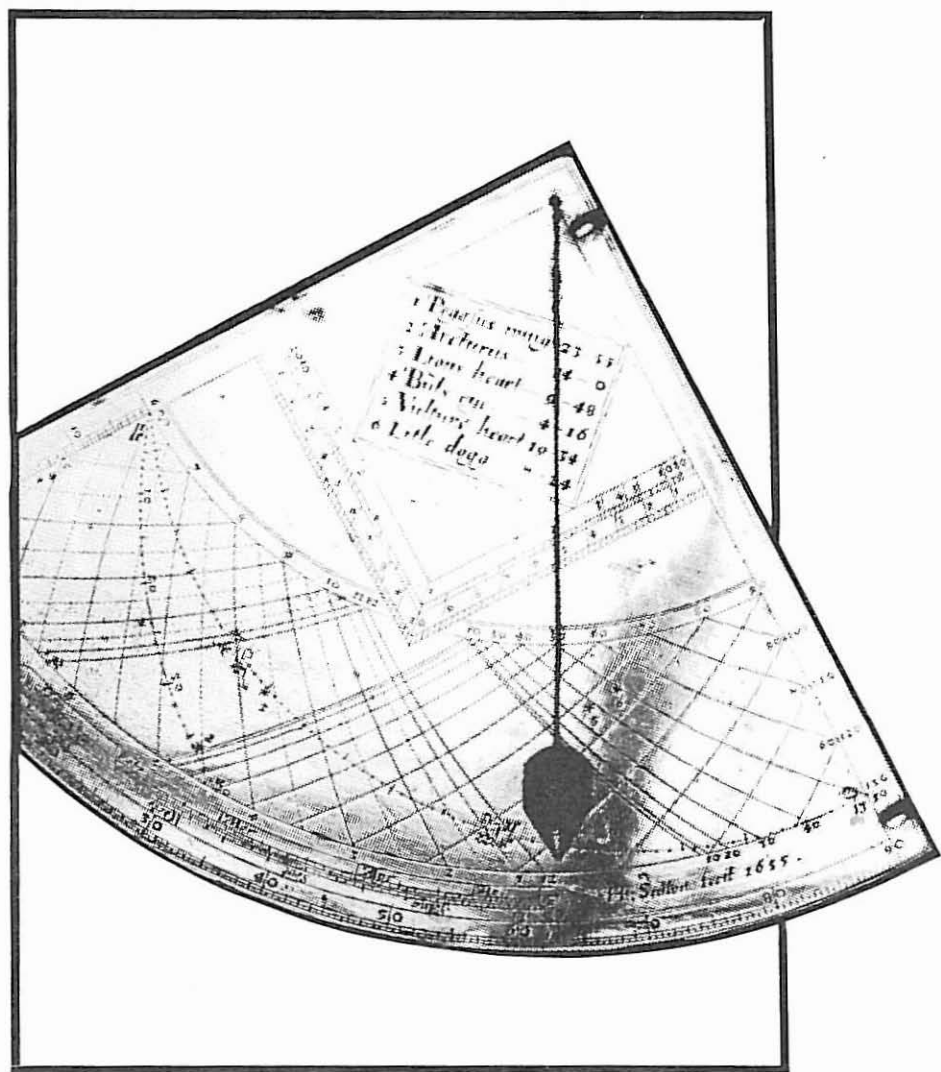


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



20. årgang

Nr. 2 1987

MARINEHISTORISK INDHOLD: TIDSSKRIFT

udgives af :

MARINEHISTORISK SELSKAB
Ved Fortunen 10A
2800 Lyngby.

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

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER
adresse: Orlogsmuseet, se nedenfor.

Redaktion:

Overarkivar H.C. Bjerg
Museumsinspektør Ole Ventegodt
(ansvarshavende)

Adresse:

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

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

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

Eftertryk er kun tilladt med tydelig kil-
deangivelse.

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

Sats og tryk: ORLOGSMUSEET
ISSN 0106-5122

Artikler:

Om et originalt Ole Rømer
instrument, som blev benyt-
tet på Søkadetakademiet.

Poul Darnell

3

En værnepligtigs odysseé med
Den danske Flotille i Sverige
(3. del).

Paul Langballe

7

Nekrolog:

Rolf Scheen 1898-1986

Gunnar Christie Wasberg

27

Andet:

Fra Orlogsmuseets billedarkiv

28.

Forside:

Messingkvadrant, fremstillet i
England 1655, visende for-
skellige himmellegemers kul-
minationshøjde på Londons
breddegrad. Efter traditionen
ejet af Ole Rømer.
Orlogsmuseet

Om et originalt Ole Rømer instrument, som blev benyttet på Søkadetakademiet.

Poul Darnell.

Ole Rømers indsats i det danske samfund for 300 år siden er velkendt. Også indenfor det sømilitære felt kom han til at yde bidrag inden for følgende områder:

Som generalkvartermester, idet han i 1681 knyttes til arbejdet på dokken for at klare forskellige vandtekniske problemer (1).

Skibsbygning, idet han formodes inddirekte via sin elev Ole Juchær at have øvet indflydelse på indførelse af videnskabelige principper for skibskonstruktion (2).

Ballistik; hvilket fremgår af hans *Adversaria* (dagbog) (3). Arne Hægstad har i denne forbindelse påvist Rømers arbejde med vægtfyldebestemmelser af støbejern til kanonkugler. Det blev betragtet som en militær hemmelighed, at de norske støbejernkugler vejede mindre end de hidtil anvendte tyskfremslåede kugler (4).

Navigationsskoler; Rømer bidrog blandt andet til oprettelsen af navigationsskolen på Møen (5).

Kompasfremstilling, idet han foreslog, hvorledes misvisningsproblemet skulle løses (6).

Søopmåling; Rømer var igangsat (7).

Det skulle dog blive indenfor sin hovedinteresse, det astronomiske

område, at Rømer kom til at yde sin bedste indsats.

Den glemte maskine.

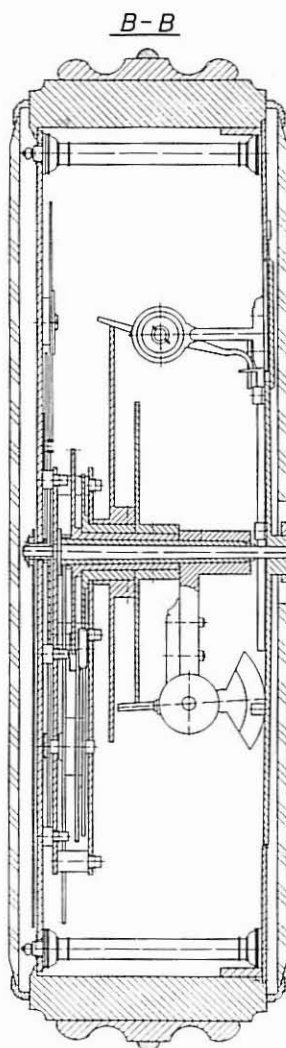
I 1982 fandt man på Rosenborg Slot Ole Rømers eklipsarium. Et eklipsarium er en analogregnemaskine, som kan benyttes til at beregne månens bevægelser og formørkelser. Man havde ellers hidtil anset denne maskine for at være gået tabt ved Københavns brand i 1795, men det viste sig, at den alligevel fandtes i Rosenborgs magasiner; endog behørigt registreret. Eklipsariet blev fremstillet under Rømers ophold ved Académie des Sciences af Ludvig den Fjortendes hofurmager Isaac Thuret, og det var færdigt i 1680.

Jeg var som ingeniør med interesse for astronomi og ure inviteret op på Rosenborg Slot i anledning af fundet, og da man spurgte mig, om jeg kunne tænke mig at opmåle, tegne og beskrive denne hidtil ukendte maskine, kunne jeg af begejstring over fundet kun give et ubetinget tilsagn herom.

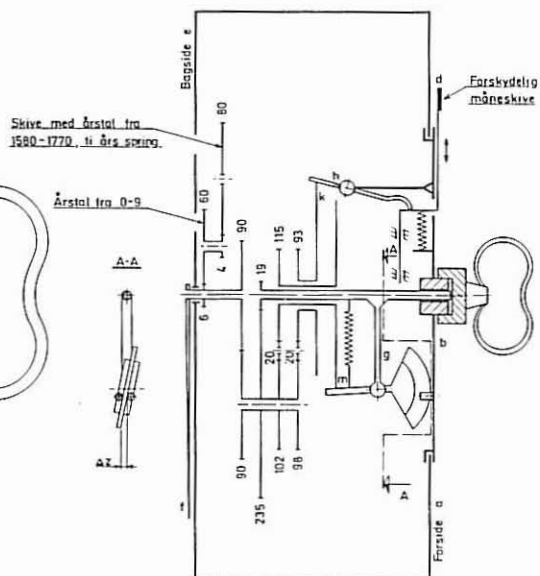
Maskinens funktion.

