

Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

DE KÆMPEDE FOR DANMARK

De danske Søfolks Indsats i Frihedskampen

Af

Kaptajn H. C. Røder

UDVIDET SÆRTRYK FRA VÆRKET »DANMARKS FRIHEDSKAMP«

BOGFORLAGET NUTIDEN - KØBENHAVN

DE KÆMPEDE FOR DANMARK

De danske Søfolks Indsats i Frihedskampen

Af

Kaptajn H. C. Røder

UDVIDET SÆRTRYK FRA VÆRKET »DANMARKS FRIHEDSKAMP«
BOGFORLAGET NUTIDEN - KØBENHAVN
SANKT ANNÆ TRYKKERI A/S
1949


FRONT

STØT STAAR DEN DANSKE SØMAND . . .

Den dansk-tyske Ikke-Angrebspagt.

Den 31. Maj 1939 blev Ikke-Angrebspagten mellem Danmark og Tyskland undertegnet i Berlin af de to Rigers Befuldmægtigede.

For de danske Søfolk af alle Kategorier, som paa det daværende Tidspunkt opholdt sig paa Søen eller i udenlandske Havne, kom denne mærkelige Pagt som en stor Overraskelse. Uden Undtagelse kan det siges, at der var ingen af dem, som kunde forstaa Hensigten med en saadan Pagt — der var dog ingen, der selv i deres vildeste Fantasi kunde tænke sig, at Danmark vilde angribe Tyskland, og vilde Tyskland angribe Danmark, vidste Sømændene af dyrekøbt Erfaring fra den første Verdenskrig, at ingen saadan »Papirlap« vilde hindre det i at gøre det. Det er ret beskæmmende for os Danske nu at læse om, hvorledes denne Pagt, som af vore Broderlande Norge og Sverige var blevet værdigt afvist, ved Forhandlingerne om den paa den danske Rigsdag blev anbefalet af alle de store Partiers Ordførere. At Frits Clausen og hans Vaabendragere Jens Møller og Hartel saa varmt anbefalede Pagten, burde have givet de andre Partier Afsmag for Sagen, men det skete altsaa ikke. Forslaget om Pagten gik glat igennem Rigsdagens to Ting, og kun de tre Kommunister i Folketinget stemte imod.

Ikke-Angrebspagten siger i sin Artikel 1: »Kongeriget Danmark og det tyske Rige vil i intet Tilfælde skride til Krig eller til nogen Art af Magtanvendelse mod hinanden. I Tilfælde af, at det fra en tredie Magts Side skulde komme til en Aktion af den i Stk. 1 betegnede Art mod en af de kontraherende Parter, vil den anden kontraherende Part ikke paa nogen Maade yde en saadan Aktion sin Støtte«.

Til Pagten blev knyttet en Bestemmelse, som bl. a. lyder: »En Støtte af den i Traktaten i Artikel 1, Stk. 2 omhandlede Betydning fra den ikke i Konflikten deltagende kontrahe-

rende Parts Side foreligger ikke, naar denne Parts Optræden er forenelig med de almindelige Regler for Neutralitet. Det vil saaledes ikke være at betragte som utilladelig Støtte, naar den normale Vareudveksling og Varetransit fortsættes mellem den ikke i Konflikten deltagende kontraherende Part og den tredie Magt«.

Dette skulde synes at være saa klart som Dagen. Naar det opstyltede Diplomatsprog bliver oversat til rent Dansk, er Meningen den, at selv om Tyskland skulde komme i Krig med en hvilken som helst anden Magt, kunde danske Søfolk dog være ganske rolige — ingen tysk Stridskraft vilde forstyrre dem i deres lovlige Gerning med at vedligeholde den normale Handelsforbindelse med det Rige, som Tyskland var i Krig med.

Var der virkelig et eneste fornuftigt Menneske i Danmark, som troede paa dette? Søfolkene gjorde det i alle Tilfælde ikke. De havde med Hensyn til tysk Ordholdenhed og tysk Krigsførelse til Søs gjort deres sørgelige Erfaringer under den første Verdenskrig — og hvad skete?

Tyskerne viser Kulør.

Den 1. September 1939 overfaldt Tyskland Polen.

Den 3. September 1939 erklærede Storbritannien og Frankrig Tyskland Krig, og den saakaldte »kolde Krig« begyndte.

Og den 30. September 1939 — ikke 1 Maaned efter Tysklands Overfald paa Polen — viste den dansk-tyske Ikke-Angrebspagt sig at være netop, hvad den var — Papir, og ikke andet.

Rederiet »De danske Kulimportører«s Damper »Vendia«, som sejlede i sit lovlige Ærinde i Ballast fra Faaborg til England for at hente en Ladning Kul til Danmark, blev uden Varsel i Nordsøen beskudt og torpederet af en tysk Undervandsbaad, hvorved Skibet gik tabt, og 11 danske Sømænd omkom.

Af Søforhøret den 2. Oktober, hvortil alle de 6 overlevende af Besætningen var mødt, fremgik det, at der fra Skibet Kl. 11,15 var observeret en Undervandsbaad nærmende sig. Skibet blev stoppet, men U-Baaden begyndte straks at beskyde det. Der afgaves to lange Toner med Dampfløjten for at tilkendegive, at Skibet var stoppet, men ikke desto mindre affyredes en Torpedo mod det fra U-Baaden, som kun laa ca. 150 Meter borte. Torpedoen traf Skibet agter, og den voldsomme Eksplosion bortrev hele Agterskibet, som straks sank og tog alle de herværende af Besætningen med sig i Dybet. De overlevende paa Forskibet sprang overbord og blev taget ombord i U-Baaden, som beskød Forskibet for at faa det til at synke. De overlevende blev senere sat ombord i dansk S/S »Svava«, som var i Nærheden og havde sat Kurs mod Ulykkesstedet. Dette Skib fik af U-Baaden Lov at fortsætte Rejsen, efter at dets Skibspapirer var blevet undersøgte, og med dette kom de overlevende til København.

»Vendia« var paa Rejse fra København til Blyth i Ballast, og denne helt meningsløse Torpedering af et neutralt Skib dannede for Danmarks vedkommende Begyndelsen af den Række af Krigsforbrydelser, hvormed den tyske Marine atter i denne Krig skulde besudle sit Navn. Som Svar paa den danske Regerings Protest og Fordring paa Skadeserstatning paastodes der fra tysk Side, at Skibet var ladet med Kontrabande, Skibet lystrede ikke Ordre om at stoppe, Skibet forsøgte at flygte, og sluttelig at Kaptajnen paa »Vendia« havde forsøgt at vædre U-Baaden — alt samme tomme Paastande, som det ikke var svært for Kaptajn Lund og de øvrige Overlevende fra Forliset at gendrive. At Føreren af U-Baaden

har haft en alt for levende Indbildningskraft — eller maaske blot led af den i al tysk Militær bemærkelsesværdige sadistiske Ødelæggelseslyst — fremgaar tydeligt af, at den samme U-Baad noget senere paa Aftenen sænkede den svenske S/S »Gun«, og U-Baadsføreren ogsaa ved denne Lejlighed paastod, at »Gun«s Kaptajn havde gjort Forsøg paa at vædre U-Baaden. Betegnende for tysk Perfidi er det ogsaa, at U-Baadsføreren, da Kaptajn Lund forlod U-Baaden, forelagde ham en Skriveblok, hvorpaa »Vendia«s Navn og Tonnage var anført, og forlangte, at Kaptajnen skulde sætte sit Navn forneden paa Papiret, hvilken Kaptajn Lund gjorde. Dette Papir har U-Baadsføreren senere udfyldt, saa det kom til at danne en Erklæring, hvori Kaptajn Lund vedgaar at have drejet sit Skib op mod Undervandsbaaden. Et lignende Papir maatte Kaptajnen paa »Gun« underskrive, og dette er sikkert blevet brugt til et lignende Formaal. Af de forskellige Søforhør og af alle andre Oplysninger, der er fremskaffet, fremgaar det, at intet kan bebrejdes Kaptajn Lund, men at han tværtimod har handlet med overordentlig Omsigt og Hensynsfuldhed.

S/S »Vendia« var det første danske Skib, som blev et Offer for Tyskernes Uordholdenhed og brutale Krigsførelse, men det blev ikke længe staaende som det eneste.

Den 4. November blev Ø. K.s store M/S »Canada« ramt af en af de første magnetiske Miner nedkastet over den engelske Østkyst af tyske Flyvemaskiner. »Canada« sank uden for Humberfloden — dog uden Tab af Menneskeliv.

Den 3. December ramtes S/S »Ove Toft«, tilhørende Dampskibsselskabet »Jutlandia«, som sejlede i Nordsøen uden for Minefeltet ved den engelske Østkyst, af en Eksplosion saa voldsom, at Skibet øjeblikkelig gik til Bunds, hvorved omkom 6 Mand af den 21 Mand store Besætning. Baade ved dette og ved flere af de i denne Maaned følgende Forlis er Skibe sunket øjeblikkeligt efter en voldsom Eksplosion, uden at det med Sikkerhed kunde paavises, om Eksplosionen var en Følge af Minesprængning eller Torpedering, men Sandsynligheden taler mest for det sidste.

Ved S/S »Scotia«s (De Forenede Kulimportører) Forlis den 7. December omkom 19 Mand, og kun Kaptajnen og 2. Styrmand blev reddet.

Den D. F. D. S. tilhørende S/S »Magnus« krigsforliste den 13. December. 18 Mand omkom, og kun en Mand blev reddet efter at have drevet om i 4 Døgn paa en Redningsflaade.

S/S »Boge« (Dampskibsselskabet »Baltic«) krigsforliste den 17. December. Af den 17 Mand store Besætning blev kun 3 Mand reddet. De blev efter 22 Timers Ophold paa en Redningsflaade bjerget af en engelsk Trawler. Denne blev den 19. angrebet og sænket af to tyske Flyvemaskiner. Det lykkedes Trawlerbesætningen og de tre danske Sømænd at redde sig fra Trawleren i dennes Baad, og de blev alle Dagen derpaa reddet af en svensk Damper.

Ved S/S »Jytte«s (Ove Schous Rederi) Krigsforlis den 19. December omkom 10 Mand. 8 Mand reddedes.

S/S »Jægersborg« (»Dannebrog«) afgik fra København den 14. December med Landbrugsprodukter til England, og siden den Dag er intet hørt fra Skibet. Den 20. December passerede S/S »Grønland« et Omraade i Nordsøen, der var fyldt med Vraggods samt en af »Jægersborg«s Redningsflaader med en død Mand, som blev taget ombord i »Grønland« og senere identificeret som Liget af Maskinassistent O. Larsen fra S/S »Jægersborg«. Skibet maa derefter betragtes som krigsforlist med Tab af hele den 18 Mand store Besætning.

Den 28. December blev S/S »Hanne« (Ove Schous Rederi) minesprængt ved Englands Østkyst, hvorved 15 Mand omkom og kun 2 Mand blev reddet.

Før Aaret var udløbet, var saaledes 9 danske Skibe paa ialt 23.557 B. R. T. krigsforliste med et Tab paa 111 Menneskeliv.

Disse Rædsler til Søs fremkaldt af Krigsudbruddet opskræmmet hele den danske Befolkning. Det var aldeles nødvendigt, at Skibsfarten blev holdt i Gang for at tilføre Landet de nødvendige Forsyninger, men det var klart, at alt maatte gøres for at mindske Krigsrisikoen for Skibenes Besætninger saa meget som muligt. Der blev nedsat en Kommission med Medlemmer hentet fra Søfartsministeriet, Rederne og Søfartsorganisationerne. Denne Kommission kunde ikke gøre meget andet end at anbefale visse Sikringsforanstaltninger, og ved kongelige Anordninger paabød Regeringen Gang paa Gang Forbedringer og Forøgelse af Redningsbaadenes Indretning og Udstyr. Med Hensyn til det stadigt voksende Inventar i Baadene var det tilsidst saaledes, at det blev vanskeligt at faa Plads til Folkene, som Baadene dog i første Række var beregnet til. Paa Foranledning af Organisationerne blev der til saavel den tyske som den britiske Regering af de danske Myndigheder afgivet Protest mod den brutale Overlast, den danske neutrale Skibsfart var Genstand for — med hvilket Resultat er sikkert ikke svært at gætte. Ind i Aaret 1940 blev der fra Mandskabsorganisationernes Side forlangt, at Regeringen ved Lov skulde paabyde Skibene »Samsejling« — det vil sige, at to eller flere Skibe skulde følges ad over Nordsøen. Idéen var naturligvis, at hvis et af Skibene krigsforliste, kunde det andet Skib bjerge dets Besætning. Dette saa jo ved første Øjekast ret fornuftigt ud — og vilde ogsaa være det, hvis Krigsforlisene altid var en Følge af Minesprængning, men det viste sig mere og mere, som Krigen varede ved, at Torpedering og Bombning fra Flyvemaskiner blev den helt overvejende Aarsag til Krigsforlisene, og ligefrem at samle Skibene sammen, saa at U-Baade og Krigsflyvere kunde faa saa mange Ofre som muligt paa et Bræt, var der egentlig ingen Grund til, og Skibsførernes Organisation satte sig ogsaa lige fra Begyndelsen imod dette Forslag, idet Foreningen holdt paa, at det maatte være Førerne af Skibene, der i hvert enkelt Tilfælde maatte handle saaledes, som nu den foreliggende Situation gav Anledning til. Der kom ingen ved Lov paabudt Samsejling i Gang, men ved flere Tilfælde blev Førerne enige om at følges ad — desværre i nogle Tilfælde med et sørgeligt Resultat. Der var ogsaa Forslag oppe om, at Skibene skulde ledsages paa deres Vej over Nordsøen af en Fiskekutter eller Slæbebaad, men alle disse mere eller mindre hasarderede Forslag til Sikring af Søfolkenes Liv under deres farefulde Færd blev pludselig gjort til intet, idet Tysklands voldelige Overfald paa og Okkupation af Danmark skabte en hel ny Situation.

Bortset fra alle disse mere eller mindre vellykkede Forsøg paa at formindske Risikoen for Sømændene under Krigen, var man i ledende Kredse klar over, at Søfolkenes besværlige Krigstjeneste, og den store Fare de var udsat for, maatte erstattes dem rent økonomisk, lige som der maatte skaffes dem Vished for, at deres Efterladte, hvis de mistede Livet ved Krigsforlis, kunde gøre Regning paa passende Erstatning, saavel som Folkene selv maatte sikres mod Følgerne af Krigsinvaliditet. Ved Overenskomsterne mellem Rederne og Organisationerne blev der tildelt Mandskaberne »Krigstillæg«, hvis Størrelse rettede sig efter nærmere vedtagne Farezoner. Krigstillægget blev gjort skattefrit. Der blev vedtaget en Lov om Krigsulykkesforsikring, og Rederne vedtog at give forliste Søfolk Erstatning for deres mistede Løsøre, betydeligt over det i Sømandsloven fastsatte Beløb. Desuden blev det i Lov om »Hædersgaver« af 20. Marts 1940 vedtaget, at en Enke efter en Sømand, som havde mistet sit Liv paa Søen som Følge af Krigen, skulde tilstaas en livsvarig Hædersgave, der aarligt skulde udbetales med 800 Kroner. Mindreaarige Børn af saadanne omkomne Sømænd skulde til deres 18. Aar have udbetalt 200 Kr. hver. Ligeledes kunde Sømænd, som paa Grund af deres Krigstjeneste til Søs var kommet saa meget til Skade, at deres Arbejdsevne var forringet med Halvdelen, ogsaa faa tilstaaet Hædersgaven. Hædersgaven er skattefri.

Aaret 1940 — Rædslerne til Søs fortsætter.

