik man oprindeligt sit ferskvand inde fra øen, men det havde Castro lukket for, så i stedet kom ferskvandet med tankere fra Amerika. På basen sagde amerikanerne derfor med et grin, at deres ferskvand var dyrere end whisky...

Da jeg havde været et stykke tid på basen og ligesom havde set det hele, så begyndte jeg at kede mig. Jeg spurgte derfor, om jeg ikke kunne komme ud og sejle med et af de amerikanske orlogsskibe, og det kunne jeg godt. Så jeg kom ud med en destroyer og var så heldig, at der pludseligt opstod ballade ovre på Haiti. Destroyeren blev derfor sendt over for at sikre, at de amerikanske indvånere i Port au Prince ikke kom til skade, og for at være klar til at tage attachéen med ud, hvis det skulle blive nødvendigt. Da vi kom derover var der imidlertid forholdsvis fredeligt, så vi ankrede ud for Port au Prince og gik i land. Jeg blev inviteret i land sammen med chefen og var henne og hilse på marineattachéen. Der blev

ikke grund til nogen evakuering, men jeg fik set Port au Prince og lidt af omgivelserne. Jeg vil nok sige af de steder, jeg har været i verden, der er det det værste, jeg har set. Folk boede bogstaveligt talt i grøfter! Vi besøgte et hotel for turister, og det var sådan set glimrende, men på vejen til og fra hotellet boede en familie med otte børn i et hul i grøften! Det var beskæmmende, at en ø, der ikke havde haft kolonistatus siden 1803, ikke var kommet længere.

Udover besøget på Haiti gav tiden om bord på destroyeren god indsigt i, hvordan den amerikanske flådes indenbords organisation var.

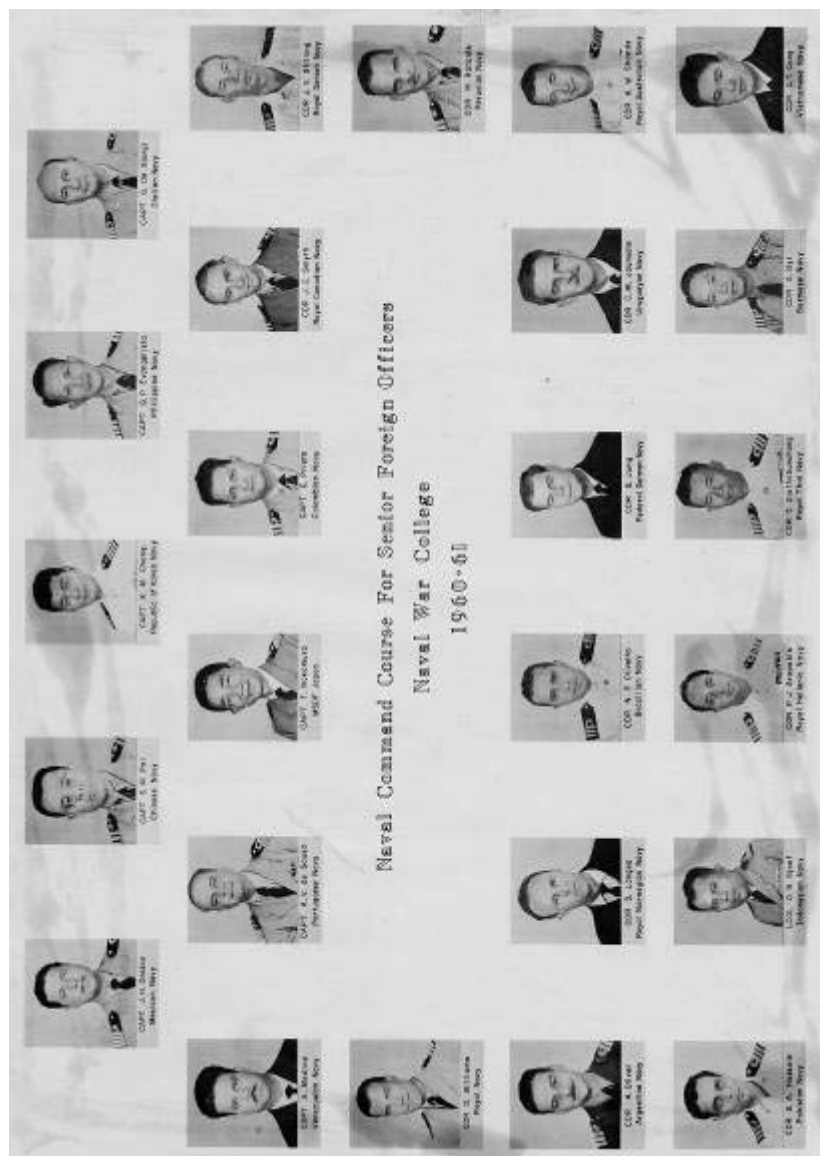
Da de her ekstra uger var gået, kunne jeg tage tilbage til Newport, hvortil Gerda var ved at falde til. Mens vi ventede på, at min forgænger på kurset, Mads E. Michelsen og hans familie, skulle rejse hjem til Danmark, så boede vi midlertidigt hos en ældre dame - mrs. Bair - i en villa. Hun var, så vidt jeg husker, russer og havde været gift med en russer med en hel masse penge, men nu var hun altså blevet så gammel, at hun ikke kunne køre i sin bil længere. Vi – mest Gerda - var chauffør for hende, og det var meget spændende, for mrs. Bair omgikkes med alle dem ude på Ocean Drive, hvor man kun måtte komme ind, hvis man var "so and so". Så det var meget spændende for Gerda at følges med mrs. Bair, som formentligt på det tidspunkt har været 90 år, og havde været med fra dengang, da indbyggerne på Ocean Drive byggede alle deres store huse.

Men så rejste min forgænger hjem. Jeg var nummer fire i rækken af danskere, der kom på kurset i USA. Nummer et var Frank Petersen, der var ungarer, og formentligt boede i Bachelor Officers Quarters på basen. Nummer to

var A. C. Struckmann med familie, og nummer tre var Mads E. Michelsen, der endte som chef for Søværnets Materielkommando. Han var der med sin kone og sin skolesøgende dreng på en 5-10 år, som ikke var faldet så godt til. Jeg husker engang vi besøgte dem, hvor Madses kone prøvede at få sønnen ud under sengen, hvor han insisterede på at ligge, da han ikke ville i skole. Det kan jo også være svært at komme i en skole, hvor man ikke kan forstå, hvad de siger.

De boede i et lejet sommerhus, som vi overtog efter dem. Det var ejet af en Mr. Hanson, som måske engang har været svensker, men det havde han i hvert fald glemt, da vi nåede derover. Det lejede vi så i vinterhalvåret, så det var ikke så dyrt. På dette tidspunkt havde førnævnte Langseth, departementschefen i Marineministeriet, bestemt, at de penge, som "Uncle Sam" gav os som hjælp til at være ovre hos dem, dem skulle Marineministeriet inddrage, og så skulle Marineministeriet give os, hvad man i ministeriet mente, at vi havde behov for. Det var en tåbelig ordning, og det skrev jeg et brev om, da jeg kom hjem. Egentligt var det Gerda, der sagde, at det var fuldstændig meningsløst, og at hun syntes, at jeg skulle skrive et brev til ministeriet om det. Jeg sagde, at det kunne jeg godt, men hvis jeg skrev om det til Langseth, så ville jeg aldrig blive mere end orlogskaptajn. Men jeg skrev brevet alligevel, og det blev til min store overraskelse ændret derefter – uden at det tilsyneladende ødelagde min videre karriere i søværnet.