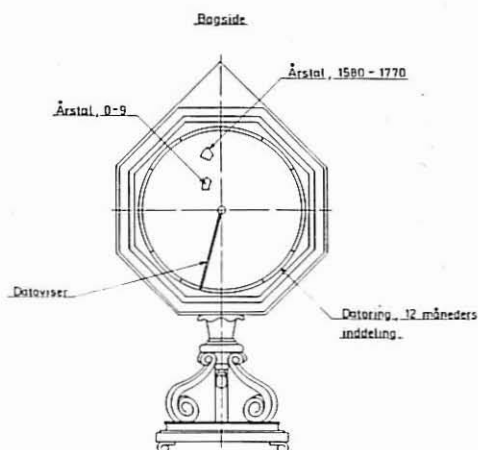
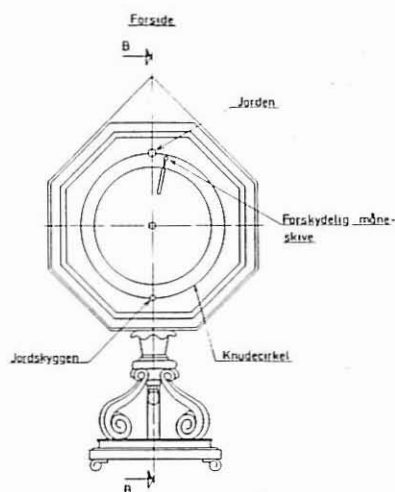
Jeg skal udfra min princip- og konstruktionstegning kort fortælle, hvorledes denne maskine fungerer (8).

OLE RØMERs eklipsarium.



Princip





Forsiden har en fast skive a og en bevægelig skive b, som drejes med en nøgle. Øverst på den faste skive a er en jordsignatur indgraveret og nederst en signatur for jordskyggen.

Skiven b drejes sammen med måneviseren d, som også bevæges radiært. Når d passerer henover jordsignaturen fås solformørkelse, og når d passerer henover jordskyggesignaturen fås måneformørkelse. Maskinens bagside har en fast skive e, hvorpå alle årets måneder og dage er angivet. En viser f angiver således måned og dato på denne skive samtidigt med, at et kalenderværk angiver et årstal inden for en tidsperiode fra 1580-1780. Maskinens funktion er således at kunne angive sol- og måneformørkelser i 200 år.

Der er her tale om et for sin tid uhyre avanceret apparat, som Rømer har gjort programmerbart ved anvendelse af såkaldte kurveskiver,

som bevirker, at viseren f drejes med en varierende vinkelhastighed som udtryk for månens hastighedsvariationer i sin banekurve ifølge Keplers 2. lov.

Søkadetskolen og eklipsariet.

I 1742 blev professor ved universitetet Christen Hee ansat som "Lektor Mathesos" ved Søetaten. I denne anledning overførte han kunstkammerets astronomiske instrumenter til kadetskolen (9) og dermed formodentlig også Rømers eklipsarium. Da Christen Hee begyndte at skranke i 1774, fik han assistance af astronomen Thomas Bugge. I 1782 døde Hee, og Bugge blev dernæst ansat som fast Lektor Mathesos (10). Fra en anden kilde ved vi, at Thomas Bugge har fortalt, at han benyttede Rømers eklipsarium til undervisning af søkadetter (11). Dette sandsynliggøres yderligere af, at Rosenborgs inven-

tarliste fra 1851 angiver, at maskinen var overført fra Amalienborg Slot; samt af, at Søkadetakademiet i perioden 1788-1827 netop havde til huse i Amaliensborgs nordøstlige palæ (12). Som nævnt er eklipsariets funktionsperiode fra 1580-1780, dvs. at denne blev overskredet, mens Bugge underviste. Dette kan have medført, at man først tabte interesse for maskinen for dernæst at bortgemme den og senere at glemme den helt.

Hvis der blandt Marinehistorisk Tidsskrifts læsere skulle være nogle, som har kendskab til kildemateriale, som fortæller om eklipsariets anvendelse på Søkadetakademiet, da vil Ole Rømers Museum meget gerne høre nærmere. Adressen er:

Ole Rømers Museum
Kroppedals Allé 3
Vridsløsemagle
2630 Tåstrup.

NOTER:

1) Barfod, Jørgen H. P.: Orlogsflåden på Niels Juels tid 1648-1699, p.48. (Marinehistorisk Selskabs skrift nr. 7.)

2) Rasmussen, Frank Allan, Marinehistorisk Tidsskrift nr.3/1986, p.28.

3) Meyer, Kirstine & Eibe, Thyra: Ole Rømers Adversaria, p.192-195. Udgivet af Det Kgl. Danske Videnskabernes Selskab. København 1910. Under Rømers ophold ved Académie des Sciences skrev han en afhandling om den ydre ballistik. Angående denne afhandling se Pihl, Mogens: Ole Rømers videnskabelige liv, p. 37-38. Udgivet af Det Kgl. Danske Videnskabernes Selskab. København 1944.

4) Hægsted, Arne: Mål og vægt i Danmark 1283-1983, p. 21-22. Udgivet af DANTEST, Dansk Institut for Prøvning og Justering i samarbejde med Danmarks tekniske Museum. 1983.

5) Nielsen, Axel V.: Ole Rømer. En skildring af hans liv og gerning, p.158. Århus 1944.

6) Ibid. p.157.

7) Ibid. p.155.

8) For nærmere beskrivelse se: "Seks beretninger fra teknikkens historie". Planetmaskinerne på Rosenborg ved Paul Darnell. Strandbergs Forlag 1984.

9) Meddelelse fra museumsinspektør Bente Gundestrup, Nationalmuseet.

10) Teisen, J.: Marinens Bibliotek 1765-1965, p.10. København 1965.

11) Nielsen, Axel V.: Ole Rømer. p.77.

12) Steensen, R. Steen: Søofficersskolen gennem 250 år, p.444. København 1951.

En værnepligtigs Odyssé med »Den danske Flotille« i Sverige. (3)

Paul Langballe.

En af de illegale overfarters hurtiggående motorbåde havde tabt sin skrue, og det havde været umuligt at få fat i en anden. På grundlag af den pågældende båds dimensioner, form og tidligere hastighed samt motorens hestekraft og omdrejninger lykkedes det sammen med min kammerat at beregne den ønskede skrues dimensioner, stigning og udformning så nogenlunde. Fremgangsmåden og resultatet blev konfereret og godkendt af overingeniør Malmström, som yderligere sørgede for, at skruen blev anskaffet gennem hans forbindelser. Den blev herefter afleveret til rette vedkommende.

Ud på efteråret påbegyndtes forskellige arbejder, som tilsigtede en forøgelse af Flotillens kampkraft. Således blev torpedobåden HAVKATTEN's dækstorpædapparat fjernet og erstattet med en 40 mm. Bofors automatkanon. Endvidere blev 36 stk. 8 mm. vandkølede maskingeværer i dobbeltaffutage fordelt dels på de tre minestrygere og dels på de 9 hidtil ubevæbnede kystbevogtningskuttere. Som beskyttende foranstaltning blev tågeudviklingsapparater monteret i alle fartøjer, ligesom de blev kamouflagede efter de nyeste videnskabelige principper.

Forsvarets målsætning og kommandoveje - "fra yngste menige til rigets monark" er noget, der altid

bliver fastslået på den første dag ved indtræden i forsvarets tjeneste. Målsætningen havde man med forskellig formulering og ordvalg søgt at fastslå ved ankomsten til forlægningerne; men hvornår ville den første lovlige danske regering være etableret? Og hvem ville den komme til at bestå af?

Brigadens kommandovej stoppede uhjælpeligt op ved Brigadens chef generalmajor K. Knudtson - i alle tilfælde teoretisk set. Det var efterhånden rygtedes, at forskellige instanser, der foruden Brigadens general bl.a. skulle omfatte repræsentanter for de allierede, Frihedsrådet samt danske politikere, som fortsat bag forhænget sad og trak i trådene, skulle have haft et møde for at få fastlagt netop disse ting samt Brigadens øvrige ydre relationer og indsættelse i forbindelse med Tysklands forestående kapitulation. Man vidste mere om alle disse forhold i forlægningerne, som flere af mødets eller mødernes hovedaktører, bl.a. Frihedsrådets uofficielle ambassadør i Stockholm, Ebbe Munck, havde besøgt.

Selv om Karlskronas borgere omfattede Flotillen med interesse, så førte Flotillen i den anden sammenhæng en tilbagetrukket tilværelse, dog således at Flotillens personel fra tid til anden var til skydeøvelser i forlægningen Sofielund beliggende ved stationsbyen Konga i

Småland, samt forlægningen Ronneby Brunn i udkanten af byen Ronneby i Blekinge Län.

Kun misfornøjelsen og rygter om rømninger nåede Karlskrona. (Det viste sig senere, at det var læge Jørgen Røjel og kaptajn O.C. Brøndum, der var tale om). Dette medførte sammen med de tidligere anførte forhold, at alle spurgte sig selv, hvad egentlig meningen var med det hele? I Stockholm blev man klar over situationen. Brigadens øverste chef, generalmajor K. Knudtson, som uden tvivl var sat på en uriaspost, aflagde besøg ved Flotillen sammen med chefen for marineafdelingen, kommandør F.H. Kjølsten.

Ved en parole holdt generalen en tale, hvis hovedindhold var, at han godt forstod os og til gengæld bad os forstå de vanskelige vilkår, som Brigaden virkede under, herunder ikke mindst hensynet til vort værtsland. Generalen sluttede med en appel til alle om at holde ud. - Noget konkret blev ikke afsløret.

Om aftenen den 6. november indløb meddelelsen om, at det under forlægning var lykkedes færgen STOREBÆLT at flygte til Helsingborg. Det blev senere oplyst, at aktionen havde været meget dramatisk. Ikke alene skulle man narre det tyske ledsageskib, men man havde også, for at skåne besætningens pårørende for tyske repressalier, gennem Frihedsrådet fået arrangeret et overfald af frihedskæmpere, som "erobrede" skibet.