Aaret 1940 skulde ikke blive ret gammelt, før der atter kom Ulykkesbudskab fra Havets Krigsskueplads. Danmarks største Lasteskib, det 10.517 B. R. T. store Motortankskib »Danmark« blev sænket ved en voldsom Eksplosion under Skibets Ophold i Kirkwall. Skibet tilhørte »Det danske Petroleums-Aktieselskab«. Intet Menneskeliv gik tabt.

Den 19. Januar blev M/S »Canadian Reefer« (J. Lauritzen) sænket af en tysk U-Baad ved Finisterre. Ingen af Besætningen omkom.

Den 21. Januar torpederedes i Nordsøen S/S »Tekla« (D/S »Torm«), hvorved 9 Mand af Besætningen omkom. Da Skibet sank, knækkede Stormasten, som faldt ned over Redningsbaaden og knuste den. De 9 Mand, som var i Baaden, faldt i Vandet, og de 5 af dem druknede. 4 Mand dræbtes ved Eksplosionen.

Den 27. Januar var en Ulykkesdag for dansk Søfart. De to Skibe S/S »Fredensborg« (»Dannebrog«) og S/S »England« (De Forenede Kulimportører), som samsejlede i Ballast over Nordsøen, krigsforliste begge — antagelig ved Torpedering. Hele »Fredensborg«s 20 Mand store Besætning omkom, og fra »England« blev der kun reddet 1 Mand. 2. Styrmand Rasmus A. Klausen, som maatte gennemgaa et længere Hospitalsophold efter at have opholdt sig 32 Timer paa en Redningsflaade. S/S »England« havde 20 Omkomne.

Den 31. Januar krigsforliste i en voldsom Storm i Nordsøen S/S »Vidar« (D. F. D. S.), hvorved omkom 15 Mand. »Vidar« var i Følge med en anden af D. F. D. S.s Skibe, S/S »Hroar«, som det lykkedes under meget Besvær at redde 8 overlevende fra en af »Vidar«s Redningsflaader.

Den 13. Februar blev M/S »Christine Mærsk« (A. P. Møller) sænket ved Kanonild fra en tysk Undervandsbaad. Mandskabet fik 10 Minutters Frist til at komme væk fra Skibet i dets Redningsbaade, og ingen af den 30 Mand store Besætning omkom.

Den 14. Februar krigsforliste S/S »Martin Goldschmidt« (D/S »Progress«) ca. 200 miles Vest for Irland — antagelig ved Torpedering. 15 Mand mistede Livet og kun 5 Mand blev reddet.

Ved Midnatstid Natten mellem den 15. og 16. Februar blev to Skibe tilhørende D. F. D. S. (S/S »Rhone« og »S/S »Sleipner«) torpederede i Nordsøen. Efter Aftale mellem Kaptajnerne sejlede Skibene sammen. Da Kaptajnen paa »Sleipner« saa, at »Rhone« var torpederet, gav han straks Ordre til at sætte »Sleipner«s Redningsbaade i Vandet. Denne resolute Handling blev Aarsag til, at hele »Sleipner«s Besætning paa 23 Mand samt 18 Passagerer blev reddet, idet »Sleipner« 10 Minutter efter »Rhone«s Torpedering led samme Skæbne. Tillige fik »Sleipner«s Redningsbaade Lejlighed til at redde 11 af »Rhone«s Besætning, medens 9 Mand fra dette Skib omkom. De to Skibe gik ned næsten øjeblikkeligt, efter de var bleven ramte, og kun Kaptajn Aalholms — paa »Sleipner« — Konduite ved straks at sætte sine Baade ud, da han saa »Rhone« blive ramt, var Aarsag til, at dog saa mange Menneskeliv blev reddet.

Den 24. Februar fandt en engelsk Destroyer i Nærheden af Plymouth en Redningsflaade fra dansk S/S »Aase« (»Torm«) med Messedreng Herluf Bistrup i meget afkræftet Tilstand samt Liget af Skibets 2. Maskinmester Carlo Petersen. Herluf døde Dagen efter paa et Hospital i Plymouth uden at have været i Stand til at give Oplysninger om Skibet eller det øvrige Mandskabs Skæbne. Den 10. Februar havde Skibet passeret Gibraltar, og det maa antages, at det er krigsforlist, og at saaledes hele den 17 Mand store Besætning er omkommet. Det formodes, at Herluf har opholdt sig paa Flaaden i henved 1 Uge. Det Drama, som er udspillet paa den drivende Flaade, kan enhver forestille sig.

Den 7. Februar afgik S/S »Maryland« (D. F. D. S.) fra Madeira, den havde været inde for at indtage Kul til den sidste Del af Rejsen fra Sydamerika til Danmark med en Ladning Oliekager. Natten mellem den 9. og 10. Februar var Rederiet i Radioforbindelse med Skibet. Siden da er intet hørt fra det, og det maa antages, at Skibet er krigsforlist, hvorved 32 danske Sømænd mistede Livet.

Den blodige Paaske.

Vi kommer nu til den for dansk Skibsfart saa frygtelige Paaske 1940, hvor ikke mindre end 7 danske Skibe krigsforliste, hvorved 78 danske Sømænd mistede Livet.

S/S »Charkow« og S/S »Minsk«, (begge tilhørende D. F. D. S.), som sejlede sammen, blev den 19. Marts Kl. ca. 23 torpederede ud for den nordøstlige Kyst af Skotland. 1. Styrmanden paa »Minsk«, som sejlede ca. 3 miles agten for »Charkow«, saa pludselig alle Lysene paa dette Skib forsvinde, Skibet kom ikke mere til Syne og er antagelig ramt af en Torpedo, hvis Eksplosion har været saa voldsom, at Skibet øjeblikkelig er sunket, hvorved hele den 20 Mand store Besætning er omkommet. Nogle faa Minutter efter blev »Minsk« torpederet og sank i Løbet af ganske kort Tid. 9 Mand af Besætningen reddedes, medens 11 omkom.

Den 20. Marts torpederedes 3 danske Skibe. M/S »Algier« (D. F. D. S.) blev sænket ved Skotlands nordøstlige Kyst, og 4 Mand af Besætningen omkom, medens 17 blev reddet.

S/S »Viking« (Cleemans Rederi, Aabenraa) sejlede sammen med S/S »Bothal« (Det danske Kulkompagni) — begge Skibe i Ballast til engelsk Havn for at hente Kul. Begge Skibe blev om Aftenen den 20. Marts torpederede lige efter hinanden. »Bothal« skiltes i 2 Dele ved Eksplosionen, og kun 7 Mand af den 22 Mand store Besætning blev reddet. Fra »Viking« reddedes kun 2 Mand, medens 14 Mand omkom.

Den 21. Marts blev S/S »Christiansborg« (C. K. Hansen) torpederet og sænket i Nordsøen. 1 norsk Matros mistede Livet, medens ingen af de danske Sømænd omkom.

Den 25. Marts krigsforliste S/S »Britta« (J. Lauritzen) i Nordsøen, hvorved 13 Mand omkom, og kun 5 blev reddede.

M/S »Argentina« (D. F. D. S.) forlod den 13. Marts København paa Rejse i Ballast til Sydamerika. Den 17. Marts havde Skibet Radioforbindelse med dansk Kyststation, og siden da er det sporløst forsvundet. Det maa antages, at »Argentina« er krigsforlist, og at hele dets 33 Mand store Besætning er omkommet.

Jeg har i ovenstaaende givet et Referat af den danske Handelsflaades Tab ved Krigsforlis i Tiden fra Verdenskrigens Udbrud den 3. December 1939 til Tysklands Overfald paa Danmark den 9. April 1940. Jeg har for dette Afsnits Vedkommende hver for sig nævnt alle de danske krigsforliste Skibe, idet det har været mig magtpaaliggende at fremhæve, hvor brutalt Tyskerne, da det kom til Stykket, negligerede den »Ikke-Angrebspagt«, de saa ivrigt fik paatvunget Danmark, og det maa have været med blandede Følelser, at de danske Politikere, der saa servilt havde taget mod Hitlers »fremstrakte Haand«, nu fik Øjnene op for, med hvilken Foragt og Haan Tyskerne betragtede denne »Papirlap« — og sikkert ogsaa de mærkelige Mennesker, som saa nemt havde ladet sig narre. Det viste sig atter, at den »fremstrakte Haand« i Virkeligheden var en Skruestik, som fastholdt og knuste alt og alle, som ikke holdt sig nok fra dem.



Mindeplade i Holmens Kirke for de i den 2. Verdenskrig omkomne danske Søfolk og Fiskere.

Havets Frihedskæmpere.

De frie, danske Sømænd, hvormed jeg mener de danske Sømænd, som den 9. April 1940 befandt sig uden for Spærringen og derved fik Lejlighed til at stille sig selv og deres Skibe til Raadighed for de Allierede, har med Rette hævdet, at de paa denne Dag blev Danmarks første Frihedskæmpere. Dette Hædersnavn kan ingen tage fra dem, men i Virkeligheden var paa denne skæbnesvangre Dag de danske Søfolk allerede Veteraner, thi for dem begyndte Frihedskampen den Dag, da de tyske Stridskræfter, paa trods af Ikke-Angrebspagtens Bestemmelser om normal Handel, indledede deres lumske Overfald paa de danske Handelsskibe. Det var ganske vist en ensidig Kamp, hvor de danske Søfolk over for de tyske Piraters Torpedoer, Miner og Flyvebomber ikke havde andre Vaaben end en stædig, sammenbidt Trods, en mere og mere voksende Harme mod de tyske Bødler. Det var Tyskernes Haab, at de ved deres hensynsløse Terror kunde tvinge de danske Skibe bort fra Havene, men Søfolkene lod sig ikke tvinge. Her var noget, som »Herrefolket« ikke kunde faa sat igennem, endskønt Modstand syntes haabløs. Sømændene gav ikke op — men hvad kostede den ulige Kamp ikke dansk Skibsfart i Værdier? Og hvad kostede det ikke Skibsfartens Udøvere i Lidelser og Død? I Perioden fra 3. September 1939 til 9. April 1940 mistede Danmark ved Krigsforlis 29 Skibe paa ialt 75.641 Brutto Register Tons (110.035 Tons Dødvægt — Bæreevne) og 367 danske Sømænd mistede Livet. I dette sidste Tal er medregnet Sømænd, som blev dræbt ved tyske Angreb paa Skibe, som ikke totalt forliste, samt danske Søfolk dræbte under Angreb paa udenlandske neutrale Skibe.

Naar man gennemlæser Søforhørene afholdte over de overlevende fra de sænkede Skibe, gribes man af en dyb Følelse af Gru. Af Skibsrapporternes tørre Fakta og de skibbrudne Søfolks stilfærdige Beretninger skinner det igennem, hvilke umenneskelige Lidelser og Grusomheder mange af disse overlevende har været udsatte for, og man gyser ved Tanken om, hvad de, der aldrig kom tilbage, i mange Tilfælde har gennemgaaet, før Døden kom til dem som en Befrielse.

Og Søfolkene kunde og maatte ikke forsvare sig — kun lide og taale — til den 9. April kom, og Invasionen af Danmark satte Skel i deres Kamp mod Overmagten. Det var bittert for mange af de danske Søfolk uden for Spærringen, at de maatte gaa aktivt ind i Kampen med deres danske Skibe under et fremmed — om end venligtsindet — Flag, men det var en stor Tilfredstillelse for dem, at nu kunde de frit udtrykke deres Følelser i Skrift og Tale,

og da deres Skibe snart efter blev armerede, fik de Lejlighed til at forsvare sig mod de fjendtlige Angreb. 9. April ramte de frie Søfolk som et Chock, men kom alligevel som en Slags Befrielse for dem.

Efter den 9. April 1940 kom de danske Søfolk til at øve deres Indsats under meget forskellige Vilkaar, og i en Beretning om dansk Søfart under den anden Verdenskrig maa der tages Hensyn til dette.

Den 9. April bestod den danske Handelsflaade af 536 Skibe paa 1,04 Mill. B.R.T. (1,58 Mill. D.W.T.). Af disse Skibe talte »Hjemmeflaaden« (Skibene inden for Spærringen) 306 Skibe paa 363.000 B.R.T. (510.000 D.W.T.) eller 57% og 35% af alle Skibene og Tonnagen. »Udeflaaden« (Skibene uden for Spærringen) talte 230 Skibe paa 680.000 B.R.T. (1,07 Mill. D.W.T.), hvilket giver henholdsvis 43% og 65% af alle Skibene og Tonnagen. Som det fremgaar af Tallene, var Skibene i Udeflaaden af en Størrelse, som langt oversteg Skibene i Hjemmeflaaden. Gennemsnitsstørrelsen af Hjemmeflaadens Skibe var 1185 B.R.T. (1666 D.W.T.) mod 2959 B.R.T. (4637 D.W.T.) for Udeflaadens Skibe. Det var ogsaa den bedste og nyeste Del af Flaaden, som hørte til Udeflaaden.

Danske Skibe og Søfolk under britisk Kontrol.

Da Budskabet om Danmarks Okkupation fløj gennem Æteren ud over Havene, vakte det naturligvis stor Bestyrtelse ombord i alle de uden for de danske Omraader værende danske Skibe. For de Skibes vedkommende, som paa selve Dagen befandt sig i allieret Havn, var der ikke noget øjeblikkeligt Problem, idet de straks blev beslaglagt af de paagældende Landes Myndigheder, men blandt Søfolkene, som med deres Skibe befandt sig paa Havet, vakte Budskabet ikke alene Bekymring, men ogsaa Raadvildhed — for hvad nu? Vilde ikke de Allierede straks bemægtige sig de danske Skibe, som nu teknisk set var fjendtlig Ejendom, og eventuelt gøre Besætningerne til Krigsfanger?

Det var tidligt paa Morgenen, at Budskabet om Overfaldet paa Danmark naaede Skibene paa Havet, og noget senere paa Dagen kom der Ordre fra Danmark over Radioen til Førerne af alle danske Skibe paa Søen til at søge neutral Havn — fortrinsvis en italiensk eller spansk Havn. Denne Tilføjelse viste tilstrækkelig tydeligt, fra hvem Ordren stammede, og denne Vished var medvirkende til, at praktisk talt ingen danske Skibe fulgte den. Tyskerne havde først forlangt, at de danske Redere hver for sig skulde telegrafere Ordren ud til hver dansk Skibsfører paa Havet og med Rederens Underskrift, men dette nægtede de danske Skibsredere at gøre med den Motivering, at da Tyskerne ellers havde taget Brugen af Radioen fra dem saavel som ethvert andet Middel til at kunne holde sig i Forbindelse med Skibene, saaledes at de havde mistet enhver Kontrol over dem, maatte de nu overlade Skibenes Førere at handle fuldstændigt paa egen Haand. Tyskerne besluttede saa at udsende en fælles Ordre til alle Førerne, men denne virkede med den odiøse Tilføjelse ganske imod Hensigten.

Ved Middagstid paa samme Dag blev fra B.B.C. udsendt en Opfordring paa Dansk til alle danske Sømænd paa Havet om at søge allieret Havn for at stille deres Skibe til Disposition for de Allierede.

Den, der paa B.B.C. rundkastede denne Opfordring, var den danske Journalist Jørgen Edsberg. Jørgen var oprindelig Medarbejder ved »B.T.« og Pressens Radioavis. Han var i London, da Danmark blev okkuperet, og stillede sig straks til Raadighed for B.B.C.s danske Afdeling. Jørgen var en charmerende ung Mand, men lidt for uligevægtig til i Længden at finde sig i det regelmæssige og derfor for ham noget kedelige Arbejde ved B.B.C. Saa snart

der blev Lejlighed til det, søgte han derfor ind i Royal Air Force, hvor han naaede Kaptajns Rang. Efter Krigens Ophør kom han hjem til Danmark, hvor han i Foraaret 1946 mistede Livet ved Nedstyrtning.

