

Kommandør Fin Frodesen

Kommandøren fyller 75 år 28. april 1984
og N.T.f.S. besøker ham i hans hjem på Eidsmarka, Oslo

VI GRATULERER



Kommandør FIN FRODESEN
født 28. april 1909 i Arendal

Personlige data:

Kadett	1929
Sekondløytnant	1932
Løytnant	1935
Kapteinløytnant	1942
Orlogskaptein	1948
Kommandørkaptein	1952
Kommandør	1962
Avskjed i nåde	1974

Dekorasjoner:

Deltagermedaljen
Haakon VII 70 års medalje
Kommandør av den svenske Sveaorden
Medlem av den britiske Victoriaorden
1939 — 1945 Star
Atlantic Star
Italy Star

Han meldte seg til tjeneste i U.K. pr. «Sørlandssnekke» i 1941 da Nordsjøen var mere eller mindre kontrollert av tyske sjø- og luftstridskrefter, og havet en grøt av miner av ymse slag.

Fin Frodesen er født i Arendal. Hans far var skipsfører Alfred F. Frodesen. Hans barne- og ungdomsår var som for gutter flest i denne sørlandske sjøfartsby. Her vokste han opp, bortsett fra et par år i USA.

Som sønn av en koffardi kaptein var hans framtidskurs tidlig stukket ut. Hans mål var ikke bare å bli sjømann, han ville bli marineoffiser, og ut fra denne plan arbeidet han målbevisst. Da middelskolen var avsluttet, og den tiltrengte fartstid opparbeidet meldte han seg til opptakelse på Sjøkrigsskolen. Men noen enkel spasertur var det ikke å komme inn på denne ettertraktede høyskole for «sjøens gentlemen».

Rundt 60 håpefulle sjøgutter møtte fram utenfor Sjøkrigensskolens port, men etter grundig legeundersøkelse og intervjuer ble flokken raskt redusert til rundt 30, som fikk lov å prøve sine kunnskaper. Av disse fikk 10 fortsette. En av disse 10 var Fin Frodesen. Året var 1929.

«Det ble vel hard konkurranse når en visste at av disse 10 ville max. 4 bli fast, d.v.s. få sjansen til å gå videre til øverste avdeling?

Ja - alle de 3 årene i nederste avdeling var preget av konkurranse. Vi hadde landeksamen hver vår og sjøeksamen hver høst, og det var jo karakterene som til syvende og sist ville avgjøre vår framtid. Alle ville bli faste offiserer, det var jo målet, men vi visste at bare 3 eller 4 av de som gikk ut med beste karakter ville få denne sjansen. De øvrige ville bli vernepliktige offiserer. Men selv det var ikke å forakte, en offiserutdannelse med eksamenspapirer fra Sjøkrigsskolen var et gyldent dokument dengang som nå.

Jeg var en av de heldige. Vi ble sekondløytnanter den 1. oktober 1932 og 4 av oss fikk videre utdannelse i øverste avdeling som var 2-årig.

I 1935 ble vi 4 løytnanter skipsoffiserer på vår Marines stolthet dengang — «Olav Trygvason».

Min første beordring til landtjeneste ble til Marinens Navigasjonsvesen. Men jeg ville spesialisere meg og valgte U-båtvåpenet, så i 1935 begynte jeg på et 6 mndr.s U-båtkurs etterfulgt av praktisk tjeneste ved Teie U-båtstasjon. Våre foresatte var dyktige karer som det stod respekt av, og som jeg minnes med glede.

Så ble det variert sjøtjeneste på U-båt om sommeren og fiskeriopsyn om vinteren fram til hø-

sten 1938. Da ble jeg tatt ut som aspirant til Admiralstaben, dog forutsatte dette sjøtjeneste i sommerhalvåret i de 2 årene utdannelsen varte, så våren 1939 ble jeg beordret til «B-4» som nestkommanderende, stasjonert i Kristiansand.

I februar 1940 ble «B-4» lagt opp i Horten for hovedoverhaling og jeg ble beordret til «B-5» som nestkommanderende. Vi var stasjonert i Bergen.

Den 1. april 1940 fikk vi ny besetning ombord. Etter minimal trening med disse mannskaper som aldri hadde vært ombord i en U-båt satte vi den 5. april kurs for Kristiansand hvor det var meningen at oppøvingen av besetningen skulle fortsette.

Den 8. april kom jageren «ODIN» inn med døde og sårede overlevende fra det tyske troppetransportskipet «Rio de Janeiro». Dette fikk oss til å tenke litt av hvert, men stemningen blant de mange sivile på kaien som bivånet det hele var klar og sterk anti-engelsk. De innbrakte tyskere hadde hele almuens medynk, så naive var majoriteten ikke bare blant de sivile, men også blant Marinens personell. Den engelske mineleggingen var nok en vesentlig grunn hertil.