STOREBÆLT blev liggende i Helsingborg en ugestid, hvorefter den en nat med blændede lanterner under beskyttelse af en kraftig

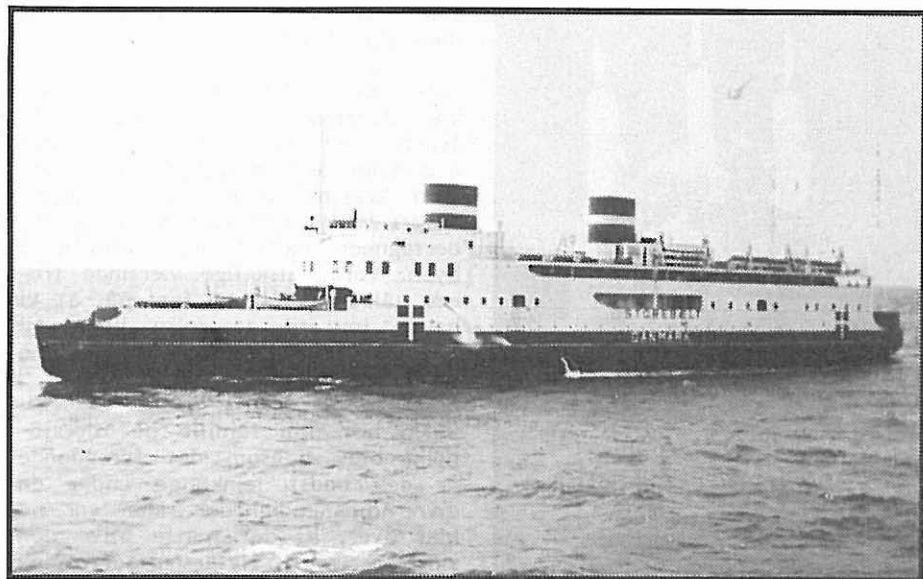
svensk eskorte sejlede til Karlskrona, hvortil den ankom den 14. november og lagde til i trafikhavnen, hvor den blev moderskib for Den danske Flotille, som forlagde fra Kungsbrohamnen til trafikhavnen.

Omtrent på samme tid fratrådte orlogskaptajn J.H.J. Jegstrup som Flotillens chef for at flyve til England, og kaptajnløjtnant E.T. Sølling tiltrådte som flotillechef med midlertidig rang af orlogskaptajn.

STOREBÆLT's tilstedeværelse betød en væsentlig forbedring for Flotillen på så at sige alle områder, idet administration, infirmeri, messer og opholdsrum blev etableret om bord, ligesom undervisning, fritidsaktiviteter samt underholdningsarrangementer afvikledes samme sted. Der blev oprettet frivillige aftenkurser bl.a. i navigation og matematik med Flotillens officerer som lærere, ligesom en musikbegaftet reserveløjtnant C.F. Lous ved hjælp af en harmonika næsten formåede at gøre det umulige muligt i forbindelse med konkurrencer om handlende musikkens "hvem hvad hvor". Hvor gevinsten var bøger, handlede de næsten alle om Tysklands forestående nederlag. Det kunne ikke være bedre. På sådanne aftener fik vi lov til at invitere vores svenske venner og bekendte med.

Der blev fra flotilleledelsen gjort meget for os, og stort set førte det også til det ønskede resultat. Stemningen forbedredes betydeligt.

STOREBÆLT, der på den tid var verdens største jernbanefærge, var iøvrigt genstand for stor interesse



Jernbanefærgen STOREBÆLT fotograferet under krigen. STOREBÆLT, der var bygget i 1939, var i mange år verdens største jernbanefærge.

fra Karlskronas borgere, som navnlig i begyndelsen valfartede til det afspærrede havneområde for gennem et gitter at få et glimt af "jättefärjan".

Den kirkelige betjening blev engang tilgodeset ved en gudstjeneste i Admiralitetskyrkan, som er knyttet til den svenske flåde på samme måde som Holmens Kirke er knyttet til vores.

En feltpræst fra en af forlægningerne prædikede over dagens tekst og omtalte i denne forbindelse de sanselige lyster og kødets fordærv. Men hvad der var værre: Den blotte lyst var lige så syndig som den fuldbyrdede kendsgerning. Denne afsløring afstedkom i de nærmest

følgende dage adskillige muntre bemærkninger, når en orlogsgast efter at have været oppe i byen ved sin hjemkomst berettede om en dejlig svensk flicka, han havde mødt.

Det skal retfærdigvis anføres, at vores udmærkede feltpræst rundede sin prædiken af med at erkende menneskenes ufuldkommenhed, blot burde man i sine handlinger bestræbe sig på at vise hensyn og medmenneskelig adfærd over for dem, man mødte på sin vej. - Det var uden tvivl også det, der var hensigten med forkyndelsen. Der var sikkert ingen, der havde forestillet sig, at denne præst, der hed Eilif Krogager, senere skulle blive chef for en supermagt i den danske turistverden.



Julen 1944 nærmede sig. I Sverige indvarsles den altid på Luciadagen den 13. december. Som alle andre svenske byer stod også Karlskrona denne dag på den anden ende. Luciabruden, der altid var en smuk og uberygtet flicka, blev ligesom hendes terner iført hvide klæder. Med en krans af lys på hovedet blev Lucia anbragt i en åben karek forspændt 20-30 flottister. Tiljublek og hyldet, som var det et fyrstebesøg i et eventyr, kørte kortegen gennem gaderne til en stor hal, hvor ceremonien afsluttedes med overrækkelse af gaver til Lucia og hendes terner. Dog måtte der ydes noget til gengæld. I de følgende dage helt op til juleaften aflagde Lucia og hendes terner besøg på hospitaler, plejehjem og andre sociale institutioner. Mens de istemte den berømte Luciasang, søgte de

at bibringe patienter eller beboere indtrykket af, at julen også for dem var "lysets fest".

Selv om verdenssituationen fortsat var alvorlig, tyskernes Ardenneroffensiv var lige iværksat, var det dog ikke alle svenskere, der forstod krigens alvor. Som tidligere anført boede min kammerat og undertegnede på et lejet værelse i byen. Vores elskelige værtinde troede således fuldt og fast på, at vi havde lov til at rejse hjem til Danmark på semester og komme tilbage efter jul.

Julen hos min familie på Bjersjöholm blev ligesom det foregående år den bedst tænkelige under de givne omstændigheder. Man var nu klar over, at det måtte blive den sidste krigs jul. Nytårsperioden blev fejret i Flotillens regie og blandt svenske venner.

En tragisk begivenhed tog sin begyndelse den 3. januar 1945. Blandt Flotillens mandskab befandt der sig flere kadetter, som alle siden den 29. august 1943 havde været engageret i modstandsbevægelsen hjemme og tilknyttet modstandsorganisationen Holger Danske. I forbindelse med tjeneste i Flotillen blev de undervist på Sjökrigsskolan i Karlskrona.

En af dem, Koch Michelsen, kunne imidlertid ikke finde sig til rette under de nye forhold. Det gik ham sådan på, at han rømmede - efter sigende med Flotillens stiltiende billigelse (officielt kunne det jo aldrig blive). I Danmark blev han optaget i sin gamle modstandsgruppe og i en skudveksling med tyskerne såret i det ene ben. Efter tilfangetagelsen stillede tyskerne

ham for en krigsret og dømte ham til døden.

På vej til henrettelsen så han sit snit til at flygte, men på grund af sit dårlige ben var han hæmmet i sine bevægelser og blev derfor under flugten skudt ned af det tyske vagtmandskab. Under den uro, det medførte, lykkedes det en medfange at slippe væk.

Erik Koch Michelsen ligger begravet i Mindelunden i Ryvangen.

I sidste halvdel af februar aflagde tidligere folketingsmand og handelsminister John Christmas Møller sammen med tidligere formand for Søfyrbødernes forbund Richard Jensen besøg i Flotillen. Man kunne dårligt forestille sig nogen mere ejendommelig konstellation. Lederen af Det konservative Folkeparti arm i arm med en af den danske revolutionsbevægelses ypperste bannerførere. For den, der havde læst lidt om de ting, var det næsten lidt for komisk.

I en af STOREBÆLT's saloner bød flotillechefen velkommen og præsenterede herefter aftenens talere. Richard Jensen, der først fik ordet, var imponerende af vækst og havde en stemme, der kom helt nede fra mellemgulvet. Sammen med den anvendte sprogbrug bragte det uvægerligt en den forestilling, at han fortsat tilhørte revolutionens tunge drenge - eller forholdt det sig i virkeligheden helt anderledes? Richard Jensen omtalte det uundgåelige retsopgør, som nødvendigvis staks måtte iværksættes, når Danmark atter blev frit. Han belyste ved eksempler inden for samfundets forskellige funktioner, hvorledes politikerne

havde svigtet folkets tillid ved at gå fjendens ærinde uden at være nødt til det. Han afsluttede med foragt omtalen af hver kategori ved at sige: "Så'n no'en halunker!"

Det lød faktisk helt festligt. Ifølge ordbogen betyder halunk en kæltrung; men der var ingen tvivl om, at han mente noget endnu mere stygt. Umiddelbart kunne man kun give ham ret i det, han fremførte denne aften. Han fik da også et bragende bifald.

Christmas Møller, der herefter fik ordet, var kendt af alle og havde i vide kredse opnået en vis popularitet, der gik helt på tværs af de politiske skillelinier, fordi han fra besættelsens første dag helt utvetydigt havde talt "Roma midt imod".

