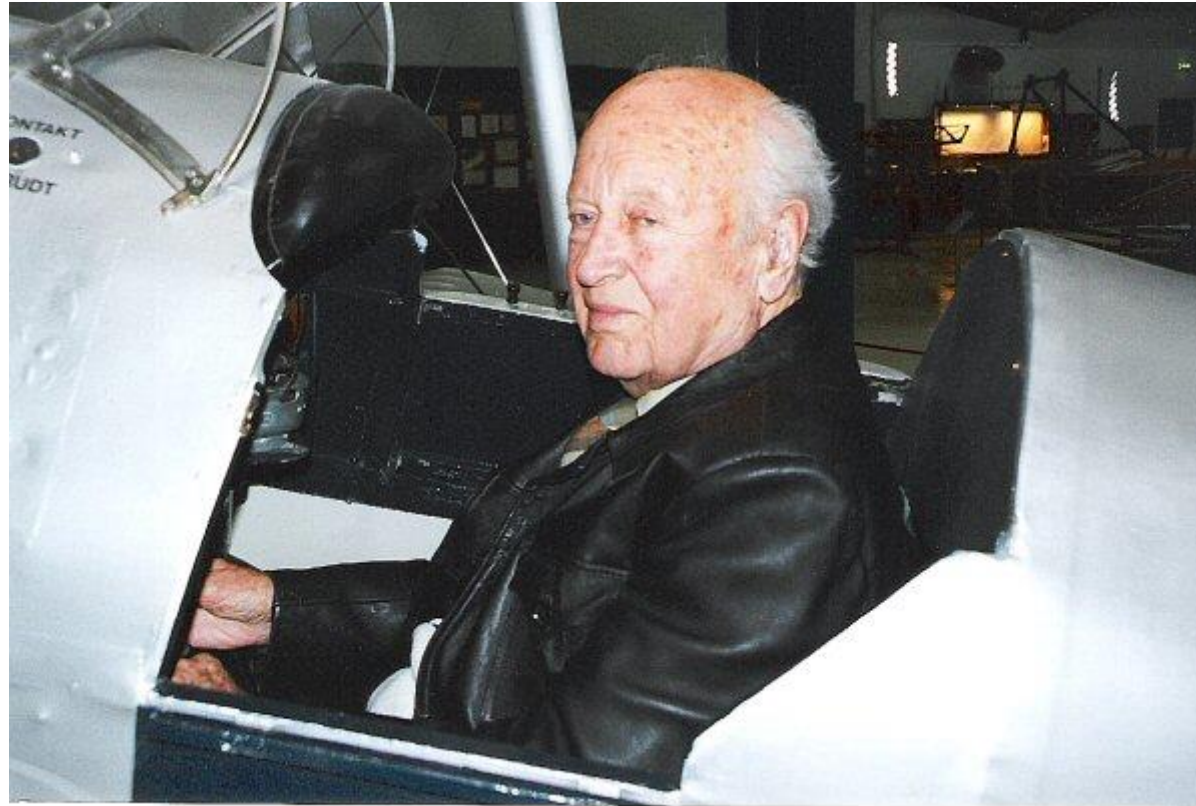


Et liv i luften:

Oberst Vagn Holm



De bliver færre og færre, de gamle flyvepionerer. Men i vore dage, hvor flyvning er blevet en lige så selvfølgelig del af vores hverdag som søfart, jernbanedrift og bilisme, er det ikke blevet mindre spændende og interessant, når der byder sig en sjælden lejlighed til at høre om tidligere tiders aktiviteter og oplevelser i flyvningens allerede dengang mangesidede verden.

Sidst i april 2002 fik undertegnede en af disse sjældne muligheder for at møde en af de dengang få tilbageværende pionerer, den dengang 88-årige oberst Vagn Holm, og for at høre ham berette om episoder fra et langt liv i luften. Det skete på et af de steder herhjemme, der dengang var rigest på flyvehistorie, nemlig på Danmarks Tekniske Museum i Helsingør, hvor flere af de typer var repræsenteret, som oberst Holm har fløjet gennem sin mangeårige karriere.

Det kan ikke blive en blot tilnærmelsesvis fuldstændig beretning om oberst Holms indsats i dansk militær flyvning. Det kan kun blive til brudstykker. Men heldigvis findes der publikationer, der bringer bredere og mere detaljerede beretninger fra oberstens egen hånd. Blandt dem skal nævnes en redegørelse for "Den Danske Brigades Flyverstyrker 1944-1945", som er udgivet af Den Danske Brigadeforening i 1995. Men her vil der blive gengivet nogle af de episoder og oplevelser, som oberst Holm berettede om under det næsten tre timer lange møde på museet.