»B-2« lå også i Kristiansand. Sjøforsvarsavsnittet som hadde sitt hovedkvarter i Marvika bestemte at de 2 U-båtene skulle gå ut neste morgen (9. april) i forutbestemte posisjoner sønnenfor Oksø og Grønningen fyr. Ordren var at vi skulle ligge i neddykket...

«Ja Frodesen, nu kommer vi til et punkt der jeg vil du skal ta med alle detaljer. Det er nemlig som du vet, skrevet mange forskjellige beretninger om hva som hendte i Kristiansand denne dag. Din beretning vil bli husket — du var jo midt oppe i det...»

Vi kastet loss, bakket ut og la oss stille like utenfor Lagmannsholmen lykt, og jeg som nestkommanderende satte igang trimmingen. Da hørte vi noen kraftige smell, både fra Oddeøya festning og lengre ute i fjorden. «Du får gjøre dette fort» sa sjefen, kaptein Yngvar Brekke. Og det skal jeg si deg ble gjort. Båten er tett kunne jeg omsider melde av, hvoretter sjefen beordret oss ned på periskopdybde. Nå braket og smalt det fælt omkring og over oss. «Hva er dybden og bunnforholdene?» kom det fra sjefen. 40 meter. Leire. Vi legger oss på bunnen... Forsiktig ned... Det var alt som ble sagt, og der lå vi, klokken var blitt rundt 0530.

»Var dere klar over — eller snakket dere om hva som foregikk —?»

Selvfølgelig var vi klar over at Oddeøya festning var under beskytning fra sjøen, men av hvem og i hvilken hensikt, og hvor lenge dette ville vare hadde vi ingen formening om. Sjefen og jeg diskuterte dette og ble enige om at hvis det ble stille i et kvarter skulle vi anse angrepet som avsluttet og gå i overflatestilling for å innhente forholdsordre.

Men det varte og rakk. Av og til ble det en pause og vi kikket på klokken — men etter en 8-10 minutter braket det løs igjen. Det ble bare å sitte og vente — og vente.

Jeg tok en runde gjennom båten for å prate litt og for å høre hvordan de nye mannskapene reagerte, og stort sett må jeg si de imponerte meg, unge og uerfarne som de var.

Men i forre torpedorum lå en ung fyr som hikstet og snufset litt. Forklaringen fikk jeg av en av de andre tilstedeværende. I panikk prøvde han å åpne luken for å komme ut, da hadde tilstedeværende kvartermester kakkert ham i hodet med en skiftenøkkel for å stoppe ham, kanskje også for å opprettholde disiplinen om andre skulle omgåes med lignende planer.

Så endelig — kl 1030 ble det en pause som varte lenge nok. Klar til å dykke opp kom det fra sjefen, og dermed ble det blåst på hoved- og hjelpe-tanker. Men vi rikket oss ikke før vi lot en 3-4 mann løpe fra for til akter et par ganger. Leiren vi lå i virket nærmest som klister. Svupp — sa det og opp kom vi like i nærheten av jageren «Gyller», sjef kaptein Holck. Senere fortalte samme kaptein at han nær hadde sluppet synkeminer på oss da han trodde vi var tysk. Hva er skjedd her spurte kaptein Brekke. Se på kirketårnet sa Holck — toppen var skutt av. Men hva er situasjonen, er vi i krig? Aner ikke, men vi har snappet opp en melding om at franske og engelske styrker ventes å passere området. Det var jo ikke noe å bli klok av, så vi styrte inn til kaien ved Falckonbridge hvor det var telefon. Sjefen hoppet på land og jeg etter opp på kaien hvor jeg ble stående ved båten så jeg kunne iverkstette eventuelle ordrer på kortest mulig tid, så snart sjefen fikk kontakt med Marvika.

Mens jeg står der ser jeg plutselig 2 jagere som med stor fart styrer inn forbi Oddeøya festning. Sleipnerjagere tenkte jeg, de ser ut for å ha vært ute for noe etter det hastverket de har. Men i det samme girte den ene slik at jeg så at den hadde 2 skorstener... «To fremmede jagere på vei inn Dybengsundet» skrek jeg til sjefen, og han gjentok dette i telefonen til Marvika. «Tøys» ble det svart i telefonen fra Marvika,... vent til de er kommet inn, og se nøyer på den, og ring så tilbake.»

Men nå utviklet situasjonen seg utrolig fort. De to tyske jagerne hadde flere mindre fartøyer med seg, og på havnen vrimlet det av fartøyer som alle hadde det til felles at de siktet på oss med alt skyts de hadde — fra kanoner til mitraljøser.

Kom opp av båten og inn på kaien beordret sjefen, og snart stod vi der alle mann. Jeg antar vi trodde at de ville skyte på alt som kunne senkes for så å styre ut igjen til havs. Oddeøya festning var taus.