Selv om emnet var Danmarks stilling i den frie verden, så kredsede Christmas Møller i sin tale omkring de politiske forhold efter befrielsen. Nok havde han været modstander af den hidtil førte politik, men han ønskede alligevel det tidligere politiske system bibeholdt. Det skinnede tydeligt igennem, at han ikke ønskede at få for mange udenforstående personer ind på Rigsdagen. Det blev bl.a. sagt rent ud: "Fordi en mand har været en god sabotør, behøver han ikke nødvendigvis at være en god politiker". Med al skyldig respekt for Christmas Møllers personlige mod og indsats kunne jeg kun få den opfattelse, at han i hovedsagen var og forblev politiker med de dertil hørende ambitioner på godt og ondt.

Flotillechefen, orlogskaptajn Sølling, takkede de to talere og rundede

diplomatisk af ved at udtale: "Når to personligheder som Christmas Møller og Richard Jensen i dag kan arbejde sammen, kan det kun love godt for fremtiden."

Efterhånden som tiden skred frem, blev Flotillens øvelsesaktiviteter øget betydeligt og omfattede nu også, foruden sejlads og angreb på konkrete mål, landgangsovelser, hvori medvirkede personel fra Ronneby Brunn og Sofielund. - Det begyndte efterhånden at tage form. En af de sidste store øvelser havde karakter af en regulær manøvre, hvor to kompagnier skulle land-sættes på en kyststrækning, der blev forsvaret af et tredje kompagni.

Det kom som en stor overraskelse, da jeg medio marts modtog meddelelsen om, at jeg sammen med 19 andre fra Flotillen den 2. april skulle afrejse til Stockholm for der at blive oplært i sejlads med motortorpedobåde med henblik på overtagelse af to sådanne enheder. Denne udkommando måtte betragtes som en pionergerning, idet denne skibstype ikke tidligere havde fundet anvendelse i det danske søværn. Under ledelse af svenske sømilitære instruktører påbegyndtes straks et maskinkursus for det til motortorpedobådene bestemte maskinpersonel.

Med 1. motortorpedobådsdivision i Sveriges Scapa Flow.

Afrejsen fra Karlskrona fandt sted den 2. april med natekspresen til Stockholm. De 20 mand dækkede de tjenestegrene, som var nødvendige for at tilgodesee to motor-

torpedobådsbesætninger med henholdsvis søløjtnant Jørgen A. Hviid og søløjtnant (R) Kaj Aage Bang som chefer (begge senere avanceret til kommandørkaptajner).

Efter ankomsten til Stockholms Hovedbanegård gik turen direkte til en stor marinestation, Skeppsholmen, som lå i selve byen.

En ejendommelig konstatering, som under de givne omstændigheder måtte forekomme provokerende, bestod i, at det tyske gesandtskab, en stor og grim frit beliggende bygning, var placeret lige til venstre for marinestationens hovedindgang. Fra denne bygning kunne man hele døgnet kontrollere al passage til og fra stationen, og så kunne man naturligvis regne sig til en hel masse mere. Man kunne ikke være mere imødekommende over for tyskerne, selv ikke i Danmark.

Vi fik hurtigt anvist vort kvarter, som var en stor sovesal. Godt trætte oven på en hektisk arbejdsdag og en nat uden søvn smed vi os på køjerne. Enkelte var allerede slumret ind, da en svensk officer kom ind, skældte os hæder og ære fra og befalede os omgående at stå op og forlade salen. Vore to chefer klagede straks på højere sted, og vi så ham ikke mere.

Næste dag var der omvisning på Skeppsholmen m.v., og den 4. blev vi tilkommanderet 1. torpedobådsdivision. Selv tiltrådte jeg tjenesten i motortorpedobåden T 29, hvor vi straks påbegyndte sejladsen.

Den 9. april gik turen til Gålö, beliggende i Hårsfjärden, som bl. a. var en stor motortorpedobådsbase med tilhørende hjælpefacilite-



Svenskbygget motortorpedobåd T 27. Fartøjet var bygget af stål, deplacerede 27 t, og de 1060 HK kunne give det en fart på næsten 50 kn.

ter af enhver tænkelig art. Efter indkvartering i nogle barakker fulgte en omvisning på en del af basen og en almen orientering om det, som forestod. Hårsfjärden var dengang en af de bedst bevogtede marinebaser i Sverige.

Den følgende morgen blev der taget fat for alvor. Det begyndte med morgenmønstringen, hvor vi danske udgjorde en gruppe for sig. En anden gruppe med undergrupper bestod af MTB-besætningerne, mens en tredje gruppe bestod af en del af basens personel. Efter aflagt melding lød chefens stemme: "God morgen, sjömän!", hvorefter alle svarede i kor: "God morgen, hr. kapten". Herefter fulgte en tale, som vil huskes, så længe vi lever.

Kapten Dag Arvos indledte med at byde os danske velkomne, og henvendte sig derefter til det svenske personel, idet han mindede om det besatte Danmark, om hvorledes vi var kommet til Sverige, og hvad hensigten var med vores tilstedeværelse her. Kaptenen sluttede med: "Jeg forventer, at alle gør deres bedste for at dygtiggøre vore danske kammerater, og hjælper dem på alle måder i overensstemmelse med den svenske flådes bedste traditioner." Det var en tale, der samtidig blev holdt med en udstråling, der ikke kunne undgå at gøre indtryk.

Herefter gik det slag i slag. Undervisning og praktisk tjeneste på værksted. MTB-kendskab om italien-

ske, engelske og svenske MTB-typer, MTB-sejlads under forlægning og under angreb.

Selv var jeg tilkommanderet den svenskbyggede T 29 og var senere på natmanøvre med T 27.

Det var dog de italiensk byggede MTB'ere, der nødvendigvis måtte have vores største interesse, idet det var to af denne type, vi skulle overtage. De var mærkede T 11 til T 14. Omstående skitse fortæller mere end mange ord, hvorledes denne type så ud og var indrettet.

Vore svenske kammerater var enestående i alle forhold. Den korpsånd, som herskede på MTB-basen, rakte også ud over området. En dag spurgte jeg således en svensk flottist, hvor man kunne få vasket noget tøj. Staks tilbød han at ordne den sag. Han blev nærmest fornærmet, da jeg ikke mente, jeg kunne være bekendt at tage mod dette. Næste dags morgen afleverede han to skjorter, vasket og strøget (dengang havde man ikke strygefri skjorter) samt to sæt undertøj med en hilsen fra hans frue.

Hårsfjärden var mere end en MTB-base. Også større skibe kunne søge læ her. I en bestemt forbindelse havde Hårsfjärden dog fået en uhyggelig klang. En svensk underofficer, Carlennart v. Richtenau, som jeg var blevet særligt gode venner med, berettede:

Den 5. februar 1941 lå tre af Sveriges store jagere for anker side om side, KLAS HORN, KLAS UGGLA og stadsjageren GÖTEBORG. En kraftig eksplosion om bord på KLAS UGGLA dræbte 30 mand og sårede yderligere 11. De nærmest

følgende dage gik eftersøgningshold rundt på de omkringliggende øer og holme og samlede vragerter op for om muligt at finde noget, der kunne kaste lys over eksplosionens årsag. Endvidere samlede man stumper op af det, der engang havde været mennesker.

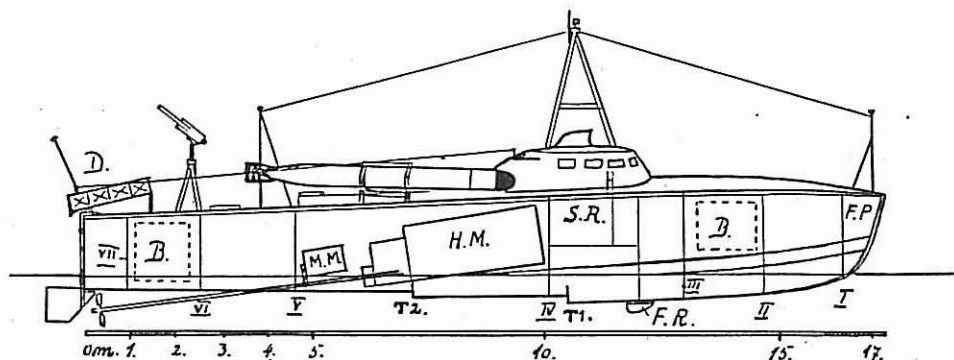
KLAS UGGLA blev så medtaget, at man måtte opgive at reparere den på trods af, at man havde hårdt brug for den. De to øvrige, KLAS HORN og GÖTEBORG, blev efter langvarige og kostbare reparationer gjort søklare igen.

Tiden hastede af sted. Jeg var ikke bekendt med, hvor længe vi skulle blive her, og jeg nåede aldrig at blive klar over det. Den 1. maj 1945 blev vi purret temmelig ublidt. Der var alarm. Vi skulle hurtigst muligt afsted til Malmø. Personligt kan jeg ikke mindes at være kommet så hurtigt på benene siden den 29. august. Vi fik travlt med at pakke, morgenmåltidet nærmest slugte vi, og en sømmelig afsked med vore enestående værter nåede vi dårligt nok. En febrilsk opstemthed prægede opbruddet.

Danmarks befrielse. Opgøret der udeblev.