Fra flyveskole til eskadriljetjeneste

I 1934 blev jeg rekrut ved Ingeniørregimentet, fortæller oberst Holm. Jeg blev placeret i Radiokompagniet, hvor vi bl.a. lærte at morse og fik 2. klasses certifikat som radiotelegrafist. Jeg blev så glad for det militære liv, at jeg sagde ja til at gå på Kornetskolen. I sommeren 1935 havde vi et besøg på Værløse Flyveplads, og ved den lejlighed fik jeg interessen for flyvningen.

Jeg ville imidlertid først være fast officer og søgte derfor på Hærens Officersskole, hvor jeg kom ind som kornet i 1936, og i 1938 blev jeg premierløjtnant. Så var jeg klar til at søge ind på Flyveskolen, hvor jeg blev optaget i april 1939 og begyndte at flyve Tiger Moth.



Fra logbogen

På Flyveskolen fløj Vagn Holm i månederne april til august 1939 følgende:

Dobbeltstyring (altså med instruktør)	19 timer
Soloflyvninger	19 -
Blindflyvning	9 -
Kunstflyvning	20 minutter
Dobbeltstyring på O-Maskine	3 timer
Samlet flyvetid pr. 1. oktober 1939	105 timer

Vagn Holm ved museets Tiger Moth

Jeg havde forskellige lærere og blandt dem premierløjtnant Thorup og løjtnant Simonsen, som senere blev kendt fra ambulanceflyvningen. Efterhånden havde jeg fået så mange flyvetimer, at jeg skulle til den første prøve, og det blev hos kaptajnløjtnant Michael Hansen. Derefter kunne jeg så flyve solo, og i den følgende tid fik jeg en hel del timer med instruktion i emner som f.eks. blindflyvning og landinger med vingeglidning.

Det var en fredfyldt sommer med fortsat uddannelse - efterhånden også på O-Maskinen (overgangstræner udviklet i Danmark på grundlag af Fokker C.I.) - og da den var gået, kom vi over i eskadrillerne. Jeg kom i 5. Eskadrille, der dengang havde kaptajn T.A. Poulsen som chef. Her lærte jeg så yderligere at flyve R-Maskinen (Fokker C V *MI* 33), og vinteren gik med yderligere uddannelse og med flyvninger både som pilot og som observatør under øvelser med Hærens landstyrker.



O-Maskinen

R-Maskinen

En spændende tur

I april 1940 var truslen fra Tyskland ved at tegne sig som en absolut realitet, og den 8. april blev jeg som observatør sendt ud på en rekognoscering med løjtnant Svensson som pilot i R-46. I tre timer fløj vi en rute over Falster og Lolland, ned mod Fehmern, over til Jylland og langs grænsen til Tyskland til nordspidsen af Sild og så tilbage over Korsør til Værløse. Det var i øvrigt min sidste flyvning i Danmark i fem år.

Undervejs observerede vi alle de tyske krigsskibe, der lå mellem Lolland og Fehmern, eller som allerede var på vej op gennem Storebælt. Det var store gråmalede transportskibe, nogle få undervandsbåde og flere krydsere. Svensson var klar over, at det gjaldt om at komme ned i meget lav højde, så vi fløj bare et par meter over havet mellem alle skibene. Der kunne de ikke skyde på os, for det meste skyts på marinefartøjer er beregnet til at skyde opad i luften og ikke nedad mod vandet. Det reddede formentlig vores liv, og da vi var kommet fri af de tyske fartøjer og atter var gået i højden, slog Svensson motoren fra,

vendte sig om mod mig og tog hjelmen af. Så tog han sig til hovedet og sagde: "Det var en fandens til tur!"

Under flyvningen langs grænsen i Jylland lå der en del sne, som mindskede muligheden for at observere, og derfor kunne vi ikke se noget til de kolonner, der ellers var observeret fra dansk side. Efter at være vendt ved nordspidsen af Sild blev kursen så lagt mod Værløse. Under turen over Korsør så vi de store dannebrog, der var malet på tagene af lagerhallerne som eneste "værn" mod angreb fra luften. Det var sket, efter at englænderne ved en fejltagelse havde kastet nogle bomber i Esbjerg i den tro, at de var over Tyskland.