Vi blev afløst af H. M. Pedersen, der således fik lidt bedre forhold, end vi havde haft. Familien var da heller ikke henvist til et sommerhus om vinteren.



Deltagerne i Naval Command Course For Senior Foreign Officers. Naval War College 1960-61.

Skoleåret var suppleret med en del "orientation visits" og var i øvrigt et interessant år. Vi var både i Washington og langs østkysten til bl.a. Annapolis, men vi kom ikke ret vestligt. Et enkelt besøg i Detroit, hvor vi så bilproduktionen men ellers ikke. I dag kommer de jo til vestkysten og ned og ser de nedre stater, hvilket man godt kan misunde dem.

Kurset var ikke kun for officerer fra NATO. Vi havde også folk med fra Japan og Pakistan og Filippinerne samt en meget flink fyr fra Burma. Mens vi var der, udbrød der militærkup i Burma, og vores kollega blev kaldt hjem, hvor han forsvandt sporløst.

Vi var i alt fra 26 nationer. For at det ikke skulle udarte sig til et rent Babylonisk tårn med 26 forskellige sprog, så foregik det hele på engelsk, og jeg synes at huske, at alle talte sproget rimeligt.

En anden interessant ting var, at der var stor forskel på, hvordan mine kolleger på kurset levede, mens de var i USA. Mens ham fra Pakistan kom uden familie, havde sydamerikanerne både familien og barnepiger med og fantastisk god økonomisk baggrund hjemmefra. Også fra de lande, som økonomisk var på røven, havde officererne rigeligt med penge. Det var tydeligt, at officererne hørte til eliten.

Vi var gennemgående alle orlogskaptajner med én undtagelse – en af dem fra Sydamerika var admiral.

Rent professionelt indeholdt kurset ikke så meget nyt. Det var meget interessant at se Amerika, industrien, baggrunden, størrelsen, og møde de andre nationer, men det reelle indhold gav ikke de store nyskabelser. Men det var meget hjertevarmende at møde venlighed og interesse

for så mange nationer, så det gav i og for sig måske mere noget på den moralske front. Jeg opretholdt også efterfølgende kontakten med nogle af dem fra kurset - i dag hedder det vel networking. Vi havde bl.a. nogle år senere besøg af vores daværende chef for vores afdeling derovre samt af deltagere fra Pakistan, og tyskeren løb jeg på, da jeg kom til Kiel nogle år senere.

Jeg var glad for at få chance for at komme på kurset i USA.

Opholdet i USA kom også til at påvirke mig på en anden måde, da det gav mig min store interesse for golf. Der er ingen tvivl om, at det er min kone Gerdas skyld, at jeg kom til at spille golf. Da vi forlod Newport på Rhode Island, havde hun snakket med nogen af de andre deltageres koner, og de var blevet enige om, at de skulle give deres mænd en "graduation gift". Så Gerda gik med en af lærerne, en amerikansk søofficer, ned i deres P.X. og dernede fandt hun sådan et begynder sæt med en golfvogn og golf taske og et sæt køller. Så da vi kom hjem efter graduation, sagde Gerda: "Der står i øvrigt din graduation gift". Jeg blev meget overrasket over gaven, da vi ikke havde talt ét ord om at spille golf før.

Da vi så kom hjem, blev golfkøllerne imidlertid stillet væk, for da blev jeg jo korvetchef igen og sendt til Færøerne. Så der kom til at gå nogle år, før jeg fik taget mig sammen til at prøve at spille golf, men efterhånden som jeg kom til at gøre tjeneste i land, så kom det i gang, og siden har jeg også taget det med ombord rundt omkring, hvor mine skibe lagde til. Så jeg har spillet golf på Bahamas og i Bergen og Londonderry. Der er jo altid nogen på stedet, der spiller golf.

Da jeg var chef for Torpedobådseskadren, besluttede jeg mig imidlertid for at forsøge at sætte golfspillet i lidt mere faste rammer. Så skrev jeg rundt til de af mine kolleger, som jeg vidste spillede golf. Det var ikke så mange dengang, men jeg skrev til dem - med kopi af brevet til formanden i Søværnets Idrætsforening - og spurgte, om det ikke var tid til at lave en golfafdeling i Søværnets Idrætsforening. At golfspillerne synes det var en god idé, det var der jo ingen tvivl om, men også daværende formand for Idrætsforeningen sagde OK, lad os prøve det. Og det gjorde vi så. Så vi lavede en golfturnering i Korsør, hvor vi kunne bo på flådestationen og så spille to dage på Korsør hver sommer.

Det er nu 30 år siden vi grundlagde vores lille forening, der dengang bl.a. talte Wolfhagen, Richard Thomsen, Ib Jørgensen, Leif "Limagolf" Brink, Schmidt Jensen, Ahlers, Poul Hansen og Niemann som medlemmer. Siden er der kommet mange andre medlemmer til.

Chef for 2. Fregatdivision og for korvetter af TRITON-klassen. 30. september 1961 - 21. marts 1963

Hjemme i Danmark igen tiltrådte jeg den 30. september 1961 som chef for 2. Fregatdivision og for korvetter af TRITON-klassen. Det var en herlig tid.

Jeg husker ikke, hvem der var chef for Fregateskadren, bl.a. fordi vi sjældent var til søs som en samlet eskadre. De fleste øvelser foregik skibs- eller divisionsvis, og kun én eller to gange om året sejlede vi sammen i Kystflådeøvelser. Ellers blev vi stukket ud på opgaver rundt omkring.

Som chef for 2. Fregatdivision fungerede jeg samtidig som chef for en af korvetterne, og i løbet af de to år, jeg var chef for divisionen, nåede jeg at fungere som chef for tre af de fire korvetter. Den 1. november 1962 blev jeg

udnævnt til kommandørkaptajn, og samme sommer blev vi sendt på fiskeriinspektion til Færøerne med DIANA. Vi afløste fregatten ESBERN SNARE deroppe, og blev efter ca. 6 måned selv afløst af fregatten NIELS EBBESEN.



F341 ESBERN SNARE ved Færøerne.

Vi fik bl.a. til opgave at være til stede ved Cowes Week til den årlige sejler-komsammen - det der svarer til Kieler-woche, og hvor der er repræsentanter fra de forskellige lande til stede. Vi opankrede udenfor Cowes ved Isle of Wight, hvor der lå en fransk fregat opankret nær ved DIANA. En af aftenerne begyndte det at blæse lidt, og på et tidspunkt, hvor den franske fregat var travlt optaget af et cocktailparty, begyndte den at drive af og kom nærmere og nærmere DIANA. Vi kaldte ham både med blink og andet, men uden at han reagerede, og først i sidste sekund vågnede han op og fik lettet og kom væk.

Vi blev kaldt hjem til Dannevang fra Færøerne for at deltage i søværnets årlige øvelse, hvor vi bl.a. kom til Göteborg og Stockholm. Da den var overstået, fik vi or-

dre på at gå tilbage til Færøerne igen, for der havde ikke været fiskeriinspektion dér i den periode, hvor vi var væk, da der ikke havde været et skib til opgaven. Man kunne ikke skræve længere end bukserne kunne holde.