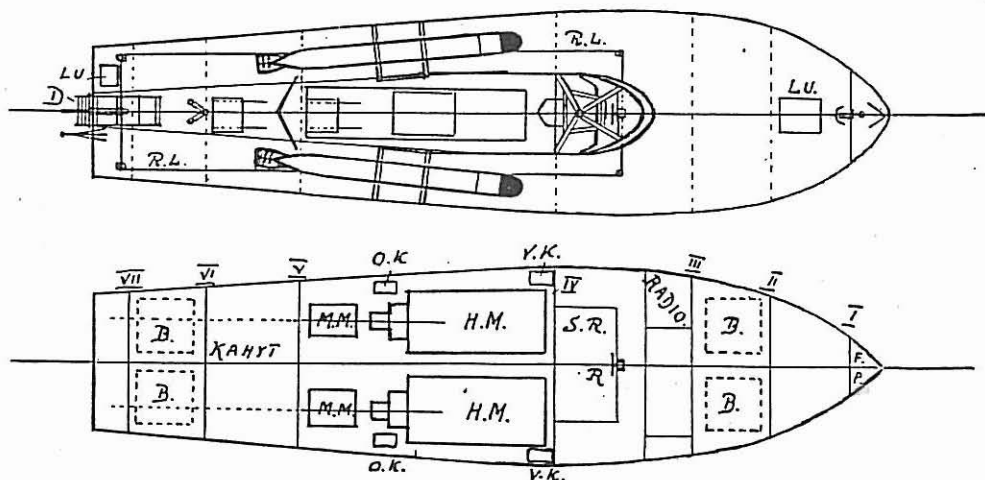
Ekprestoget til Malmø bar i høj grad præg af, at Brigaden var i opbrud. Kendte og ukendte officerer fra Brigadekommandoen i Stockholm sås overalt. Adskillige menige havde følge med deres svenske fru eller fæstmø.

Vi, der havde været på Hårsfjärden, som vi måtte forlade med uforrettet sag, havde naturligvis



Skematisk Skitse af italiensk 2-Trins M. A. S.-Baad.

- | | |
|----------------------------|----------------------------------|
| I—VII = Vandtætte Skodder | B. = Brændstoftanke |
| F.P. = Forpeak | M.M. = March- og Manøvre motorer |
| F.R. = Forror | H.M. = Hovedmotorer |
| R. = Rat | O.K. = Oliekolere |
| R.L. = Rorledning | V.K. = Vandkolere |
| S.R. = Styrum | T1. = 1. Trin. |
| L.U. = Luger | T2. = 2. Trin. |
| D. = Rampe til Dybdobomber | |



Efter R. Steen Steensen: Alverdens Krigsskibe.



Brigadens stab fotograferet i 1944. Forreste række fra venstre: Kaptajn Andersen, kommandørkaptajn Kjølser, generalmajor Knudtzon samt kaptajnerne Norup og Lund. Bagste række: Kaptajnløjtnanterne Thostrup og Wülich-Muxoll, ritmester Lechly, kaptajnløjtnant Wolff og intendant Højberg. Foto Orlogsmuseet.

fulgt begivenhederne gennem aviser og radio, men kendte meget lidt til den konkrete situation. Kun dette: Tysklands sammenbrud måtte være umiddelbart forestående, men hvad med de nærmere omstændigheder?

Vi nåede Malmø ud på eftermiddagen. Hele Den danske Flotille var ankommet fra Karlskrona. Mens STOREBÆLT var forblevet der, havde isbryderfærgerne MJØLNER og HOLGER DANSKE sluttet sig til og udgjorde nu henholdsvis stabsskib med kommandørkaptajn F.H. Kjølser om bord og troppe-transportskib for Flotillens basepersonel underlagt søløjtnant (R) J. Bilde Jensen.

Det var et vidunderligt syn at se de mange danske splitflag smælde for vinden.

I Flotillen indgik yderligere Dansk-Fransk Dampskibsselskabs damper RØSNÆS, som den 8-9 april forsættigt var gået på grund ved Hven, hvorved der var opstået en "meget faretruende situation", der nødvendiggjorde tilkaldelse af omgående og effektiv assistance. En hel flåde fra Svitzers Bjergnings-enterprise og fra Forenede Bugser-selskaber ilede til. De fik hurtigt trukket RØSNÆS af grunden, hvorefter de alle afgik til forskellige svenske Øresundshavne, hvor de indgik i den transportflåde, som skulle overføre Brigaden og dens materiel.

Lodsfartøjet SKAGEN ankom til svensk havn den 10. april, og omkring den 20. april ankom Fyr- og Vagervæsenets inspektionsskibe AR-GUS og LØVENØRN. De blev også alle underlagt Flotillen.

Sent om aftenen den 3. maj ankom 66-Selskabets ØSTERSØEN og Det østbornholmske Dampskibsselskabs CARL til Malmø, hvortil de blev dirigeret af modstandsfolk på foranledning af frihedsbevægelsen, idet man havde fået et vink om, at tyskerne var blevet underrettet om skibenes aktive medvirken i flygtningetransporterne og andre af frihedsbevægelsens aktiviteter. Arrestationer skulle være umiddelbart forestående. Nogle kendte personer, som var særdeles kendt som nazisympatisører, blev straks isoleret på HOLGER DANSKE.

Det var med blandede følelser, jeg befandt mig om bord på HOLGER DANSKE, idet pladsen på mit tidligere skib, minestrygeren MS 7, nu var besat af en anden. Imidlertid blev jeg sent om aftenen den 4. maj beordret til omgående at stille på stabens kontor på kommandoskibet MJØLNER.

Vores øverste maritime chef, kommandørkaptajn F.H. Kjølse (senere udnævnt til midlertidig kontreadmiral, død 9. april 1985) var ubestridt en personlighed. Det havde han bevist ved flere lejligheder,



Indskibningen i Helsingborg, her med den ordinære DSB-færge. Foto Orlogsmuseet.

bl.a. da han forgæves forsøgte at puste liv i det slumrende Danmark ved fra sin post som flådeattaché i Berlin at advare om den forestående besættelse. Men som alle personer af format havde kommandør-kaptajnen også sine særheder, som i dette tilfælde kom til udtryk efter et biluheld, der resulterede i en beskadiget fod, som voldte stor smerte.

Det syn, der mødte mig, da jeg om bord på MJØLNER åbnede døren ind til salonen, skal jeg sent glemme. Det lignede mest af alt en scene fra ugebladet Hjemmets tegneserie med Kaptajn Vom og de uartige drenge Knold og Tot, som med en slangebøsse skød til måls efter kaptajnens indbundne fod, og som herefter udløste et sandt raseri fra den forsvarsløse kaptajn. På ganske tilsvarende måde sad nu vores "kaptajn" i en dyb stol med det ene afstivede ben anbragt på en mægtig pude.

Jeg havde dårligt åbnet døren, før han med et arrigt blik og en fejende afværgende bevægelse med den ene arm højlydt nærmest snerrede en advarsel mod den nys ankomne. Der var dog ingen slangebøsse i min baglomme. Jeg aflagde, vistnok overdrevent korrekt, den militære hilsen og hastede gennem farezonen ned til stabens kontor.

Her stod i forvejen tre andre maskinister, som også havde været på Gålø MTB-base. Vi blev nu spurgt, om vi var villige til at vove pelsen. Da vi alle svarede bekræftende, fik vi at vide, at vi sammen med fire navigatører skulle udføre observations- og kurérmotorbådstjeneste for Flotillen, som nu skulle

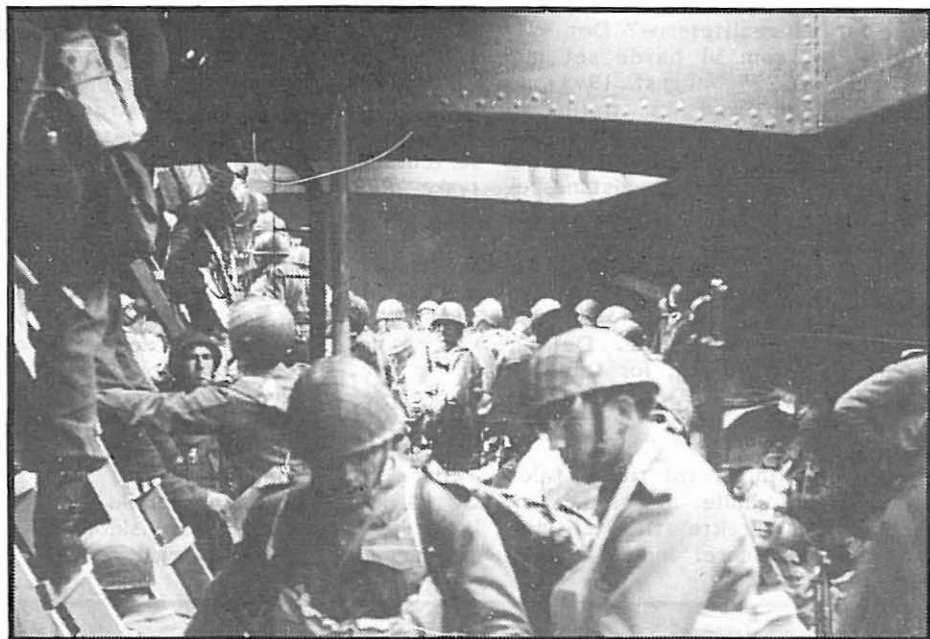
afgå til Helsingborg og derfra til Helsingør.

På vores vej op havde "kaptajnen" ændret kurs. Med et fast håndtryk og et par velvalgte ord ønskede han os held og lykke, hvorefter vi hastede ned til en ventende bil, som kørte os til havnen i Limhamn, hvor vi blev fordelt på fire hurtigtgående motorbåde.

Den båd, jeg skulle med, hed D 4 og var en mellemstor motorbåd med kahyt for. Føreren, der var lods, hed Christian Thodsen. Han var en frisk og djærv gut, som bl.a. havde deltaget i de illegale overfarter mellem Danmark og Sverige. Bevæbnet med maskinpistoler og almindelig pistol samt et par gode kikkerter og en signallampe gik vi om bord, og efter en kort orientering, hvor jeg bl.a. sikrede mig, at der var det mest nødvendige håndværktøj, hvis der skulle blive vrøvl med motoren, stod vi havnen ud.