Alle så spørgende på os, da vi landede i Værløse; men vi måtte intet sige om, hvad vi havde set. Vi måtte kun aflægge rapport over for Ørum, der var den officer, der havde kommandoen på Værløse, efter at Flyvertroppernes chef, Tage Andersen, sammen med løjtnant Terp var fløjet til Jylland, hvorfra det forventedes, at han skulle lede eskadrillernes indsats fra de mobiliseringsflyvepladser, som det var planen, at de skulle forlægges til. Men det kom jo til at gå ganske anderledes.

Den 9. april

Det var helt klart, at der ville ske noget den følgende dag, altså den 9. april. Derfor gik vi tidligt i seng.

Om morgenen skulle der igen gennemføres en rekognosceringsflyvning, og den opgave blev overdraget til løjtnanterne Brodersen og Godtfredsen. De nåede imidlertid ikke mere end lige at få deres fly fri af jorden, før både de og flyvepladsen blev angrebet af tyske Messerschmitt maskiner.

Rekognosceringsmaskinen blev skudt ned, og de to ombordværende blev dræbt. Og på flyvepladsen, hvor de fleste af flyene var trukket ud og ved at blive gjort klar til at flyve til deres mobiliseringspladser, blev flyene ødelagt af maskingeværildnen fra de tyske fly.

Personellet på pladsen løb op mod beskyttelsesrummene for at komme i sikkerhed dér. Men de var lukket med store, solide låse, for ingen havde jo forestillet sig, at der skulle blive brug for dem. Men heldigvis var der ikke en på jorden, der blev ramt af tyske kugler. Jeg har senere set angrebsordren for de tyske



piloter. Den angav klart, at fly, der var i luften, skulle skydes ned, og fly, der stod på jorden, skulle skydes i brand. Men der stod intet vedrørende personel på jorden, og jeg var lidt betaget af den disciplin, der blev udvist fra de tyske piloters side. Amerikanerne har et udtryk, der hedder "triggerhappy", om folk, der er glade for at skyde på noget. Og i situationen på Værløse kunne en og anden i de tyske fly være faldet for fristelsen til at skyde på de løbende soldater, som vel måtte opfattes som en slags fjender. Men der var altså ikke en af de omkring 200 mennesker omkring flyene på jorden, der blev ramt.

Efter de dramatiske begivenheder på Værløse lå det klart, at det - i hvert fald for en tid - ville være slut med dansk militær flyvning, og der blev givet besked om, at vi skulle forlade flyvepladsen. Ørum gav ordre til at tage flaget ned, og han sagde til de tilstedeværende: "Nu kan I fortælle jeres familier derhjemme, hvordan det går i Danmark, når landet ikke vil ofre mere på sit forsvar". Det var en samling slagne mænd med bitre ansigter, der så Dannebrog blive hejst ned den dag fra Værløses flagstang.

Som en foreløbig foranstaltning blev Værløses ledelse forlagt til Ballerup Kro. Nogle boede på kroen, og andre blev indkvarteret hos private.

Flugt til Sverige

For mit vedkommende blev det ufrivillige stop for flyvning anledning til, at jeg kom på Polyteknisk Lærestanstalt - i øvrigt sammen med to andre officerer, premierløjtnanterne Bendtsen og Gundstrup. Det var i foråret 1941.

I 1943 trak det op til en overdragelse af magten fra de danske til tyske myndigheder, og i slutningen af august blev der udstedt ordre om, at officererne skulle melde sig på Marienlyst. Jeg sagde til min kone, at det gør jeg altså ikke. I stedet tog vi begge op til Rågeleje, hvor min svoger havde en jolle liggende i en garage ved mine svigerforældres hus, der lå lige ved stranden. Tanken var at bruge den til at ro til Sverige i. Jeg ringede til Bendtsen og fortalte, at min moster i Stockholm ville gerne se mig. "Hvis du vil med, er du velkommen", sagde jeg, og han forstod straks meningen og kom til Rågeleje på cykel.

