

I dag

(Framhald)

»STRIDVOGNE»

Ved slutningen af kurset blev vi officielt at vide, at vi var blevet uddannet til menneske-torpedoer eller »stridsvogne«, som vores egenavn til dem var.

Tanken var at få os ind i de fjendtlige havne, hvor mandskabet skulle klatre ud og overskære de undersøiske anti-undervandsbådnets og anbringe vores magnetminer på de forankrede skibes køl ved hjælp af magneter. »Stridsvogne« blev udstyret med et sprænglegeme, der kunne skilles ad.

Vi blev atter gjort opmærksom på, at der var en overordentlig farlig form for krigsførelse, og vi fik pány chancen for at trække os ud af det.

Een eller to gjorde det.

MALET: »TIRPITZ«

Nu var vi næsten sikre på, at opgave nr. 1 ville blive Tirpitz, nazi-fladens 45.000 ton stolt, som man påstod ikke kunne sænkes. Det var det største og mest frygtindgydende skib, der på den tid var i søen. I to år havde det skjult sig bag Alten-fjord beskyttende bjerge ovenfor den nordlige polarkreds i Nordnorge, 1600 km fra den nærmeste britiske flådebase. Halvdelen af den britiske hjemmeflåde var beskæftiget med at vente på, at dette nazi-monstrum skulle bryde ud og begynde at forstyrre Ruslands-konvojerne. Det var umuligt at angribe det fra luften på grund af bjergene. Tilsvælgende lå det inderst inde i en 80 km lang fjord, beskyttet af minefelter, anti-undervandsbådnets, kystartilleri, motortorpedobåde, patruljerende destroyere og flyvemaskiner, for ikke at tale om dets egne 8 morderiske 15 tommer kanoner.

Det syntes en næsten umulig opgave, men orden var allerede givet af fladens øverstbefalende i et brutalt klart sprog: »Tirpitz« skal for enhver pris tilintetgøres.

Vort næste opholdssted var »Titanic«, undervandsbådnets depotbik, der lå for anker i Loch Corrie ved Oban på Skotlands vestkyst.

Det var i marts 1943.

Da vi klatrede op på »Titanic«'s agterdæk, så vi vores første »stridsvogne«. Fire af dem lå stuvet sammen på dækket.

Endnu en lægeundersøgelse — det så ud til, at vi nu skulle igennem dem hveranden uge — og så lige ind i gummi-romandsdragterne for at begynde øvelserne med vores nye legetøj.

DEN FØRSTE »RIDETUR«

Den første dag fik vi kun tilladelse til at krydse på overfladen, mens vi satte os ind i styringen. »Stridsvogne« var omtrent på størrelse med den 21 tommer standard-torpedo, marinen anvendte. I sprænglegemet kunne der være ca. 270 kg sprængstof. Batterierne havde en varighed på ca. 6 timer ved undersøisk krydsning med 2,9 knob — d.v.s. et område på ca. 30 km. Den havde ballast-tank kompas og instrumentbræt med selv lysende indstillingsknapper. Der var to sæder i midten, som vi kunne sidde overskærs på.

Dagen efter ankomsten til Oban prøvede vi stridsvognen under vandet.

Vi skulle lære noget vigtigt: hvordan vi bedst kunne opnå en flydestilling, der gjorde fartøj og mandskab næsten vægtløse i vandet. Det opnåede vi ved at pumpe vand ind og ud af ballaststanken. Når vi skulle op eller ned, pumpede vi vand forud og agterind for at heve og sænke for- og agterende.

Alle øvelserne fandt sted under de omhyggelige sikkerhedsforanstaltninger, jeg nogen sinde har set.

Adgang for civile i nærheden af øvelsesområdet var forbudt og hele omegnen spærret af.

Nat og dag fortsatte vi træningen: somme tider var vi på stridsvognen 6-7 timer, mens vi fingerede angreb på »Titanic«.

ET ENORMT PSYKISK PRES

I slutningen af den fjerde uge i Oban var der kun 10 tilbage af de oprindelge 30 frivillige. Der lå et enormt pres på os.

Udmattelsen begyndte at sætte ind. Enkelte viste tegn på mentalforstyrrelser, en fyr begyndte at skrive breve i

»DEN DAG VI SPRÆNGTE TIRPITZ«

disinvis til sig selv, en anden slog sig på flasken. Det gjorde mig ondt for dem, der havde arbejdet så hårdt for at komme med til det første angreb.

