

77/1985

I engelsk tjeneste
af
Viceadmiral A.Helms

Efter den 9.april 1940 måtte enhver dansk officer tage sin situation op til overvejelse og spørge sig selv, hvad meningen nu var. Vi fik ordre til at fortsætte, nærmest som om ingenting var hændt, men det er ikke for meget sagt, at for de fleste i forsvaret var det vanskeligt - for ikke at sige umuligt - at finde en virkelig mening i tingene.

Nu - 45 år efter - kan det synes mærkeligt, at så mange, så længe kunne affinde sig med denne tingenes tilstand.

For det var jo vitterlig først den 29. august 1943, der blev den virkelige skæringsdag.

Hvis jeg forsøger at analysere min egen situation i de 3 første besættelsesår for over for mig selv at forklare, hvorfor jeg åbenbart kunne finde mig i det, ligger en del af forklaringen nok i, at jeg i hele perioden var skoleofficer ved Søofficersskolen - både i land og til søs - et arbejde for fremtiden, som jeg - selv under de meget specielle forhold, der da rådede - anså for meningsfyldt og vigtigt, og som jeg efter omstændighederne var glad for.

At det arbejde, længst muligt at holde sammen på kadetkorpset og efter evne søge at påvirke kadetterne i positiv retning, virkelig var vigtigt, tror jeg den senere historie vil bekræfte. Vi havde nogle store og særdeles gode kadethold i de år, som efter den 29. august 1943, for langt de flestes vedkommende, gjorde en fin indsats i Modstandskampen, og som - 10-15 år senere simpelthen ikke kunne undværes ved søværnets genopbygning.

Det at gå op i sit job kunne jo i nogen grad få én til lejlighedsvis at lukke øjnene for det, der skete ude i verden, men det kunne ikke stoppe ens naturlige og normale ønske om at få lov til at gøre en aktiv indsats mod fjenden, så meget mere som hele ens hidtidige uddannelse og tjeneste alene havde taget sigte på det mål.



Dilemmaet bestod jo i, at det, der skulle være naturligt for en officer - at gøre en aktiv indsats mod fjenden - formelt stred mod regeringens ordre og imod den disciplin og loyalitet, som vi var opdraget til, og som vi et langt stykke med rette skyldte vore foresatte.

Efter at kadetskibet "INGOLF" den 29. august 1943 - med svær slagside efter vort forsøg på at sænke det - havde slæbt sig ind til Korsør, tilbragte jeg en søvnløs nat i interneringslejren. Søvnløs af 2 grunde:

- For det første, fordi det plagede min samvittighed, at jeg som artilleriofficer - med kanonerne ladt, og batteriet klarmeldt - havde adlydt Chefens ordre om ikke at skyde!
- For det andet, fordi jeg nu følte mig helt fri af alle myndigheder til at gøre, hvad jeg selv følte nu var det eneste rigtige: At tage til England - og det ved først mulige lejlighed!

Og først mulige lejlighed viste sig 3-4 uger senere.

Da lykkedes det mig at flygte fra interneringslejren på Holmen, få fat i en båd og - sammen med 3 andre - natten til den 26. september at ro over til Ven.

Det var måske ikke helt så let og problemfrit, som det her lyder, men vi skal ikke spille tid på hverken flugten eller på nogen beskrivelse af opholdet i Sverige, som jo i denne sammenhæng kun var et springbræt til England.

Det første, jeg gjorde, da jeg kom til Stockholm, var at opsøge den britiske marineattaché og melde mig som frivillig i den engelske marine.

Jeg blev venligt modtaget og nogen tid senere akcepteret, efter at marineattachéen havde drøftet sagen bl.a. med kommandør Mørck - og så var der "kun" transportproblemet tilbage, og det kom til at tage adskillige måneder at løse!"



For at gøre en lang historie kort:

Den 11. maj 1944 fik jeg telefonisk besked fra englænderne om, at i aften skulle det være!

Da jeg kom ud til Bromma, bemærkede jeg, at 2 mosquito'er holdt på startbanen. Jeg fik ordnet papirer, pas, told og valuta - og blev klædt på i flyvertøj med redningsvest, faldskærm og iltmaske. Min bagage bestod af en kuffert, vægt 15 kg, og en lille vadsæk med toiletgrej o.s.v. Så op i bomberummet, hvor man sad ganske komfortabelt ovenpå bombelemmene - ene mand - på en hynde med ryggen i flyveretningen og udsigt mod et net med postsække. Så lukkedes bombelemmene, og kl.22 startede vi. Det var en herlig fornemmelse efter måneders skuffelser og venten!

3 timer og 15 minutter senere landede vi fint ved St.Andrews nord for Firth of Forth i Skotland. Kort forhør af intelligence-folk, en overfladisk lægeundersøgelse og bagagen meget grundigt gennemrodet - og så i bil til en lille by, Cupar, hvor jeg omsider kunne gå til køjs og sove trygt under politiets beskyttelse.

Næste dag ved 18-tiden under politiledsagelse i tog til Edinburgh, hvorfra jeg - med en ny eskorte - startede med "The Flying Scotsman" mod London. På stationen vrimlede det med mænd og kvinder i uniform, polske faldskærmsjægere, britiske, canadiske, new zealandske soldater og søfolk.

Vi kørte sydpå hele natten og kom til London næste morgen ved 0730-tiden. Mine første umiddelbare synsindtryk omfattede:

- Bombehærgede forstæder, spærreballoner og 3/4 af folk på gaden i uniform.