Så kom vi tilbage til Færøerne igen, og var der indtil oktober, hvor man heldigvis havde fundet ud af, at det ikke lige var sagen for en TRITON-klasse korvet at være på Færøerne. Det var vi glade for, for jeg kan huske, at hjemturen var noget af en røvertur, hvor skibsklokken sagde ding-dong, fordi vi rullede 45° til hver side.

Jeg mindes ikke, at vi opbragte nogen fiskere for ulovligt fiskeri, men vi var oppe nord for øerne og hente en færøsk trawler, hvis motor var gået i stå. Ham slæbte vi ned til Thorshavn, hvor vi så ankrede op på reden, hvorefter der kom en tovbåd ud og hentede ham. Jeg bemærkede mig, at skipperen ikke så meget som vinkede med hånden eller hilste, han vendte nærmest ryggen til os, da de sejlede forbi. Det er jo desværre ikke altid de varme følelser, der har været imellem danskerne og færingerne.

Chef for forsvarsstabens O-afdeling. 1. maj 1963 – 28. februar 1966

Jeg afgik som chef for 2. Fregatdivision den 21. marts 1963 og havde så en måneds ferie, før jeg den 1. maj 1963 afløste Brink-Lund som chef for Forsvarsstabens O-afdeling. Denne var en lille nyskabelse, der lå nede i Kastellet. Jeg ved ikke, om det var politikerne eller hæren, der fandt på denne treværnsstab, men det var i hvert fald hverken søværnet eller flyvevåbnet. Under alle omstændigheder kom jeg ind og fik O-afdelingen efter Brink-Lund og havde nogle glimrende hærofficerer til min hjælp.

Et rent konkret job vi havde, og som vi faktisk fik lavet i de tre år, jeg sad i stillingen, var udarbejdelsen af en

plan for det såkaldte "Total-forsvar". Her skulle vi koordinere, hvad der fandtes af offentlige og civile hjælpemidler i samfundet i tilfælde af en stor katastrofe, eksempelvis en atomkrig. Konceptet var, at der f.eks. var en masse entreprenørfirmaer, der kunne en hel masse af det redningsarbejde, der skulle udføres i en sådan situation, meget bedre end kommunerne. Vores opgave var, at kombinere alle hjælpemidlerne i de civile etater med dem i de private foretagender og i de kommunale, og så regionsvis få dem til at møde hinanden, snakke sammen, og planlægge, hvad man skulle gøre i den eller hin situation.

Til min hjælp havde jeg to majorer. Den ene var Rasmus Båhr, som senere blev oberst og attaché i Bonn, og den anden hed Borberg. Begge var meget flinke fyre, der kunne sælge sand i Sahara, og dem havde jeg rejssende rundt i landet, og vi fik det faktisk på plads i alle regioner undtagen én, som ikke er på plads endnu: København. Her er for mange konger med en borgmester i København og en på Frederiksberg, og jeg mindes også, at de egentligt slet ikke var interesseret i projektet.

Selv om det ikke var noget decideret sømandsjob, så var tiden i O-Forsvarsstabens afdeling i og for sig interessant nok. Så lærte man lidt om det.

Forsvarschefen var en tidligere søofficer, nu general i flyvevåbnet Ramberg, og souschefen, som var min direkte overordnede, var faderen til den nuværende forsvarschef Helsø.

Vores opgave var at forsøge at lave en treværnsstab, men dens popularitet var ikke lige stor alle steder. Men det var jo vilkårene, og man kan ikke selv vælge sine opgaver. Jeg synes dog at de fleste af opgaverne var inte-

ressante nok, og jeg var også glad for at være hjemme i de tre år, jeg fik som chef for denne afdeling.



Fregatten F352 PEDER SKRAM søsættes fra Helsingør Skibsværft den 20. maj 1965.

Første chef for fregatten F352 PEDER SKRAM. 25. maj 1966 – 18. april 1967

Så kom PEDER SKRAM-tiden. Her må jeg begynde med at sige, at den udnævnelse kom helt bag på mig. Jeg var ganske uforberedt, og havde slet ikke været involveret i hverken konstruktionstankerne eller andet i forbindelse med projekteringen. Så da jeg fik at vide, at jeg skulle være chef for PEDER SKRAM, var jeg lige ved at sige; "hvad er det?". Det er nok én ting, som jeg ville lave om, hvis jeg var i firmaet nu. Inden man giver en mand et sådant job, så må det ikke være helt overladt til ham selv, om han overhovedet kan finde ud af noget, der fortæller ham lidt om, hvad det nu er de har tænkt på, og hvad det er han skal gøre. Beskeden fra Søværnskommandoen var næsten: Helsingør ligger deroppe, og skibet er der. Af

sted. Da jeg blev udnævnt, var fregatten jo bygget, sat i vandet, og udrustningen var næsten færdiggjort. Jeg fik derfor kun et par måneder til at sætte mig ind i tingene, og ikke ét stykke papir, ikke et ark, ikke noget som helst.

Det første vi gik i gang med var derfor at skrive en chefsordrebog. Det var ikke nemt, da bl.a. CODOG-fremdrivning²⁰ var principielt anderledes end de andre skibe, som jeg hidtil havde sejlet med. Her ville det have været rart, hvis en eller anden havde været der til at sige pas nu lige på, du skal lige huske dette eller hint. Nemmere blev det heller ikke af, at jeg startede med en uoverensstemmelse med 1.mester, som var ræd for de her gasturbiner. Især det at de kunne betjenes oppe fra broen, ville han slet ikke høre tale om. Han var vant til at man tog telefonen og ringede ned til ham og sagde, "er du ikke lige sød at slå fuld kraft bak". Det skulle være nede hos ham. Så sagde jeg; "næ, det skal være hos os på broen. Det er mig, der kan se det, hvis der er ved at ske noget!". Heldigvis er det jo som regel lidt nemmere for en skibschef at få sin vilje, så den fik jeg.

*PEDER SKRAM
på prøvesejlads i
Øresund, 1966.*

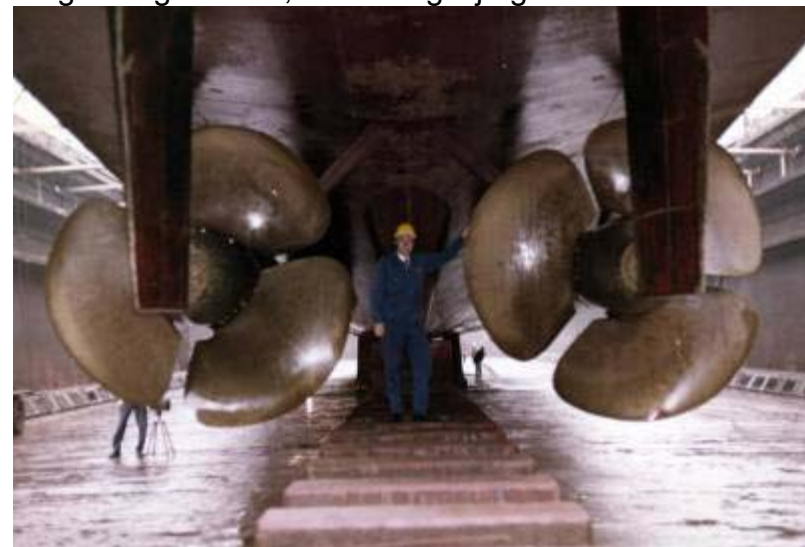


Så vi kom ud med fregatten, og prøvesejladsperioden blev ret lang. Om bord havde vi jo alle de hændervridende teknikere med ovre fra Sverige, både fra Stal-

²⁰ CODOG står for Combination of Diesel or Gasturbines.