Vore gummidragter sprang ofte læk, hvad der var meget ubehageligt. Det betød, at man skulle sidde i gennemblødt undertøj i alle de 6-7 timer, vi var under vandet.

Men det blev måske redningen for mig. Min dragt havde været læk 2-3 dage, og jeg fik smertende saltvandsår på kroppen. Marinelegen beordrede mig til køjs et par dage. Derefter var jeg meget bedre tilpas, men adskillige af de øvrige frivillige begyndte at bryde sammen på grund af den uophørlige anstrengelse.

En dag under øvelserne var det ved at gå galt, da min stridsvogn begyndte at gå dybere og dybere ned og ikke lystrde styringen.

Min kammerat, underofficer Sidney Walcott, en tidligere fladepolitibetjent, kæmpede desperat med styregrejerne. Jeg følte vandets tryk blive større og større og bankede ham på skulderen. Han vendte sig og rystede på hovedet for at tilkendegive, at han ikke havde nogen anelse om, hvad der var i vejen, mens han fortsatte kampen med styregrejerne.

Vi nåede 30 meters dybde, og det gik stadig nedad. Walcott vendte sig atter og pegede opad med tommelfingeren for at tilkendegive, at han ville forlade stridsvognen.

PÅ ET HÆNGENDE HÅR

Jeg nikkede, og vi kæmpede for at komme ud af sæderne. Vi kom begge fri, men Walcott steg ikke opad sammen med mig. Heldigvis var vi forbundet med en line, og jeg fyldte min dragt godt med luft og trak ham med op.

Han havde fået en ny type iltæsk, og ventilen havde sat sig fast. Det var på et hængende hår for os begge.

På overfladen tændte vi et fosfor-nod-blus (signallys), som vi altid havde på os, og blev snart samlet op. Men man fandt aldrig ud af, hvorfor vores stridsvogn var sunket.

I denne ansprende uddannelses-tid voksede der en mægtig kammeratskabsfølelse op mellem officerer og menige.

Rundforordningen holdt næsten op med at eksistere. Vi arbejdede som et team hele tiden. Som oftest brugte vi for navne, når vi henvendte os til hinanden uden hensyn til rangen. Når en kadet og løjtnant sadder sammen på en mennesketorpedo 30 meter under vandet, rejser man sig ikke op og gør honnør.

Om natten holdt vi nogle mægtige gilder i officersmessen og forsøgte at koble fra og slappe af.

De to kaptajner, der havde ansvaret for vores stridsvognsteam, »Lille Fell og kaptajn Bill Sliden, var begge »rigtige« undervandsbåds-officerer. Alle stridsvogns-besetningerne satte dem højt. De var professionelle undervandsbåds-mænd, der havde viet deres liv til at arbejde under vandet.

Sen-officererne var også uden undtagelse prægtige fyre, der livligt tog del i gilderne i officersmessen.

I maj 1943 blev vi flyttet fra Loch Corrie til »Bonaventure«, et andet dødt skib i Loch Cairnbawn, 160 km nordpå. Her var jeg atter ved at miste livet under øvelserne med stridsvognen.

På en dagtur gik pumpen på min makke pludselig i baglås og ville ikke holde op med at pumpe vand ind i ballasttanken. Vi sank dybere og dybere. Jeg gav min makker ordre til at forlade båden, da vit, var 30 meter nede.

JEG STEG SOM EN PROP

På 40 meters bybde sparkede jeg mig fri af torpedoen, men på den dybde var luften i min dragt presset sådan sammen af vandets tryk, at jeg blev ved med at synke. Jeg opdagede, at blylodderne, som jeg havde haft om livet og havde kastet af, sank nedad sammen med mig.

Der var kun en ting at gøre — jeg fyldte min gummidragt med luft fra mundstykket, og fra det øjeblik steg jeg opad som en prop og sprang omtrent en meter op over overfladen.

Det er en farlig og ubehagelig måde at komme op på, og den anvendes kun i yderste nødsfald.

I sygelukafet på »Bonaventure« fandt man ud af, at begge mine trommehin-

der var sprængt, og jeg havde mærket over hele legemet, hvor min gummidragt havde klemmt huden under presset.

Fra da af blev jeg kaldt Vrag-Kendall, fordi jeg havde mistet to stridsvogne.