Jeg blev straks kørt ud til "Royal Patriotic School", som var en institution, hvortil alle, der kom udefra - specielt fra "enemy occupied territory" - fik deres forhold undersøgt, inden de blev sluppet løs, enten i de væbnede styrker, i handelsmarinen eller andetsteds. Flere af mine kammerater havde været der, eller var der, da jeg kom og flere, kom til senere.

Tiden gik med afhøringer og samtaler med efterretningsfolk - og med at vente!

Efter 5-6 dages forløb kom en officer fra Admiralitetet og ledsagede os til vor næste station, Royal Naval College i Greenwich.

Kort tid efter fik vi officielt vor udnævnelse til temp.Lieut.RNR.

R.N.C. har til huse i det, der tidligere var Greenwich Hospital, bygget af Sir Christopher Wren i begyndelsen af 1700-tallet og er et pragtfuldt og imponerende bygningsværk, bestående af 4 store komplekser, benævnt Queen Mary, King William, Queen Anne og King Charles. Her findes også den prægtige spisesal, "the painted hall" med Sir James Thornhills loftsmalerier samt en smuk kirke.

Her gennemgik jeg sammen med 3 klassekammerater hjemmefra, Wern, Valentin og Rømeling, et kursus sammen med 12 britiske reserveofficerer, som varede til slutningen af juni måned. Der blev undervist i fag som signaltjeneste, navigation, elektroteknik, sømandsskab og militæruddannelse (squaddrill) - fag som måske ikke for alles vedkommende var nødvendige for os med den baggrund, vi havde, men som alligevel var nyttige bl.a. rent sprogligt. For ville man virkelig gøre nytte, måtte man beherske sproget.

It is
pon
he Na-
y.. "

Disse første 5-6 uger under ordnede forhold gav os også - foruden undervisning - lejlighed til at opleve messelivet i Royal Navy og lære englændernes mentalitet og optræden at kende, samt i fritiden at besøge Londons seværdigheder og opleve englændernes hverdag under krigsforhold.

Og man kunne ikke leve i England ret længe uden at blive slået af den ukuelige ånd, der herskede i befolkningen. Der var ingen jammer og beklagelser. Man tog prøvelserne, som de kom - og alle hjalp til. Kvinderne gjorde en fantastisk indsats, og overalt mødte man en enestående venlighed og hjælpsomhed, som jeg aldrig vil glemme.

Men nye prøvelser ventede forude, for den 15. juni - på Valdemarsdag - skete der noget bemærkelsesværdigt.

Vi var inviteret til middag hos Christmas Møller og frue sammen med en del danske i London. Da vi sent på aftenen forlod Christmas Møllers hjem var der luftalarm, så vi kunne ikke få en taxi og kom derfor for sent til det sidste tog til Greenwich og måtte tilbringe det meste af natten i hallen i "Charing Cross Hotel" indtil første morgentog. Der var et enormt skyderi fra luftværnsbatterierne - og man så i projektørkeglerne genstande med en lang flamme ud af halen. Rygterne svirrede.

Hvad vi her var vidner til, så at sige fra orkesterplads, var intet mindre end premièren på Hitlers anvendelse af det første af sine såkaldte "gengældelsesvåben", V1, med hvilket han desperat forsøgte at vende krigslykken. Da dette forsøg kom til at præge tilværelsen i London-området i resten af vort ophold i England, skal jeg kort berette herom.

Det drejede sig om en førerløs maskine, fremdrevet af en ny og hidtil ukendt jet-motor, fart 400 miles i timen, flyvehøjde 8-900 m og med en sprængladning på ca. 1 ton. Rækkevidden var styret af en propel, som - drevet af farten gennem luften - var indstillet på afstanden til London fra affyringsrampen i NW-Frankrig. Når distancen var udløbet, stoppede motoren og missilet dykkede mod jorden. Sprængvirkningen var betydelig, da bomben detonerede ved anslaget.

I de første 24 timer faldt over 200 bomber over London - og i løbet af de følgende 5 uger var tallet 3000.

Søndag den 18. juni ramte en V1 under en gudstjeneste Guards Chapel, Wellington Barracks, hvor næsten 200 guardsmen blev dræbt eller alvorligt såret. Jeg husker, at en anden faldt på en trafikeret gade ved BBC's bygning i Alduyck, hvor igen et stort antal mennesker blev dræbt.

Og således kunne der berettes om talrige tragedier og ødelæggelser. Af de mange hundrede V1'er, jeg har observeret over London oplevede jeg to på allernærmeste hold - en hæsleg oplevelse i begge tilfælde.

Angrebet kom ikke fuldstændig overraskende. Rygterne om at tyskerne som reaktion imod invasionen i Normandiet ville bringe nogle af deres hemmelige våben i anvendelse havde svirret - og de mere indviede havde gennem ganske lang tid haft viden om de tyske planer og havde ikke spildt tiden.

Allerde i august 1943 angreb RAF Bomber Command med 571 tunge bombemaskiner Peenemünde, hvor man vidste, at tyskerne havde en enormt vigtig forsøgsstation for sine såkaldte "hemmelige våben", specielt de senere V1 og V2. 40 maskiner blev skudt ned - men bombningen afstedkom en betydelig forsinkelse af våbnenes videreudvikling, og bl.a. en flytning til Polen af fabrikken. Gennem et modigt agentarbejde modtog den britiske efterretnings-tjeneste tillige værdifulde oplysninger fra Polen i 1944.