Opfordringen fra England gav Søfolkene Forsikring om, at de i Storbritannien vilde blive modtaget som Venner, og at Skibene, skønt de af taktiske Grunde maatte sejle under allieret Flag, dog faktisk vilde blive ved at være danske. Det kan siges, at alle de danske Kaptajner, som befandt sig i Nærheden af de britiske Øer, fulgte Opfordringen og satte Kursen mod britisk Havn — i Særdeleshed efter at en inden for Navigatørernes Kredse kendt dansk Skibsfører og Medlem af Bestyrelsen for »Den alm. danske Skibsførerforening« den 11. April, efter at have nævnet sit Navn, gentog Opfordringen og nærmere præciserede, hvad det hele gik ud paa.

Han forklarede, at saaledes som Situationen havde udviklet sig i Danmark, var det umuligt for dem derhjemme at gøre andet end passiv Modstand mod Tyskernes voldelige Overfald, men de danske Søfolk uden for Spærringen kunde med deres Skibe gøre en virkelig Indsats for Danmarks Befrielse, hvorfor han opfordrede dem til at søge allieret Havn, hvor de vilde blive modtaget som Venner og optaget i og støttet af de britiske Officers- og Mandskabsorganisationer. Det vilde blive nødvendigt, saa længe Krigen varede, at sætte Skibene under allieret Flag, men dette vilde kun blive rent pro forma. De danske Redere vilde blive krediteret Fragt for Skibenes Benyttelse og Erstatninger for Skibe, der maatte gaa tabt, efter samme Regler og til samme Rater, som var gældende for de britiske Skibe. Det samme gjaldt Søfolkene, som kunde mønstre ud med deres egne, danske Skibe paa samme Betingelser, der var gældende for britiske Søfolk. Taleren sluttede med en Appel til de danske Søfolk om at gøre deres Indsats for Befrielsen af deres Fædreland ved at slutte sig til de Allierede.

I de følgende Dage ankom mange danske Skibe til britiske Havne. Der var i Opfordringen bleven talt om at gaa til »allieret« Havn, men det faldt Skibenes Førere naturligst at gaa til britisk Havn, saaledes at Frankrig kun fik Raadighed over de danske Skibe, som den 9. April allerede befandt sig i franske eller franskkontrollerede Havne. Hvorledes det gik disse Skibe, vil vi komme tilbage til i et senere Kapitel. At saa mange danske Søfolk uden Tøven straks gik ind i Kampen for Danmarks Frigørelse, vil altid være et af dansk Skibsfarts stolteste Minder. Den danske Sømand vidste, hvad han gik ind til, men han vaklede ikke i sin Beslutning. Det maa ogsaa huskes, at her var ikke Tale om store Krigsfortjenester, som kunde friste eventyrlyste Naturer til at vove Livet. Hyrerne i britisk kontrollerede Skibe var — for at sige det mildt — meget moderate. Det kan heller ikke paastaas, at Udsigterne for de Allierede i 1940 var særligt lyse, og de danske Søfolk kendte tysk Mentalitet godt nok til at vide, at vandt Tyskerne Krigen, vilde der for dem, efter at have sejlet for og kæmpet sammen med de Allierede, ikke være noget »gamle Danmark« at komme hjem til. Set fra det danske Samfunds Side maa det ogsaa betones, at havde de danske Søfolk i 1940 vægret sig ved at sejle deres Skibe for de Allierede, havde disse antageligt simpelt hen taget Skibene som Krigsbytte — og interneret ikke alene Søfolkene, men ogsaa andre Danske bosat i de allierede Lande.

I de britiske Havne fik de dertil bestaltede Myndigheder travlt med at overtage Skibene. Med den britiske Sans for ved alle Lejligheder at overholde Formerne, tog disse Foranstaltninger lang Tid. For at give Læserne et Begreb om, hvorledes en saadan Overtagelse almindeligvis fandt Sted, skal jeg i det følgende beskrive, hvordan det gik med det af mig førte M/S »Tasmania«, tilhørende Dampskibsselskabet »Orient«. Skibet var lastet med Soyabønner fra Manchuriet og Oliekager fra Indien for den danske Stats Regning og var bestemt til Aarhus.

Den 9. April om Morgenen, da vi fik det sørgelige Budskab om Danmarks Okkupation, befandt vi os Vest for Cap Finisterre paa Spaniens Nordvestkyst. Vi bestemte os til at søge britisk Havn, og om Eftermiddagen den 10. April 1940 ankom vi til Falmouth i Sydengland (Cornwall). Saa snart Lodsen havde bragt os til Ankers, kom en Marineofficer ledsaget af 5 sværtbevæbnede Marinesoldater ombord og tog Skibet i Besiddelse. Det gik meget formelt til — Officeren fik efter Anmodning en Kahyt anvist til Opholdssted og spiste sammen med Kaptajnen i Salonen, men de menige camperede paa Dækket, havde deres egen Proviant med og maatte ikke fraternisere med Skibets Mandskab. Det vil sige — det var blot de første Par Dage — det varede ikke længe, før de gæve Gutter var gode Venner med hele Besætningen, spiste den gode danske Mad, og snart blev Vagten reduceret til kun at bestaa af to Mand, og disse tog ikke deres strenge Vagt over Skib og Mandskab alvorligere, end da Skibet efter en halv Snes Dages Ophold i Falmouth skulde afgaa til London, og Vagtholdet blev sendt i Land, glemte alle — inklusive Officeren — deres Revolvere ombord, saa der maatte sendes en Baad ud efter dette Artilleri i sidste Øjeblik.

Tag selv Penge med . . . .

Jeg havde i Indien paamønstret to norske Matroser. Disse ønskede i Falmouth at blive afmønstrede for at drage til Norge og deltage i Kampene mod Tyskerne der. Dette Ønske syntes jeg maatte støttes, men de to Mænd havde ca. 50 Pund Sterling tilgode i Skibet, og det var mig umuligt at fremskaffe denne i Forhold til Skib og Ladnings Værdi latterlige lille Sum. Hverken mit Rederis gamle Agentur i Falmouth eller vor gamle Forbindelse i London, Clarkson & Co., som tilmed var Aktionærer i Rederiet, vilde give Pengeforstrækninger til det i Øjeblikket herreløse Skib.

Om Aftenen samme Dag, vi var ankommet til Falmouth, fik jeg gennem den lokale Repræsentant for »The British Officers Federation« (Merchant Navy) Forespørgsel fra British Ministry of Shipping, som havde faaet at vide, at jeg var Bestyrelsesmedlem af »Den alm. danske Skibsførerforening«, om jeg kunde tænke mig at komme til London og gennem B.B.C. tale til de paa Søen værende danske Søfolk og opfordre dem til at tage deres Skibe til allierede Havne for at stille dem selv og deres Skibe til de Allieredes Disposition. Dette erklærede jeg mig straks villig til at gøre og afrejste samme Nat til London. Ankommen til London fik jeg Generalsekretæren for British Officers Federation, Capt. Coombs, som Cicerone.

Jeg prøvede i Løbet af Dagen flere Steder at faa rejst de 50 Pund Sterling, jeg skulde bruge til at afregne de to norske Matroser, men forgæves. Da jeg tilsidst løb Tiggergang gennem Masser af Kontorer i Ministry of Shipping og kun fik beklagende Skuldertræk alle Steder, var jeg omsider blevet godt gal i Hovedet. Før jeg skulde tale i B.B.C., blev jeg fremstillet for Sir Arthur Salters. Denne Herre var Søfartsministeriets Parlamentssekretær og som saadan en meget betydende Personlighed i den britiske Regering. Han modtog mig egentlig meget venligt, men, som jeg syntes, ret højtideligt og nedladende, hvilket ikke forbedrede mit Humør, saa da Sir Arthur spurgte mig, hvad jeg havde i Sinde at sige i min Radioudsendelse, svarede jeg, at jeg vilde opfordre mine Kolleger til at tage deres Skibe til britiske Havne, men at de selv maatte tage Penge med — for her fik de ingen. Sir Arthur var lige ved at tabe sin ophøjede, britiske Ro ved denne Udtalelse, og den ledsagende ministerielle Embedsmand kom helt ud af Flippen over, at jeg talte saaledes til den store Mand, men efter at jeg havde forklaret Sagen, sørgede Sir Arthur for, at jeg fik de ønskede Penge.

Medens vi laa i Falmouth, skete der en ret morsom Episode. En Dag jeg var hos Havnekaptajnen, fortalte denne mig, at der var sendt to Destroyere til Søs for at møde et norsk Motorskib, som øjensynligt var i Vanskeligheder. Da Telegrammet fra Skibet var noget uklart, blev der for en Sikkerheds Skyld holdt Ambulancer og Læger klar til Skibets Ankomst. Nordmanden — M/S »Hindanger« — kom ind om Eftermiddagen, meget forbavset over al den Staahej, der var lavet for hans Skyld. Det viste sig, at han havde sendt et Radiotelegram til Marinestationen lydende saaledes: »Norwegian Motorship Hindanger expect arrive Falmouth 4 p. m.«, men Radiotelegrafisten paa Stationen i Falmouth havde tabt »h«et i Navnet, saaledes at Telegrammet kom til at lyde: »Norwegian Motorship in danger (i Fare) . . . !«

Efter flere Dages Ventetid blev »Tasmania« omsider sendt til London for at blive prisedømt og losset. Vi laa i London i lang Tid og ventede. Jeg var utaalmodig og rendte Ministeriet paa Dørene for at faa Gang i Foretagendet — vi var ikke kommet til britisk Havn for at ligge og dovne Tiden hen, men de gode Briter smilede blot ad mig. Skib og Ladning skulde først for en Priseret og lovformelig erklæres for god Prise at være. Da der ikke var Spor af Tvivl om Priserettens Kendelse, syntes jeg ikke, vi behøvede at vente med Udlosningen, men den britiske Fasthokden ved Formaliteterne fornægtede sig ikke.

Imidlertid blev Skibet nøje synet af Inspektører fra Søfartsministeriet og af Surveyors fra Lloyds Register of Shipping, og et Dokument udfærdiget om Eftersynet. De danske Skibe blev alle overtaget af Ministry of Shipping, men blev fordelt til forskellige britiske Rederier, som skulde bestyre dem for Ministeriet. Efter at Priseretten havde kondemneret Skibene til Fordel for Storbritannien, fik Skibene britiske Adkomstbeviser, det danske Flag blev strøget og erstattet med det britiske — og Skibene var derefter efter international Lov britiske. For at gøre det muligt, at Skibene kunde beholde deres danske Besætninger, maatte Parlamentet vedtage en Lov, som tillod fremmede Navigatører og Maskinmestre at faa udstedt midlertidige britiske Certifikater. Før Paamønstring første Gang i et af disse dansk-britiske Skibe blev hver Dansker — Officerer saavel som Menige — forespurgte, om de var villige til at sejle under britisk Flag, og var Svaret bekræftende, hvilket det praktisk talt var 100 %, fandtes Sagen at være afgjort. Den Tillid, som de britiske Myndigheder her viste de danske Søfolk, blev paaskønnet af disse. Som Modsætning til denne Maade at tage Sagen paa, kan det fremføres, at i de Skibe, som kom under fransk Flag, blev der fra de franske Myndigheders Side udvist en meget generende Mistænksomhed, som bl. a. gav sig Udslag i, at der blev sat en ekstra Kaptajn ombord — en Slags Supercargo, som ofte blev givet saa stor Myndighed, at det ikke kunde undgaa at virke generende og fornærmende paa de danske Søfolk. Jeg fik fra Kaptajnen paa et dansk Skib, overtaget af Myndighederne i en fransk Havn, Meddelelser om disse Forhold og en Anmodning om gennem det britiske Ministry of Shipping at forsøge at faa dem forbedrede. Ministeriet var meget deltagende, men kunde naturligvis intet gøre over for en fremmed — om end allieret — Regering. Dog havde Briterne paa Forhaand faaet Franskmændene til at gaa med til, at de danske Søfolk paa de dansk-franske Skibe skulde mønstre paa de britiske Hyrer og andre Betingelser.

Det af mig førte Skib M/S »Tasmania« fik det store, kendte Liverpool Rederi Thos. Brocklebank & Co. til bestyrende Rederi, og det er med stor Glæde, at ikke alene jeg som Skibets Fører, men ogsaa alle de andre danske Søfolk, som i de 2½ Aar, til Skibet blev sænket af Fjenden, sejlede under dette Rederis traditionsrige Flag, ser tilbage paa denne Tid, hvor Rederiets øverste Leder Mr. Denis Bates og hver eneste Person paa Rederikontoret ved deres Forstaaelse og Hjælpsomhed til enhver Tid og ved enhver Lejlighed gjorde den ikke altid lige morsomme Tilværelse for de landflygtige danske Sømænd lettere og gladere.

Organisationerne.

De britiske Officers- og Mandskabsorganisationer havde lige fra Begyndelsen vist stor Interesse og Hjælpsomhed mod de danske Søfolk. For Officerernes vedkommende blev der af »The British Officers Federation« (Merchant Navy) oprettet Afdelinger inden for Foreningens Rammer, hvortil de forskellige allierede Nationers Officerer (Førere, Styrmænd, Maskinmestre og Radiotelegrafister) kunde slutte sig, og de danske Officerer blev straks fra Starten fra den britiske Organisations Side regnet at være »Allierede«, hvilket blandt andre Steder gav sig Udtryk i en Meddelelse til »allierede og associerede Handelsflaaders Officerer«, hvori en Note forklarer: »Allierede« inkluderer de danske, frie franske og andre Officerer, som om end ikke teknisk Allierede, absolut givet tjener de Allieredes Sag«.

Lederen af den store britiske Officersorganisation, Captain Coombs, samt hans nærmeste Medarbejder, Captain Tennant, gjorde et stort Arbejde for at organisere de udenlandske Skibsofficerer. Det var fra Begyndelsen Captain Coombs' Mening, at den britiske Federation skulde varetage de danske Officerers Interesser i Storbritannien uden Vederlag, saaledes at de indbetalte Kontingenter helt kunde opspares for, naar Krigen engang var forbi, at blive overgivet til Foreningerne i Danmark. Jeg protesterede straks mod dette, da jeg fandt det urimeligt, at de danske Officerer ikke selv skulde betale Omkostningerne ved deres Organisation, men Coombs fastholdt sin Beslutning, idet han hævdede, at den britiske Organisation stod i saa stor Gæld til de skandinaviske — og særligt de danske — Officerssammenslutninger, som Briterne havde taget til Mønster ved Dannelsen af deres Federation, at de britiske Officerer med Glæde vilde afbetale noget af denne Gæld ved vederlagsfrit at administrere den nu i U.K. oprettede danske Officersforening.

Dette lød jo meget smukt, men den britiske Federation fandt dog snart ud af, at Arbejdet blev for stort for den Stab, der kunde stilles til Raadighed, og I.M.M.O.A. (International Mercantile Marine Officers' Association) overtog derfor Administrationen mod at Officererne selv betalte Omkostningerne. For den herved dannede Afdeling blev som Forretningsfører ansat Kaptajn W. Bendtsen, som var dansk født, men britisk Undersaat, og Afdelingen fik først Kontor i den britiske Federations Lokaler i London, men flyttede senere, da den danske Pool blev oprettet med Newcastle on Tyne som Hjemsted, til denne By, hvor den fik Kontor i Poolens Bygning, Nr. 4, St. Nicholas Buildings.