Men før vi fikk sukk for oss kom en såkalt «Røum-boot» med stor fart, og en ung løytnant pluss 12 mann bevæpnet med pistoler og håndgranater tok oss til fange. Vi ble beordret ombord og etter løytnantens ordre forhalte «B-5» langs siden på «B-2» ved kaien til Fiskå-verk.

Tyske maskinister demonterte vitale deler fra hoved-maskineriet slik at fartøyene ikke kunne set-

tes i drift. Besetningene ble beordret i land og midlertidig innkvartert i kontorene på Fiskå-verk som fanger. Her ble vi i 2 dager.

En kapteinløytnant ledsaget av en bevæpnet tropp ankom ut på kvelden og det norske splittflagg og kommandotegn ble strøket, hvorefter det tyske krigsflagg ble heist. Vi fikk beskjed om å komme oss hjem, fangenskapet opphørte.

Kaptein Brekke sendte meg til byen for å ordne med togtransport østover — og avsted trasket jeg. Halvveis til byen fant jeg en rusten damesyssel i en grøft, den hadde til alt hell luft i ringene. Jeg besteg kjøredøningen og skranglet i vei mot byen nedslått og mismodig. På min vei merket jeg at det klikket i hæler etterfulgt av geværhåndgrep, og til min forundring så jeg tyske vaktposter presentere gevær for meg. Javisst, i deres øyne var jeg en norsk oberløytnant zur-see, krig eller ikke krig, damesyssel eller ikke, tysk disiplin tilsa at æresbevisninger skulle utføres, og dermed basta. Og jeg på min side hilste nådig med hånden til luen — som om det hele var den naturligste ting av verden. Det tragikomiske ved hele situasjonen hjalp litt på humøret.

«Hva skjedde så i tiden utover april og mai»

Ja vi gikk nå der mere eller mindre i villrede om framtiden, inntil jeg en dag fikk telefon fra kaptein Kjeve i Oslo om å komme inn «og gjøre nytte for meg» som han uttrykte det. Vi fikk jo vår lønn.

Som avtalt møtte jeg opp og ble plassert på et kontor i statistikkavdelingen i forsyningsdepartementet. Det var ikke til å unngå at situasjonen vi befant oss i ble diskutert, og det var heller ikke til å unngå å treffe kolleger som hadde valgt en annen leir enn den jeg soknet til. Det var ingen lykkelig tid, og jeg bestemte meg for å komme vekk fra dette «væpsebolet» snarest mulig.

Da det i Forsyningsdepartementet ble bestemt at det i Kristiansand skulle opprettes en Transportformidlingssentral, som også skulle ta hånd om

brennstofftildelingen for både sjø og land, søkte jeg på jobben og fikk den.

Med god hjelp av en dyktig vognmann og hans sønn, som hadde greie på slike ting bygde jeg opp dette kontoret som etter en tid virket tilfredstillende. Jeg var fortsatt sekretær i forsyningsdepartementet og kunne således reise fritt og etter eget omdømme til Oslo eller rundt i distriktet uten noen vanskelighet, så om jeg ble borte fra kontoret en dag eller to var ikke det noe rart. Dette ble min redning.

I min stilling fikk jeg god peiling på hvem man kunne stole på av byens borgere. En dag nevnte jeg for en venn av meg at jeg hadde planer om å forsøke å komme meg over til England så snart høstmørket kunne skjule første fase av flukten, men at jeg ikke kunne dra alene. Da sier min venn: «Du skal rådføre deg med advokat Eckhoff».

Jeg avtalte et møte med advokaten. Da jeg møtte opp på hans kontor og la kortene på bordet fikk jeg grei beskjed. Jeg var kommet til rette mann i rette øyeblikk, for han var akkurat i ferd med å hjelpe til å finansiere et snekkekjøp for noen karer som i likhet med meg hadde planer om Englandstur.

Følgende hadde hendt før jeg kontaktet advokaten:

Med henblikk på å rømme landet bestemte Hans Malvin Syvertsen, Finn Narvesen og Thorleif Moe seg for å anskaffe en båt for å ta seg over til England. Finn Narvesen var styrmann — de to andre var hva vi vil kalle landkrabber.

Narvesen som kjente byens redere, fikk i oppdrag å skaffe penger til båtkjøp. Etter forgiveves å ha kontaktet folk med penger innen byens rederstand kom han omsider i forbindelse med advokat Hafting, som etter å ha forhørt seg om disse karene hos sin kollega Eckhoff, ga Narvesen beskjed om å møte på dennes kontor.