Planlæggerne af Londons luftforsvar havde heller ikke ligget på den lade side: Modforholdsreglerne var - inden angrebet - forberedt med spærreballoner inderst, dernæst et "kanonbælte" og yderst et jagerområde. Senere - i lyset af de første ugers erfaringer - blev artilleriet flyttet ud til kysten, en operation, der med 400 tunge luftværnskanoner og 600 40 mm Boforskanoner, samt 3000 miles telefonkabel blev gennemført på 4 døgn - og som blev en succes.

Udover at forberede Londons forsvar mod V1'erne, fremskyndede man leveringen af de såkaldte "proximity fuzes" fra USA (brandrør, som kan bringe granaten til detonation ved tæt passage af målet, så dette ikke behøver rammes). Endelig intensiveredes naturligvis bombningen af affyringsramperne i NW-Frankrig, hvoraf mange blev ødelagt, men ca. 40 ramper overlevede - og det var herfra angrebet blev udført.

Disse foranstaltninger - i forbindelse med de allieredes fremrykning på fastlandet - bevirkede, at man sidst på sommeren efterhånden fik bugt med V1'erne. Således slap i slutningen af august kun hver syvende V1 igennem til London, og den 28. august en uge efter at jeg var sejlet til Gibraltar - blev 90 af ialt 94 afskudte V1'er stoppet, inden de nåede London. Så V1'erne blev besejret - og det uden at forstyrre gennemførelsen af de planlagte allierede operationer på fastlandet.

Men inden det kom så vidt, gennemlevede londonerne en vanskelig og ubehagelig tid med mange prøvelser. Det havde man været igennem før, bl.a. under blitzten i 1940, men mange mente, at den psykologiske virkning af V1'erne var større, bl.a. fordi angrebet fortsatte døgnet rundt, også i usigtbart vejr.

Alt imedens gik undervisningen på skolen sin gang. Princippet var her som på alle andre krigsvigtige områder:

"Business as usual".

Om natten sov vi i beskyttelsesrum. Om dagen var en mand permanent placeret i kirkens tårn. Når en V1 havde kurs mod skolen, ringede han med kirkeklokken, og eleverne gik væk fra vinduerne - eller gik i beskyttelsesrum.

Når vi spiste i "the painted hall", oplevede man tit - når en V1 nærmede sig og med sin karakteristiske støj fik de mægtige vinduer til at ryste - at middagsherrene foldede servietten sammen og kravlede ned under de svære egetræsborde for at beskytte sig mod glassplinter, indtil faren var ovre.

Vort kursus var imidlertid ved at være slut, og én efter én forsvandt officererne til deres nye poster. Også min tur kom - omsider: En dag modtog jeg telefonisk besked fra Admiralitetet om, at jeg i løbet af et par uger skulle påbegynde tjeneste "overseas", som det hed. Et par dage senere blev man mere specifik: Luftværns-krydseren "Delhi" i det vestlige Middelhav.

Omsider en god nyhed! Senere fulgte en ordre til at melde mig til søtransportofficeren i Liverpool den 22. august kl.10.

Det gjorde jeg, og om eftermiddagen gik jeg ombord i H.M.troppetransportskib "Orduna", som derefter afgik til Glasgow for der at slutte sig til en konvoj, bestående af 12 større troppe-transport- og lastskibe, eskorteret af 6 fregatter og 2 små carriers (1 "escort carrier" og 1 Merchant Aircraft Carrier, d.v.s. et tank-skib med påmonteret flight deck).

Konvojens første anløbs-havn var Gibraltar, hvorfra en del af konvojen skulle fortsætte E på i Middelhavet- og resten sejle sydpå til Freetown i W.Afrika.

Ruten gik N om Irland, ud til 15⁰ west, derefter på en S-lig hovedkurs omtrent til Gibraltars breddeparallel - og så E på mod Gibraltar. Marchformationen varierede noget, men var som regel i 2-3 parallelle kølvandslinier med de 6 fregatter foran på en bred frontorden - og de 2 carriers (som medførte "Swordfish" og "Hurricanes") lige agten for formationen, som zig-zaggede efter signal fra konvojkommandøren.

Rejsen var "uneventful", som det hedder, der var ingen angreb af fly eller ubåde. Det eneste negative, jeg kan sige om turen er, at skibet - som alle troppetransportskibe - var "tørlaqt".

En skønne morgen vågnede vi op til et dejligt syn Gibraltar-klippen - the Rock.

Vi, der ikke skulle videre, blev sat i land. Det viste sig, at mit skib ikke var inde. "Delhi" var "on operations" i forbindelse med invasionen i Sydfrankrig. Jeg skulle på ny blot vente - og når man skal være ærlig, var Gibraltar vel ikke det værste sted at vente. En fascinerende "outpost of the Empire" med traditioner, malerisk folkeliv, aktivitet på flådebasen, hvor skibe kom og gik - og hvor smarte hvidklædte WRNS vidnede om kvindernes aktive deltagelse i krigen. En daglig tur gennem tunnelen - forbi operationsrummet, hvor jeg spurgte om nyt fra mit skib - førte os ud til Sandy Bay på østsiden af klippen, hvor vi badede.

En skønne morgen kom en let krydser ind i Gibraltar havn. Den så velholdt og nymalet ud og havde smukke linier. Bandet spillede på vejen ind til kajpladsen lige ved "the Tower", hvor Admiral Sir Harold Burroughs' flag vajede. Det var mit skib - "Delhi"!

Jeg meldte mig straks ombord og blev - efter et par drinks i messen - modtaget af Chefen, Captain G.R.Weymouth, R.N. Han modtog mig med stor venlighed og sagde, at man kendte min tjenstlige baggrund og forventede, at jeg direkte kunne overtage mine pligter ombord, som i hovedsagen var 3: 1. Vagtcchef på broen til søs, 2. "Divisional Officer" for den største division i skibet, "top division", samt 3. "Close Range AA Officer", d.v.s. leder af og tilsynsførende ved det lette luftværnsskyts.