Jollen var hvid og alt for synlig til vores forehavende, så i aftenens mørke tjærede vi den sort og gjorde klar til at sætte den i vandet, når de tyske vagtposter havde passeret under deres afpatruljering af stranden. Og så stak vi til søs - min svoger, Bendtsen og jeg. Der var ganske vist motor i jollen, men risikoen for at blive afsløret var for stor. Hvis vi startede den, så turen over Øresund blev gennemført ved hjælp af årerne. Et godt stykke ude forsøgte vi ganske vist at få den startet, men det mislykkedes i nattens mulm og mørke. Efter et par timers roning kunne vi

høre, at et fartøj nærmede sig. Vi trak årerne ind og lagde os ned i bunden af jollen for at være så lidt synlige som muligt. Det viste sig da også at være et tysk patruljefartøj; men vi undgik opdagelse, og snart efter kunne vi ro videre, og efter syv timer kom vi til indsejlingen til Mölle havn. Her var der flydespærringer med pigtråd; men det var dog ikke mere besværligt, end at vi kunne få lukket op og ro videre ind i havnen til et sted, hvor vi kunne trække jollen på land.

Netop da kom en mand forbi på cykel, og da han fik øje på os, udbrød han: "Vad fa'n gör Ni här?" Vi fortalte, at vi var flygtninge fra Danmark og fik så at vide, at "Konstabel Johansson, han bor därborta", og manden pegede på, hvor politimanden boede. Da vi bankede på hos ham, kom han ud i pyjamas, og så snart han havde forstået, hvad vi var for nogen, blev vi budt indenfor, og det varede ikke længe, før der var mad på bordet.

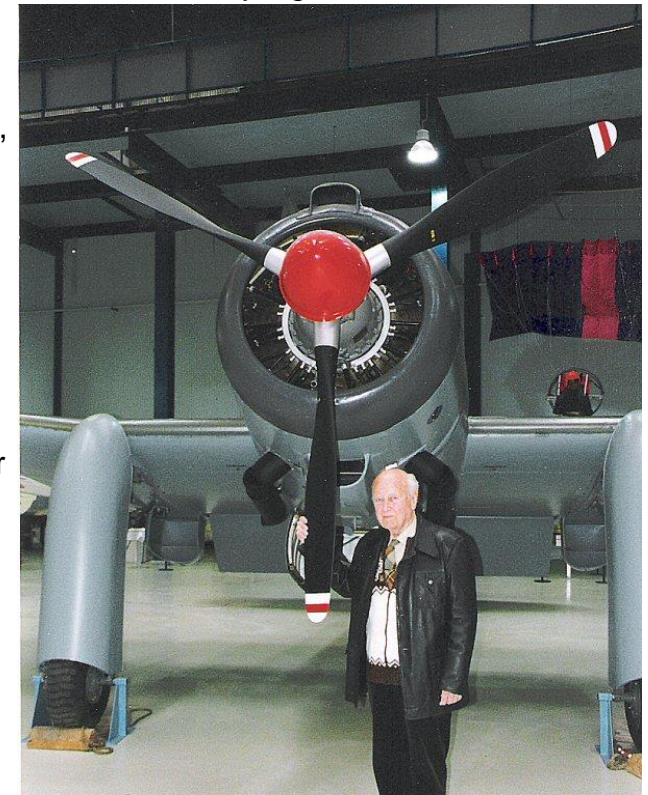
I løbet af formiddagen blev vi afhentet og bragt ind til politimesteren i Hälsingborg, og også her blev vi særdeles gæstfrit modtaget. Efter et kort forhør sagde han: "I er velkomne, og jeg har et dobbeltværelse og et enkeltværelse på Grand Hotel, hvor I kan bo foreløbig".

Efter en uges forløb, og efter at vi havde fået kontakt med nogle venner i Stockhol!m, kunne vi så rejse dertil, og de hjalp os med logi og med jobs.

Den Danske Brigades flyverstyrker

Nogen tid efter fik jeg kontakt med Den Dansk Brigade i Sverige; men det var først da det kom på tale at etablere en flyverstyrke i forbindelse med Brigaden, at jeg for alvor blev interesseret i at komme med der.

Det blev organiseret således, at ti danske piloter kunne udstationeres ved de svenske flottiljer, men for ikke at vække opsigt måtte der kun være to ved hver flottilje, og det blev yderligere bestemt, at vi ikke måtte flyve selv. Vi kunne komme med som passagerer eller med observatørstatus. Sammen med Danielsen kom jeg på Malmslät; men senere blev der så givet tilladelse til, at vi danskere kunne få pilotuddannelse på svenske flytyper, hvorefter vi blev



*Vagn Holm fotograferet ved B-17 på
Teknisk Museum i Helsingør.*

samlet i tre grupper på hver sin flyveplads. Jeg kom til flottilje B5 i Karlsborg, hvor jeg fik uddannelse i dykbombning som pilot.