I Løbet af Sommeren 1942 fremkom der flere Klager fra Medlemmerne over Afdelingens Ledelse, som man mente var for diktatorisk. Der skete mange Udmeldelser og for at modarbejde dette, blev der sammenkaldt til et Møde, hvori Kaptajnerne Coombs og Tennant fra »British Officers Federation« deltog. Der blev nedsat et Arbejdsudvalg, som skulde have Medbestemmelsesret i alle Afdelingens Anliggender, men da heller ikke dette syntes at skabe Ro om Foreningslivet, idet den Opfattelse efterhaanden gjorde sig gældende blandt Officererne, at større Selvstændighed foreningsmæssigt set vilde være ønskelig, besluttede man sig til at tage Skridtet fuldt ud, og den 1. Februar 1943 ophævedes Afdelingen, idet alle dens Aktiver og Passiver blev overdraget til den paa dens Ruiner dannede Forening »De sammensluttede Danske Skibsofficerers Forening« (»Danish Merchant Navy Officers' Association«), som omfattede alle Kategorier af Skibsofficerer. En Hovedbestyrelse blev valgt, hvori de forskellige Officerere (Førere, Styrmænd, Maskinmestre og Radiotelegrafister) blev repræsenteret i Forhold til deres Medlemsantal i Foreningen.

Til at forestaa den daglige Ledelse af Foreningen valgtes Maskinmester J. H. Larsen som Forretningsfører og Styrmand R. Geisler som Sekretær. Det skyldes fornemmeligt disse to dygtige og energiske Officerer, at den ny Forening snart kom ud af det Uføre, som Afde-

lingen befandt sig i ved Overtagelsen, og de frie danske Skibsofficerer af alle Grader og Kategorier skylder disse to Mænd Tak for deres Arbejde, som bevirkede, at Organisationen genvandt sin tabte Prestige — ja, ogsaa de hjemlige Organisationer har Grund til at takke for, at Organisationen igen kom paa ret Køl, idet Afdelingens Underskud ved Overtagelsen paa 360 Pund Sterling allerede efter et Aars Virksomhed var forvandlet til et Overskud paa 150 Pund Sterling, og Fremgangen fortsattes saaledes, at da Sammenslutningen efter Krigens Slutning opløstes, var der et ikke ringe Overskud, som fordeltes proportionsmæssigt til de hjemlige Foreninger.

Den 9. Oktober 1941 blev »Danske Skibsofficerers Hjælpefond« stiftet. Formaalet med Fondet var at kunne give Laan og udbetale Understøttelser til trængende Medlemmer. Fondet lededes af en valgt Bestyrelse, for hvilken først Kaptajn Bendtsen og senere Maskinmester J. H. Larsen var Formand. Styrmand R. Geisler, som sammen med Maskinmester Larsen og Kaptajn Bendtsen var blandt de oprindelige Stiftere, fungerede fra 1. Februar 1943 som Fondets Sekretær. Regnskabet, som aflagdes halvaarligt, blev revideret af de danske Præster i Newcastle, Jensen og Mørch. Medlemskontingentet var 3 Pund Sterling, men fra flere Sider modtog Fondet større og mindre Bidrag. Saaledes modtog Fondet hvert Aar en Gave fra Direktør Krøyer Kielberg paa 100 Pund Sterling, og Direktøren for »United Baltic Corporation«, Hr. Chr. Larsen, udvirkede, at der fra »King George's Fund« blev skænket en Gave paa 500 Pund Sterling. Fondets Virksomhed var til stor Velsignelse for mangen gæv Skibsofficer, som paa Grund af Sygdom eller anden Aarsag var kommet i Vanskeligheder, og det havde fra alle Sider saa megen »good-will« og blev saa godt administreret, at der ved dets Opløsning ved Krigens Slutning var opsparet en Kapital paa Kr. 38.680,00, som overførtes til Danmark. For dette Beløb indstiftedes et Legat, hvis aarlige Renter skal anvendes til Understøttelse for trængende Medlemmer af de 4 Foreninger: Den alm. danske Skibsførerforening, Dansk Styrmandsforening, Maskinmestrenes Forening og Radiotelegrafistforeningen.

Ogsaa paa anden Maade end rent økonomisk var Ændringen af Skibsofficerernes Organisation til stor Nytte, idet Officererne efter denne fik en mere retfærdig Repræsentation inden for »Det Danske Raad«, i hvis Arbejdsudvalg de fik Lejlighed til paa en virksom Maade at gøre deres specielle Synspunkter gældende. Rederne lærte ligeledes snart at regne med Foreningen, og i Ministry of War Transport havde Officererne altid i Mr. Farwell en god og forstaaende Støtte.

Efter Krigen og Sømændenes Hjemvenden til Danmark har Maskinmestre og Styrmænd vist deres Erkendtlighed og Taknemmelighed mod Maskinmester J. H. Larsen og Styrmand R. Geisler paa flere Maader — bl. a. ved at vælge dem til Formænd for deres respektive hjemlige Foreninger: »Maskinmestrenes Forening« og »Dansk Styrmandsforening«.

De britiske Autoriteter fandt det af praktiske og administrative Grunde tilraadeligt at give hver af de forskellige Nationers Søfarende, som var kommet til England for at sejle for de Allierede, hver sin bestemte Hjemstavnshavn, og for de danske Søfolks vedkommende blev denne Havn Newcastle on Tyne, og da den langt overvejende Del af Sømændene under deres Hvilesteder i Land samledes her, var det naturligt at flytte Organisationernes Hovedkontorer hertil ogsaa.

For de menige Søfolks vedkommende var Organiseringen blevet ordnet saaledes, at der blev oprettet en dansk Afdeling af den britiske »National Union of Seamen« (N.U.S.), som omfatter alle Kategorier og Grader af menige Sømænd. Dette var den naturlige Vej at gaa, da de danske Sømænd kom til at sejle under de samme Overenskomster, som de britiske havde med deres Redere. Til Leder af denne danske Afdeling under N.U.S. valgtes Børge

Møller, som i Maj 1940 havde maattet flygte til England fra Antwerpen, hvor han siden 1937 havde været ansat som Repræsentant for saavel Sømændenes som Søfyrbødernes Forbund i Danmark. Børge Møller gjorde et stort og betydningsfuldt Arbejde for de menige danske Søfarende i Storbritannien, dels som Leder af de meniges faglige Organisation og dels som Medlem af »Det danske Raad«s Udvalg for Søfarende. Børge Møller var med i Organisationsarbejdet lige fra Begyndelsen i Maj 1940, til Arbejdet med Afviklingen var fuldført i December 1945. Ogsaa ved sine patriotiske Taler i B.B.C. og paa Forsamlinger ved forskellige Lejligheder samt ved talrige Artikler i »Frit Danmark« og andre Steder gjorde Børge Møller sig fortjent af den danske Sag. Efter Afviklingen af Organisationsarbejdet i England kom Børge Møller tilbage til Danmark, hvor han arbejdede i Sømændenes Forbund et Aars Tid, hvorefter han blev ansat som Leder af den danske Stats Forhvringskontor for Sømænd i Antwerpen.

Allerede i Begyndelsen af 1941 voksede der en Del Kritik frem blandt Medlemmerne af Mandskabsorganisationen, som hjemme fra var vant til at have mere direkte Indflydelse paa Foreningens Arbejde. De danske Sømænd følte sig ogsaa trykket af, at de ved blot at danne en Afdeling i den britiske Organisation ikke havde den foreningsmæssigt set selvstændige Stilling, som de følte sig berettiget til, særligt efter at alle de allierede, men i England fremmede Søfolk, efterhaanden havde faaet dannet selvstændige Organisationer. N.U.S. stillede sig forstaaende til den rejste Kritik, og efter en Del Forhandlinger og afholdte Møder overgik den danske Afdeling den 1. Juli 1941 til at blive den selvstændige »De sammensluttede danske Sømandsorganisationer«. Børge Møller fortsatte som Forretningsfører ogsaa for den nye Sammenslutning, men Selvstændigheden nødvendiggjorde Ansættelsen af flere Funktionærer. Til disse Tillidsmandsposter blev valgt: Donkeymand Gorm J. J. Nielsen som Repræsentant og Hovmester Svend Aage Rasmussen som Kasserer. Da Børge Møller oprindeligt tilhører Dæksmandskabet, var saaledes alle tre Grupper — Dæks-, Maskin- og Restaurationspersonale — repræsenteret i Foreningens Ledelse. Paa Grund af voksende Arbejde maatte yderligere en Repræsentant ansættes, og Tid efter anden har Matros Aksel Møller, Smører Niels Emil Søndergaard og Baadsmand Arne M. Hansen været ansatte som Repræsentanter. Børge Møller og Svend Aage Rasmussen fortsatte lige til Slutningen som henholdsvis Forretningsfører og Kasserer.

Sømandsklubberne og »pool«en.

Efter at Newcastle var blevet fastslaaet som de danske Søfolks Hjemmehavn, foregik praktisk talt al Forhyring til de danske Skibe fra denne By. Hyreanvisning og Forhyring foregik i Begyndelsen paa det danske Konsulat. Konsul Fr. Madsen og hans Sekretær Frk. Nielsen bistaaet af Konsulatets øvrige Stab havde et stort og til Tider alt for lidt paaskønnet Arbejde med denne for et Konsulat alt for uvante Virksomhed. Efterhaanden som flere og flere danske Sømænd strømmede til Newcastle for at søge Hyre, blev det ogsaa umuligt for Konsulatet at overkomme det forcerede Arbejde med Fordelingen af Mandskab til Skibene, og straks efter at Organisationerne flyttede til Byen, blev ogsaa dette Arbejde overtaget af dem.

Der var i Løbet af Sommeren 1940 af Ministry of Shipping blevet nedsat et Udvalg »The Danish Merchant Navy Welfare Committee«, hvis Medlemmer bestod af Repræsentanter for danske Rederiinteresser, Officerer, Mandskab, Sømandsmissionen og de danske Konsuler. Dette Udvalg blev senere omdøbt til »The Danish Merchant Navy Advisory Committee«, hvori ogsaa det britiske Ministerium blev repræsenteret. Udvalget gjorde i begge sine Skik-



Det Danske Raad ved et af dets maanedlige Møder i Den Danske Klub i London.



Interiør fra Den Danske Klub i Newcastle on Tyne (Officerernes Spisesal).

kelser et stort Arbejde for de Søfarende ved at være et Slags Mellemled mellem dem og Ministeriet. Udvalgets Formand var Direktør Chr. Larsen, Leder af »United Baltic Corporation« Ltd. (Ø.K.'s London Filial), og dets energiske Sekretær var Direktør O. Holdthusen, Chef for D.F.D.S.' Kontor i London. Disse to Mænd var meget virksomme for de danske Søfolk — særligt vil Direktør Holdthusen's helt personlige Interesse for hver enkelt Sømand eller Fisker, han kom i Kontakt med, altid blive erindret med Taknemmelighed. Det var særligt disse to Mænds Anstrengelser, Søfolkene kunde takke for, at Bestræbelserne for at faa passende, centralt beliggende Lokaler i Newcastle til Kontorer, Klubrum og Opholdsrum kronedes med Held, saaledes at Lokalerne straks efter Nytaar 1941 kunde tages i Brug.

En af de Mænd, som i Storbritannien kom til at betyde mest for den danske Sag, og hvis varme Hjertelag ogsaa kom de danske Søfolk tilgode, var Direktør F. M. Krøyer Kielberg, Chefen for det mægtige britiske Selskab »The United Molasses Co. Ltd.« Direktør Krøyer Kielberg er engelsk Statsborger men har aldrig tabt Kærligheden til og Interessen for sit Fødeland, og hans fremskudte Position i den britiske Forretnings- og Finansverden gjorde det muligt for ham at yde den danske Sag store Tjenester. Mange af de danske Foretagender, startet i England under Krigen, vilde ikke kunne være gennemført uden hans altid beredvillige Gavmildhed, men naar vi Danske nu har dette i taknemmelig Erindring, maa vi for dette ikke glemme Krøyer Kielbergs rent personlige Indsats, hans aldrig svigtende Interesse, hans store Arbejdsevne, som altid var til Raadighed for Sagen, hans Omsorg for alle, som trængte til Raad og Hjælp. Som Præsident for det danske Raad oplyste han paa et Møde i Raadet, afholdt den 27. November 1940, at han efter udtalt Ønske fra Sømændene, som paa denne Maade ønskede at give Udtryk for deres Loyalitet mod Storbritannien, havde forhandlet med Ministry of Shipping om at tillade danske Sømænd at bemande en Destroyer eller Krydser. Direktør Krøyer Kielberg oplyste imidlertid, at Ministry of Shipping og den Første Admiralitetslord efter nøje Overvejelser maatte afslaa Tilbudet. Ministeriet meddeler i sit skriftlige Svar til Krøyer Kielberg, at det finder, »at danske Sømænd gjorde mere for Frihedens Sag ved trofast at bemande de danske Handelsskibe, der sejlede for de Allierede, end ved at lade sig indrullere i den britiske Krigsflaade.«

Som vi senere skal se, fik Søfolkene i Krigens sidste Aar deres her omtalte Ønske opfyldt. Direktør Krøyer Kielbergs Udtalelse paa Mødet 27. November 1940 blev med venligsindede Kommentarer optaget i hele den britiske Presse og hjalp meget til at forbedre Briternes Syn paa Danskerne og deres Sag.

Onsdag den 5. Februar 1941 foregik i Newcastle den højtidelige Aabning af de to danske Sømandsklubber. Aabningshøjtideligheden foregik i Søfolkenes Klub, men gjaldt ogsaa Officerernes, der fandtes i samme Bygning. Sir Arthur Salters, Ministry of Shipping's Parlamentssekretær, foretog paa Ministeriets Vegne Aabningen og fremsatte ved denne Lejlighed følgende betydningsfulde Udtalelse: »Danmark er ikke en Allieret af Navn, men gennem den Indsats, Søfolkene yder, staar de paa nøjagtig samme Standpunkt som Allierede, og jeg kan ikke stærkt nok fremhæve Værdien af de danske Sømænds Indsats.«

Den højtidelige Klubindvielse og Sir Arthur Salter's Tale ved denne Lejlighed blev omtalt i hele den britiske Presse, og den britiske Befolkning lærte efterhaanden helt at forstaa Danmarks vanskelige Stilling og mødte vore Søfolk med samme Venskab og Tillid, som den viste de allierede — »ogsaa af Navn« — Sømænd.

I Begyndelsen af 1941 blev i Storbritannien gennemført en Plan, som skulde sikre Handelsskibenes Bemanding til enhver Tid. Det var det saakaldte »Pool«system, som blev indført. Enhver Sømand blev fast ansat i Handelsflaaden og oppebar Hyre, enten han sejlede, eller han af en eller anden Grund for en kortere Tid gik ledig i Land. Med andre Ord — alle

Skibene regnedes at tilhøre eet Rederi, hvori alle Søfolkene var Funktionærer. Da de, som sagt, ogsaa oppebar Løn under Ledighedsperioder i Land, havde de ogsaa Pligt til at være disponible og modtage anviste Hyrer. De allierede Nationers Søfolk kom ogsaa ind under Planen, og den danske Pool traadte i Virksomhed i Newcastle den 9. Juni 1941. Det britiske Ministry of Shipping, som i Mellemtiden havde skiftet Navn og var blevet til »Ministry of War Transport« satte til at lede Organisationen af den danske Pool og i de første Maaneder overvaage dens Arbejde en Mand, som fik stor Betydning for de danske Søfolk og for de danske nationale Interesser i det hele taget. Denne Mand var Mr. B. J. Farwell, som under sit Arbejde med de danske Søfolk fik en saa stor Interesse og hjertelig Forstaaelse af disse Mænds Stilling, at han for Resten af Krigstiden var dem og Danmark en god og oprigtig Ven, der aldrig skyede nogen Anstrengelse eller Besvær, hvis han personligt eller gennem sine indflydelsesrige Forbindelser kunde gavne den danske Sag.