I messen var vi 22 officerer - de fleste reserveofficerer - og med dem skulle jeg komme til at tilbringe 7 interessante måneder!

Nu fulgte en travl tid med at sætte mig ind i min tjeneste. Jeg kom straks i gang med min artillerivirksomhed og havde de fleste formiddage mine kanonbesætninger ude til luftmålsskydning mod slæbemål fra en såkaldt "AA Range".

"Delhi" var jo et gammelt skib med 25 år på bagen, men hovedarmeringen var for den tid hypermoderne, idet skibet i 1941 i USA havde fået installeret 5 stk. fjernstyrede 5" amerikanske luftværnskanoner - også anvendelige mod sømål. Hertil kom maskinskytset, der var knap så moderne, og som bestod af 2 stk. 4-løbede 2 pdrs. pom-poms samt 10 stk. 20 mm oerlikonkanoner i 2 dobbelt- og enkelt affutager.

"Delhi" viste sig at være et godt skib at være i. Chefen var i enhver henseende 1.klasses.

Af de 22 officerer i messen var 7 linieofficerer, 2 R.N.R. (N.O. og jeg selv) og resten RNVR - altså officerer, der i fredstid jævnsides med deres civile profession frivilligt indrulleres og uddannes til deres tjeneste og som ved forhøjet beredskab bliver indkaldt. Det giver efter min mening messen en ny dimension, at så mange i det civile liv - som jurister, lærere, revisorer eller fra industrien - har en større berøringsflade til samfundet end de professionelle officerer. Vi havde det godt sammen i messen, hvor der var en god tone, der hurtigt forplantede sig til resten af skibet.

Skibets Warrant Officers, Chief Petty Officers og Petty Officers var gennemgående af god kvalitet, enkelte af dem endog fremragende, dygtige, loyale og hjælpsomme - ikke mindst over for mig, som specielt i den første tid havde brug for deres hjælp.

Besætningen bestod dels af faste folk, dels af "National Service Men", som jo på godt og ondt var et udsnit af den britiske nation. Besætningen omfattede også et kontingent af Royal Marines, som under "klart skib" bemandede 2 af de 5 5"kanoner, og som desuden leverede band og skansevaqt ved ceremonielle lejligheder.

Disciplinen var, trods visse lempelser, i princippet streng - grundlagt som den var på Royal Navy's århundrede gamle traditioner og virke i krig og fred, og præget af sociale forhold, som var noget anderledes, end dem der herskede hos os. Men når det er sagt, må man også hæfte sig ved, at den strenge disciplin i Royal Navy modsvares af en større omsorg for besætningens ve og vel, end vi måske var vant til hjemmefra.

Dette sidste oplevede jeg ikke mindst som "Divisional Officer" for den største division i skibet, omfattende 72 mand. Man skulle kende hver enkelt mand ved navn, var ansvarlig for sine folks uddannelse og skulle være til rådighed m.h.t. at rådgive dem i deres personlige problemer, som i krigstid - hvor man i lange perioder er borte fra hjemmet - også kan omfatte økonomiske og ægteskabelige problemer, og hvis nogle af ens folk kom i vanskeligheder eller kom i konflikt med "Kings Regulations and Admiralties Instructions", mødte man som bisidder eller forsvarer for dem, når de f.eks. i en straffesag blev konfronteret med Chefen eller Næstkommanderende.

Da vi havde fået forsyninger ombord og fået udført visse reparationer stod vi til søs med kurs mod Malta.

Under gang gik besætningen vagt i 3 hold, (og jeg var altså vagtchef på broen på mit hold). Ca. halvdelen af hovedarmeringen, et centralsigte og en del af maskinskytset var bemandedt, så man umiddelbart til ethvert tidspunkt kunne åbne ild, ligesom dybd bombes var klar til kast. Når mørket faldt på, overgik man i en halv times tid til "action stations", klart skib. Under gang zig-zaggede man efter diagram mod u-både.

Den 7.oktober sejlede vi ind og fortøjede i French Creek, Grand Harbour, Valletta. Synet af denne prægtige, naturlige havn fuld af britiske orlogsskibe og maltesernes farverige fartøjer, indrammet af gamle fæstningsværker glemmer man aldrig.

Vi lå i 14 dage på Malta, travlt optaget af luftværnsskydninger og skydning med håndvåben. I ledige stunder besøgte vi øens talrige seværdigheder - og fik tillige et indtryk af de ødelæggelser, som de tyske og italienske bombardementer, havde forårsaget under øens belejring i 1940-42.

Den 22. oktober afsejlede vi til Taranto, idet vi på vejen afholdt øvelsesskydning med hovedarmeringen. og den 23. ankrede vi i Marc Grande, den del af Tarantos havn, hvor de svære italienske skibe lå ved det berømte britiske angreb i november 1940. I havnen lå et stort antal transport- og krigsskibe, hvilket bekræftede vore forventninger om, at en invasion i Adriaterhavet var forestående.

En sådan påtænkt invasion, som man kan læse om i Churchill's beretning om 2.Verdenskrig, var afledet af det specielle britiske strategiske synspunkt, at de Allierede burde forstærke anstrengelserne i "the soft underbelly of Europe" med det sigte at forhindre russerne i at trænge for langt W på i Europa. Problemet for englænderne var imidlertid bl.a., at amerikanerne ikke støttede en sådan omprioritering af styrkerne samt en generel mangel på landgangsfartøjer, hvor man jo også skulle tilgodese behovet i det fjerne Østen.