Til sidst blev alle vi danske piloter samlet på Kalmar, hvor vi blev omskolet til B-17 som piloter, og det var lige noget for os. Vi fik en masse flyvning, og specielt blev der gjort meget ud af vores træning i dykbombning. B-17 var et fremragende fly til denne angrebsform. Hos Saab havde man studeret den tyske Stukas, og ved konstruktionen af B-17 havde man taget ved lære af de fejl, som der var ved Stukas med det resultat, at præcisionen for B-17 var en del bedre. Det kunne også ses af vores træningsresultater, som efterhånden blev virkelig fine. Til sidst mente vi da også selv, at vi til fulde havde kvalifikationerne til at bemane en egentlig flystyrke til støtte for de øvrige enheder i Den Danske Brigade.

Efter at vi den 4. maj 1945 om aftenen havde hørt budskabet om den tyske kapitulation, gik vi i gang med at male rød/hvide kokarder og dannebrogflag på B-17 flyene, og den 5. maj om morgenen stod der 12 fly med 12 veltrænede besætninger klar til start. Men vi fik ikke lov til at starte.

Fra svensk side var man indstillet på at sælge flyene 15 i alt - til Danmark for et nærmest symbolsk beløb på to millioner kroner - inklusive alt det udstyr, der var nødvendigt for at kunne operere med dem. Men den svenske regering forlangte, at en dansk myndighed skulle give udtryk for, at man gerne ville have flyene på de betingelser, og en sådan myndighed var det - trods mange forsøg og kontakter - ikke muligt at finde.

I de følgende dag fortsatte vi vores træningsflyvninger i Sverige; men den 12. maj kom ordren: "Rejs hjem - - - med toget!"

Den største bommert

I den tidligere nævnte beretning om Den Danske Brigades Flyverstyrker 1944-1945 fortæller oberst Holm, at man blandt piloterne i flyverstyrkerne mente, at det svenske salgstilbud var så favorabelt, at ingen drømte om, at det ville blive afslået i København. Men det blev det altså, og oberst Holm rejser i sin beretning spørgsmålet om, hvorfor man sagde nej til dette tilbud, og han fortsætter: "Jeg har aldrig fra nogen officiel myndighed kunnet fremskaffe baggrunden og motiveringen for denne beslutning. Én ting er imidlertid sikkert: man regnede med som noget selvfølgeligt, at et dansk flyvevåben skulle opbygges af personelresterne fra Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen, og nu sagde man *nej* til en enhed, hvor en sammenlægning af personel fra de to værn havde været en succes.

Endvidere ventede man hurtigt materielleverancer, og det skulle være *engelsk* materiel. Og så ville en eskadrille *svenske*

kampfly øjensynligt for nogle være som en hund i et spil kegler. Vi fik også engelsk materiel i stort omfang; men det første kampfly - en Spitfire - ankom først i slutningen af 1947.

Den første træning i og flyvning med kampfly blev gennemført i 1948 på Spitfire. Vi mistede med andre ord tre år i forbindelse med opbygningen af en enhed udrustet med kampfly. Der var både teknikere og piloter, der forlod os. Vi havde nok i den nu skabte flyvepause kunnet holde på mange af dem, som dengang gik over til de civile selskaber.

Dette *nej* til den svenske dykbombereskadrille er efter min mening den største bommert, der efter krigen blev begået i forbindelse med opbygningen af et dansk flyvevåben".

Efter krigen

Langsomt kom flyvningen i gang igen efter krigen.

I begyndelsen af 1946 blev oberst Holm sendt til England med henblik på en uddannelse som Spitfire-pilot. Det var på det tidspunkt besluttet at købe et antal Spitfire fra de britiske overskudslagre. Det var imidlertid så avancerede fly, at der måtte en overgangsskoling til ved hjælp af Harvard. Sådanne fly fik vi også senere selv her i Danmark, men de første Harvard blev først leveret fra England i november 1946, og der gik endnu nogle måneder, før de var gjort flyveklare. Derfor måtte uddannelsen af de første piloter til Spitfire foregå i England.

Solo på Spitfire

En af mine helt store dage var, da jeg den 3. april 1946 for første gang fløj solo på Spitfire i England, fortæller oberst Holm.