Laval, der havde lavet gearet, og fra Kameva. Sidstnævnte havde aldrig før lavet stilbare propeller til 22.000 heste pr. skrue, og de havde måttet konstruere en helt ny skrue på 3,2 m, - den største de hidtil havde konstrueret. Så helt trygge ved det hele, det var de ikke.

Den store skrue betød bl.a., at de måtte have en dobbelt rørføring ud til skruen. En almindelig Kameva har i ryggen en forspændt fjeder, og bladene bevæges ved hjælp af et hydraulisk tryk, der presser mod fjederen. Det mente Kameva imidlertid ikke var nok i dette tilfælde, så fregatterne blev udstyret med både et hydraulisk stempel i maskinrummet og ude i selve skruenavet. Det krævede en dobbelt rørføring, og det skulle jo alt sammen ud i de meget lange aksler, men det gik jo godt.



PEDER SKRAM i dok.

Alt i alt gik prøvesejladserne godt, og det viste sig relativt let at få erfaringerne fra PEDER SKRAM overført til søsterskibet HERLUF TROLLE. Om det skyldes et imøde-

kommende Helsingør Skibsværft eller nogle vakse folk fra designkontoret, det ved jeg ikke, men det er mit indtryk, at de børnesygdomme vi havde med PEDER SKRAM, var kureret i HERLUF TROLLE. Blandt andet husker jeg, at vi ikke sejlede nær så meget med HERLUF TROLLE, og det var ikke som med PEDER SKRAM, hvor vi ustandseligt måtte tilbage til værftet. PEDER SKRAM var inde og ude af Helsingør jeg ved ikke hvor mange gange, men med HERLUF TROLLE var det vist kun en eller to gange.



Fregatten PEDER SKRAMs første besætning fotograferet på Holmen i maj 1966.

Undervejs i prøvesejladserne blev PEDER SKRAM ramt af, hvad jeg kun kan tro, var to bevidste forsøg på at sabotere skibet. En aften efter at fregatten havde lagt til ved Helsingør Skibsværft efter en prøvesejlads, opdagede

rønderingsvagten, at en række af ventilerne i maskinrummet stod åbne, så vandet trængte ind i skibet. Det var en ret alvorlig situation, da fregatten var begyndt at sætte sig, da vandindtrængningen blev opdaget. Selv om fregatten stadig officielt var værftets skib, havde vi alligevel vagtmænd om bord, og det viste sig altså at være et Guds held. Ellers var fregatten sunket. Heldigvis var rønderingsvagten en maskinmath, som i øvrigt boede i Nyboder og var søn af en civilansat i Nyboders Kommandantskab, så meget dus med systemet, at han kunne fare rundt og gå ned i vandet og lukke de rigtige steder. Derfor lykkedes det at lukke ventilerne, inden der skete alvorlige skader, og man undgik skader for millioner af kroner. Der var og er ingen grund til at tro, at det var en fejltagelse med de åbne bundventiler, men trods en omfattende efterforskning blev ingen anklaget for at stå bag episoden. Efterfølgende blev bevogtningen af fregatten dog øget.



Skydning med 40mm BOFORS-kanon fra en fregat af PEDER SKRAM-klassen.

På et eller andet tidspunkt – om det var før eller efter ovennævnte episode, kan jeg ikke huske - skulle vi skyde med kanonerne, både med hovedarmeringen, og med 40 mm Bofors antiluftskanonerne. Da besætningen skulle lade en af 40 mm'erne opdagede de, at den ikke ville åbne kilen. En efterfølgende undersøgelse viste, at nogen havde anbragt en stump af et bor inde i kilen. "Nogen" har vel håbet, at det ville lave

nogle forfærdelige ulykker. Var boret ikke blevet fundet før kanonen var blevet affyret, havde skaderne næppe været alvorlige, men det viser altså, at ikke alle ved værftet i Helsingør var lige begejstret for at bygge skibe, som hørte til på NATO-SIDEN.

Med PEDER SKRAM til USA

Den 25. maj 1966 blev PEDER SKRAM officielt overdraget til Søværnet på Holmen af den amerikanske ambassadatrice Mrs. Katherine Elkus White. Samme dag hejste fregatten for første gang kommando og indgik i søværnets fregateskadre. Jeg blev første chef, og fik til opgave at sejle fregatten på besøg i USA. Først foretog vi nogle indledende togter i de danske farvande og Nordsøen og besøgte i perioden 27. juni til 14. juli Belgien og herfra via Londonderry og Portsmouth igen hjem til Danmark. Den 11. oktober havde vi kong Frederik 9. og viceadmiral S. S. Thostrup på en endagssejlads i Kattegat.

Herfra husker jeg, at til frokosten om bord havde vi officerer besluttet at give kongen en lille gave. Vi havde dog ikke noget budget til en sådan gave, så efter at have lagt hovederne i blød, blev vi enige om at forære kongen et sæt af de sølvmanchet-knapper med PEDER SKRAMS våbenskjold, som blev solgt i fregattens kantine. Under middagen overrakte jeg derfor manchetknapperne til kongen, der kiggede på dem. Derefter tog han straks de flotte guldmanchet-knapper, som han bar, af og kastede dem ned til sin adjutant, hvorefter han erstattede dem med de nys overrakte knapper. Det gjorde et stort og positivt indtryk på os alle, og vi havde klart følelsen af, at kongen nød at være om bord.

Den 26. oktober blev kursen sat mod USA. Fregatten var reelt endnu ikke færdigudrustet, og manglede bl.a. en række radarer o. lign. Det betød bl.a. at besæt-

ningen kun var på 152 mand mod senere 207. Set i lyset af, at det var amerikansk våbenhjælp, der havde betalt for fregatten, var der intet usædvanligt i, at PEDER SKRAM aflagde besøg i USA, men hastværket med at få besøget i stand er bemærkelsesværdigt. Det må skyldes, at den amerikanske kystvagt på dette tidspunkt allerede var i færd med at bygge orlogsskibe med det nye CO-DOG-system, men man afventede resultaterne af forsøgene med den danske fregat, før man byggede skibene færdige. Jo før man fik adgang til de danske resultater, jo før kunne de amerikanske skibe bygges færdige.

Togtet gik via Azorerne, hvor fregatten skulle tanke olie og vand for kunne gå på gasturbiner hele vejen over Atlanten. Undervejs over Atlanten havde vi en interessant oplevelse. For at spare vægt var fregatternes skrog bygget af stål, mens overbygningen var af aluminium. Desværre reagerer de to metaller forskelligt på temperatur og skibets bevægelser, og halvvejs over Atlanten lød der midt om natten pludselig en høj lyd, og det viste sig efterfølgende, at overbygningen var flækket en smule agten for midtskibs. Revnen lå i styrbord side af officersmesse B, og når skroget gav sig i det hårde vejr, åbnede overbygningen sig op til 2,5 cm. Vandet væltede ind i officersmesse B, hvor dørken sejlede i vand.