Han beklaget at han ikke personlig var pr kas-sen slik at han kunne gi sin skjerv — «men», sa han, «jeg har i mellomtiden greid biffen for dere» og overrakte Narvesen en konvolutt med kr 3.000,-. Resten må dere skaffe selv, men dere må ta med en marineløytnant som skal samme vei. Narvesen hadde på et tidligere tidspunkt vært i kontakt med kjøpmann Oddvar Aanonsen, som hadde en ny Arendalssnekke på 22 fot med en 6—8 HK «Marna» bensinmotor som han kunne få kjøpe for kr 3200,-. Nå var kjøpet i orden.

Det er et langt og interessant kapittel om hvordan disse karene klarte å kjøpe + stjele nærmer 140 liter bensin og frakte dette pluss annet utstyr for turen ut til Eftevåg i Randesund hvor snekka var skjult.

En annen historie er det at en av deltakerne hadde en venn som en tid hadde klart å stjele en rekke ferske kart over nyetablerte festningsanlegg og flyplasser samt forbedringer av eksisterende forsvarsanlegg på sørlandet. Dette var jo «heite sa-



«Sørlandssnekk» som Frodesen Malvin Syvertsen, Finn Narvesen og Thorleif Moe nyttet på sin tur til Skotland i 1941. Snekk befinner sig idag på Vestagder bygde Museum i Kr.sand. (Foto: Anfinn Aas Klæboe.)

ker» som nok ville bli verdsatt på andre siden av Nordsjøen.

Kartene og tegningene ble pakket inn i en vannrett sekk med passe tyngde i og hengt på båtripa, slik at det i tilfelle kontroll bare var å kutte en snurring og hele stasen ville gå til bunns. Denne kart- og tegningstyven ble senere Kristiansands brannmester.

Så langt var forberedelsene kommet da jeg fikk kontakt med disse Englandsfarerne.

Kursen de hadde tenkt å seile etter ville ha blitt katastrofal — dette fikk jeg jo forklart, og vant også gehør for mitt kursopplegg uten mere diskusjon. Jeg var jo fullt ajour med fly- og båtbevoktningsrutinen tyskerne hadde etablert på sørlandskysten. Den 22. september 1941 startet vi opp presis kl 1200 fra Eftevåg i Randesund.

Vi stolte blindt på vår 6—8 HK «Marna» bensinmotor men det var jo i utgangen av september og vi kunne risikere å komme ut for en høststorm. I underbevisstheten passerte også tyskerens advarsler i revy: «Skutt blir den som forsøker å forlate landet...».

Da vi kastet loss og startet opp var det ikke til å unngå at spenningen — og tildels også frykten la en liten demper på lystigheten. Vi hadde også fått med oss en 5. mann.

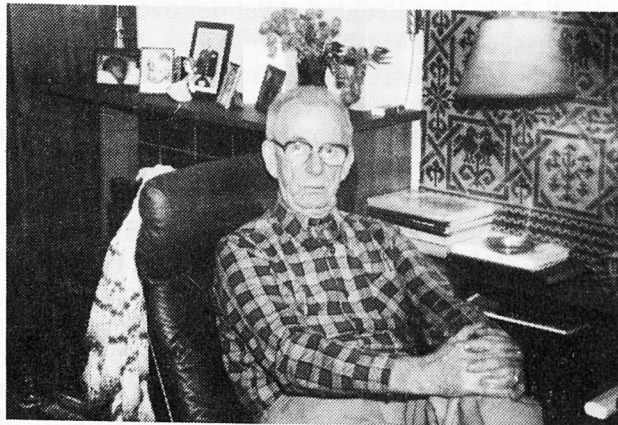
Det var en strålende høstdag med speilblank sjø, så selv om vi var godt lastet passerte vi Kristiansand kl. 1300. Her fikk vi det første sjokket. Ut fra Kristiansand kom en tysk jager for sakte fart. Vi holdt vår kurs og strøk såvidt klar akterenden av den. Det var nr. 1 sa jeg, vi får nok møte flere, så ingen panikk. Og ganske riktig, kl. 1400 kom det en vaktbåt, armert tråler med kurs rett på oss —, vi lot som ingenting og passerte den så nær at tyskerne kunne ha spyttet med i båten vår. Heldigvis gikk vi med kalesjen oppe så den skjulte alle saftballongene med bensin og det øvrige utstyret.

Kl. 1600 passerte vi vaktbåt nr. 3, alt gikk bra også denne gang, men nervene begynte å bli frynsete på enkelte av oss.

Min plan var i korthet å kjøre innaskjærs helt til Lindesnes, hvor jeg beregnet å være ved mørkets frembrudd, for så å styre syd-sydvest hele den første natten for å komme lengst mulig bort fra kysten før daggry, så legge om kursen til vest som ville bli retningen mot Aberdeen. Dette hadde jeg satt ut i nordsjøkartet 301 som vi hadde med oss.