Nogle dage senere fik vi ordre til at gå ind i den indre havn og samtidig observerede vi, til vor store skuffelse, at den overvejende del af de mange skibe, et efter et, forlod havnen.

Invasjonen var opgivet, og vi måtte på ny trøste os med Miltons berømte ord:

"They also serve,
who only stand and wait".

Vi fik store mængder proviant og forbrugsgods ombord, samt en jeep - hvilket tydede på, at vi skulle operere i et område, hvor man ikke kunne støtte sig på nogen større flådebase.

Og ganske rigtigt: Vi fik ordre til at afgå til Split på den dalmatiske kyst.

Lad os derfor et øjeblik se på den militære situation i Adriaterhavet i efteråret 1944:

På den italienske side var de allierede hære under den langsomme fremrykning N på nået omtrent til Rimini, hvorefter vintervejret, begivenhederne i Grækenland samt manglende forstærkninger nærmest standsede den videre fremrykning. N herfor sad tyskerne fast i Norditalien og det nordlige Jugoslavien og beherskede flådebase: Venezia, Triest, Pola og Firenze.

I Jugoslavien havde Marskal Tito i september indledt sin store offensiv, som i oktober bragte hans styrker til Belgrad. Efter tyskernes rømning af Grækenland trak de tyske styrker i det sydlige Jugoslavien sig langsomt N på, splittet som de var - af partisaner og en britisk artilleribrigade - i 2 grupper, der stod henholdsvis i Serbien og ved den albansk/jugoslaviske grænse.

De vigtigste havne i Dalmatien: Zara, Split og Dubrovnik var netop blevet tilbageerobret, og kysten var, med visse undtagelser, fri op til lidt N for Zara. De jugoslaviske øer N herfor var i tyske hænder- og dette område, bl.a. øen Lussin Picolo, var baseområde for E-både og andre mindre fartøjer, herunder kampgrupper af en mands torpedoer, explosive motorbåde o.lign.

For at kunne benytte de søværts adgangsveje til havnene, efterhånden som de blev befriede, blev meget omfattende minerydningsoperationer iværksat. Der opererede 39 Fleet Minesweepers foruden et stort antal mindre minestrygere - og alene i perioden 1.sept. - 5. december blev 2000 miner strøget op.

Jævnside hermed udførtes en række landsætninger af "raiding parties" fra hæren og Royal Marines og beskydning af fjendtlige stillinger - således at de tyske garnisoner på øerne aldrig kunne føle sig sikre.

Luftstøtten til operationerne i Adriaterhavet kom fra Foggia i Italien eller en RAF station på øen Vis SW for Split.

Kommandomæssigt var de britiske flådestyrker underlagt Rear Admiral Morgan, Flag Officer Taranto and Liaison Italy. Udover Taranto havde briterne flådebaser i Bari, Manfredonia og Ancona - alle beliggende på den italienske Adriaterhavskyst.

Omtrent samtidig med at "Delhi" blev sendt til farvandet ved Split, blev krydseren "Colombo" sendt til Zara sammen med en del MTB og andre mindre fartøjer.

Formålet med de 2 krydseres ophold på jugoslavisk territorium var dels at optage forbindelse med Titos partisaner og i den sammenhæng repræsentere britiske interesser - dels at assistere skibsfarten på de dalmatiske havne, som bragte forsyninger til partisanerne og til den hårdt prøvede civile befolkning - samt endelig at deltage i forsvaret af havnene og de allierede forbindelseslinier.

Ved udsendelsen af "Delhi" til Split synes de britiske myndigheder at have begået den diplomatiske ubehændighed ikke formelt at anmode de jugoslaviske myndigheder - d.v.s. partisanerne om tilladelse, men kun anmeldt sendelsen officielt ved "Delhi"s afgang fra Taranto.

Dette affødte mange og store vanskeligheder i relationerne mellem os og partisanerne, relationer som i forvejen ikke var for gode, bl.a. p.g.a. britisk uvilje mod det kommunistiske styre, som var ved at etablere sig - og jugoslavisk uvilje mod den britiske holdning over for partifællerne i nabolandet Grækenland.

Kort fortalt kom det til et par kriser, hvor partisanerne beordrede os til at forlade havnen - hvilket vi naturligvis ikke gjorde - stoppede al tilladelse til at gå i land og anbragte et halvt hundrede partisaner, bevæbnet med håndvåben og maskingeværer på kajen 50 m fra skibet, medens vi gjorde "klart skib", og holdt maskinskytset besat natter igennem, og iværksatte en række andre forsvarsforanstaltninger - og det altså imod vore såkaldte allierede!

Dog sejrede til sidst den sunde fornuft. Tito greb ind, og en overenskomst blev underskrevet, som bragte tålelige - omend kølige - relationer mellem parterne.

Under opholdet lå "Delhi" enten uden for Split havn, i den nærliggende Sucurac Bay eller, det meste af tiden, i selve havnen, og tiden gik med en ret ensformig vagt- og patruljetjeneste med få overflyvninger og ringe fjendtlig virksomhed i vort område. Kærkomne afvekslinger kom lejlighedsvis i form af små ekspeditioner, hvortil vi meldte os frivilligt, til mindre flådebroer og støttepunkter N på f.eks. med fortrolige sager, hvor man så blev udstyret med en jeep med en Royal Marine driver, samt et fint pas udstedt af partisanerne.