Skaden blev midlertidig udbedret ved den amerikanske flådebase ved Norfolk, og da vi to måneder senere vendte tilbage til Danmark, blev den repareret under garantien på Helsingør Skibsværft. Her valgte man at skære en ca. 10 cm bræmme ud af overbygningen og indsætte en gummimembran. Den forhindrede både yderligere skader, og sikrede at skibet fortsat var gastæt og derved sikret mod atomare, biologiske eller kemiske våben. En tilsvarende elastisk samling blev efterfølgende også indbygget i HERLUF TROLLE.



F352 PEDER SKRAM fotograferet ved ankomsten til Norfolk.

Vel ankommet til den amerikanske Atlanterhavsflådes hovedbase i Norfolk blev PEDER SKRAM præsenteret for NATOs flådechefer af chefen for søværnet, viceadmiral S. S. Thostrup. 44 af NATO-landenes øverste admiraler, der var i Norfolk i forbindelse med et møde med Supreme Allied Commander Atlantic (SACLANT), kom om bord og fik en grundig rundvisning af mig, og de var behørigt imponeret over det danske orlogsskib, hvor især CODOG-systemet havde deres store interesse.

Efter Norfolk gik togtet videre til den amerikanske hovedstad Washington, hvor PEDER SKRAM blev det første danske orlogsskib, der aflagde besøg. Under det fem dage lange besøg blev fregatten taget i øjesyn af de amerikanske myndigheder, og fregatten modtog mange anerkendende ord. Derefter gik togtet videre til en støj-

måle-station ved Bahamas, hvor fregattens støjniveau blev målt under alle mulige maskinkombinationer og hastigheder. Støjniveauet var vigtigt i forhold til sårbarheden overfor ubåde, og målingerne var meget omfattende, da ingen havde erfaringer med støj udviklingen fra et gasturbinedrevet skib. Resultaterne af forsøgene var tilfredsstillende, selv om både skruer, kompressorer og brandpumperne larmede meget, og den meget tykke rapport, som blev skrevet på baggrund af forsøgene ved Bahamas er sikkert blevet læst grundigt i mange venligsindede landes marinestabe.



PEDER SKRAM under en fuldkraftsprøve ved Bahamas i 1966.

Opholdet på Bahamas var meget behageligt. Danmark havde for nyligt mistet sin honorære konsul på øen. Hans hobby var motorløb, og det slog ham ihjel. Han rådede imidlertid også over en golfbane, som blev stillet vederlagsfrit til rådighed for besætningen, sammen med racerbanen, hvor fregattens besætning fik fri adgang til

som tilskuere under motorløbene. Derudover benyttede flere af fregattens besætningsmedlemmer lejligheden til at smage den lokale rom.

Efter ti dages målinger satte man kurs mod Madeira, hvor PEDER SKRAM skulle tanke den nødvendige olie og vand for at nå hele vejen hjem til Danmark. Efter to dages besøg her satte man den 14. december igen kurs mod Danmark.

Efter hjemkomsten til Danmark den 19. december 1966 fortsatte udrustningen af fregatten, og den 26. april 1967 blev PEDER SKRAM oplagt på Holmen. Samtidig overgik jeg og besætningen til HERLUF TROLLE, der samme dag højste kommando for første gang. Jeg blev således første chef i begge fregatter.

HERLUF TROLLE var på dette tidspunkt ikke helt færdig med sine søprøver, der dog var væsentligt mindre omfattende end PEDER SKRAMs. Under en af de første prøvesejladser med mig som chef for fregatten blev jeg den 15. juni 1967 imidlertid ramt af et forbandet uheld. Vi lå om natten på en trekantsbane ud for Göteborg og udførte prøvekurs på gasturbinerne med ret høj fart. Jeg var på broen, hvor den stol, som jeg sad på, var midlertidigt surret fast til kompas-søjlen. Efter seks timers sejlads røg surringen pludselig samtidig med, at fregatten krængede i forbindelse med et drej. Jeg røg 3-4 meter sidelæns igennem broen i mørket og ramte med brystkassen sidelæns ind i kortbordet, hvorefter jeg besvimeede. Jeg blev bragt ned i mit lukaf, hvor jeg imidlertid hurtigt kom til mig selv. Skibets læge mente ikke, at jeg var kommet alvorligt til skade, og mens jeg kom til mig selv gennemførte min næstkommanderende, orlogskaptajn Hans Dynnes Hansen, resten af de planlagte prøver, før vi nogle timer se-

ner satte kurs mod København. Ved ankomsten til København blev jeg indlagt på Rigshospitalet, hvor lægerne hurtigt konstaterede, at jeg havde brækkede ribben og indre blødninger. Det tog fire uger, før lægerne fik has på problemet, og imens måtte kommandørkaptajn Jørgen A. Hviid overtage opgaven med prøvesejladserne.

Assisting Chief of Staff i H.Q. Allied Naval Forces, Baltic Approaches

Efter ca. to måneders rekreation blev jeg den 25. september 1967 udnævnt til "Assisting Chief of Staff" i H.Q. Allied Naval Forces, Baltic Approaches i Kiel-Holtenau. Det var et kommandørchefjob, og så den 25. september 1967 blev jeg udnævnt til midlertidig kommandør, og mens jeg var dernede blev jeg den 16. februar 1969 udnævnt til "rigtig" kommandør.

Egentlig hørte BALTAP hjemme i Karup, men på grund af pladsmangel var "navydelen", NAV-BALTAP, placeret i Kiel, og var indlogeret i Holtenau, som var en tidligere tysk marine-flyvestation. Det var sådan set udmærkede lokaliteter.

Vi var 20-25 officerer samt naturligvis nogle hjælpere, signalfolk osv. – i alt lidt under 100 mand. Bemandingen var 1/3 danske, 1/3 tyske og 1/3 af blandet NATO-personel – hovedsageligt amerikanere og englændere, idet vi dog havde en enkelt canadier og en enkelt franskmand.

Jeg startede med en dansk chef, kontreadmiral A. Linde²¹, og fik derefter en tysk chef ved navn Obermeier. Man havde indgået den aftale med NATO og med ty-

²¹ Kontreadmiral Aage Linde var, med midlertidig grad som viceadmiral, commander Allied Naval Forces Baltic Approaches i Kiel fra 1. april 1965 til 30. september 1968.

skerne, at chefjobbet var skiftende dansk/tysk – med en stabschef af modsat nationalitet.

Jeg syntes det fungerede godt, og selv om tyskerne havde et forsvar der var tre eller fire gange større end det danske, så forblev de meget loyale overfor den lille danske marine og det lille danske land, og accepterede at vi professionelt i visse henseender godt kunne lære dem noget. Det er mit indtryk, at den tyske krigsmarine blev drevet sådan på armé-facon, og blandt andet mener jeg, at vi viste dem at det også kunne gøres på en lidt anden facon - at man måske i højere grad kunne overlade til skibscheferne at optræde som tænkende væsener.

I en sådan fireårig udstationering fik jeg naturligvis familien med. Det vil sige, at det kun var Gerda og mig, der flyttede til Holtenau, mens børnene, der studerede, blev hjemme i København, og kom på besøg engang imellem. Egentlig kom man derved for en treårig periode, men så fandt Mor Danmark ud af, at det var for dyrt at skifte med den frekvens, og så blev frekvensen ændret til fire år.

