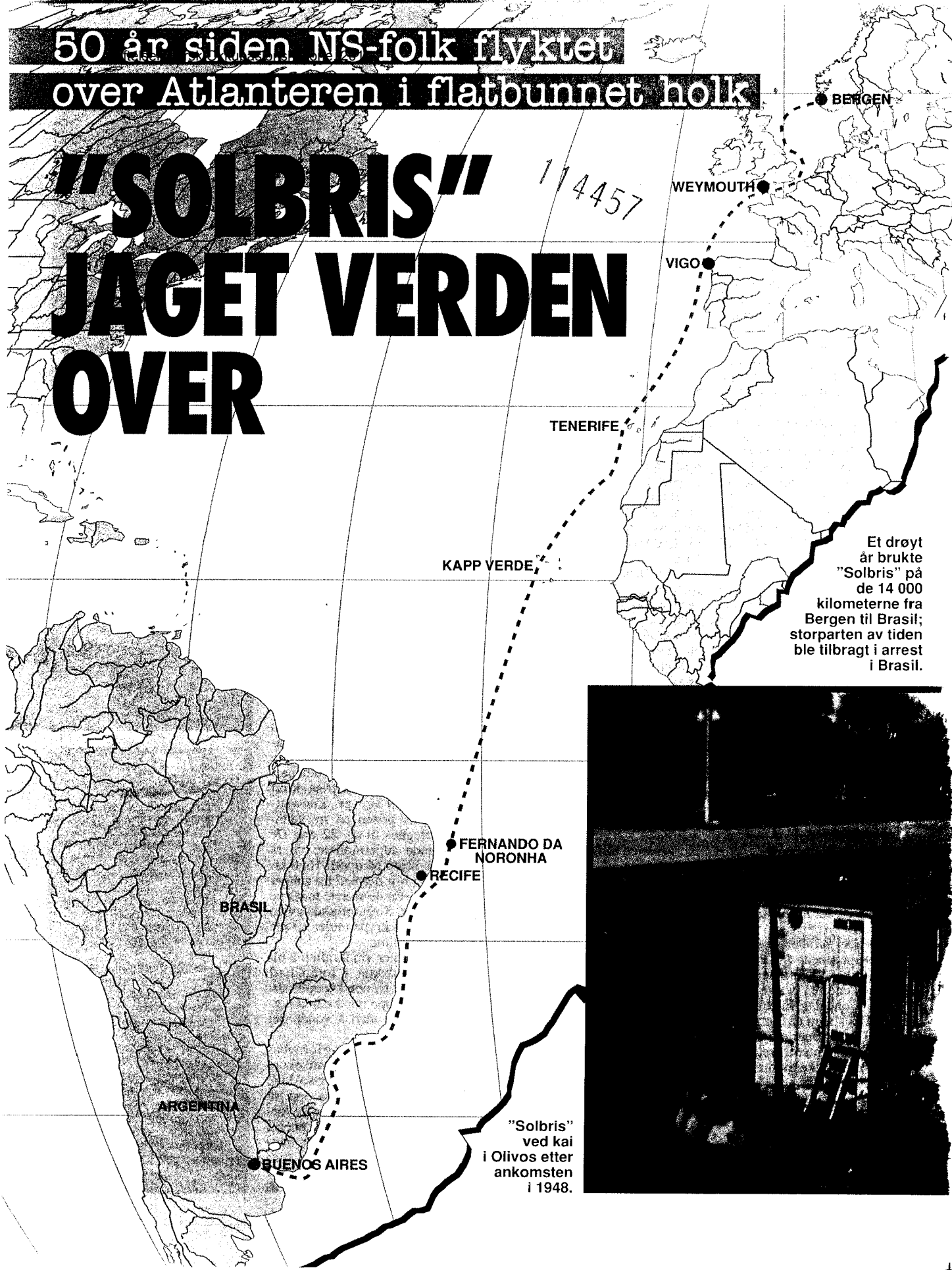


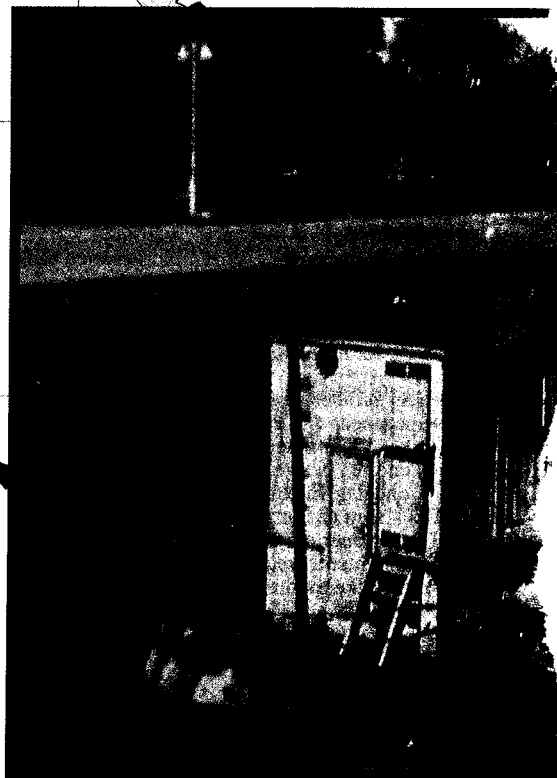
50 år siden NS-folk flyktet
over Atlanteren i flatbunnet holk

"SOLBRIS" JAGET VERDEN OVER

114457



Et drøyt år brukte "Solbris" på de 14 000 kilometerne fra Bergen til Brasil; storparten av tiden ble tilbragt i arrest i Brasil.



"Solbris" ved kai i Olivos etter ankomsten i 1948.

Et helt år tok det en gjengnorske nazister å nå sitt fristed i Argentina, etter at de seilte fra Korsfjorden ved Bergen i juli 1947. At de kom fram i det hele tatt, var en prestasjon, forholdene tatt i betraktning.

DOKUMENTAR

TEKST:
RAGNAR KRISTENSEN
FOTO: PRIVAT

Ut på ettermiddagen 3. juli 1947 forsvant fire fanger fra Espeland-leiren i nærheten av Bergen. I leiren satt norske nazister som dels hadde fått landssvikdommer, dels ventet på å få sakene sine prøvd for domstolene.

Flukten ble først oppdaget flere timer senere, men ble opptakten til et rabalder i norsk presse uten sidestykke etter at freden kom til Norge to år tidligere.

Fire mann rømt ved høylys dag. Hvordan kan slikt foregå? Lød en avisoverskrift neste dag. Folk ble arrestert på åpen gate, og

tallrike NS-folk avhørt. Politiet gjorde, som det ble kjent løst at ikke bare NS-folk smilte i skjegget. Virkelig "farlige" folk dreide det seg heller ikke om, bortsett fra et par unntak.

Først etter en uke kunne avisene fortelle at politiet "anså det som sikkert" at de rømte var om bord på et fartøy "med kurs for en eller annen utenlandsk havn". Etersom rømlingene med sikkerhet måtte innoen en eller flere havner i Vest-Europa for å bunkre, regnet alle med at de før eller siden ville bli tatt og utlevert til Norge.