I det hele taget havde de danske Søfolk en udpræget »goodwill« blandt Embedsmændene i Ministry of War Transport. Ministeren selv, Lord Leathers, viste Danskerne stor Interesse og talte ved flere Lejligheder til dem ved deres Sammenkomster. Mr. F. Normann viste stor Interesse og Energi ved Ordningen af Søfolkenes sociale Forsikringer. Mr. Garrick, som, før han traadte ind i Ministeriet under Krigen, var en betydende britisk Skibsreder, viste meget stor Forstaaelse for vore Problemer, og var saa interesseret i dansk Skibsfart, at han i en kort Ferie i Forsommeren 1941 besøgte mit Skib M/S »Tasmania«, som laa under Reparation i Middlesborough efter en alvorlig Minesprængning, for at besigtige Skibet, tale med Mandskabet og med mig førte lange Diskussioner om dansk Skibsfart i Krig og Fred sammenlignet med britisk.

Kauffmann og Reventlow.

De frie danske Søfolk i Storbritannien havde med Interesse og Beundring fulgt den Politik, som vor Gesandt i Washington, Minister Henrik Kauffmann, havde besluttet at følge. Søfolkene, som selv havde taget en Beslutning, som de vidste vilde blive dødsensfarlig for dem, hvis Tyskland skulde vinde Krigen, forstod tilfulde, hvilket alvorligt Skridt Kauffmann havde taget, men de følte ogsaa, at en Mand som Kauffmann intet Valg havde, men maatte gøre det, som hans Patriotisme og hans Ære tilskyndede ham til. Søfolkene i England saa med Forventning paa de Bestræbelser, som Ministeren udfoldede i U.S.A. for at faa de der oplagte danske Skibe ud at sejle. Desværre mislykkedes disse Bestræbelser i første Omgang, men hele denne Sag vil jeg komme tilbage til i et senere Kapitel. Da Kauffmann den 9. April 1941 i Washington afsluttede Overenskomst med den amerikanske Udenrigsminister Cordell Hull om Baser paa Grønland, og som Følge heraf blev afskediget af den danske Regering, sendte Søfolkene i Newcastle ham et Telegram, hvori de takkede ham for hans Indsats og tilsagde ham deres Støtte. Telegrammet var underskrevet af Børge Møller, Kaptajn W. Bendtsen og Kaptajn H. C. Røder, repræsenterende de menige Søfolks Forening, Officerernes Organisation og Skibsførerne. Takketelegram fra Minister Kauffmann kom tilbage omgaaende.

Medens Begejstringen for Kauffmann og hans Legation i U.S.A. var stor mellem de frie danske Søfolk i Newcastle, kan det desværre ikke siges, at de nærede de samme Følelser for Danmarks diplomatiske og konsulære Repræsentation i Storbritannien, hvis, som det syntes for Søfolkene, noget valne og ubestemte Optræden — særligt set paa Baggrund af den amerikanske Legations øjeblikkelige og energiske tagen Parti — virkede nedslaaende paa og blev mødt med Mistro af disse Folk, som selv ved deres Beslutning om at sejle for de Allierede havde kastet alle Broer af.

Den britiske Regerings Holdning over for Danmarks Gesandt syntes ogsaa for uindviede at være uforstaaelig. En Gesandts Opgave er naturligvis at skulle repræsentere sit Land over for det Land, han er akkrediteret, men Grev Reventlow kunde dog ikke saa godt over for Storbritannien repræsentere et Land, hvis Regering var domineret af Storbritanniens Fjende Tyskland. Hele Situationen synes at have været baade uholdbar og usikker og skabte ogsaa visse Misforstaaelser mellem Gesandten og Det Danske Raad, der den 30. September 1940 var blevet oprettet i London. Imidlertid syntes det ogsaa, som om den britiske Regering var indforstaaet med Reventlow's afventende og forsigtige Holdning. Personligt havde den ansete Diplomat stor Sympati inden for det britiske Udenrigsministerium, og Gesandtparret var meget afholdt inden for de danske Kredse. Det kom derfor ogsaa som en Lettelse og Befrielse for alle danske i Storbritannien — og ikke mindst for de danske Søfolk, — da endelig Minister Reventlow brød med den danske Regering.

Da Budskabet over Kalundborg Radio den 24. November 1941 spredtes, at Udenrigsminister Scavenius var paa Vej til Berlin for paa Danmarks Vegne at tiltræde Antikomintern-Pagten, vakte denne Meddelelse Forbitrelse hos Søfolkene, og fra flere af Skibene i oversøiske Havne telegraferede Besætningerne til deres Organisationer i Newcastle for at faa disse til at opfordre Gesandten til Handling. Den 26. November udsendte Det Danske Raad gennem B.B.C. en Udtalelse, i hvilken der gaves Udtryk for Sorg og Harme over Danmarks Tilslutning til den famøse Pagt, og den 1. December afsendte Grev Reventlow sit historiske Telegram til Udenrigsminister Scavenius, hvorved han stillede sig paa Linie med Henrik Kauffmann og de andre patriotiske Diplomater, som allerede længe havde opsagt den tysk dominerede danske Regering Huldskab og Troskab. I Marts 1942 tiltraadte Grev Reventlow Posten som Ærespræsident i »De Frie Danske«, og hans nærmeste Medarbejder, Legationsraad Gustav Rasmussen, traadte ind i Raadets Arbejdsudvalg. Grev og Grevinde Reventlow var meget interesserede i Søfolkenes Velfærd og gjorde begge et stort Arbejde for at befordre dette. Gesandtparrets aarligt tilbagevendende Julefester for Søfolkene i Newcastle var alle meget vellykkede og gjorde deres til at befæste Parrets Popularitet blandt de frie danske Sømænd.

Desværre syntes Søfolkenes Sympati for den diplomatiske Del af Danmarks Repræsentation i Storbritannien ikke at omfatte ogsaa den konsulære. Generalkonsul Rottbøll var meget upopulær mellem Søfolkene — og for Resten ogsaa mellem de unge danske, der som »danske Frivillige« var traadt ind i den britiske Hær. Der var mange Klager over den Behandling, Sømænd og Frivillige havde været udsat for af Generalkonsulen eller paa hans Ordre. Faktum er det, at Embedsmændene i Søfartsministeriet over for mig har udtalt deres Misfornøjelse og Mistillid til Generalkonsulen, til Trods for at jeg kraftigt søgte at forklare, at deres Meninger maatte være byggede paa Fejltagelser og Misforstaaelser. Da straks efter Kapitulationen Meddelelsen kom, at Rottbøll havde taget sin Afsked, var det almindeligvis antaget, at den britiske Regering havde medvirket til dette. Stor var derfor særligt Sømændenes Forbavselse, da det kort Tid efter blev meddelt fra Udenrigsministeriet, at Rottbøll var udnævnt til Gesandt i Australien. Christmas Møller vedgik sit fulde Ansvar for denne Udnævnelse, men det er aldrig blevet oplyst, for hvilke Fortjenester Rottbøll har gjort sig værdig til denne Forfremmelse. Personligt har jeg kun haft med Generalkonsulatet at gøre i Sager angaaende Søfolk, som efter 9. April blev interneret i England, og her gjorde Konsulatet og særlig Vicekonsul Jacobsen et stort og fortjenstfuldt Arbejde. Der var særligt efter Dunkerque, hvor Sindene i England var opskræmte, et stort Antal Internerede, men de fleste Sager blev hurtigt opklaret, og der var tilsidst kun nogle faa Stykker, som blev holdt internerede under hele Krigstiden.

Gesandtskabets Holdning den første Del af Krigstiden havde ogsaa Indvirkning paa andre danske Embedsmænd i England. Den første 9. April efter Besættelsen blev højtideligholdt i London og Newcastle ved Afholdelse af store nationale Møder. Talerne ved Mødet i Newcastle, som fornemmeligt var Sømændenes Møde, blev holdt af Børge Møller og af mig. Før Mødets Afholdelse blev jeg af Arrangørerne anmodet om at indlede Højtideligheden med at sige et Par Mindeord om de Søfolk, som i Aarets Løb havde givet deres Liv for Fædrelandet. Jeg indvendte, at dette burde dog gøres af den danske Sømandspræst i Newcastle, Pastor Jensen, men fik at vide, at denne havde vægret sig ved at gøre det, da han som udsendt af den danske Sømandsmission under de nuværende Forhold ikke kunde lægge Navn til ved en Højtidelighed som denne, af hvilken Referat om ikke andet saa gennem B.B.C. vilde gaa hjem til Danmark. Jeg udtalte min Forundring over dette Forhold til den danske Konsul i Newcastle, Kaptajn Fr. Madsen, og blev endnu mere forbavset, da denne, som jeg kendte som en sand Patriot, udtalte sig paa Linie med Præsten — heller ikke han kunde officielt være til Stede paa Mødet — han kunde risikere at blive afskediget hjemmefra, hvis hans Navn kom frem ved denne Lejlighed, sagde han, og det, mente han, vilde skade den danske Sag. »Mit Hjerte vil være oppe hos jer paa Tribunen, men jeg selv maa skjule mig i Salens Baggrund«, sagde han.

Kuppet i Dublin.

At Kaptajn Madsen ellers ikke var bange for at gaa i Brechen, viser følgende lille Tildragelse, selv om Navnene paa Deltagerne af nærliggende Grunde den Gang blev holdt hemmelige. Som bekendt var »Den irske Fristat« (Eire) neutral under hele Krigen. Her henlaa lige fra 9. April 3 danske Skibe, og fra Besætningerne paa disse indløb stadig til de danske Organisationer i England Klager over Forholdene ombord og Anmodninger om Bistand til, at Skibene eller i al Fald Besætningsmedlemmerne kunde komme i allieret Tjeneste. Forholdet mellem Storbritannien og Eire var ret vanskeligt i Krigstiden, og officielt kunde den britiske Regering ikke gøre noget ved Sagen, men det blev besluttet, at der skulde gøres et Forsøg paa at faa Skibene ud og bragt under allieret Flag. Til dette Formaal blev en Delegation paa tre Medlemmer i Slutningen af 1940 sendt til Dublin for at forhandle med Skibenes Førere. Delegationen bestod af Konsul Fr. Madsen, Forretningsfører Børge Madsen og en Repræsentant fra det britiske Søfartsministerium. I Dublin var Delegationen udsat for en Del ikke ufarlige Eventyr navnlig fra de i Dublin værende talløse tyske Agenters Side, men den fik da omsider Kontakt med Skibene, hvorfra det viste sig, at et stort Antal Søfolk allerede var forduftet og havde fundet Vej over til England. De tre Skibsførere var imidlertid vanskelige at faa i Tale. De to af Skibene tilhørte A. P. Møller's Rederier, og Kaptajnerne paa disse vilde kun tage deres Skibe ud, hvis de kunde faa Vished for, at det var deres Reders Ønske, de skulde gøre det. Delegationen vendte saaledes tilbage til Newcastle med uforrettet Sag, men Kaptajn Madsen, som er en nær Ven af den danske Skibsreder og vidste, at denne ofte kom til Stockholm i Forretnings Medfør, skrev til den danske Legation i Stockholm og bad den forelægge Sagen for ham næste Gang, han besøgte Legationen. Efter længere Tids Forløb fik endelig Konsul Madsen et Brev fra Legationen i Stockholm med Meddelelse om, at Spørgsmaalet havde været forelagt A. P. Møller. Denne havde naturligvis ikke skriftligt kunnet erklære sig, men havde dog bemyndiget Legationen til at meddele, at han gerne saa, at de to omtalte Skibe kom under allieret Flag.

Bevæbnet med dette Dokument drog Delegationen atter til Dublin. Nu viste det sig imidlertid, at den Fører, som havde lovet at sejle, hvis Rederens Tilladelse kunde opnaas,

ikke vilde sejle under nogen Omstændigheder. De andre to Førere stod derimod ved deres Løfte, de manglende Medlemmer af deres Besætninger blev erstattede med Medlemmer fra det tilbageblivende Skib — de var saa godt som alle ivrige efter at komme ud. Skibene sejlede ud fra Havnen, blev efter Aftale optaget af en Konvoj og kom i god Behold til britisk Havn. Det tilbageblivende Skib blev efter lang Tids Uvirksomhed solgt til Irland.

Den 14. Maj 1942 blev det officielt bekendtgjort, at Christmas Møller var ankommet til England. Denne konservative Politiker blev af de — kan man vel nok sige — venstreindstillede Sømænd hilst med Begejstring. Al Partipolitik var indstillet under Krigen — patriotiske Hensyn var det eneste, som gjaldt. Christmas Møller viste stor Interesse for de Søfarende og megen Forstaaelse af de forskellige Kategoriers Problemer. Ogsaa efter Hjemkomsten til Danmark virkede Christmas Møller for at skaffe de hjemvendende Sømænd den Anerkendelse, de havde gjort sig fortjent til. Han var meget populær blandt de Søfarende, og hans alt for tidlige Død gjorde et dybt Indtryk paa dem. Danske Søfolk vil altid bevare Mindet om Christmas Møller.

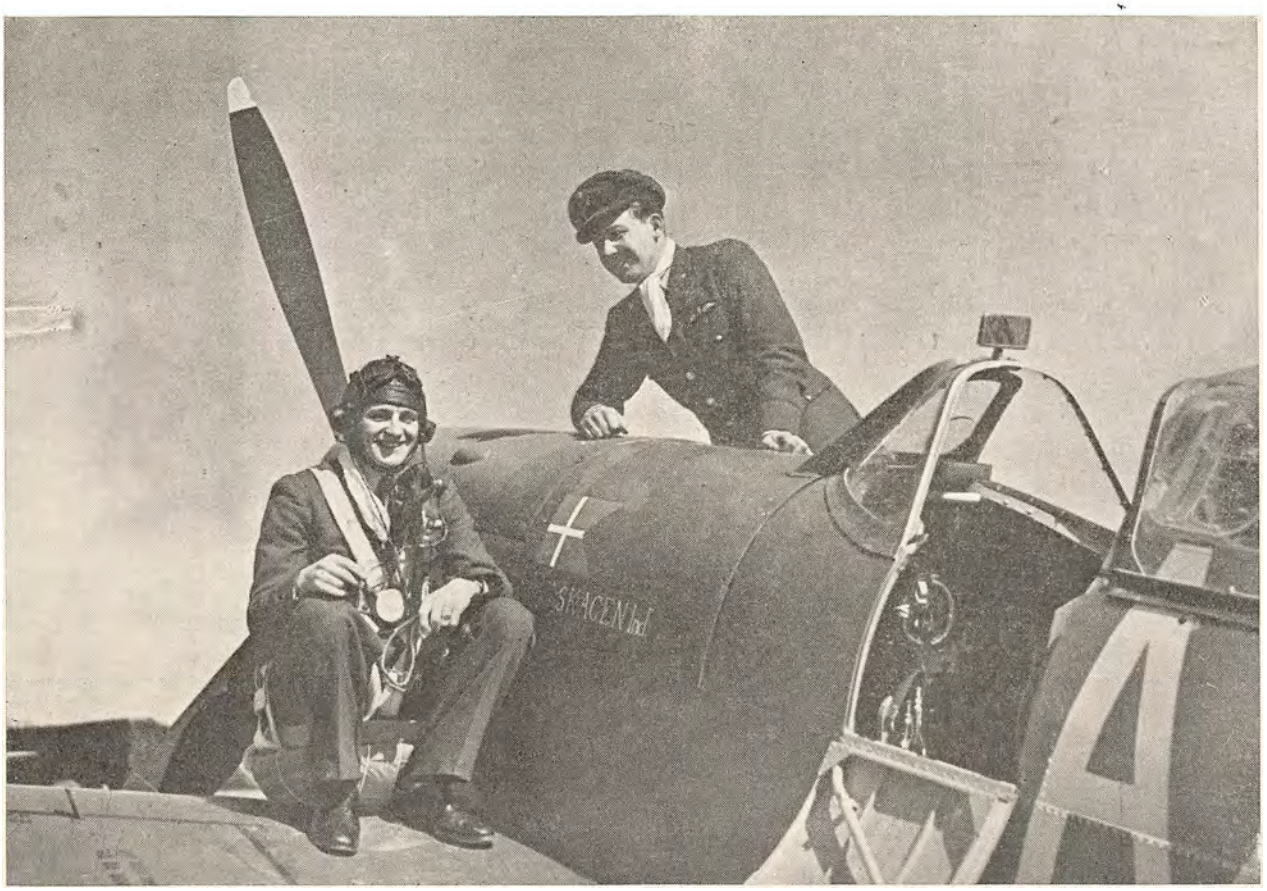
Der er mange danske Personligheder, som Søfolkene, der »mellem Slagene« havde deres Hjemsted i Newcastle, vil tænke tilbage paa med gode Minder. Den elskelige og friske Gabrielle Rohde var vel nok deres Favorit. Hun var altid rede til, naar det gjaldt Søens Folk, at stille sig til Raadighed — hvad enten det gjaldt at holde inspirerende Taler, fortælle Episoder fra sit interessante Liv som Kontorchef i Folkeforbundet eller som Flygtning paa de franske Landeveje, eller hun udfoldede sit Talent som Dekorationsmaler ved at udsmykke de kedelige Mørklægningsgardiner i Sømandsklubben med haandmalede Motiver fra Sømandslivet. Altid oplagt, altid smilende og tillidsfuld og rede med Raad og Daad. Den 4. Maj 1945 blev hun gift med Godsejer Flemming Juncker, som havde været en af den jydske Modstandsbevægelses Ledere, men som var blevet nødsaget til at flygte, og som omsider var havnet i England. Gabrielle Rohde oplevede Danmarks Frihedsdag sammen med sin Mand, men inden et Aar var forløbet, døde hun som Følge af et Ulykkestilfælde. Søfolkene fra Newcastle mindes hende i dyb Taknemmelighed.