I Kiel afløste jeg kommandør I. B. Rodholm som Assistant Chief of Staff, Plans and Intelligence og kom derfor også til at arbejde under den tyske søofficer Otto Kretschmer. Han var den tyske ubådschef, der sænkede mest tonnage under Anden Verdenskrig – til trods for, at han blev taget til fange af briterne allerede i marts 1941²². Kretschmer var ikke just nogen charmetrold - han forekom flink og venlig, men ucharmerende.

I min tid i NAV-BALTAP havde jeg det held, at mit "opposite number" i BALTAP var den tyske admiral Thäter, og i Kolsås var det kommandør S. E. Thiede. Vi tre havde det

²² Kretschmer sænkede i alt 313.611 tons allieret tonnage inden sin tilfange-tagelse den 17. marts 1941.

mægtig godt med hinanden, og blev kendt som "Jerntrekanten". En af vores store sejre var, at det lykkedes os at få NATOs mineinteresse flyttet lidt. Den havde hidtil hvilet udelukkende på Bosporus-strædet, og NATOs minekonferencer var derfor altid placeret i eller omkring Tyrkiet. Hele tiden var blikket rettet mod syd, hvor man planlagde, hvordan man med miner skulle lukke Bosporus-strædet. Her lykkedes det "Jerntrekanten" at få besluttet, at næste minekonference skulle finde sted i København og skulle dreje sig om Baltikum. Det var noget af en sejr for os, sådan at få drejet håndtaget. Men det lykkedes altså.

Chef for Torpedobådseskadren. 19. november 1971 - 1. oktober 1972

Efter tjenesten i Kiel blev jeg i november 1971 udnævnt til chef for Torpedobådseskadren, hvor jeg afløste kommandør H. M. Petersen. Det var på mange måder et drømmejob for mig. Torpedobådseskadren var som eskadre, formentligt ligesom Ubådseskadren, en sammentømret eskadre, hvor man virkelig opholdt sig sammen, opererede sammen og sejlede sammen i højere grad end f.eks. i Fregateskadren, hvor skibene ofte opererede mere uafhængigt af hinanden. Jeg var tilmed så heldig at have Knud Borck som en dygtig Senior Officer (SO). Han var en art stabschef, hvilket på mange områder var en lettelse, da jeg ikke selv var gammel MTB-mand. Udover min tid med "Krible-krable"-bådene havde jeg jo ikke sejlet med torpedobåde, og jeg var godt klar over, at jeg lige skulle snuse lidt til bådene, før jeg begyndte at tro, at jeg kunne fortælle officererne og besætningerne noget, som de ikke vidste i forvejen.

Jeg nåede kun 11 måneder som chef for Torpedobådseskadren, men det var 11 meget aktive måneder. Vi holdt øvelser nærmest døgnet rundt og var i gang hist og

pist i både norske og danske farvande. På det tidspunkt var ideen jo også, at motortorpedobådene skulle udgøre forsvarets & søværnets forreste linie. Var russerne kommet skulle bådenes indsatsområde have ligget et godt stykke ude i Østersøen - eller i hvert fald nede omkring Sundet Syd.



Fire enheder af SØLØVEN-klassen og P508 GRIBBEN af Falken-klassen i Formation One.

Jeg havde som nævnt mange gode officerer under mig – jeg kan her nævne Kristen Winther, Henrik Muusfeldt, Knud Borck samt chef MOBA Viggo Hansen. Viggo var skibschef, da jeg kom til eskadren og gik så fra og blev chef MOBA. Han var glimrende.

Mens jeg var chef rådede Torpedobådseskadren over tre skibstyper: FLYVEFISKEN-klassen, FALKEN-klassen og SØLØVEN-klassen. Vi havde endnu ikke fået rosinen i pølseenden, TB-68 (WILLEMOES)-klassen, men den var under projektering og blev fantastisk.

Jeg husker, at FLYVEFISKEN-klassen i daglig tale blev kaldt kulbådene, FALKEN-klassen hed træstammerne og SØLØVEN-klassen blev omtalt som Gasbådene.

Den 1. oktober 1972 blev jeg så afløst af kommandør Helge Nielsen ("Hæse Helge"), der modsat både H. M. Petersen og jeg havde en fortid som chef for flere motortorpedobåde.

Chef for Fregateskadren. 1. oktober 1972 - 31. august 1974

Efter min tid i Torpedobådseskadren blev jeg chef for Fregateskadren. Som jeg husker det var opgaverne her ikke så forskellige fra dengang, jeg var chef for 2. Fregatdivision – blot var jeg nu chef for hele eskadren. Jeg var chef for Fregateskadren i næsten to år, og det var en god tid.

Fregateskadren var på dette tidspunkt en mere blandet landhandel, fordi inspektionsskibene ikke havde deres egen eskadre, så de var også underlagt Fregateskadren.²³ De var jo sjældent hjemme, og nogle af mine forgængere som fregateskadrechefer fandt tid til at tage en tur til Grønland og besøge dem deroppe, men det gjorde jeg nu ikke. Vi havde også rigeligt at se til med mange NATO-øvelser, og også de årlige DANEX-øvelser.

En af de mere spændende oplevelser, som jeg havde som chef for Fregateskadren, var besøget i Polen i juni 1974. Det foregik under DANEX-74, hvor jeg var derovre med en styrke bestående af fregatten PEDER SKRAM, minelæggeren MØEN og fire motortorpedobåde af SØ-

²³ Inspektionsskibseskadren blev først oprettet i 1975.

LØVEN-klassen. Mens den anden halvdel af DANEX-øvelsens deltagere tog til Kielerwoche med Chef SOK kontreadmiral N. F. Lange som chef, besøgte den anden halvdel af øvelseseskadren med mig som chef Gdynia i fem dage fra 6. til 11. juni. Om besætningerne hellere ville have været til Kielerwoche, det ved jeg ikke, men jeg tror nu nok de fleste syntes, at det var vældig interessant at komme bag Jerntæppet i Den kolde Krigs koldeste tid.

En del af programmet medførte, at jeg blev fløjet til Warszawa, hvor jeg på Danmarks vegne nedlagde en krans ved den ukendte soldats grav.

Under en lokal orienteringstur i tjenestevogne med dansktalende kvindelige løjtnanter som guides opdagede Knud Borck og jeg, at "nogen" havde skjult en båndoptager i bagruden på den bil, som kørte os rundt i byen. Vi var imidlertid bevidst om faren for at blive aflyttet, så vi smilte bare og holdt gode miner til slet spil. Efter kranse-nedlæggelsen var jeg til fin og formel middag i forsvarets hovedkvarter, før jeg igen blev fløjet tilbage til Gdynia. Om den flyvetur husker jeg tydeligt, at da vi landede i Gdynia, så slog min polske forbindelsesofficer tydeligt korsets tegn for sig. Han så meget lettet ud, da vi landede, og da især det at slå korsets tegn var usædvanligt i et land, der har taget afstand til den katolske kirke officielt, så spurgte jeg: "what's the matter, Joe", eller hvad han nu hed. Så sagde han på sit ret primitive engelske "last week this plane crashed". Så kunne jeg jo pludselig godt forstå, at han var taknemmelig for, at vi både var kommet til Warszawa og tilbage igen uden at falde ned. Med den viden burde jeg også have gjort korsets tegn for mig, for selv om jeg havde vidst det på forhånd, havde det nok været svært at takke nej til at tage af sted til Warszawa.