Alt så ut til å gå etter timeplanen, men like før vi kom til Lindesnes ble 5. mann plutselig syk. Han klaget over heftige smerter i høyre side og mente selv at det måtte være blindtarmen. Her var gode råd dyre, for å avlyse turen var utelukket, og selv nektet han å være med til havs, altså var det bare en ting å gjøre, hardt styrbord ror og inn til nærmeste bukt hvor han og sakene hans ble lempet på land. Han fikk ta seg hjem som best han kunne. Vi hørte senere at alt gikk fint med ham, men til England kom han ikke, Vi ble heller ikke røbet.

Forsinkelsen ble ikke så stor at det gjorde noe,



Pensjonisten Fin Frodesen fyller 75 år 28/4-84.

Foto: Anfinn Aas Klæboe.

så resten av planen ble fulgt. Det var passe mørkt da vi satt Lindesnes rett akterut, men samtidig frisknet vinden på og vi fikk temmelig krapp sjø stikk i stevn.

Det er ikke lett å beskrive den natten som nå fulgte, så la oss nøye oss med å fastslå at våtere kunne vi ikke bli, og fraus gjorde vi tilgangs. Da det grydde av dag løyet vinden, lands så vi ikke, og den vesle «Marnaen» gikk som en klokke.

Mine 3 kamerater jublet — nå hadde vi klart det, alle farer lå bak oss, alt var bare herlighet og glede. Selv var jeg ikke så sikker, vel nok var vi kommet ca. 30 n.mil av kysten, men til den kysten vi stevnet var det ennå ca. 300 n. mil ...

Det klarnet opp — det ble havblikk, men uten at jeg så noe gruet jeg for de neste 12 timene. Det var et ypperlig flyvær — og en tysk speider kunne gjøre et streif. Så da mørket senket seg over oss og natt nr. 2 var i anmarsj falt mine nerver til ro. Men noen mørk natt ble det ikke.

Jeg har aldri opplevd å se så meget morild, vårt kjølevann strakte seg som et uendelig langt sølvbelte og måtte lett kunne observers fra ett eller annet tilfeldig speiderfly ... Men intet skjedde i den retningen. Men nå begynte vår «Marna» å hoste for så å stoppe.

Det ble en merkelig stillhet i båten, men lang tenkepause fikk vi ikke, for snekka uten fart og styring begynte å slingre noe ganske vakent. Da våknet Syvertsen til dåd. «Vann i bensinen» skrek han, og etter å ha tappet av forgasseren og blåst i både dette og hint startet han opp og vi var atter underveis. Kursen ble satt og slingringen opphørte. Men avtappingen av forgasser og bensinrør hadde forårsaket tap av dyrebare liter bensin ... enkelt var det heller ikke å ligge på bakken og fylle bensin i mørket, det kunne simpelthen ikke gjøres uten tap av noen liter.

Da det lysnet av dag stilnet vind og sjø, men jeg begynte å bli utålmodig. Skulle det ikke være mulig å få landkjenning før mørket atter falt på? Men nei, et par drivminer var det alt vi så. Heldigvis putret «Marnaen» trofast så humøret var det in-

tet å si på. Mot kvelden skyet det over og vind og sjø frisknet på fra nord.

Ved 2100 tiden sa jeg til mine kamerater at etter mitt bestikk skulle vi være ca. 20 — 30 n.mil fra kysten, men jeg tør ikke ta sjansen på å fortsatte i mørket ettersom vi kan havne i et minefelt, eller bli beskutt, så jeg foreslår at vi stopper og etter tur forsøker å få litt søvn. Så starter vi opp ved daggry. Alle var enige, og som best vi kunne kveilet vi oss i bunnen på snekka, men særlig komfortabelt var det ikke. Båten hev seg i døningene og ett og annet skumdrev sørget for at ikke søvnen ble for fast. Det ble en lang og hustru natt. Men omsider grydde det av dag og «Marnaen» ble startet. Det var fortsatt grov sjø og tett tåke. Men hvor langt hadde vi drevet i løpet av natten? For sikkerhets skyld la jeg kursen mere opp til nordvest, det ville bringe oss omtrent loddrett på kysten. I 3 — 4 timer kjørte vi bjerg og dalbane over seige store dønninger. Den eneste lyd vi hørte var putringen fra motoren og brusset fra bølgetoppene. Omsider løyet vinden noe og jeg håpet at det var et varsel om at vi nærmet oss land. Tåka var like tjukk, sjøen la seg en del, men fortsatt var det et slit å holde den vesle snekka på kurs.

Så skjedde det. Motoren stoppet. Tanken med de dyrebare bensinlitterne var TOM. Stillheten som fulgte virket nesten lammende på oss alle fire. Ingen rørte seg, ingen snakket — det var ganske enkelt ingenting å gjøre.