Foruden de danske og britiske Mænd og Kvinder jeg allerede har nævnt, som paa forskellige Maader under Krigstiden gjorde sig fortjent af de landflygtige danske Søfolk i Storbritanien, vil jeg gerne her nævne nogle faa, som jeg selv er kommet i nær personlig Forbindelse med, men Listen kunde gøres meget længere. Redaktøren af »Frit Danmark«, Emil Blytgen-Petersen, var en god Ven af Søfolkene og var altid rede til at sætte sig ind i deres Forhold og støtte dem. Fru Elli Karsten, Fru Estrid Bannister og Frk. Runa Rasmussen gjorde et stort Arbejde blandt Søfolkene. Ligeledes Pastor Viggo Jensen i London, de to Præster i Newcastle, Pastor Jensen og Pastor Mørch tillige med de to Præstefruer, og Leif Gundel, Speaker ved B.B.C. og Sekretær i Det Danske Raad. Da Sømændene oprettede deres Blad »Kurér«, blev han en skattet Medarbejder. Direktør H. T. Karsten (United Baltic Corporation), Konsul H. P. Pedersen, Glasgow, og Konsul Schacke, Edinburgh. Chefen for den danske Pool i Newcastle, Mr. C. L. Heel, var meget populære. Mr. Heel var Engelskmand, men havde i mange Aar før Krigen virket i den britiske Legation i København og talte udmærket Dansk. Han følte sig nærmest som Dansk og talte altid forhaabningsfuldt om den Dag, da han igen kunde komme »hjem«, hvormed han mente til København. Mr. Heel naaede at »komme hjem«, men døde kort Tid efter. Hans Hustru, den elskværdige danskfødte Mrs. Heel, var ogsaa ansat i den danske Pool og var lige som Manden meget populær. Mrs. Heel er nu ansat ved den britiske Legation i København. Den gemytlige Kaptajn H. Frederiksen var Pool'ens Næstkommanderende.

Den norskfødte Mr. Svendsen var Leder af British Council's Kontor i Newcastle. Insti-



Gabrielle Rohde, de danske Sømænds Ven.



»Skagen ind«, der blev bygget for Penge indsamlet blandt danske Sømænd og fløjet af danske Piloter.

tutionen »The British Council« udførte et beundringsværdigt Arbejde for Søfolkene i Newcastle. Ikke alene sørgede denne Institution for Underholdning til Søfolkene ved Udflugter, Koncerter, Optræden, Dans, men ogsaa for deres Uddannelse, for dem der f. Eks. ønskede at uddanne sig til Navigatører. Det var ogsaa Mr. Svendsen, som skaffede Forfatteren af denne Beretning i Forbindelse med en Fabrik i Birmingham, som for en billig Penge lavede de meget smukke Emaille Dannebrogs-Emblemer, som enhver Dansker i Storbritannien bar til Skue. Da Fabrikationen og Salget var blevet organiseret, blev det hele overladt til Det Danske Raad. Den ikke ubetydelige Fortjeneste ved Salget af Emblemerne blev brugt til Trykning af en dansk Sangbog »Skagen ind«, som gjorde stor Nytte, og som ogsaa indtjente et godt Overskud til Raadet.

Krigen til Lands og til Søs gik imidlertid sin bloddryppende Gang. Den civile Befolkning i England fik ogsaa sin Del af Rædslerne ved de stadige Luftbombardementer af Byerne, og fra Søen hørtes der om det ene Drama efter det andet. De danske Søfolk fik deres rigelige Del af »Blod, Sved og Taarer«, som var det eneste, Churchill kunde love det britiske Folk, da han tog Regeringens Tøjler i Begyndelsen af Krigen. Dagligt hørte man om krigsforliste danske Skibe, mangen gæv dansk Sømand gav Livet for Fædrelandet, og de Overlevende fra sænkede Skibe, som kom tilbage til Newcastle for igen at gaa ud, vidste at fortælle om utrolige Tragedier udspillede paa Havet.

I Newcastle havde Sømændene deres Hjem, naar de hvilede ud mellem Sejladserne — ja, mange af dem tog det saa bogstaveligt, at de giftede sig med engelske Piger og stiftede virkelige Hjem. Ellers var Pool'en og Organisationernes Arbejde kommet ind i en særlig Rutine. Arbejdet blev afbrudt nu og da ved Underholdninger arrangeret fra forskellige Sider. Af Begivenheder af Rang kan nævnes de højtidelige Sammenkomster hver 9. April, paa Kongens Fødselsdag, Grundlovsdagen og ganske særligt Julefesterne. Christmas Møllers Ankomst til England i Maj 1942 var en Sensation. Den 4. Oktober 1942 indviede de menige Søfolks Forening under festlige Former deres Fane, syet og skænket Foreningen af danske Damer. I Slutningen af 1942 blev Sømandsklubben udvidet og kom nu til at indeholde baade Restaurant og Bibliotek. Ved den højtidelige Aabning af den nyrestaurerede Klub udtalte daværende Parlamentssekretær for Ministry of War Transport, Mr. Ph. Noel Baker, bl. a.: »Hvem ved, om ikke de danske Skibes og de danske Sømænds Indsats blev den afgørende Margin i Kampen om Atlanterhavet?«

Den 7. November 1942 overrakte Repræsentanter fra Det Danske Raad og fra de danske Søfarende en Check paa 1500 Pund Sterling til Hr. M. Maisky, Sovjetunionens Gesandt i London, til Indkøb af en Røntgenambulance til den russiske Østfront. Halvdelen af Summen var indsamlet blandt de danske Sømænd.

Efter gentagne Henvendelser fra de danske Søfarende besluttede det britiske Admiralitet endelig i Maj 1943 at afse to mindre Minestrygere til Bemanding med danske Marinefolk. Egnede unge Søfolk blev udtaget og gik straks i Træning. I August samme Aar havde Klubberne i Newcastle den Fornøjelse at faa Besøg af deres gamle Kammerater iført britisk Marineuniform med det danske Flag og Ordet »Danmark« paa Skuldrene. I Marts Maaned 1944 blev to nybyggede Fartøjer overgivet til de danske Officerer og Mandskab.

Dannebrog til Tops igen.

Julen 1943 fik de danske Søfolk en kær og velkommen Julegave. I en Bekendtgørelse fra den britiske Minister for Krigstransport siger Ministeren, Lord Leathers: »Som en Anerkendelse af den store Indsats, de danske Søfolk og det danske Folk har ydet de forenede

Nationers Sag, er der truffet et Arrangement, hvorefter danske Skibe er berettigede til til enhver Tid at føre deres gamle nationale Flag.« Den 25. December gik Dannebrog igen til Tops paa alle de danske Skibe, som under britisk Styre sejlede for de Allierede. De danske Sømænd betragtede denne Gestus som det, den var — en britisk Anerkendelse af deres gode Indsats. Fra alle Steder i den frie Verden strømmede det ind med Lykønskninger til de danske Søfarende og med Taksigelser til den britiske Regering. Den danske Officersforening i Newcastle udtrykker kort og fyndigt i »Meddelelser til Medlemmerne«: »Tak, England, for din Forstaaelse og Anerkendelse, og Tak for dette Vennehaandtryk, der baade var varmt og fast — og det gjorde godt.«

Forhandlinger i London.

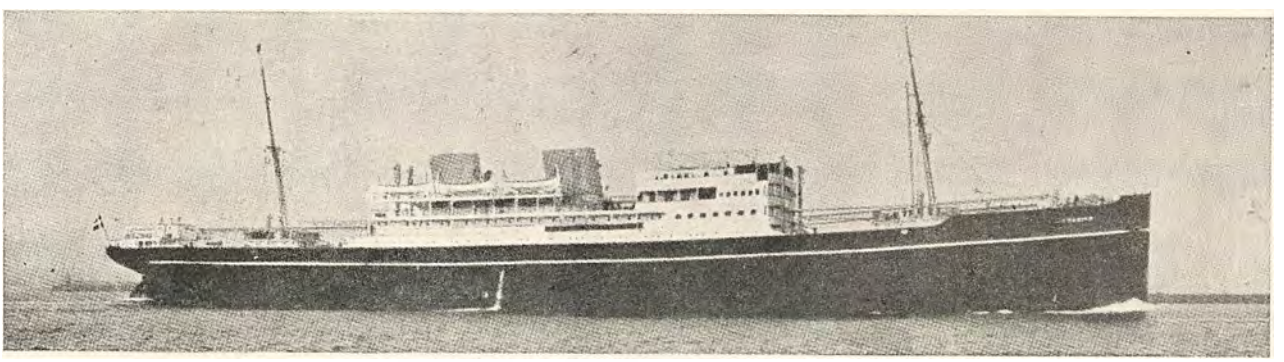
Jeg vil nu gaa tilbage og fortælle lidt om, hvad der skete med danske Skibe og Søfolk i Storbritannien i de hektiske Dage efter 9. April 1940. Med mit Skib M/S »Tasmania« laa vi stadig i London og ventede paa, at Priseretten skulde dømme os. Da dette omsider var gjort, blev Skibet udlosset, hvorefter det gik i Dok for at faa foretaget nødvendige Reparationer og Eftersyn. Alt dette tog Tid, men personligt havde jeg nok at gøre med Arbejde, som ikke egentlig kom mit specielle Skib ved. Jeg havde en Del at gøre med »The British Officers' Federation«, som havde travlt med at faa organiseret Officererne paa alle de fremmede allierede Skibe, hvis Mandskaber var forhindret i at komme i Forbindelse med deres hjemlige Organisationer. De britiske Officers- og Mandskabsorganisationer regnede lige fra den første Dag de danske Søfolk for »Allierede«, og jeg udsendte gennem Federationen Opfordringer til de danske Officerer om at tilslutte sig den britiske Federations Afdeling for Danske. Jeg havde ogsaa Forhandlinger med Søfartsministeriet om disse for de danske Søfolk helt nye Forhold, de gik ind til. En Dag blev jeg saaledes tilkaldt til et Møde i Ministeriet, hvor der foruden en af Ministeriets Embedsmænd, som jeg nu ikke mere husker Navnet paa, var til Stede Kaptajn Coombs, Generalsekretær for »British Officers's Federation«, Styrmand Aksel Petersen, Medlem af Bestyrelsen for »Dansk Styrmandsforening«, Maskinmester Christensen, Medlem af Bestyrelsen for »Maskinmestrenes Forening«, og Forfatteren af denne Beretning Kaptajn H. C. Røder, Medlem af Bestyrelsen for »Den alm. danske Skibsførerforening«. Tillige var tilstede en Repræsentant for den britiske »National Union of Seamen«. Blandt de mange Spørgsmaal, der blev drøftet paa Mødet, var der ogsaa Spørgsmaalet om Flaget. Jeg prøvede ihærdigt paa at faa Ministeriets Repræsentant til at indse, at Tanken om at hale vort gode Flag ned for at erstatte det med et andet — om end venligtsindet — Lands Flag, var de danske Sømænd imod, særligt da alle de andre Nationers Skibe sejlede under deres eget Flag. Jeg kom ogsaa ind paa, at danske Skibe, som var gaaet ind til neutrale Havne, vilde være vanskeligere at faa til at komme ud og gøre fælles Sag med Skibene i allierede Havne, naar Mandskaberne vidste, de vilde komme til at sejle deres danske Skibe under et fremmed Flag. — Den engelske Regering var imidlertid fast i deres Fordring om at Skibene skulde skifte Flag, og den ministerielle Embedsmand gav os mange Eksempler paa Nødvendigheden af denne Forandring: Skibene havde ingen dansk Regering til at beskytte Flaget, man kunde tænke sig Tilfælde, hvor et Skib blev dirigeret til eller var nødt til at gaa ind til en neutral Havn, hvor da de danske konsulære Myndigheder paa Stedet efter Ordre fra den tyskdominerede danske Regering kunde beslaglægge Skibet, Tyskland kunde udsende camouflerede Kaperskibe under dansk Flag o. s. v. Et Forslag om at de danske Skibe kunde, om ønsket, føre Dannebrog som Gøs for-

ude, mente jeg ikke vilde have Interesse. Der var for os Danske ikke noget at stille op. Vi maatte bøje os, men vi trøstede os med, at det vigtigste var, vi kom ud at sejle og derved bidrage til at gøre Danmark frit, saa vi atter kunde komme til at sejle under vort eget Flag.

De sidste Dage af Maj Maaned blev bemærkelsesværdige ved Evakueringen af de britiske Tropper fra Dunkerque. Da M/S »Tasmania« i disse Dage laa i Flydedok saaledes, at vore Baade ikke kunde sættes i Vandet, blev min Anmodning om at maatte deltage i Arbejdet ved Evakueringen afslaaet — der var Brug for Baade, uden Baade vilde de ikke have mig — der var frivilligt Mandskab nok. Det var et af mit Livs store Skuffelser.

Et Par Dage før »Tasmania« var klar til at sejle, blev dets Første- og Anden-Styrmand taget i Land for at blive internerede. En fordrukken Tømmermand, som jeg havde afskediget, gik til Søfartsministeriet og anklagede hele Officersbesætningen for Nazisme. For mit vedkommende troede Ministeriet ikke paa den Beskyldning, men da de to omtalte Officerer var Sønderjyder og havde tjent som tyske Soldater under den første Verdenskrig, var Sagen straks anderledes for dem. Efter en Del Undersøgelser, Forhør og Snakken frem og tilbage besluttede Autoriteterne, at de to Officerer skulde interneres.