Vi pløjede nu Sundet igennem på kryds og tværs. Selv på lang afstand kunne vi følge kølvandsstriberne på de tre andre både. Da det begyndte at lysne, så vi Flotillen afsejle fra Malmø, hvor de i en lang række stævnedes mod Helsingborg eskorteret af svenske flådeenheder, der bl.a. talte de store jagere EHRENSKJÖLD og NORDENSKJÖLD.

Efter tre timers sejlads faldt koblingen ud, og vi måtte stoppe op. Mens båden lå og huggede i bølgerne, lykkedes det at foretage en midlertidig udbedring. Det skete et par gange til. Ved start den tredje gang var der ikke mere kapacitet på startbatteriet, så start måtte



På vej over Sundet den 5. maj 1945. Foto Orlogsmuseet.

delvis foretages med håndkraft. Thodsen kunne kun bekræfte, at batteriet var gammelt og udslidt, og at der også tidligere havde været vrøvl med koblingen. Det fortæller lidt om de vilkår, som de illegale overfarter var underkastet.

Omkring kl. 0600 løb de første enheder ind i Helsingborg Havn, og sammen med adskillige transportskibe udfyldte de efterhånden hver eneste meter kajplads, der fandtes.

Brigaden indfandt sig gradvis i løbet af de nærmest følgende timer og blev straks indskibet sammen med deres materiel med henblik på overførsel til Helsingør. Den skulle have fundet sted kl. 0800, men den fandt i alle tilfælde ikke sted før ved 10-tiden.

Efter ankomsten til havnen måtte jeg koncentrere mig om at få "den forbandede kobling" i orden, idet vi skulle ud igen, før Flotillen afsejlede. Det lykkedes faktisk også. Da jeg efter reparationen atter stak hovedet op over kajkanten, var hele havneområdet et sydende hav af brigaderer.

Fra en nærliggende dansk galease lød en højtaler, som med de sidste nyheder søgte at overdøve larmen fra kajerne. Her påhørte jeg for første gang frihedsbudskabet fra London, således som det allerede havde lydt aftenen i forvejen. Ganske vist havde jeg hørt det som et rygte, men dem var der så mange af. Nu havde kun realiteterne interesse.

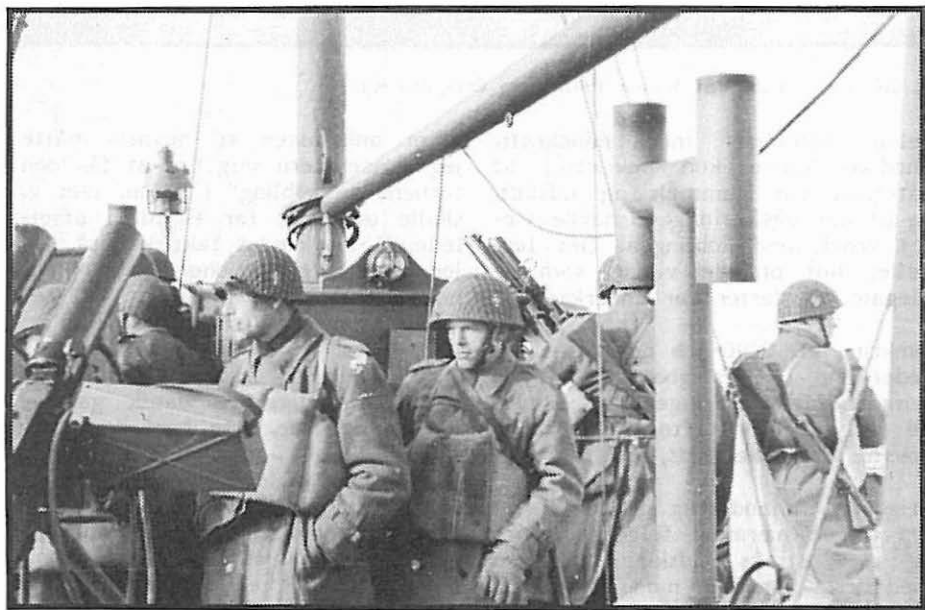
Hvad var så realiteterne? Det var, at den dag, som vi havde set hen til siden den 29. august 1943, nu pludselig, som ved et trylleslag, var en realitet. Vi havde alle forestillet os, at vi ved en allieret invasion sammen med modstandsbevægelsen skulle yde en indsats. Det var vi jo blevet uddannet til. Det forventede opgør med besættelsesmagten og navnlig dens danske håndlangere udeblev. Vi fik nærmest det hele forærende. Det er umuligt at give udtryk for følelserne i denne stund. Det skal simpelthen opleves.

Der var dog ingen tid til at falde i staver. Vi skulle af sted igen. D 4 sejlede direkte til Helsingør for at rekognoscere. Inde i havnen

kunne man konstatere, at der fortsat gik tyske skildvagter både på Kronborg og ved nogle tyske minestrygere. Folk begyndte at strømme til havnen. Ingen tvivl om, at man forventede, at noget skulle ske. De tyske skildvagter fulgte os i kikkert. Snart var vi ude igen.

En mindre tysk flådeafdeling var blevet observeret noget tidligere både fra land- og søside. Da de var på vej nordover, var der grund til at tro, at de skulle til Norge, hvor tyskerne endnu ikke havde kapituleret.

Tilbage til Helsingborg og ud igen. Og så kom det store øjeblik. Omkring kl.10 gled de første skibe ud af havnen, og de øvrige fulgte



Overførslen den 5. maj. De dobbelte vandkølede maskingeværer, som P-kutteren har fået installeret, ses tydeligt. Foto Orlogsmuseet.



Udskibningen i Helsingør. Kronborg i baggrunden var stadig besat af en stærk tysk garnison, hvad ingen på dette tidspunkt syntes at bekymre sig om. Foto Orlogsmuseet.

hurtigt efter. Det var et fantastisk syn. Ikke bare på grund af det store antal fartøjer, der udgjorde en hel armada, men også fordi den bestod af de mest forskelligartede skibstyper, som tænkes kunne. Hvert eneste fartøj havde imidlertid sin bestemte mission, og alle var de fyldt til randen med brigadesoldater og materiel. Ud over de skibe, som direkte var underlagt Flotillen, blev også de ordinære færger på ruten Helsingør-Helsingborg taget i anvendelse. Det var DAN og SVEA.

De store svenske jagere EHRENSKJÖLD og NORDENSKJÖLD eskorterede, men kun til midtsundsgænsen, hvor de vendte om - den officielle svenske neutralitet skulle demonstreres endnu engang.

Da skibene passerede indløbet til Helsingør, var der sort af mennesker på havneområdet. Som en vel-

komst lød ovationerne med en sådan styrke, som jeg ikke har oplevet det hverken før eller siden. Senere på dagen lagde vi til på siden af HOLGER DANSKE, hvor flotillechefen havde hejst sin stander.

I betragtning af, at våbenstilstanden officielt var trådt i kraft, var der alligevel ting, der måtte forekomme mærkelige. Ikke 30 meter fra, hvor vi lå, gik en tysk skildvagt med maskinpistol i skudklar stilling foran en tysk minestryger, som lå ved værftet. En mulig forklaring blev vi først bekendt med på et senere tidspunkt. Tyskerne i Helsingør anerkendte kun freden som værende en våbenhvile.

Da der nu ikke længere var brug for motorbådstjenesten, blev jeg den 6. maj underlagt Flotillens bastesyrke om bord på HOLGER DANSKE.

Det var i dagens løb rygtedes, at HIPO'er var på vej til Helsingør. (HIPO var en forkortelse for det tyske Hilfs-Polizei og bestod af fanatiske danske nazister, der var gået i tysk tjeneste). Der blev derfor etableret skærpet bevogtning af havneområdet ud for HOLGER DANSKE med ordre om at stoppe alle biler, inden de kørte ind på området.

Ud på eftermiddagen kom en tysk militær personbil kørende med stor hastighed uden at standse på vagternes tilråb. I overensstemmelse med den givne instruks gav skildvakterne ild. Bilen stoppede op lidt før skibsværftets administrationsbygning. To tyske soldater bar en tredje soldat ud ved at tage i henholdsvis arme og ben. De lod ham dumpe ned på stenbroen, som var det en sæk kartofler. De syntes at være vant til den slags. Han var stendød. En hårdt såret befandt sig stadig i bilen.

Et øjeblik efter begyndte et fuldstændig ukontrolleret skyderi. Alle fulgte sig angrebet. Efter en stunds forløb blandede tyskerne sig i det, idet de fra de tidligere omtalte minestrygere bl.a. gennemhullede maskinhuset i en af værftets høje tårnkraner.

Selv søgte jeg dækning om bord på HOLGER DANSKE, hvor jeg gennem et køje søgte at danne mig et overblik over situationen. Jeg fik øje på et par tyskere, som var krøbet i dækning, men de var ubevæbnet og deltog således ikke i skyderiet, så jeg lod dem være. Der skulle trods alt være mening med galskaben. Hele skyderiet varede ca. 15-20 minutter. Endnu mens det stod på, gik modstands-

bevægelsens byleder i Helsingør, orlogskaptajn Jens Julius Westrup (senere kommandør, død den 26. januar 1976) nede på kajen og talte med STORE BOGSTAVER.

Gradvis gik alle Flotillens enheder fra kaj og returnerede til Helsingborg. Det var en klam fornemmelse. Man forstod ikke et kuk. Der blev senere foretaget adskillige afhøringer for at finde årsagen til skyderiet. Man kom aldrig rigtigt til bunds i denne affære, som iøvrigt kostede flere tyske marinesoldater livet. Som en mulig årsag er nævnt, at det var rikochetterende projektiler hidrørende fra vagtmandskabets skud, der udløste denne affære.