At "Delhi"s tilstedeværelse generede tyskerne bekræftes bl.a. af det modige forsøg på at sænke skibet, som tyske enheder foretog i februar 1945, og som jeg her kort skal berette om:

Den 11. februar lå "Delhi" i Split havn med sit normale beredskab i havn: 2-20 mm kanoner og 1 pom-pom bemannet (kanonbesætningerne var samtidig udkigge). Vagtchefen på dækket, maskinen på 4 timers varsel. På siden havde vi fortøjet en såkaldt LCF (Landing Craft Flak).

Havneindløbet var af hensyn til den lokale trafik ikke spærret med net ell. lign., men uden for havnen holdtes nærpatrulje af en motorlaunch, og indløbene til havnen dækkedes af 2 patruljerende destroyere. Vejret var skyet med ringe vind, og det var nymåne.

Kl. 0520 lød signalet for "action stations", klart skib, på alarmapparaterne - og kort efter åbnedes ild med en 20 mm R.K.

Medens jeg var på vej op ad lejderen til min klart skibspøst, rystedes skibet af en voldsom eksplosion, som bevirkede, at lyset gik ud, og alt løst grej faldt ned. Fra min standplads fik jeg overblik over situationen:

Nogle hurtige motorbåde havde passeret - og et par var ved at passere - havneudløbet, som lå ca. 600 m SW for skibet. Bådene toges under ild fra de agterste maskinkanoner, medens en 5"kanon skød med lysgranater, hvorved havneindløbet og de angribende både blev fuldt oplyste. Kort efter åbnedes ilden med maskinskyts fra partisanernes kystbatteri W for havnen, og bådene belystes tillige af en projektør i land.

Den voldsomme eksplosion hidrørte fra den første båd, som - sigtet mod "Delhi"s agterende, ramte låringen af LCF'en. På grund

af dennes form og en funktioneringsfejl i båden kapsejlede denne, og fortsatte ca. 10 m væk fra skibet, hvor den detonerede.

Nr. 2 båd havde ligeledes kurs mod krydseren, men blev ca. 100 m fra skibet ramt af en 20 mm granat fra "Delhi" og sank.

Nr. 3 båd blev beskudt fra "Delhi" og fra kystbatteriet og blev ramt og eksploderede.

Endnu en 4.eksplosion i retning af havneindløbet observeredes.

Angrebet blev gennemført med stort mod og beslutsomhed, som vakte berettiget beundring hos os alle.

Den materielle skade var ringe: LCF'en fik en lækage og havde en mand lettere såret. "Delhi"s ror blev beskadiget - hvilket først kunne udbedres helt ved en senere dokning på Malta. Desuden blev en del møbler, service m.m. ødelagt, men der var ingen sårede.

En lang række ekstra sikkerhedsforanstaltninger iværksattes. Disse var rettet ikke alene mod en gentagelse af angrebet, men tillige mod enmandstorpædoer, dværgubåde, sabotører, svømmedykkere o.lign.

Næste morgen erfarede det, at 3 overlevende fra motorbådene var svømmet i land og havde overgivet sig til partisanerne. Chefen for "Delhi" forsøgte gennem partisanmyndighederne at udvirke, at fangerne - alle underofficerer - måtte blive udlånt til afhøring af britiske intelligence folk i Italien, når partisanerne havde afhørt dem. Som det var at vente, var svaret negativt. Efter et forslag, jeg stillede Chefen, blev det derefter besluttet, at vi selv skulle afhøre dem, hvis partisanerne ville tillade det. Det ville de - på betingelse af, at 3 partisanofficerer måtte overvære afhøringen. Samtidig erfarede vi fra anden side, at partisanerne intet havde haft ud af deres afhøring af fangerne.

Chefen beordrede så - som den eneste tysktalende officer ombord - mig til - ledsaget af den britiske forbindelsesofficer - at begive mig til partisanernes hovedkvarter i bjergene og afhøre fangerne.

Det kunne være fristende at fordybe sig lidt i de mange interessante oplysninger, som kom ud af det 5 timer lange forhør, men det tillader tiden ikke. Lad det være nok at konstatere, at resultatet af afhøringerne langt overgik vore dristigste forventninger. Vi fik - for at sige det kort - en række tekniske oplysninger om de eksplosive motorbådes konstruktion, data, taktiske anvendelse m.v. Endvidere om deres organisation og træning samt - ikke mindst - en række detaljerede, interessante oplysninger om deres base i Pola.

Mærkeligt var det at sidde over for fjenden - og være den, der var ovenpå. Jeg følte mærkværdigvis ingen glæde ved det. Snarere beundrede jeg deres mod, og så havde jeg måske lidt ondt af dem, for de blev dårligt behandlet af partisanerne.

Efter tilbagekomsten til skibet affattedes en foreløbig signalrapport til Admiralitetet, C-in-C Mediterranean Fleet med flere - og næste dag blev en detaljeret rapport udfærdiget.

Dagen efter var jeg i forbindelse med R.A.F., som fik detaljerede oplysninger om forskellige militære anlægs nøjagtige beliggenhed i Pola.

Få dage efter meddelte BBC's middagsudsendelse at (citater) "this morning a hundred heavy and medium bombers bombed harbour installations in Pola" (citater slut).

Og så kunne man jo enten føle en vis lille tilfredsstillelse ved at have haft en ganske lille smule indflydelse på krigens gang - eller man kunne, som et civiliseret menneske, have sine bekymringer om, hvor mange uskyldige mennesker, som havde mistet livet ved den lejlighed. I sådanne situationer sker det, at man får krigens meningsløshed tæt ind på livet.

Nu ikke mere om det.

Ved en senere lejlighed gentog tyskerne forsøget på at komme i angreb. Der var alarm, ilden åbnedes mod nogle fartøjer, som imidlertid trak sig tilbage i W-lig retning med høj fart.