De to Mænd blev først hensat i et Fængsel nær Liverpool, i hvilket Forholdene var meget slette. Fængslet blev bombet, hvorefter de sammen med mange andre Internerede af forskellige Nationaliteter blev anbragt i en Lejr i Sydengland. Her var Behandlingen god. Jeg arbejdede energisk paa at faa de to Mænd ud, og det lykkedes mig ogsaa for Anden-Styrmands vedkommende. Han fik først anvist Opholdssted i Wales, hvor han havde udmærkede Arbejdsforhold, men da han ønskede at komme ud at sejle, fik jeg i Løbet af 1941 udvirket, at han kom ud — endda som Første-Styrmand — i et af de nye store Empire Skibe. Han gjorde god og fortjenstfuld Tjeneste under hele Resten af Krigstiden og var endog en Tid paa den af alle Søfolkene frygtede Murmansk Rute. Første-Styrmanden kunde ogsaa være kommet ud, men han var bleven stædig og vilde ikke. Han var en Overgang i en Lejr ved York, hvor jeg besøgte ham og fandt ham ved godt Mod og Helbred. Senere blev han flyttet til Øen Man, hvor han sammen med andre Internerede levede under gode Forhold til Krigens Slutning, da han blev sendt hjem til Danmark.



M/S »Canada« (Ø. K.) krigsforlist 4. November 1939.

Med Sundby og Birksted ombord.

Dette, at mine to ældste Dæksofficerer blev taget fra mig, lige før Skibet skulde afgaa, kom meget paa tværs, da danske Officerer paa dette Tidspunkt var vanskelige at opdrive. Det lykkedes mig omsider at faa fat i en Nordmand, som hele sit Liv havde sejlet med Hvalfangere, men nok mente, han kunde klare Første-Styrmandstjenesten. Min Tredie-Styr-

mand — en ung Sønderjyde, som var for ung til at have deltaget i første Verdenskrig — forfremmede jeg til Anden-Styrmand. Saa manglede jeg blot en Tredie-Styrmand — og tillige en Maskinassistent til Erstatning for en Mand, jeg havde maatte afmønstre som syg. Jeg havde næsten opgivet at faa disse manglende Mænd, da jeg tilfældigt kom op i den danske Klub i Knightbridge og traf to unge Danskere, som kort Tid forinden var ankommet til London fra Danmark via Sverige og Norge. Det var de to Marineflyvere, Kaj Birksted og Charles Sundby — to Mænd, som senere under Krigen førte en meget omtumlet og eventyrlig Tilværelse, som for Birksteds vedkommende førte ham ind baade i den norske Luftstyrke og i Royal Air Force og gjorde ham kendt som en af de dygtigste og dristigste Fighterpilots i de to Organisationer.

De to Mænd, som var Løjtnanter i den danske Marines Flyvevæsen, lykkedes det nogle Dage efter Invasionen af Danmark i en af Marinens Baade, som de havde »laant«, at komme til Sverige, hvor Myndighederne den Gang ikke tog saa kærligt mod flygtende Danskere, som de senere gjorde, men tværtimod truede vore to Venner med at ville internere dem som »politiske Flygtninge«. Dette protesterede de imod, og trods talrige Forhør kom de svenske Autoriteter ingen Vegne med dem. »Ja, saa holder vi Dem fængslet for Tyveri af Baaden, De kom over med«, sagde Svenskerne til sidst. »Ja, saa i Herrens Navn lad os være Tyve«. Danskerne var blevet trætte af Svenskernes Vrøvl, »men saa forlanger vi at blive sendt tilbage til Danmark for at komme for Retten der«. »Jamen, saa bliver De jo skudt«. »Sandsynligvis, men det rager jo ikke Dem«. Det vilde Svenskerne dog ikke have paa deres Samvittighed, saa efter endnu nogen Snakken fik de to Danskere Lov at gaa, og efter en Del Eventyr kom de til sidst op til Nordnorge og sluttede sig til de kæmpende norske Styrker dér. De blev antaget til Tjeneste i det norske Luftvaaben, men blev kort Tid efter sammen med de britiske Tropper evakueret fra Norge. Efter et kort Ophold i Glasgow, hvor den danske Konsul H. P. Pedersen hjalp dem med Raad og Daad, kom de omsider til London. De meldte sig til Royal Air Force, men dette var paa en Tid, da det at være Dansk ikke i England var nogen Anbefaling — mange regnede os for en Slags »Halvtyskere«, og den danske Regerings Handlinger og Udtalelser i de første Krigsaar gjorde ofte Livet surt for danske Patrioter i allierede Lande. Det var Det Danske Raads Oplysningsarbejde og de danske Sømænds Indsats, som gjorde, at Stemningen mod Danmark efterhaanden vendte sig, og da i de sidste Krigsaar Frihedsbevægelsens Kamp blev almindelig kendt, var det ikke helt frit for, at Danskerne tilsidst nærmest blev betragtede som en Slags »supermen«. Tiden for de to danske Flyveres Ankomst til London var ogsaa før »Luftslaget om Storbritannien« havde fundet Sted, og R. A. F. manglede ikke Personel. De to Flyvere fik dog ikke noget direkte Afslag, men fik Besked paa at vente. »Vente« var netop noget, som disse to raske Gutters Temperament ikke var indstillet paa, saa da de nu blev tilbudt at komme ud at sejle med et dansk Skib, og da Rejsen blot gjaldt en Tur til Saigon, Indo-China, og vi ventede at være tilbage igen i September, til hvilken Tid de haabede at kunne komme ind i R. A. F., saa tog de mod Tilbudet. Sundby, som var Navigatør, før han gik ind i Søværnets Flyvevæsen, blev mønstret som Tredie-Styrmand, medens Birksted tog Stillingen som Maskinassistent.

Flugten fra Dakar.

I Begyndelsen af Juni 1940 afgik vi saa endelig fra London — i Ballast til Saigon for dér at indtage en Ladning Ris til Frankrig. Vi gik i Konvoj til Dakar, Fransk Vestafrika,

hvor vi skulde indtage Brændselsolie. Der var flere andre danske Skibe i Konvojen, saaledes M/S »Tacoma«, der lige som »Tasmania« tilhørte Dampskibsselskabet »Orient«. Paa Vej til Dakar modtog vi Meddelelse om Frankrigs Sammenbrud og Kapitulation. Vi forstod imidlertid, at de franske Besiddelser uden for Europa ikke vilde underkaste sig Vichy Regeringen, som var bleven dannet under Forsæde af General Pétain, saa de Skibe, som var bestemt at skulle gaa ind til Dakar, blev dirigeret der ind. I Dakar var alt Forvirring. Skibene fik Ordre til at vente — ingen vidste noget rigtigt, Rygterne svirrede, og Havnen var opfyldt af Skibe. Da jeg efter to Dages Forløb hverken havde faaet Brændselsolie eller Ordre, besluttede jeg at sejle. Agenten vilde ikke udklarere mig og søgte at slaa min Uro ned ved at henvise til de lokale Aviser, hvori Guvernøren i en højtidelig Proklamation erklærede ikke at ville rette sig efter Vichy, men holde sig til de Allierede. Jeg er bange for, jeg fornærmede min franske Agent ved at sige, at jeg kendte fransk Mentalitet og Temperament godt nok til at vide, at det var meget muligt Guvernøren vilde sige lige det modsatte om et Par Dage, og jeg vilde ikke tage den Risiko — vilde han ikke udklarere mig, gik jeg uden den Formalitet, og jeg haabede at kunne finde Vej ud til Søs uden Lods. Da Agenten saa, det var mit Alvor, udklarerede han mig og sørgede ogsaa for, jeg fik en Lods. Jeg bad ham telegrafere til mit engelske Rederi, at jeg begav mig til Capetown, Sydafrika, og at jeg havde Brændselsolie nok til at tage mig dertil — saa stak jeg af. Næste Dag blev Havnen lukket, og Skibene, som laa derinde, fik Lov at blive liggende, til Invasionen af Afrika i Efteraaret 1942 var blevet fuldbyrdet, med Undtagelse af de Skibe, som Franskmændene overtog, satte under fransk Flag og med fransk Besætning blev sat i Fart mellem Marseilles og Nordafrika med Ammunition og andre Fornødenheder til Rommels Hær.

Af de mange danske Skibe, som blev indelukkede i Dakar, var ogsaa M/S »Tacoma«, som var ankommet med samme Konvoj, som bragte »Tasmania« ind. Det varede ikke længe, før Udsendinge fra Vichy Regeringen ankom til Dakar, og Stemningen hos de lokale Myndigheder vendte sig. Efter at et lille polsk Motorskib var flygtet ved med fuld Kraft at sætte over Spærringen, i Indløbet blev vigtige Maskindele taget i Land fra alle de ca. 60 fremmede Skibe i Havnen for at gøre det umuligt for dem at følge Polakkens Eksempel. Det norske M/S »Lidvard« lurede dog de nazivenlige Franskmænd ved at foregive, han maatte have de manglende Maskindele ombord til Laans, da det var nødvendigt at »røre« Maskineriet, for at ikke det hele skulde ruste sammen. Efter megen Diskussion fik »Lindvard« sine Maskindele ombord, men under Arbejdet med Montering — og Afmontering efter Brugen — skulde der være en fuldtallig fransk Vagt ombord, for at ikke Skibet skulde stikke af. Efter nogle Dages Forløb meldte Maskinchefen, at nu var alt i Orden, og Havnevæsnets Folk kunde igen afhente de omtalte Maskindele, hvilket de omgaaende gjorde — troede de da — og det franske Vagtmandskab forlod Skibet sammen med Maskindelene. I Virkeligheden var det, Havnevæsenet tog i Land, nogle Attraps, som de norske Maskinmestre i Forvejen havde lavet af Jernplader fyldte med Beg og Sand for at gøre dem saa tunge som Originalerne. Franskmændene hoppede paa Limpinden i god Tro, og den følgende Nat stod »Lidvard« for fuld Kraft ud af Havnen, over Spærringerne og kom heldigt til Freetown i den britiske Kronkoloni Sierra Leone. Franskmændene har nok haft nogle lange Ansigter, da de opdagede, hvad de havde taget i Land fra »Lidvard«.

Med »Tacoma« gik det ikke saa godt. Den 10. Juli maatte de danske Søfolk stryge det britiske Flag og hejse det franske, og nogen Tid efter blev Skibet slæbt langs Kaj for at indtage Ladning — bl. a. fra svensk M/S »Korsholm«, hvis Ladning blev konfiskeret, medens Skibet fik Tilladelse til at sejle, naar dens Ladning var udlosset. Sverige var jo neutralt.

Den 23. September nedkastede britiske Flyvemaskiner Tusinder af Flyveblade over Dakar. Flammende Opraab i disse Blade opfordrede Myndighederne og Befolkningen til at slutte sig til de Gaulle's Styrker. Generalguvernør Boisson sagde Nej og erklærede Dakar i Belejringstilstand. Samme Formiddag begyndte en britisk Flaadeafdeling at beskyde Havnen og Forterne for at fremtvinge Kapitulation, og Beskydningen fortsattes de to følgende Dage. Franskmændene besvarede Ilden fra Forterne samt fra en Del Krigsskibe, blandt hvilke var det 36.000 Tons store Slagskib »Richelieu«. Efter tre Dages Kamp trak de britiske Stridskræfter sig tilbage uden at have opnaaet noget. Antageligt har de faaet Ordre fra London om ikke at forcere Angrebet mod den voldsomme Modstand, som vist nok ikke var forudset.

Slagskibet »Richelieu« var det vigtigste Maal for det britiske Skyts, og de Handelsskibe, som var fortøjede i dets Nærhed, fik en meget ublid Medfart. Det svenske M/S »Korsholm« blev ramt og kom i Brand, men Ilden blev slukket af de resolutte Svenskere. Det danske M/S »Australien« fik et af de elektriske Spil knust af en Granatsplint paa 23 Kilogram. Værst gik det dog ud over »Tacoma«. Det fik en Fuldtræffer ned i Maskinrummet, og i Løbet af et Øjeblik stod hele Skibet i Flammer. Ved Eksplosionen blev 4 Mand dræbt: 2. Maskinmester Tørngren, Kok Nielsen, Tømmermand Månsson og en engelsk Dreng. Den øvrige Besætning lykkedes det at komme i Land og væk fra Havneomraadet. Fra en Badestrand, nogle faa Kilometer uden for Dakar, blev de overlevende Vidner til »Tacoma«s sidste Timer. For at det brændende Skib ikke skulde foraarsage Ulykker, blev det slæbt væk fra Kajen. Slæbetrossen sprængtes flere Gange og tilsidst var det umuligt for Slæbebaaden at faa Forbindelse. Skibets Ladning af Olie og Palmekerner gav god Næring til Ilden, og som et kæmpemæssigt Baal drev Skibet om mellem de opankrede Skibe paa Reden uden — som ved et Mirakel — at støde paa nogen af dem. — Omsider drev det ind paa grundt Vande ved en lille Ø og fandt her sit sidste Hvilested.

De overlevende fra »Tacoma« slæbte sig sultne og halvnøgne i den bagende Sol den 26 Kilometer lange Vej til Byen Rufisque. Da de britiske Krigsskibe trak sig tilbage, blev de danske Søfolk sendt retur til Dakar. Efter en Maaneds Ophold her blev de over Marseille og gennem Europa sendt til Danmark.

»Har De ogsaa nogle Nordmænd heroppe?«

Imidlertid var »Tasmania« uden at møde nogen Hindring ankommet til Kapstaden (Capetown). Her laa Ordre fra England til os om at paafylde Brændselsolie, proviantere og derefter afgaa til Calcutta, Indien, for at laste til Vestindien. Under Opholdet i Capetown havde mine to gæve Flyvere været i Land og præsenteret sig til det sydafrikanske Flyvevæsen (South African Air Corps). Jeg vidste intet af dette, før de to Herrer i Calcutta foreviste mig et Telegram, de havde modtaget fra Ledelsen af Flyvevæsenet i Sydafrika. I Telegrammet blev der definitivt tilbudt dem begge Stillinger i South African Air Corps, hvis de kunde blive afmønstret fra Skibet, naar dette paa Hjemturen anløb Capetown — det var altsaa nu lagt op til mig, om jeg vilde lade dem gaa. Tilfældigvis laa Ø. K.s M/S »America«, Kapt. C. Knudsen, i Calcutta, og det viste sig, at Kapt. Knudsen havde 4 Styrmænd og ikke havde noget imod at overlade mig sin Fjerde-Styrmand. Denne blev saa paamønstret »Tasmania« som Tredie-Styrmand, og da vi nok kunde faa en Maskinassistent kort fra Capetown, gav jeg min Tilladelse til de to Flyveres Afmønstring ved Ankomsten til Capetown, og de var ikke sene til straks at acceptere Sydafrikanernes Tilbud telegrafisk og

glædede sig nu begge til snart at vende tilbage til deres — efter deres eget Sigende — rette Element.

Desværre blev de skuffet — i hvert Tilfælde i første Omgang. Da vi kom til Capetown vilde Immigrationsmyndighederne ikke tillade Afmønstring af de to Mænd. S. A. A. C. prøvede alt muligt for at faa Tilladelse til Indvandring udvirket, men forgæves. Det maa her erindres, at store Kredse af den sydafrikanske Befolkning ikke er videre venligt indstillede over for Storbritannien, og der var i disse Kredse ikke megen Begejstring for Sydafrikas Deltagelse i Krigen. Air Force var ked af, at de ikke kunde holde deres Løfte, og jeg henvendte mig til det britiske Marinehovedkvarter, men de beklagede — de var Udlændinge i Sydafrika og kunde intet gøre. Vi besluttede saa at telegrafere til London, og Resultatet blev, at der blev tilbudt de to Luftmænd Stillinger i den norske Luftstyrke, hvis de vilde rejse til Canada og slutte sig til de norske Luftstyrker i det saakaldte »Lille Norge«, hvor Nordmændene havde deres Træningslejr. Det blev saa endelig vedtaget, at de to Gutter skulde følge med Skibet til Cuba, og saa derfra rejse til Canada. Der skete ved Ankomsten til Cienfuegos paa Cuba en pudsig Fejltagelse. Jeg havde radiotelegraferet til det norske Gesandtskab i Havana, at jeg havde disse to Mænd og opgivet deres Navne samt meddelt, de skulde videre til »Lille Norge« i Canada. Da den ene af vore Venner hed Sundby, og der i det daværende norske Exil-Kabinet var en Minister, som ogsaa hed Sundby, troede Legationen i Havana, at det var denne høje Person, og mødte in pleno for at modtage ham. Heldigvis kunde Skibets Agent i Cienfuegos oplyse, hvem vor Hr. Sundby i Virkeligheden var, saa den fine Deputation naaede ikke at komme ombord og gøre sig til Grin, men vendte slukøret tilbage til Havana.