Vi havde fløjet Harvard i et par måneder, og på et tidspunkt sagde instruktøren, at nu skulle jeg flyve den, som om den var en Spitfire. I Harvarden sidder det håndtag, du nu skal bruge, her, men i Spitfieren sidder det længere nede, forklarede instruktøren. Den knap her til højre i Harvarden sidder i Spitfieren til venstre, og det skal du altså huske, når du kommer over i Spitfieren.



Spitfire på Flyvevåben Museet i Stauning

Efter en del undervisning på jorden i Spitfiren blev jeg endelig godkendt til at skulle flyve solo - typen findes kun ensædet. Det var en meget stor oplevelse at gå i luften alene i en Spitfire. Det gik fint. Jeg fløj rundt i 35 minutter og kom så hjem og landede, og det gik også fint, så jeg blev godkendt som Spitfire-pilot. Det var nok den største dag i min flyvertilværelse.

Spitfiren var det fly, jeg i hele min karriere kom til at elske mest. Det var en "luftens danserinde". Der var ikke den ting, vi ikke kunne lave med det fly: hurtige stigninger, bratte dyk og rulninger næsten uden begrænsninger. Det gav mulighed for en utrolig god flyvetræning, og det var i det første lange stykke tid det vigtigste for os. Egentlig kamptræning kom først til på et noget senere tidspunkt.

Min mest spændende tur

Leveringen af de bestilte Spitfire-fly af typen H.F. Mk IX begyndte i oktober 1947, men langt de fleste blev modtaget i løbet af 1948, og hovedparten af dem blev fløjet hertil af danske piloter.

Den 2. oktober 1948 var vi således fire piloter, der skulle bringe hver sin Spitfire fra England til Danmark. Jeg havde selv den højeste charge, men kaptajnløjtnant Wichmann havde flere timer på typen, så det var ham, der skulle føre formationen hjem. De to andre var Knud Jørgensen, der senere blev forsvarschef, og Willumsen.

Vi startede fra Manston mod Værløse; men vi fløj via Calais og Kiel. Undervejs fik vi meget dårligt vejr, og skyerne lå lavere og lavere. På et tidspunkt sagde Wichmann over radioen: "Jeg er ikke sikker på, hvor vi er; men her er en by. Vi tager lige en rundtur omkring kirken". Det gjorde vi, hvorefter Wichmann kunne konstatere: "Vi er over Slesvig". Det var en nyttig oplysning, som gjorde det muligt for os at rette kursen ind mod Værløse. Men skyerne lå så lavt over Sjælland, at der faktisk ikke var plads til os, så vi måtte syd om Lolland og Falster. Heldigvis lettede skydækket en smule på vej op gennem Øresund, og efter at have passeret Kastrup blev vi hjulpet ind til Værløse, hvor vi omsider landede. Der var ikke mange liter benzin tilbage i vore fire Spitfires, og vi var mere end taknemlige over, at det var gået godt. Hele flyveturen havde taget to timer og halvtreds minutter.

Stabstjeneste

Der var i de år stort behov for folk med erfaring også i ledelsen, og oberst Holm blev beordret til tjeneste i Flyverstaben hos Tage Andersen. Her var Michael Hansen chef for Operationsafdelingen, og her blev oberst Holm chef for hans Planlægningssektion. Da Michael Hansen senere blev chef for Flyvestation Vedbæk, rykkede Holm i det næste par år op som chef for Operationsafdelingen. Efter et stabskursus i USA blev det til ca. tre år i NATO-kommandoen i Kolsås i Norge. Næste tjenestested var som stationschef i Karup efterfulgt af endnu tre år i Kolsås med rang af midlertidig generalmajor.

Efter en periode som chef for Flyvestation Skrydstrup gjaldt den næste beordring chefposten i Træningskommandoen, indtil den blev nedlagt med udgangen af 1969. Det gav mulighed for en periode med en helt anden form for tilværelse, idet Vagn Holm søgte uden for nummer i et år uden løn, og det år blev brugt til rejser rundt i verden sammen med sin kone: bl. a. tre måneder i Kenya, en måneds tid i England og en måned i Sverige.

Efter dette år blev den sidste opgave i Flyvevåbnet som chef for Officersskolen gennem fem år, indtil oberst Holm blev pensioneret i 1976.

I april 2005 døde oberst Holm, 90 år gammel.