Fartøyet var den 72 fot store, men sørgelig flatbunne *Solbris*, en gang tidligere statsminister Christian Michelsens lystyacht. Den var nå for lengst bygd om fra damp til diesel og utstyrt med et "heslig styrehus" akter,

Sophus Kahrs (t.v.) og Olav Haavardsholm sloss begge i Den Norske Legion ved Leningrad – den første som kompanisjef ved fronten, den andre i stab.



for å sitere en av de fire rømlingene.

Roald Astrup Nielsen var jurist og hadde flere høye poster som embetsmann i Quisling-regjeringen under krigen. Han skrev mange år senere en bok om flukten og besøkte Norge etter at hans sak var foreldet, 20 år senere.

Nøye planlagt

Sammen med Astrup Nielsen var de som rømte fra Espeland – som for nazistene var en ren "konsentrasjonsleir" – Sophus Kahrs, Olav Haavardsholm, og Arne Hafstad.

Flukten var meget godt planlagt, med hjelp av NS-folk utenfor leiren. Kahrs var foruten å være yrkesmilitær også en dyktig elektriker, som fikk satt telefoner ut av spill i det avgjørende øye-

blikk. Han tilhørte "den harde kjerne" i fluktgruppen, og hadde gått inn i Nasjonal Samling som 16-åring i 1934.

Kahrs var sersjant etter befalsutdanning i artilleriet da krigen kom 9. april 1940, og sloss en kort stund i likhet med flere andre yrkesmilitære NS-folk mot tyskerne i Norge. Men året etter var han å finne i Den Norske Legion, som var en avdeling i Waffen-SS, hvor han oppnådde rang av "Obersturmbannführer" etter innsats på Østfronten (Leningrad) og senere i Skijegerbataljonen i Finland.

I mai 1945 var Sophus Kahrs sjef for "Førergruppen" til Quisling, og ble idømt ti års fengsel for landssvik.