Chef for Flådestation Frederikshavn og Kattegats Marinedistrikt. 1. september 1974 - 31. marts 1982



Flådestation Frederikshavn med to korvetter af TRITON-klassen og fire isbrydere.

Efter min tid i Fregateskadren blev jeg så chef for Flådestation Frederikshavn og Kattegats Marinedistrikt. Karriere-mæssigt var den beslutning måske ikke den smarteste, forstået på den måde, at jeg, kort før jeg skulle tiltræde i Frederikshavn, blev ringet op af viceadmiral S. Thostrup, som sagde, at hvis jeg havde lyst til at blive stabschef i Søværnets Operative Kommando, så kunne jeg bare lave det om. I stedet tilbød min gamle ven Thostrup mig, at chef SOK, kontreadmiral N. F. Lange, gerne ville gerne have mig som stabschef. Imidlertid ville jeg for det første gerne være chef for Flådestation Frederikshavn - være min egen herre - i nogle år, og derefter var min plan at blive tilkommanderet - med midlertidig kontreadmirals-status - NATO-kommandoen i Kolsås.

Så da jeg skulle vælge mellem at være stabschef hos Lange eller at være min egen herre i Frederikshavn, så valgte jeg Frederikshavn. Karrieremæssigt var det som nævnt ikke så smart, for det viste sig senere, at muligheden for at komme videre til Kolsås ikke var realiserbar. Havde jeg taget imod Thostrups tilbud kunne jeg være endt som Chef SOK, vil jeg næsten tro. Det spillede dog også ind, at jeg ikke havde det bedste forhold til N. F. Lange. Ikke at vi var uvenner, men vi svingede ikke så godt sammen, og derfor tiltalte ideen om at blive stabschef hos ham mig ikke særligt.

Men udover dette lille sidespring så kom jeg til at nyde mine otte år som chef for Frederikshavn. Jeg nød at være min egen herre og havde det godt med borgmesteren i Frederikshavn og med skibsværfterne, og med borgmesteren i Skagen.

Da jeg tiltrådte, bød borgmesteren for Frederikshavn mig velkommen, og sagde at de var glade for at have flådestationen der. Han tilføjede dog, at som han så det, så havde Vendsyssel forsvar og udenrigspolitik fælles med det øvrige Danmark, men resten kunne være det samme med! Det var tydeligt, at der gik en grænse ved Limfjorden, og at jeg nu var nord for grænsen.

At flytte til Frederikshavn var også på andre områder som at flytte hjem igen. Jeg er jo født i Aalborg, men flyttede til Århus, da jeg var lille.

Udover chefsstillingen for Flådestationen var jeg også chef for Kattegats Marinedistrikt. Kattegats operationsrum lå oppe i bakkerne i de der fantastiske bunkeranlæg ved Bangsbo, som tyskerne lige nåede at lave færdige under krigen, men som de aldrig rigtigt nåede at benytte. Med lidt tilbageblik kunne man nok sige, at det måske havde

været smart for et forholdsvis lille søværn som det danske - med begrænsede midler - hvis SOK i Århus i stedet var blevet etableret i bunkerne ved Bangsbo. Ikke mindst set i lyset af udviklingen i dag, hvor det jo viser sig stadig sværere at flytte familier rundt. I dag er det jo næsten umuligt, fordi konen har job et andet sted. Så jo færre punkter man har at kommandere folk rundt til, jo nemmere er det at forvalte den side af sagen. Så det havde været godt at nedskære et af punkterne, f.eks. Århus.

En af hovedopgaverne for Kattegats Marinedistrikt var at overvåge skibstrafikken i Kattegat. Overvågningen og pasning af radarstationerne - tilse dem og sørge for, at det de ikke kunne reparere selv, blev repareret for dem. Vi havde radarer på bl.a. Anholt og ved Skagen, og så selvfølgelig den vi havde oppe på toppen af os selv i bakkerne over Bangsbo.

Vi havde ikke radarovervågning i den sydlige del af Nordsøen, men som marinedistriktschef havde jeg også ansvaret for Esbjerg-hjørnet, som jo var ret så interessant NATO-sammenhæng, idet man forventede at eventuelle forstærkninger til Danmark bl.a. skulle komme fra England via Esbjerg. Så jeg var glad, da det lykkedes mig at træffe en aftale med den civile navigationsskole på Fanø. De havde en radar, som vi aftalte, at vi kunne benytte, hvis det skulle vise sig nødvendigt. Det var sådan en lokal aftale, som ikke stod i forsvarsloven, men den virkede, og i en krisesituation ville vi også have haft radarovervågning i det område.

Dagligdagen som chef bestod af en masse papirarbejde. Flådestationen rådede jo dengang over en værkstedsafdeling med en række værksteder; maskinværksted, elektrisk værksted samt en række depoter op og ned igen-

nem Jylland. Dertil kom den vigtige pipeline, igennem hvilken vi kunne forsyne bl.a. flyvestationerne i Aalborg, Karup og Skrydstrup med brændstof. Depoterne var både ammunitions, mine- og materieldepoter heraf nogle med tysk materiel. Vi havde et overordentligt godt samarbejde med den tyske flåde, der ofte omtalte Flådestation Frederikshavn som "Kleine Kiel".



Mens jeg var chef for Flådestation Frederikshavn fik søværnet bygget de ti torpedomissilbåde af WILLEMOES-klassen på byens værft. Jeg deltog derfor i søsætningerne af bådene. Her er det P541 BILLE, der navngives på Frederikshavns Værft A/S den 16. marts 1976. Torpedomissilbåden blev navngivet af kommandør Svend Thiede, chef for Torpedobådseskadren. Fra venstre direktør Sanning fra Frederikshavn Værft A/S, navngiveren kommandør Sven E. Thiede, teknisk chef ved Søværnets Materielkommando, Kaj Gregersen (delvis skjult), kontreadmiral Jørgen Petersen, chef for Søværnets Materielkommando og kommandør Jørgen Stilling, chef for Flådestation Frederikshavn.

Flådestationen havde også en ekvipageafdeling, som stod for at afrigge og rigge skibe til, og som flyttede dem ned til værfter og til eftersyn de forskellige steder. Man havde altså et par mennesker, både maskin- og dæksbesætning, som kunne sejle et skib ned til f.eks. Aalborg, hvis det skulle dokkes på byens værft. Så ekvipageafdelingen havde sit at passe, og det havde værkstederne også. Sidstnævnte var hovedsageligt bemandede med civil ansatte, men bossen for alle værkstederne var i min tid kommandørkaptajn Urban H. Gad, en søofficer, der tilmed var civilingeniør med speciale i skibbygning.



Udsigt over Flådestation Frederikshavn. Ved kaj ses korvetterne F344 BELLONA, F346 FLORA, en minelægger af FALSTER-klassen, en fregat af PEDER SKRAM-klassen, inspektionskibet F348 HVIDBJØRNEN, to isbrydere, N80 FALSTER samt et tysk depotskib og en række tyske motortorpedobåde.

Hele flådestationens bemanning bestod af ca. 650 mennesker, hvoraf de 350 var civile. Jeg havde også mit eget

militærpoliti til at passe på området og depoterne. De havde bl.a. til opgave at tage rundt og kontrollere at depoterne var i orden, at tyverialarmerne virkede, og alt sådan noget.