Der var adskillige årsager til, at Flotillen returnerede til Helsingborg. Orlogskaptajn Westrup havde den helt klare indstilling, at da man ikke måtte slås dengang, der var krig, så ville det være uden mening, at folk skulle dræbes nu. En anden ting var, at beskydningen af nogle ammunitionsskibe, som lå i havnen, kunne være blevet en katastrofe for byen. Endelig befandt der sig en stor tysk garnison på Kronborg med skyts, der langt overgik Flotillens. Hvornår ville de have blandet sig?

Hertil må føjes, at Den danske Brigade havde forladt Helsingør inden denne skudveksling fandt sted. Vurderet på ovennævnte baggrund måtte man erkende, at flotillens afsejling var en rigtig disposition. Alligevel føltes det som en flov affære. Skyderiet, der var totalt blottet for illdisciplin, burde aldrig have antaget en sådan karakter.

Flotillen returnerede til Helsingør

den følgende dag. Det var den 7. maj. Den tyske garnison havde da forladt byen.

Ved en enkelt ceremoni, hvor orlogsflaget blev nedhalet og DSB's splitflag sat under gaffen, blev Flotillens kommandoskib MJØLNER og troppetransportskibet HOLGER DANSKE givet tilbage til De danske Statsbaner.

Allerede inden ankomsten til Danmark havde vi fået udleveret det såkaldte brigadeskjold af metal (minder meget om hærens mærke). Det blev fastsyet i brysthøjde på uniformens højre side. Endvidere havde vi nu også fået udleveret frihedskæmper armbindet, der markerede vort tilhørsforhold til modstandsbevægelsen.

På lastbiler og med skudklare maskinpistoler gik turen nu til Tuborg Havn, hvor vi blev underbragt om bord på et af Danmarks største skibe dengang, ESSO NYBORG, mens forplejningen fandt sted i Tuborgs repræsentationslokaler suppleret med diverse kasser øl, som bryggeriarbejderne var så flinke at stikke til side til fri disposition. Dette tilsyneladende ejendommelige arrangement havde den baggrund, at Holmen som militært etablissement var under englændernes auspicier og endnu ikke overdraget det danske søværn.

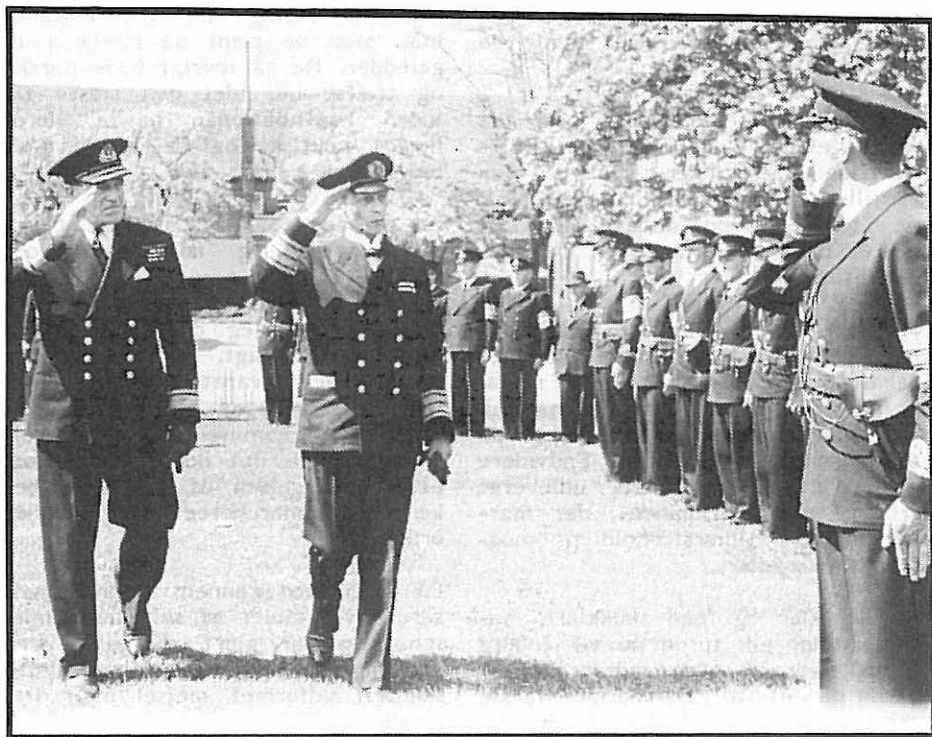
Forinden havde vi dog haft næsen indenfor. Det første gensyn med Holmen fandt sted ud for det daværende søartilleri, hvor vi mødtes med flere officerer, som havde været under jorden, men som nu var kommet frem i dagslyset og havde trukket i uniformen. Frihedskæmperne havde også været der og

var der stadig. Da jeg indfandt mig, stod de pænt på række i to geledder. De så iøvrigt både barske og trætte ud, idet den sidste tid inden kapitulationen havde været meget hektisk, og de havde fået meget lidt søvn.

En af dem bar en slags emblem, hvis motiv jeg naturligvis godt kendte. Da jeg gerne ville se den pågældende frihedskæmpers reaktion, spillede jeg dum og spurgte meget troskyldigt, hvem det dog forestillede? Svaret kom prompte: "Det er Lenin, og sådan en skal I alle snart komme til at bære!" Heldigvis gik det ikke sådan. Kort efter aflæggelsen af denne trosbekendelse afmarcherede de i ro og orden.

På vejen ned gennem Holmen passerede vi stabler af sødaterhjelme, som alle var gjort ubrugelige ved gennemslag med en eller anden specielt udformet mejsel eller lignende.

Søværnets kaserne udgjorde et sandt inferno af svineri og uhumske heder, som sent skal glemmes. Ved undersøgelsen af et skrivebord blev den øverste skuffe trukket ud. Den var i ordets bogstavelige forstand anvendt som latrintønde, indeholdende de i en sådan normalt forekommende ingredienser. I skuffen nedenunder lå en stabel dødsattester i skrivepapirformat. Øverst på blanketten figurerede den tyske ørn med hagekorset i sine klør. Så fulgte overskriften "Für Führer, Volk und Vaterland". På belægningsstuerne havde flere af deres tidligere beboere inden afgang forrettet deres nødtørft i køjerne. - I nederlagets stund talte herrefolksmentaliteten for sig selv.



Rearadmiral Holt og viceadmiral Vedel inspicerer på Holmen befalingsmænd af Søværnet den 11. maj 1987. Foto Orlogsmuseet.

Den 11. maj stævnede Den danske Flotille ind til Holmen. Ved passagen af Langelinie, der i hele sin længde var fyldt op af engelske flådeenheder, der bl.a. talte de 10.000 tons store krydsere af SHEFFIELD- og DIDO-klassen, blev der pligtskyldigst gjort "front for" på hver eneste enhed. En ejendommeligt kontrast, hvad proportionerne angik. Ved en parade blev Holmen af de allieredes repræsentant, rearadmiral Holt, RN, overleveret til chefen for søværnet, viceadmiral A.H. Vedel. - Holmen var atter blevet dansk flådebase.

I det befriede Danmark og ikke mindst i dets hovedstad var HIPO'erne fortsat en faktor, der måtte regnes med. En mindesten ved Landsarkivet på hjørnet af Jagtvej og Rantzausgade vidner endnu om de tre brigaderer, som den 6. maj faldt for HIPO'ernes morderkugler.

En aften, jeg var i byen, kom nogle ukendte modstandsfolk faren-de og bad mig om at være behjæl-pelig med at fange nogle HIPO'er, som man var ved at indkredse. Her var da endelig en chance. Vi fik hurtigt fanget og afvæbnet

dem, hvorefter turen gik til Vesterport til afhøring. De formodede HIPO-folk bedyrede deres uskyld og anvendte herunder en sprogbrug, så guderne måtte sig forbarme. Det viste sig da også, at de ikke var HIPO-folk, men derimod civile danskere, der var ude efter at "eksperdere" en rigtig HIPO eller tyskerhåndlanger, som pudsigt nok ligesom min tidligere chef i Sättra Brunn gik under navnet Marokko-Jensen. Sådan var befrielsesdagene også.

Da det efter befrielsesdagens begejstringsrus var ved at blive hverdag, kunne man fundere over Brigadens mærkelige skæbne. Mange af Brigadens 5000 mand indbefattet brigadelotterne spurgte sig selv, om deres indsats havde været forgæves? Spørgsmålet skal ikke besvares her. Det kan nemlig ikke baseres på ens egne følelser, men må vurderes i et større perspektiv.

Det vil i denne forbindelse være rimeligt at se, hvorledes det gik vore norske venner, som på tilsvarende måde blev uddannet i Sverige. For Norges vedkommende indløb befrielsesbudskabet den 7. maj og våbenstilstanden trådte i kraft den 8. maj; men Den norske Brigades 12.700 mand samt de 1.500 politifolk kom først hjem den 9. maj.

Det var dog for intet at regne mod det, der overgik Den danske Brigades flyverstyrker. I dagene omkring den 4.-5. maj var flyverstyrkens 15 SAAB B17 militærmaskiner klar på startbanerne i Sätenäs beliggende ved Vänerens sydbred. Men hele flypersonalet på knap 40 mand ankom først til Danmark den 12. maj kort før

midnat - med toget! Historien om Den danske Brigades flyverstyrker er samtidig historien om "den glemte flyeskadre".