Plutselig hørte jeg et fjernt ul — nærmest som et refleks så jeg på klokka, så hørte jeg et ul til ... Nå stirret jeg som hypnotisert på sekundviseren, jeg holdt formelig pusten av spenning — så kom ulet igjen på nøyaktig 60 sek., og i en fart fikk jeg fram kartet... og der stod det GERDLE NESS, Foghorn. One blast every 60 seconds. «Gutter» skrek jeg — tro meg eller ikke så ligger Aberdeen der inne, jeg pekte inn i tåkeheimen hvor ule- ne kom fra —

Nå ble det liv i noen og hver av oss, og akkurat i den retningen jeg hadde pekt brøt det ut av tåken en skygge — et skrog — en tråler! Ut med årene, to mann prøvde å ro, den tredje krøp opp på den vesle bakken og viftet som gal med det norske flagget, Roingen ble det ingenting av, og det ble mer som en stabilisator og godt var det for sjøen var fortsatt grov. Prøv motoren var det en som sa, en bensintank er aldri helt tom — og underet skjedde, motoren startet og mol som en kjælen katt og drev snekka opp på siden av tråleren «Ocean Princess» av Aberdeen.

En losleider kom over rekka og vi krabbet ombord, og ble tatt imot på det varmeste. Det ble mat og drikke, en røyk og tørre klær. Vi kunne slappe av, vi hadde greid det.

Etter en stund fikk trålerskipperen kontakt med en vaktbåt og prayet over at han hadde plukket opp en norsk sjøoffiser pluss tre mann. Vaktbåten sendte ombord en ung R.N.V.R. løytnant som underholdt oss med hyggelig prat og ønsket oss

velkommen, samtidig som han håpet at vi ville bære over med de myndigheter som kom til å forhøre og visitere oss — vel, vi visste jo ikke hva dette gikk ut på men lovet å være overbærende.

Ved ankomst Aberdeen ble vi tatt hånd om av havnepolitiet som rotet gjennom det vesle vi hadde med oss, hvoretter vi ble overtatt av hærens MI-5 som igjen lot en mann føre oss opp til Douglas Hotel. her ble vi stuet sammen på et væresel med soldaten fra MI-5 som vakt.

Jeg bad om at den norske konsul måtte bli underrettet, og på mindre enn en time var han på hotellet. Jeg bad ham underrette S.O.K. i London, det gjorde han. Jeg bad ham også forstrekke meg med noen pund, for jeg ville gjerne spandere en drink på mine kamerater. Jeg fikk 4 pund og fikk aldri lov å betale disse tilbake. Jeg reddet min ære ved å invitere konsul Sandberg på en bedre lunsj da jeg senere traff ham i London.

Etter et par dager ble vi av 2 betjenter fra Scotland Yard med nattoget til London og ført til Patriotic School, som forresten mere lignet på en fangeanstalt.

Her var det mye rart folk, flyktninger fra de fleste tyskokkuperte land i Europa. Hygienen og forpleiningen var mildt sagt dårlig, og jeg bestemte meg for å komme meg ut snarest mulig. Jeg fikk kontakt med S.O.K. men det var lite de kunne gjøre. Men en diplomatisk samtale med denne institusjons sjef resulterte i at jeg kom meg ut samme dag, mens min kamerater ble i dette rottehullet i hele 9 døgn før granskningen var over. Etter å ha hilst på kollegaer i S.O.K. ble jeg kledd opp fra topp til tå og fra innerst til ytterst og følte meg etter som et normalt menneske.

Kartene og tegningene vi hadde med oss vakte begeistring, særlig i Royal Airforce. For snekka fikk guttene 176 pund — ca. 3000,- kroner — av Staten. Så skilte vi lag. Narvesen som var navigatør gikk ut i Handelsflåten, Syvertsen og Moe ble innrullert i hæren. Det hører med til historien at alle kom hjem etter krigen, og at advokaten som hadde finansiert snekkekjøpet fikk sine penger igjen.

Så begynte krigens hverdag også for meg. Min første oppgave ble S.O.K.'s personellavdeling. Men jeg ville til sjøs, og etter en del om og men ble jeg sjef på «Draug». Men tiden ombord i «Draug» ble bare 6 mndr., så ble jeg avløst og beordret til Forsvarets overkommando som var i etableringsfasen. Her ble jeg et års tid, men denne form for krig var jeg lite fornøyd med, så mitt mas om sjøtjeneste resulterte i at jeg ble beordret som skipsoffiser på den britiske jager H.M.S. «TEAZER». I den tiden jeg var ombord deltok vi for det meste i den såkalte VIS — Patrol i Adriaterhavet hvor Tyskerne hadde besatt øya Hvar, mens Titos partisaner holdt naboøya Vis.

Ellers ble det eskotering og bombardementer av Italias kyst helt opp til Ancona på østkysten og Anrio på vestsiden.



«Korpssjefen».

I august 1944 ble jeg beordret til S.O.K. som avdelingssjef med oppdrag å etablere en nyskaping som fikk navnet Sjøtransportavdelingen. Avdelingen skulle blant annet ta seg av alt det materiell som ble anskaffet og som skulle hjem til Norge så snart krigen var over. Resultatet av denne beordringen ble at jeg ble sittende i London et år etter at krigen var over.