En del af den megen administration kom fra de mange skibe, som ustandselig kom ind og ofte skulle have tingene lavet i en fart, fordi de skulle til søs igen dagen efter. Det krævede en civil stab af teknikere, der var fleksible, og der ville og kunne gå til makronerne, når det var nødvendigt. Det var dog sådan, at det man ikke kunne få lavet på Holmen, det kunne man altid få lavet i Frederikshavn. Det var nogle meget positive mennesker, og det var tydeligt, at baglandet kunne lide flådestationens tilstedeværelse. Det betød noget for Frederikshavn, at der var 650 mennesker i arbejde på Flådestationen, og at 350 civile kunne lide deres job. I København turde du dårligt nok tage din uniform på, når du skulle ud til Holmen, fordi så kunne du blive generet på vejen derud. Der var stor forskel - en helt anden mentalitet i Frederikshavn.

III. Del. Livet efter pensioneringen

Min tid i søværnet stoppede den 31. marts 1982, hvor jeg blev pensioneret fra søværnet på grund af alder – 62 år. Jeg ved ikke, om jeg helt havde gjort mig klart, hvor kolossal en ændring det var, efter så mange år – 42 år i alt i søværnet. Det gjorde det måske lidt mildere, at jeg allerede inden jeg forlod søværnet, havde fået det næste job.

En af mine golfkammerater var Tage Bach Jensen. Han havde et firma, der vel var noget af det første herhjemme, der arbejdede med headhunting. Han havde været i Amerika efter krigen og lært, hvad der var at vide om headhunting, så de hjalp virksomheder og organisationer med at finde de rette folk til de rette opgaver. Til ham havde jeg på golfbanen sagt, "Tage, ved du hvad, jeg har indtryk af, at jeg godt vil lave et eller andet, når jeg nu snart er færdig i søværnet. Så hvis du finder en golfklub, der vil have en forretningsfører f.eks., så er jeg klar". Så en dag ringede han til mig i Frederikshavn og sagde, "du sagde sådan og sådan i sin tid, jeg har altså ikke nogen golfklub til dig, men jeg har et andet spørgsmål. Kunne du tænke dig at blive sekretær i Det Kgl. Skydeselskab?" – Så sagde jeg "hvad er det?" – Så sagde han "kom ind næste gang du kommer til København, så ser vi på hinanden".

Jeg fandt ud af, hvad Det Kgl. Skydeselskab var, og at det var noget, som jeg havde lyst til. Jobbet var fuldtids og Gerda og jeg boede på stedet, hvor jeg også var medlem af restaurationsudvalget og var med til at ansætte folk. Stedet har en park på 11 tønder land og en gartner og bygningsvedligeholdelse, og som forretningsfører skulle jeg også stå for indhentning af tilbud, vedligeholdelse, og var med til at antage restauratørerne og direktørerne osv.

Gerda blev lidt længere i Frederikshavn end jeg, fordi hun skulle først være færdig med sit job, men vi flyttede snart ind i gartnerboligen i parken. Der er tre lejligheder - en i bunden og to ovenpå - og vi havde nederste etage af huset. Vi var meget glade for at bo der, og jeg var der i 13 år. Men i 1995 – i en alder i 75 – gik jeg så endeligt på pension, og vi flyttede ud på Strandvejen, lige over for Skovshoved havn, hvor vi har boet lige siden.

Maritimt CV for Jørgen Vilhelm Stilling

Født 26. marts 1920.

1940	Kadet.
Okt. 1943 – maj 1945	I søværnets del af efterretningstjenesten (efterretning & transport).
23. november 1944	Flugt til Sverige.
Juni 1945 – april 1946	Til rådighed for Søværnskommandoen, assisterende til herværende Allierede Marinemyndigheder.
10. juni 1945	Udnævnt til Søløjtnant II (med tjeneste fra 1. oktober 1943)
11. juni 1945	Udnævnt til Søløjtnant I (med tjeneste fra 1. oktober 1944)
2. september 1945	Gift med Annalise Kirstine Simonsen.
Juni - oktober 1946	Med Kadetskibet HOLGER DANSKE.
Oktober 1946 – maj 1948	I Marinestaben. Gennemgik herunder
1. oktober 1947 – 17. april 1948	Kunl. Sjökrigshögskolans Stabskursus i Stockholm.
Maj – oktober 1948	Med opmålingsskibet HEJMDAL. Opmåling ved Grønland.

November 1948 – september 1949	Med torpedobåden BILLE.
November 1949 – februar 1954	I Marinestabens (fra 1. august 1951 Søværnsstabens O-sekt.) O-afd., herunder
1. maj 1950	Kaptajnløjtnant.
14. marts – 22. juli 1952	chef for ministrygeren SØLØVEN.
16. juni 1952	Orlogskaptajn.
15. december 1953 – 1. februar 1954	chef for torpedobåden KRABBE.
7. september 1954 – 10. august 1955	I Italien i forbindelse med overtagelse af korvetten TRITON.
10. august 1955 – 21. juni 1956	Chef for korvetten TRITON.
4. april 1957	Gift med Gerda Sander Christensen.
Juni 1956 – juni 1960	I Søværnsstabens O-afd., fra 1. januar 1959 som sektionschef,
15. juni 1960 – 20. september 1961	Under Søværnskommandoen, herunder
5. – 15. juli 1960	Hos Commander Destroyers Atlantic Fleet, Newport R.I.
18 – 29. juli 1960	Hos Commander Fleet Training Group, Guantanamo Bay, Cuba
6. august 1960 – 6. juli 1961	Gennemgang af Naval Command Course for Senior Foreign Officers ved U.S. Naval War College, Newport, R.I.,
30. september 1961 – 21. marts 1963	Chef for 2. Fregatdivision og for korvetter af TRITON-klassen.

	Herunder
30. september – 15. december 1961	Chef for korvetten FLORA.
15. december 1961 - 23. juni 1962	Chef for korvetten DIANA.
11. juli 1962 til 26. januar 1963	Chef for korvetten DIANA.
1. november 1962	Kommandørkaptajn.
26. januar - 21. marts 1963.	Chef for korvetten BELLONA.
1. maj 1963 – 28. februar 1966	Chef for forsvarsstabens O-afdeling.
4. oktober 1965	Ridder af Dannebrogordenen...
25. maj 1966 – 18. april 1967	(Første) Chef for fregatten PEDER SKRAM og
15. juni – 18. august 1967	(Første) Chef for fregatten HERLUF TROLLE.
25. september 1967	Midlertidig Kommandør.
25. september 1967 – 19. november 1971	Ass. Chief of Staff i H.Q. Allied Naval Forces, Baltic Approaches, i Kiel-Holtenau.
16. februar 1969	Kommandør.
4. oktober 1971	Ridder af 1. grad af Dannebrogordenen.
19. november 1971 - 1. oktober 1972	Chef for Torpedobådseskadren.

1. oktober 1972 - 31. august 1974	Chef for Fregateskadren.
1. september 1974 - 31. marts 1982	Chef for Flådestation Frederikshavn og Kattegats marinedistrikt.
4. oktober 1979	Kommandør af Dannebrogordenen
1982 til 1985	Søkyndigt medlem af Sø- og Handelsretten,
31. marts 1982	Afsked af linjen p.g.a. alder. Ansat som sekretær ved det kgl. københavnske Skydeselskab og Danske Broderselskab.