MER FISK END MENNESKRER

Øvelserne gik videre dag og nat. Vi lærte at komme ud af redningslugen af de små undervandsbåde, at løse stridsvogne, som var fastgjort til ydersiden af skroget og starte angreb fra moder-undervandsbåden, der lå forankret i nærheden af fjendtligt farvand.

Nu var vi blevet vant til at arbejde under vandet i lange perioder. Vi lignede mere fisk end mennesker.

Der gik rygter om, at vi skulle til Middelhavet for at angribe den italienske flåde. »Bonaventure« var i mellemtiden blevet base for Englands flades første dværg-undervandsbåde eller X-både.

Det var fartøjer med 3 mands besætning, konstrueret til at angribe fjendtlige havne.

Men Italien faldt hurtigt, og mange af os frygtede, at hele vor strenge uddannelse på stridsvogne skulle være forgæves.

På denne tid var man også kommet til det resultat, at det var nødvendigt med en fjerde mand på X-bådene, en trænet og dygtig frømand, der kunne gå ind og ud af undervandsbådene under vandet gennem den lille redningsluge.

Hans arbejde skulle være at gennemskære anti-undervandsbådenettene, der beskyttede de fjendtlige havne.

Det interesserede mig, og jeg meldte mig med det samme frivilligt til X-bådene.

I juli blev jeg forflyttet til »Varbele«

Rohesaysm, der var den 12. undervandsbådsflådes hovedkvarter. Her gennemgik jeg et drøjt 2 måneders kursus på dværg-undervandsbådene med at øve mig i at klatre ind og ud af redningslugen og gennemskære fingerede net.

Det blev en personlig kamp mellem os fra dværg-undervandsbådene og mandskabet fra spæringsforsvaret, der gjorde alt for at standse os. Det siger lidt om alle disse uddannelses måneder, at det aldrig lykkedes dem.

Mens jeg en dag på 13 meters dybde øvede mig i at komme ind og ud, svigtede ilttilførslen pludselig. Gummislanger, der var fastgjort til ryggen og ledte til munden, var revnet.

OPERATION SOURCE

Jeg kæmpede mig de 5 meter langs dværgens dæk til redningslugen. Mine lunger var ved at sprænges, da jeg klatrede ind og lige fik givet et par slag med en skruenøgle, som lå der, for at lade mandskabet inde i båden vide, at jeg var i vanskeligheder. Så blev alt mørkt.

Heldigvis havde skipperen, løjtnant Godfrey Place, åndsnærværelse nok til at gå op til overfladen.

Det frelste mit liv. Nogen tid efter fik vi ordre til at gå tilbage til Loch Cairnbawn, og der fik vi endelig at vide, at vi skulle være med til et angreb.

Opgaven var den mægtige »Tirpitz«. T (for »Tirpitz«)-dag blev fastsat til den 11. september med afrejse fra Cairnbawn.

Kodenavnet for angrebet var Operation Source.

(Framhald i næste blad).

FÆRØSK MARGARINE

Vita No 1

VITAMINISERET

FÆRØSKT PRODUKT

FINT PRODUKT

Skipafelagið Føroyar

TELEFON 1225

Tórshavn

TRYGGINGARSAMBANDIÐ

FØROYAR

Føroya Kríggstrygging . telf. 1090

Føroya Sjóvátrygging . . . telf. 1090

Føroya Brunatrygging . . telf. 1098

Føroya Vanlukkatrygging telf. 1721

Vit tryggja:

Bátar - skip - vøru - hús - innbúgv - ferðagóðs bilar o. a.

Føroyingar eiga at tryggja

i landsins egnu trygging

Útsøla

Tað er ætlanin at hava útsølu við eydnuhjól til frama fyri átíðandi umvøling av Hvíldarheiminum, hin 9. februar. Heitt verður á fólk um vinarlíga at stýja útsøluna við einum ella øðrum luti og senda hann til hvíldarheimið.

NEVNDIN FYRI HVÍLDARHEIMINUM »NAINA«

Lýsing frá Landsstýrinum

Menn sum ætla at søkja undantaksloyvi at fara skip, mynstra sum maskinemenn ella bestamenn mugu fyrst víssa sær viðmæli frá sínum yrkisfelag, áðrenn umsókn verður givin inn higar.

FØROYA LANDSTÝRI, 2. januar 1962.