Haavardsholm, kjemingenior av utdanning, hadde også vært frontkjemper, og oppfant en egen form for hemmelig skrift som flukt-konspiratørene kommuniserte med. Vokterne ante derfor fred og ingen fare da de fire hoppet ut fra et vindu, krøp under et gjerde og tok seg fram til en ventende lastebil. Derfra ble de brakt om bord i en motorbåt, som tok dem ut til det avtalte motested med "Solbris".

Med den dyktige skipperen Johan Landmark ved roret satte NS-flyktingene kursen sørover. I tillegg var disse med: Alfred Christian Cook (maskinist om bord), Reidar Eiolf Nilsen (nylig rømt fra Haukeland Sykehus), Leif Arnesen, Hans Bjørge, Sigurd Andersen og Peder Stensbø.

Storm og sykdom

Rømlingene seilte rett inn i en storm i Nordsjøen, og drev snart hjelpeløst omkring uten motor-kraft. Landmark besluttet å ta sjansen på å gå til havn i Weymouth i England, til tross for at nazistene nå visste at de var etterlyst i alle kyststater i Europa – det hadde de hørt på norsk radio.

De hadde flaks, fikk ordnet maskinen og tatt om bord drikkevann, til tross for at tollerne undret seg over det svært tallrike mannskapet og en noe merkelig last – som inneholdt alt fra flere tønner med poteter til smykker og pelsverk, eiendeler folkene hadde tatt med i mangel av fremmed valuta.

Ferden over Biskaya gikk som en drøm, men da "Solbris" klapet til kai i den nordspanske byen Vigo, lot folk på brygga til å more seg. Først da de ble bedt å flytte seg til et annet sted, forsto NS-folkene grunnen: ▶

Roald Astrup Nielsen skrev en bok om Solbris-ferden. Den er utgitt på tre språk.

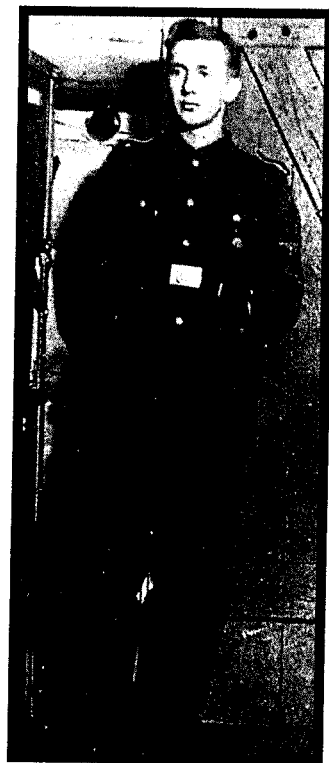


FOTO: OLAV ROKSETH



Forts. fra foregående side

De hadde lagt til ved en kai som var forbeholdt statssjef Francos lystyacht!

Astrup Nielsen hadde på overfarten i Nordsjøen hatt et uhell da han nesten ble kastet over bord, og smertene gjorde at han ble innlagt på sykehus med en alvorlig nyreskade. I mellomtiden hadde etterlysningen fra det norske Justisdepartementet også nådd Madrid.

Etter en del om og men fikk kaptein Landmark beskjed om å komme seg ut av spansk farvann. I Norge fortalte avisene at "Solbris" var under arrest i Spania, og hele affæren begynte å få et anstrøk av en slags såpeopera i dattidens norske medier.

Astrup Nielsen ble akterutseilt, men var egentlig for syk til å seile videre. Han kom seg siden til Argentina på egen hånd, etter mange viderverdigheter.

Hirduniform mot høns

I Norge hadde myndighetene nå sendt ut melding til alle skip i den norske handelsflåten om at de kunne stanse og borde "Solbris" for å ta skute med mannskap som "prise". Avisene var fulle av harmdirrende innlegg om hvordan Spania hadde kunnet la "nazifartøyet" dra videre.

I flyktningsskipet fortsatte motorproblemene, og i slutten av juli måtte Landmark og hans folk søke nødhavn i spanske Santa Cruz på Tenerife. Her var havne-myndigheten pinlig oppmerksom på hva slags fartøy dette var, og Landmark fikk på ny beskjed om å stikke – men fikk tid til å ordne motoren.

For øvrig gikk en mann i land på Tenerife (Arnesen). Han var den eneste med gyldig pass samt visum til Argentina, dit han fortsatte med fly. "Solbris" dunket videre mot Kapp Verdeøyene, den gang portugisisk koloni.



Olav Haavardsholm (t.v.) og Astrup Nielsen foran "Solbris", bygget i 1903, men stadig i tjeneste som transportbåt på Paranafloden mange år etter ferden fra Norge.

Astrup Nielsen i Vigo i Spania, sterkt medtatt av nyreskaden etter et uhell som nær kostet ham livet.