FOR HISTORIENS DOMSTOL.

Historien om Den danske Flotille er samtidig historien om en del af Den danske Brigade (Danforce), som Flotillen jo var en integreret del af.

Som det er tilfældet med andre af besættelsestidens begivenheder og tildragelser er også Brigadens problematik blevet kulegravet og resultatet stillet for "Historiens Domstol" - et begreb, som adskiller sig fra alle andre retsinstanter på den måde, at domsafsigelsen udelukkende består i det eftermæle, som historieforskerne m.fl. videregiver til kommende generationer.

For dem, der befandt sig i Brigadens rækker - til lands, til vands eller i luften - er dette eftermæle absolut ikke ligegyldigt, og derfor må det være berettiget at afslutte denne "odyssé" med at fastslå nogle betragtninger og kendsgerninger.

Spiren til Den danske Brigade blev lagt inden for Danmarks grænser. Næsten alle, som indgik i Brigadens styrker, havde været knyttet til illegalt arbejde under en eller anden form eller havde som aktive sabotører været engageret direkte i modstandsbevægelsen. På denne baggrund følte alle, at de fortsat var en del af modstandsbevægelsen, og at de i en større sammenhæng

på et eller andet tidspunkt skulle tjene de allieredes sag.

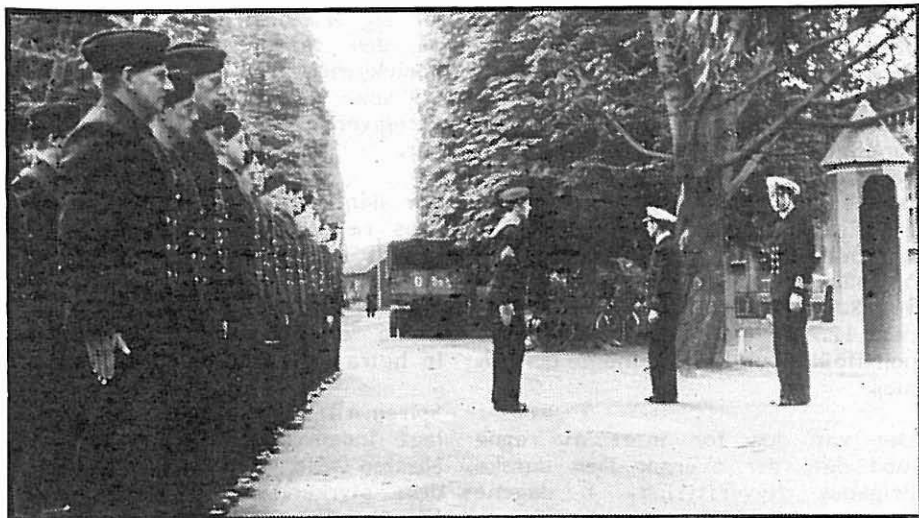
Historiens domstol har imidlertid beskæftiget sig meget lidt med motivet for dem, der frivilligt meldte sig til Brigaden. Det er kun berørt i forbifarten. Man har hovedsagligst set på Brigadens ydre forhold som dens oprettelse og ydre relationer - herunder dens indsats og formål.

Hvad er da den historiske sandhed om disse forhold? Det er den, at Brigadens skæbne - lige fra dens grundlæggelse i slutningen af 1943 til dens hjemkomst den 5. maj 1945 - i hovedsagen var lagt i hænderne på den mand, der blev befrielsesregeringens statsminister, og som mere end nogen anden

dansk politiker af betydning havde modarbejdet det, som modstandsbevægelsen stod for, og som gennem radioen havde opfordret sine landsmænd til at angive landsmænd med de deraf følgende konsekvenser.

Da hensigten med Brigaden i nævnte forbindelse ofte er blevet tillagt yderst ringe motiver, vil det være rimeligt her til slut at understrege følgende:

Motivet for alle dem, der meldte sig til Brigadens styrker var ene og alene dikteret af ønsket om, når tiden var moden, med våben i hånd sammen med kammaraterne i modstandsbevægelsen hjemme og i de allieredes styrker ude, at yde en aktiv indsats for Danmarks frihed og selvstændighed.



Hverdag igen. Mønstring på Holmen - gasterne dog stadig i svenske uniformer. Foto Orlogsmuseet.

Rettelse: I forrige nummer er "Marocco-Jensens" borgerlige navn anført som Henning Jensen. Der skal være Helge Jensen.

Rolf Scheen 1898–1986

I mellomkrigstiden var den norske marine i forfall. Fartøyene som var moderne under unionskonflikten i 1905, ble for størstedelen ikke erstattet med nye skip. Øvelsestiden var kort. Men som det av og til blir fremhevet, vi hadde stadig fremragende sjøoffiserer, i kunnskap på høyde med tidens krav. Dette er kjensgjerninger vi husker ved meldingen om orlogskaptein Rolf Scheens bortgang.

Han ble født i Vestfossen 1898, og fullførte sin utdanning ved Den Militære Høyskole 1923. Allerede under Første Verdenskrig var Scheen forhyrt til seilskip, og senere kunne han vise til erfaring fra mange farvann og som offiser på flere marinefartøyer. Under felttoget i Norge 1940 fulgte han sjefen for Sjøforsvaret, admiral H.E. Diesen, innimellom med kort opphold i den allierte hovedbase, Scapa Flow, på Orknøyene. Etter tysk krigsfangenskap var han blant annet i mange år lærer ved Sjøkrigsskolen. Der fikk han nytte sine kunnskaper i marinehistorie, det fag han etterhvert behersket som neppe noen annen nordmann i sin samtid. Blant hans spesialiteter var studiet av den dansk-norske fellesflåte, i sin tid en av de betydeligste i Europa.

Allerede før 1940 hadde Rolf Scheen ved en lang rekke solide arbeider vist sin evne til å analysere et komplisert historisk materiale. I 1947 kunne han så utgi "Norges sjøkrig 1939-1940", et nybrottsverk som banet veien for nye arbeider både av andre og ham selv. Innsatsen resulterte i ærefulle invitasjoner som foredragsholder i utlandet og tildeling av ordener. Gjennom årene hadde han tallrike tillitsverv, blant annet som styremedlem i Norsk Tordenskjoldforbund, og innbudt medlem av Selskabet Danske Tordenskjoldvenner.

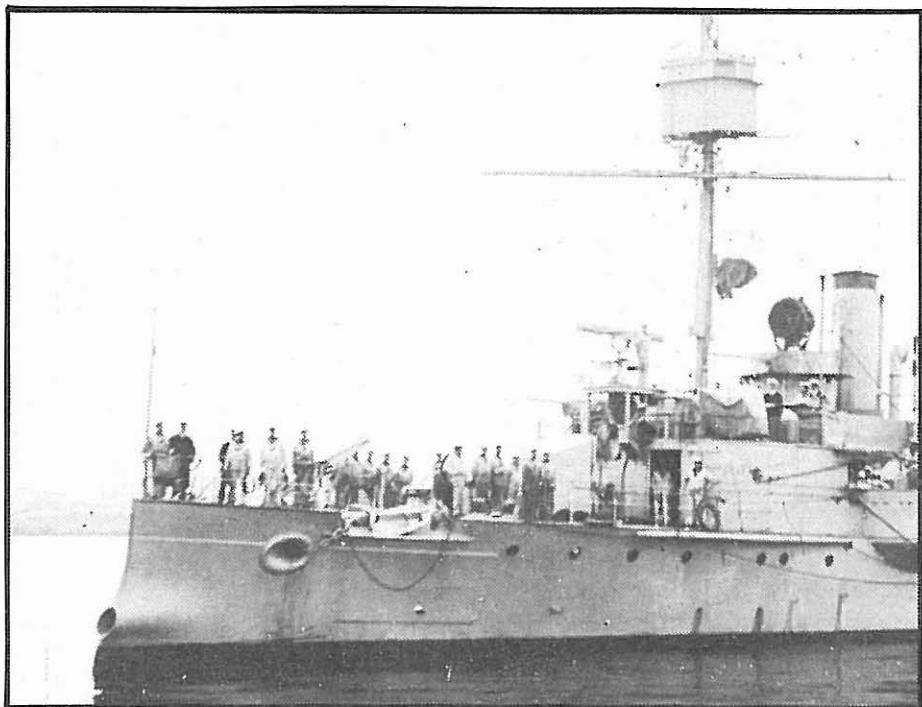
Som tilfellet gjerne er med den som bryter nye veier, måtte Rolf Scheen også tåle motgang, og møtte iblant liten faglig forståelse. I gode og onde dager bevarte han den humørfylte slagferdighet som kjennetegner den erfarne sjømann. Målsettingen stod alltid klart for ham ved "en nasjonal oppgave å utforske forsvarets fortid, for på erfaringens basis å bygge ut dets fremtid". Disse hans ord i 25-års studentboken karakteriserer Rolf Scheens retningslinjer gjennom et mangslungen livsløp.

Gunnar Christie Wasberg

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV....

Opgaven i nr. 1/1987 var svær - åbenbart for svær, for vi fik ingen løsninger overhovedet.

Den afbildede genstand er et trælåg, antageligt til et skrin. Det mærkelige forkagtige arrangement er en slags kodelås, der fungerer på den måde, at forken kun kan forskydes - og låget dermed åbnes, når de tre skiver er stillet sådan, at udskæringerne i skiverne korresponderer med forkens tre grene. Låget er opfisket i 1952 fra vraget af Snarensvend og bærer på bagsiden indskriften SMS ANNO 1655.



Denne skulle være nemmere - hvad er det for et skib? Vi beder om svar inden den 1. juli 1987.

Bjeller