I den følgende tid forbedredes forholdet mellem de britiske og jugoslaviske myndigheder, hvilket ikke mindst skyldtes, at der gennem UNRRA tilførtes den sultende befolkning nogle hårdt tiltrængte forsyninger. Tiden nærmede sig, da "Delhi" kunne forlade sin station - og en dag fik vi et signal om, at jeg skulle fratræde tjeneste i skibet så betids, at jeg kunne melde mig i Admiralitetet den 18. marts.

Den 13. marts forlod "Delhi" jugoslavisk territorium og sejlede til Malta. Roret var jo havareret, så skibet styredes med skruerne alene - ved at gå med konstante omdrejninger på den ene skrue og variere omdrejningerne på den anden. Det krævede stor agtpågivenhed fra vagtchefens side, særlig om natten, men efter nogen øvelse gik det helt godt, og den 15. marts nåede vi velbeholdne frem til Grand Harbour, hvor vi fortøjede.

Så fulgte en vemodig afsked med mine kammerater og med Chefen - og ifølge traditionen skulle jeg i Chief Petty Officers' Mess drikke Chief Gunners' Mates "tot" rom - min sidste pligt som Close Range AA officer. Det var med tungt hjerte, jeg forlod et godt og effektivt skib med mennesker, som i enhver henseende havde været enestående imod mig.

Den 17. marts fløj jeg fra Malta til England og meldte mig den 19. i Admiralitetet, hvor jeg fik ordre til at afrejse til HMS "Vulcano" i Cumberland for, sammen med 4 danske kammerater at gennemgå et bombe- og mineuskadeliggørelseskursus, først 3 uger på "Vulcano" og derefter 3 uger på HMS "Vernon" i Portsmouth.

Ideen hermed var at skaffe danskerne et know-how på disse vigtige områder, såfremt det skulle komme til omfattende kamphandlinger i forbindelse med Danmarks befrielse.

Da kurset var forbi den 25. april rejste vi til London, hvorfra vi senere, sammen med andre dansktalende søofficerer, blev sendt til Grimsby og Hull for at medvirke i "operation Kipper", en plan for modtagelsen af et stort antal danske fiskekuttere for det tilfælde, at tyskerne skulle søge at beslaglægge fiskerflåden med henblik på en evakuering til Norge.

Dette blev imidlertid heller ikke til noget, og nyheden om Danmarks befrielse nåede mig i Grimsby, hvorfra jeg ilede til London og oplevede VE-dagen der.

Efter at have båret engelsk uniform i lidt over et år, fik jeg den 25. maj min afsked fra den engelske marine - og kunne atter bære dansk uniform.

Lad mig til slut sige, at det var en oplevelse for livet at lære det England at kende, som stod forrest i kampen mod Hitler - et England, for hvilket jeg altid vil føle den største respekt og beundring - og jeg skal altid føle det som et privilegium at have fået lov til at tjene i den engelske marine.

Dette var altså min historie - og det var jo den, jeg blev bedt om at redegøre for.

Men som en efterskrift er det mig magtpåliggende at understrege, at jeg kun er en af den lille snes danske søofficerer af linien, som i en periode fik lov til at tjene som britiske søofficerer.

Lad mig i de sidste få minutter kort nævne hvem de andre var - og hvad de lavede:

Først 2, som falder helt uden for det normale mønster - og som begge var uden for Danmark den 9. april 1940: Lembcke og Toyberg-Frandzen.

Lembcke var kommandørkaptajn og blev få dage før den 9. april sendt til London som Marine- og Luftattaché. Han blev forgæves søgt hjemkaldt, men fratrådte på egen foranledning i april 41 for bl.a. at arbejde i det danske råd. Når han nævnes i denne sammenhæng er det, fordi han fra april 42 - og et år frem i tiden - tjenstgjorde som temporary Lieut.Commander, R.N.R. med særlige opgaver og senere som forbindelsesofficer mellem Admiralty Trade Division og danske (og færøiske) skibe. Senere vendte han tilbage til posten som marine-attaché.

Toyberg-Frandzen fik efter ansøgning sin afsked fra søværnet i sommeren 39 og arbejdede derefter som ingeniør hos Kampsax i Iran. Han meldte sig 9. april 1940 til engelsk tjeneste, kom til Indien og Burma og blev Lieutenant R.I.N.R. Senere udlåntes han til hæren, hvor han bl.a. i Burma beskæftigede sig med waterborne operations, og blev oberstløjtnant. I 46 kom han tilbage til R.I.N., hvor han fik sin afsked med grad af Commander, RINR.

To søofficerer hjemmefra kom til England før 29. august 1943. Det var Bredsdorff og E.V.Jørgensen, som var så kvikke, sammen med 4 andre, at købe en lille fiskekutter og sejle den til England i januar 43.

Efter diverse kurser kom de ud at sejle: Bredsdorff i MTB på patruljer langs britiske konvojruter og angreb på tyske konvojer ved den hollandske kyst. I krigens sidste uger blev han chef for en af de dansk/britiske minstrygere MMS 1044 og kom til Danmark med den. Det skal også nævnes, at Bredsdorff fik tildelt Royal Humane Society's bronzemedalje for i februar 45 at have reddet en druknende under en eksplosionsulykke i Ostende havn, hvor 14 britiske MTB gik tabt.