Fra juli 1946 var jeg sjef på korvetten «Acantus» (senere omdøpt til «Andenes»). Det ble min siste sjøtjeneste. Så fulgte i tur og orden forvaltningssjef M.K.V. i en 3-års periode. Så stabsskole, så beordring til ambassaden i London som marineattache. Fra 1952 var jeg sjef for Marinens Stabsskole. Etter denne 3-års perioden ble jeg beordret til Admiralstaben med spesialoppdrag. Vinteren 1956-57 gjennomgikk jeg Forsvarets Høyskole hvoretter jeg overtok som verftssjef i M.K.S. inntil jeg høsten 1960 atter havnet i Forsyningsstaben S.O.K.

Den 1. mai 1962 ble jeg sjef for Sjømilitære korps. Det ble min siste, men også den lengste stilling jeg innehadde i Marinen. Her ble jeg i 12 år.

Den 1. mai 1974 var det slutt. Da fikk jeg avskjed i nåde etter oppnådd aldersgrense.

»En liten sluttbemerkning til dette intervju kommandør, etter en menneskealder i Marinen. La meg få en kort oppsummering, et lite tilbakeblikk?«

For meg har disse 45 år i Marinen vært en rik, avvekslende og givende tid som jeg er takknemlig

for. En ting vil jeg si om den etat jeg møtte i 1929, den var liten, fattigslig og nøysom. Men den hadde stil. Og stil er et bra ord. La meg til slutt få nevne en pussighet. Fra 1. oktober 1929 var 10 lykkelige unge menn blitt kadetter, og vi gikk i sivil på Sjøkrigsskolen mens skredderne sydde som gale for å skaffe oss uniformer. Endelig kunne sjefen gi ordren: «Kadetter av 1. kol. møter i uniform fra og med den 17.ds. Datoen var altså 17.10.29. Da jeg etter avskjed flyttet fra Horten til Eidsmarka og fikk inninstallert telefon snudde montøren seg mot meg etter utført arbeide og sa: Deres nye telefonnummer er 17 10 29.

HISTORIEN OM EN SNEKKE OG DENS NAVN

Under mitt arbeid med denne artikkel brakte jeg i erfaring at den Arendalssnekka Fin Frodesen og 3 kristiansandere tok seg over Nordsjøen med i 1941 stod på Vest-Agder Fylkesmuseum. Hvordan var den kommet dit?

Ved en henvendelse til Museet fikk jeg vite at den var en gave fra fiskebåtredere Rasmus Ervik, Remøylandet, Leinøy.

Jeg reiste opp til Museet og tok noen bilder av snekka som stod bortgjemt i et skur.

Jeg stusset over navnet den bar; «Alfred Charles Clifton». Hvor kom navnet fra — ingen kunne fortelle meg det, så jeg henvendte meg til giveveren Rasmus Ervik. Det han i brev av 7. januar 1983 forteller meg er følgende — som jeg som en kuriositet tar med. Han skriver:

»Arendalssnekka kjøpte jeg i Aberdeen høsten 1941, uten navn eller merke, til livbåt til mitt fartøy «Juvel». Ved hjemkomsten til Ålesund 1945 fikk den navnet «Alfred Charles Clifton» etter en engelsk matros.

Han var født i Dover 7/6 1895, vokste opp på River Thames på en fraktepram med seilføring, som fraktet korn til siloer lengre oppe.

Han hadde 11 søsken, alle født ombord i denne prammen og utgjorde dens mannskap ettersom de vokste opp. De ble holdt utenfor skolen (utrolig nok).

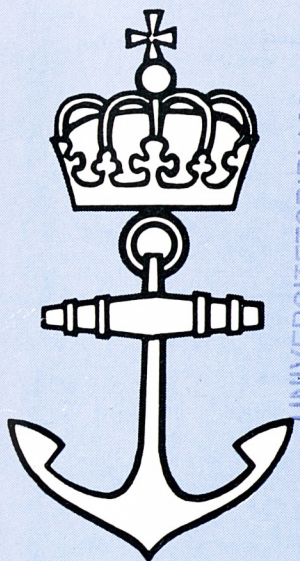
Alfred Charles rømte til Hull i 15 års alderen, mistet kontakten med sin familie og ble huket av myndighetene i 1914 og plassert i marinen. Kunne da hverken lese eller skrive sitt navn. Kom til Scapa Flow og giftet seg med Isabelle, fikk 2 barn, lærte av dem å lese, skrive og regne.

Da mitt fartøy «Juvel» kom i tjeneste for Royal Navy kom Alfred Charles ombord som matros. Han var et unikum av en sjømann, kunne alt.