På dette loftet i Espelandleiren fikset Sophus Kahrs telefonkabler slik at meldinger om flukten ble sterkt forsinket.

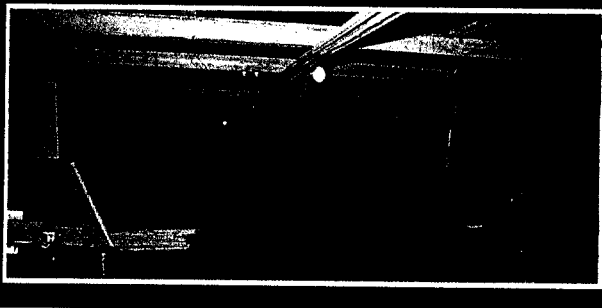


FOTO: RAGNAR ASKELAND

Befolkningen der var overveiende fargede, så også den lokale høvding og hans folk. Rømlingene døpte ham straks "Hans Majestet", men han kom ikke om bord før undersåttene hadde stjålet med seg alt de fant på dekk, og heller ikke viste seg forstående overfor nordmennes bønn om ferskvann og proviant.

Heller ikke majestetet var villig til å selge slike dyrebare saker mot spanske pesetas. Men da Reidar Nilsen trakk fram en norsk hirduniform i paradeutgave, ble majestetet meget begeistret, og trakk straks på seg den svarte jakken, med solkors på armen og det hele, samt lue. Buksen ville han derimot ikke vite noe av.

Nå skulle også undersåttene ha det som fantes av fremmedartede

plagg, og betalingen var et helt kobbelt høns, drikkevann, brød og frukt.

Arrest i Brasil

I slutten av august kom "Solbris" til den vesle brasilianske øya Fernando da Noronha, som ligger 300 kilometer utenfor landets østligste punkt. Her fantes en marinebase, og "Solbris" ble oppbrakt av den brasilianske marine. Nyheten nådde Norge, og avisene kunne proklamere at NS-rømlingenes ferd endelig hadde tatt slutt.

Et par uker senere kom en jager med full besetning på 300 mann for å hente den norske skuta og dens mannskap på 10. "Solbris" ble slept inn til Recife, og rømlingene satt i arrest hos mili-

tærpolitiet, som for øvrig ga dem god behandling.

I nesten fem måneder ble NS-gjengen holdt i forvaring, mens en underlig diplomatisk krig mellom Norge og Brasil utspant seg, både bak og foran kulissene. Problemet var at NS-folkene måtte betraktes som politiske flyktninger, og Brasil hadde ingen forpliktelse til å utlevere slike. Mens UD i Rio de Janeiro prøvde å finne ut av saken, ble "Solbris" pusset opp og mannskapet kledd opp – på den norske ambassadens regning!

For mens saken ble behandlet, sendte den brasilianske marinen alle regninger til Norges representanter i Rio. "Solbris"-mannskapet var imidlertid pessimister med hensyn til utfallet av saken, og i slutten av mars 1948 gjorde de et frekt forsøk på å stikke av fra sine voktere i Recife – under påskudd av en "prøvetur" med den nyoverholte maskinen.

Ingen anger

Men det likte brasilianerne dårlig, og på ny sendte de ut en jager for å fukke rømlingene, som til overmål hadde satt en marinegast på land flere kilometer unna Recife! Men ved hjelp av en forfallsket loggbok klarte Landmark og hans folk å få myndighetene til å tro at "Solbris" var på vei til Rio, for å få satt forgang i behandlingen av saken.

Nye lange uker ventet, mens sak nr. to ble behandlet i Rio. Enden på det hele ble at de norske rømlingene fikk dra videre til Buenos Aires, hvor de ankom 23. juli 1948, over et år etter at de la ut fra Vestlandet.

På midten av 1980-tallet fantes stadig omkring 30 norske nazister i Sør-Amerika, de aller fleste i Argentina, hvor de aldri hadde problemer med myndighetene, men tvert om ble betraktet med velvilje i Peron-tiden.

Av hovedaktørene i Solbrisferden, lot bare Astrup Nielsen og Kahrs seg siden intervjuje. Begge sa at de aldri hadde angret på hva de gjorde under krigen. I dag er alle døde.

Roald Astrup Nielsen døde av kreft i 1990, etter å ha etablert seg som vellykket forretningsmann i Buenos Aires, hvor han hadde oppdrag for flere store norske selskaper.

Sophus Kahrs døde i 1986, og ble direktør for et amerikansk bilfirma i Argentina. Olav Haavardsholm døde i 1994 i Cordoba i Argentina, også han som vellykket forretningsmann, mens kaptein Johan Landmark så sine siste dager i Colombias hovedstad Bogotá, hvor han døde i 1985. ■