E.V.Jørgensen var fra dec. 43 - maj 45 artilleriofficer i HMS "Violet", en flower-class korvet. Han deltog i konvojeskorte i Atlanten - hvor en ubåd blev sænket - i Middelhavet, den bengalske havbugt, Indiske Ocean og kom i marts 45 fra Colombo, over Madagascar til Sydafrika, hvorfra han - efter at have sejlet 46.000 sømil - kom med et troppetransportskib til England.

Selve den 29. august 43 kom Garde og Zigler - som ikke havde været interneret- og et par dage efter: Haugsted til Sverige.

Garde havde fra sin tjeneste ved Søminevæsenet et indgående kendskab til strygning af engelske magnetminer og kom derfor hurtigt til England, hvor han uddannedes i britisk minestrygning og gjorde tjeneste i britiske minestrygere. Han blev Chef for MMS 307, som indgik i den 137. britiske minestrygerflotille med danske besætninger, hvis Senior Officer i midten af 1944 var en dansk skibsfører, der tjenstgjorde som Lieutenant RNR - Ellis Emdal. I foråret 1945 blev Garde Lieut.Cdr. RNR og Chef for 137. MS flotille - på det tidspunkt bestående af 7 enheder - og førte flotillen til Danmark.

Zigler - som var marineflyver - kom til England i marts 44 og blev efter RNC overført til Fleet Air Arm med tjeneste ved 782 Squadron, som var en Communications Squadron, der tog sig af al lufttransport af VIP, vigtig post, reservedele o.s.v.

Haugsted kom til England i januar 44 og gjorde fra februar-september tjeneste i destroyeren HMS "Campbell", som udførte konvoj - og patruljetjeneste i Nordsøen og Kanalen, herunder konvojer på D-dag til landgangsstederne på den franske kyst. I september 44 kom Haugsted til MTB-tjeneste og var fra februar 45 til krigens slutning Chef for MTB 725.

Af min klasse på Søofficersskolen, der talte 7 mand, kom de 5 til England. Foruden Haugsted og mig var det Valentiner, Wern og Rømeling.

Valentiner - som var marineflyver - blev efter RNC overført til Fleet Air Arm med tjeneste først ved 780 Squadron i Sydengland, og fra september 44 med tjeneste ved 782 Squadron, baseret på RNAS Donibristle i Skotland, hvor Zigler allerede gjorde tjeneste. Også han udførte et stort antal flyvninger med VIP's og anden vigtig last. I krigens sidste uge blev han tilkommanderet SHAEFF-mission to Denmark og kom over land med Naval Party 1737 til Danmark, hvor han indtil september 45 gjorde tjeneste i Admiral Holts stab.

Wern, som hjemme var ubådschef og dykkerspecialist, kom efter afslutning af vort kursus på RNC til tjeneste i forbindelse med britisk bjergning af skibe og klargøring til allieret brug af havne på kontinentet, bl.a. Antwerpen (som blev stærkt beskydt med V1'er).

Rømeling kom med monitoren HMS "Erebus", som periodevis indgik i en bombardementsgruppe med HMS "Warspite" og HMS "Roberts" ved Normandiets kyst. Han deltog i indtagelsen af LeHavre og bombardementet af Walcheren. Derefter var han med ved overtagelsen af de dansk-britiske minestrygere og kom til Danmark som Chef for MMS 1042.

I november 43 blev et hold unge søløjtnanter sendt til Sverige med henblik på at skulle videre til England, fortrinsvis for at gøre tjeneste i de dansk-britiske minestrygere som var under udrustning. Det drejede sig om SL Jørgen Petersen, Lange, Brinch-Lund, Elving, Carlo Friis Sørensen og Jack Nielsen. De kom alle i marts 44 til England og kom som planlagt - bortset fra Jørgen Petersen og Lange - straks i gang med minestrygningen.

Jørgen Petersen kom efter RNC til tjeneste i britiske ubåde - og fik tilladelse til at gennemgå et britisk ubådschefskursus. Han kom til Danmark med Naval Party 1737 som Staff Officer S/M i Admiral Holts stab.

Lange kom til tjeneste i LST 198, som var flotilleskib i en flotille, bestående af 12 LST. Pudsigt nok var næstkommanderende i hans skib Carl Konow, som i en fjern fortid havde været dansk kadet og som iøvrigt senere blev orlogskaptajn (R). De landsatte materiel ved Arromanche på D+1 og fortsatte - med Carl Konow som chef og Lange som N.O. - med transporter af tanks, køretøjer og tropper, som landsattes først på stranden, senere i Port Winston, Boulogne, Calais Ostende og Antwerpen. I maj 45 kom Lange til Danmark som næstkommanderende i MMS 263.

De øvrige søløjtnanter kom som sagt i gang med minestrygningen og kom efter den indledende uddannelse til den 137. minestrygerflotille, der gradvist opbyggedes af enheder med danske besætninger efterhånden som de kom til rådighed - og som førte dansk og britisk flag. Flotillen strøg i begyndelsen ruter i skotske farvande, men kom i begyndelsen af 1945 nærmere til krigsskuepladsen og strøg - baseret på Ostende - bl.a. ruter, ad hvilke vitale allierede forsyninger kom til fastlandet. Af de 4 kom

Brinch Lund først som næstkommanderende i MMS 263, blev senere i april 45 chef for MMS 1038,

Elving som næstkommanderende hos Garde i 307, som senere blev flotillebåd,

Carlo Friis-Sørensen som NK i MMS 83

og Jack Nielsen som NK i MMS 36.

Så mange var ordene.

Fælles for os alle var ønsket om at gøre en aktiv indsats i de allierede styrker.

Vi var ikke tilstrækkeligt mange derovre.

Vi kom ikke tidligt nok.

Men vi gjorde vores bedste.