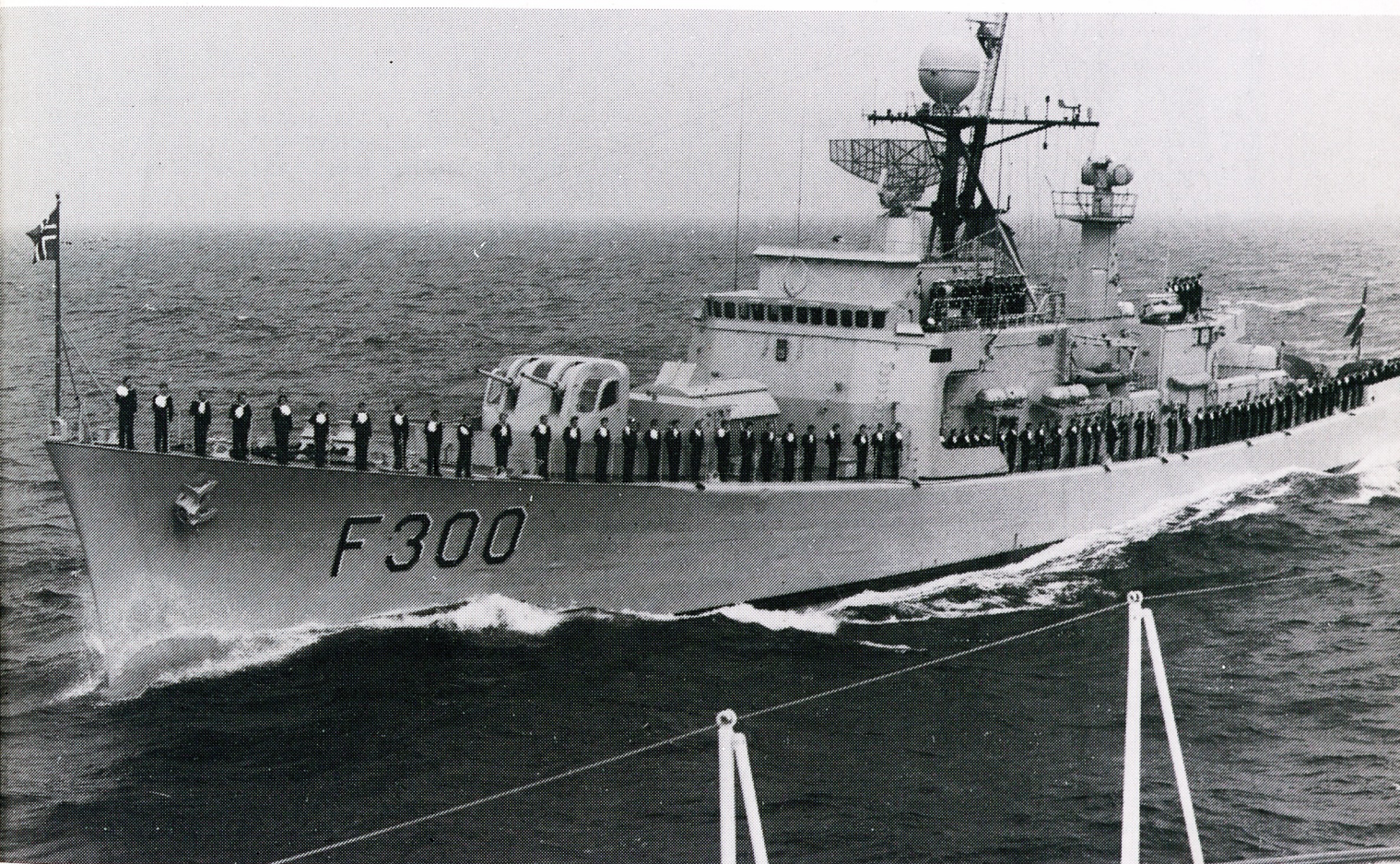
Etter krigen ble han stuert på pilotbåten, til ankers, River Humber — Hull — Grimsby og Imminghamn.

Sluttet på sjøen 73-74 år gammel og flyttet til Aberdeen.

Han døde 31/8 1981, 86 år gammel. Han var et enestående menneske og jeg holdt kontakten med ham til han døde.»



Norsk Tidsskrift for Sjøvesen



2

APRIL
1984

99. ÅRGANG

INNHold:

Eskorte/antiubåtfartøyenes fremtid — Årlig messeaften — Jubilanter — Mer smell for pengene — Lønn og forhandlinger i staten — Hvem ønsker ufred? — En redaktør tar sin hatt og går — Ny utdanningsordning — Om lederskap — Kommandør Fin Frodesen — Grunnberøringer med MTB — Beroligelse, hva er det? — Ubåtjageren Hitra — Operativ tilgjengelighet — Brev til NTfS — Litteraturtjeneste — Minneord