Der var ogsaa i Cienfuegos Vrøvl med Immigrationsmyndighederne i Anledning af disse to Mænd, som intet cubansk Landingsvisa havde. Der blev sat Vagt ved Landgangen for at forhindre, at de gik i Land, men de gik saa i Land fra Søsiden og blev i en Baad roet over paa den anden Side af Havnen, hvorfra Turen gik til Flyvepladsen, med Flyver til Miami og videre med Tog gennem U. S. A. til deres Bestemmelsessted i Canada. Her skiltes de to Gutters Veje, idet Sundby gik ind i den canadiske Luftstyrke, hvor han i nogen Tid virkede som Instruktør, hvorefter han kom i »Færgefarten« — det vil sige, han fløj de nye store Bombemaskiner fra Fabrikerne i U. S. A. til Flyvelejrene i Storbritannien. I Slutningen af Krigen var han en Tid beskæftiget med at flyve Forsyninger til den kinesiske Hær over »the hump« (Puklen) fra Indien over Birma til Kina. Efter Krigens Afslutning var han paa Besøg i Danmark, hvorefter han rejste til Kina, hvor han var blevet ansat i China National Aviation Corporation. Her omkom han ved en Nedstyrtningsulykke i 1948.

Kaj Birksted gik derimod ind i det norske Luftvaaben, som havde en Træningslejr »Little Norway« i Canada. Efter en kortvarig Træning her blev Birksted udnævnt til Flyverløjtnant og sendt til England. Birksted var ikke den eneste Dansker, som gik ind i det norske Luftvæsen under Krigen, og Birksted har fortalt mig en morsom lille Episode, som fandt Sted, da Kronprins Olav af Norge en Gang besøgte Lejren. Alle Kadetterne var stillet op til Parade, og Kronprinsen gik ned langs Geledderne og henvendte sig herunder til en af de unge Mennesker. Denne viste sig at være dansk. Kronprinsen gik til en anden — han var ogsaa dansk. Da det saa hændte, at den tredie Kadet, Kronprinsen talte til, ligeledes var dansk — det var vist nok de eneste tre ikke-norske i Paraden — vendte den humørfyldte kongelige Højhed sig til den ledsagende Skoleofficer og spurgte: »Sig mig, har De ogsaa nogle Nordmænd heroppe?«

Birksted kom til at gøre en betydelig Indsats. Paa knapt tre Aar tjente han sig op til at blive Wing Commander, den britiske Rang, som svarer til den dansk-norske Oberstløjt-

nantsrang. Han var med til at planlægge de allierede Luftstyrkers Deltagelse i Invasionen af Europa og gjorde en Tid Tjeneste som Oberst. Han vilde imidlertid ikke beholde denne Rang, da det vilde betyde, at han vilde være nødsaget til at opgive aktiv Flyvning, og det vægrede han sig ved. Oberstløjtnant Birksted ved ikke nøjagtigt, hvor mange Gange han som Kampflyver har overfløjet fjendtligt Territorium, men anslaar det til ca. 600, og det er vist meget faa — om nogen — Kampflyver, som kan slaa denne Rekord. Birksted er meget lidt fremtrædende og taler ikke gerne om sine Bedrifter. Han har deltaget i utallige Kampe (»dogfights«) og har mange nedskudte Modstandere paa sin Kappe. Han er naturligvis højt dekoreret med baade britiske og norske Tapperhedsmedailler. Oberstløjtnant Birksted, som har vist usædvanlige Evner baade som aktiv Flyver og som Administrator, blev straks efter Kapitulationen, da han atter vendte hjem til Danmark, af den danske Regering ansat som »Raadgiver for Krigs- og Marineministeriet ved Genopbygningen af Flyvevaabnet«. Oberstløjtnant Birksted ser med Glæde tilbage til de 5 Maaneder, hvori han tilhørte »de frie danske Sømænd«, hvorfor jeg synes, at en kort Beskrivelse af hans — og Charles Sundbyes — Krigsdeltagelse har sin Berettigelse i denne Beretning om de danske Sømænds Indsats.

Radiotelegrafistens Sabotage ombord.

Efter at have losset sin Ladning paa Cuba gik »Tasmania« til Philadelphia og Nordfolk Vg. for at laste til United Kingdom. I Nordfolk rømte nogle af Besætningen — bl. a. Skibets Radiotelegrafist. Jeg telefonerede til det britiske Forhyringskontor i New York om at sende mig en ny Telegrafist. Jeg blev spurgt, om jeg vilde have en Franskmand? Ja, det havde jeg ikke noget imod, blot han kunde Engelsk og kunde telegrafere. Jeg fik Franskmanden.

Efter endt Indladning gik vi til Halifax, hvor en Konvoj skulde samles. Da vi sejler ind til Halifax kommer den franske Telegrafist til mig og siger paa sit meget mangelfulde Engelsk: »Jeg har ødelagt Radiostationen«. Jeg tror, der er gaaet en Sikring eller saadant, et eller andet mindre Havari paa Stationen, saa jeg siger: »Det er all right, vi skal ligge i Halifax et Par Dage, saa faar vi en Reparatør ombord for at efterse Stationen«. »Jamen, jeg har smidt det meste af Stationen overbord«. »Hvad for noget?«. »Ja, jeg har saboteret Stationen — her er min Bekendelse«. Han rakte mig et Brev. Jeg erklærede ham for arresteret, fik fat i et Par Sømænd og laasede Franskmanden inde i et ubeboet Passagerkammer. Radiostationen saa sørgelig ud. Alt, hvad der kunde brækkes af, var væk — kastet overbord, og en stor Glassyrebeholder var knust. Syren var trængt gennem Gulvet ned til min Beboelse, hvor en Del Beklædningsgenstande var ødelagt. Sabotørens »Bekendelse« var et mærkeligt Dokument — skrevet paa et mærkværdigt Engelsk og meget opstyltet. I Oversættelse lød det omtrent saalunde: »Højstærede Kaptajn! Jeg har ødelagt Skibets Telegrafstation. Jeg har gjort det for at gavne mit Fædreland. Jeg tror paa General Petain — han har reddet Frankrig en Gang før og vil gøre det igen. Jeg beder mine Forældre tilgive mig, hvad jeg har gjort. Jeg vil antagelig blive skudt for denne Gerning. Jeg haaber, jeg vil dø som en Mand«. Jeg tilkaldte Politiet, saa snart Skibet var ankret op, og Forbryderen blev taget i Land og sat i Arrest. Næste Dag blev jeg kaldt til Domhuset. Jeg talte med Dommeren, som meddelte mig, at Telegrafisten var bleven undersøgt af en Sindssygelæge, som havde erklæret, at Manden ikke var sindssyg, saa jeg kunde nu tage Manden ombord igen. »Hvad for noget? Manden er jo Forbryder, hvis han ikke er sindssyg«. »Ja,

det er rigtigt nok, men Forbrydelsen er begaaet paa Havet ombord paa et engelsk Skib, saa De maa tage ham med til England og faa ham for Retten der«. Jeg saa forbavset paa den gode Dommer: »Ved De ikke af, at der er Krig?«. »Jo, men hvad?«. »Og at Canada er med i Krigen?«, fortsatte jeg, »jeg vil hverken eje eller ha' den Mand ombord i mit Skib«. »Han vil blive sendt ombord i Deres Skib af Politiet — hvad skal vi gøre med ham her?«. »De kan skyde eller hænge ham — eller gøre ham til Dommer — i mit Skib bliver han ikke modtaget — Skibet forlader ikke Havnen med ham ombord«. Saa gik jeg forundret og ikke saa lidt gal i Hovedet. Hele Historien blev Forsidenyt i Halifaxbladene. Tilfældigt var der kommet overlevende britiske Søfolk ind fra et torpederet Skib Dagen i Forvejen, og derfra fik jeg en britisk Telegrafist — ikke under nogen Omstændigheder har jeg efter denne Tildragelse villet have Franskmænd som Mandskab i mit Skib. Hvad der blev af Sabotøren, véd jeg ikke.

Vi maatte have ny Radiostation og kom derfor ikke med den første Konvoj. I en December Snestorm kom vi endelig afsted i en Konvoj bestaaende af ca. 60 Skibe. Da vi kom over i Nærheden af Skotland, havde vi nogle U-Baadsangreb. Et stort Tankskib blev ramt af en Torpedo, som imidlertid ikke eksploderede — den gik ret gennem Skibssiden og laa og flød i Tanken, da Skibet kom ind til Glasgow. Marinens Eksperter var naturligvis meget interesserede i denne Fisk.

Mineeksplosion.

»Tasmania« fik Ordre til at gaa til Hull for at losse og ankom dertil uden videre Hændelser. Under Opholdet i Hull var vi udsat for flere natlige »Blitz«, men Skibet led dog ingen Skade. Efter Udlosningen fik vi Ordre om at gaa til Glasgow for at laste. Vi gik i Konvoj til Firth of Forth, hvor vi ankrede ved Methil. Vi skulde her forenes med en anden Konvoj, hvis Afgang imidlertid blev forsinket to Dage paa Grund af en voldsom Østenstorm. Den 23. Januar afgik Konvojen. Den 24. Kl. 4 om Morgenen havde jeg været paa Broen det meste af den foregaaende Dag og hele Natten, saa da Første Styrmand overtog Vagten, gik jeg ned i mit Kammer for paaklædt at hvile mig paa Sofaen. En halv Time efter vaagnede jeg ved, at Skibet rystedes af en voldsom Eksplosion. Jeg for op paa Kommandobroen, hvor Styrmanden havde slaaet Stop paa Maskintelegrafen. Mandskabet var stormet til Redningsbaadene, og jeg sendte Styrmanden til dem med Ordre om ikke at fire Baadene af, før jeg gav Ordre, men at have alt klart til at gøre det. Maskinchefen rapporterede fra Maskinrummet, at Vandet var kommet fossende ind i Maskinrummet fra Tunnellen, men den vandtætte Dør var blevet lukket og holdt tæt. Det viste sig hurtigt, at der agterude om bagbord var sprængt et mægtigt Hul i Skibssiden, og at Dækket over Agtertanken var sprængt opefter, hvorved den her placerede elektriske Styremaskine var sprængt i Smaastykker. Heldigvis viste det sig, at Hullet i Skibssiden stoppede op to Tommer fra det agterste Skod (Kollisionsskoddet), saaledes at intet Vand trængte ind i Lastrummet. Vi prøvede at bevæge begge Hovedmaskinerne, og da de arbejdede godt, styrede vi ved Hjælp af Maskinerne (Skibet var dobbeltskruet) langsomt ind imod Land, medens vi koblede Haandstyreapparatet til, saaledes at vi eventuelt kunde sætte Skibet paa Land, hvis det blev nødvendigt. Det var aabenbart, at Skibet var bleven ramt af en Mine, og det viste sig senere, at det var en britisk Mine, idet vi fandt Sprængstykker af den med de britiske Kendemærker, da vi senere i Tørdok fik Vandet ud af Skibet. Antagelig har det været en af de forankrede Miner i Minefeltet, som var revet løs af Stormen. Den er saa

gledet langs Siden af »Tasmania« og er omsider suget ind af Skruen paa det ballastede Skib.

Eksplosionen blev slet ikke bemærket af de andre Skibe i Konvojen. Skibene i Konvojen gik i en enkel Kolonne i et smalt Farvand mellem den skotske Kyst og Minefeltet, og »Tasmania« var det sidste Skib i Kolonnen. Skibet befandt sig ca. 50 miles norden for Aberdeen. Da Skibet viste sig at holde tæt i Lastrummene, og Hovedmotorerne arbejdede, gik vi for fuld Kraft tilbage til Firth of Forth, hvor vi igen ankrede ved Byen Methil om Aftenen. Næste Dag blev Skibet besigtet af Skibsinspektørerne. Skibet maatte i Tørdok, men i Nærheden af Firth of Forth var alle Dokker optaget de første 4 Maaneder, men i Middlesbrough kunde vi faa en Dok med det samme. »Kan De sejle til Middlesbrough med Skibet, som det er, Kaptajn?«. »Naturligvis, men giv mig en Eskorte med, hvis noget skulde ske«. Da Tunnellen var fuld af Vand, vidste vi ikke, hvordan Skrueaksler, Bærelejer etc. havde opført sig. »Vil De ikke vente og gaa med næste Konvoj?«. »Nej Tak, vi kan ikke sejle i Konvoj. Skibet styrer daarligt — vi skal lige som en fuld Mand bruge hele Gaden«. Saa kom vi afsted. Vi sejlede ned til Middlesbrough en mørk og meget kold Nat — men Rorgængerne kom ikke til at fryse. Vi havde Haandstyreapparatet til, og 3 Mand ad Gangen maatte vi bruge til at betjene det. Vi havde god Fart paa, men Skibet var næsten umuligt at styre — det svingede fra Side til Side, og Rorgængerne masede med Rattet, saa Sveden haglede af dem. »Tasmania« var et dobbeltskruet Skib, og da vi stadig maatte bruge Maskinerne for at faa Skibet saa nogenlunde frem i den rigtige Retning, bandede den vagthavende Maskinbesætning fælt over de utallige Manøvrer, de maatte udføre. Alt dette gjorde ikke mit Humør bedre — jeg var stadig efter Rorgængerne for at faa dem til at styre ordentligt — jeg antydede svagt, at de var kommet paa den forkerte Hylde som Sømænd — de skulde have været paa Landet og passe Køer — eller maaske de kunde klare at være Vognstyrere paa en Sporvogn — den kunde de vel styre frem i den rigtige Retning — den kører paa Skinner.

Til Trods for den daarlige Styring naaede vi dog ned til Middlesbrough næste Morgen og kom i Dok med det samme, og da saa vi Aarsagen til den daarlige Styring — der var intet Ror under Vandlinien — det var sprængt væk af Minen, og Rorgængerne havde staaet og drejet paa det tomme Rat hele Natten. Et saadant Rat er jo med Styreapparatets Snækkegang og Udvekslinger i sig selv ret tungt at dreje rundt. Jeg maatte give mine fortørnede Gutter min uforbeholdne Undskyldning — uden Ror kan selv den bedste Rorgænger ikke styre et Skib.

»Tasmania« laa under Reparation i Middlesbrough i 5 Maaneder.

Under vort ufrivillige Ophold i Middlesbrough fik vi en Dag Besøg af nogle af de øverste Ledere af det store britiske Rederi Thos. Brocklebank, som var Skibets Redere, efter det var kommet under britisk Flag. Lederen af den lille Deputation bad mig kalde hele Besætningen sammen, og da vi alle var forsamlede, meddelte han os, at han af Rederiets Bestyrelse var sendt ombord for at takke Besætningen for den sømandsmæssige Opførsel, Ro og Disciplin, den havde udvist under Skibets Krigshavari, og han vilde oplæse et Budskab til Kaptajnen fra Rederiets Generaldirektør, Mr. Denis H. Bates. Budskabet lød i Oversættelse som følger:

»Kære Kaptajn Røder! Deres M/S »Tasmania« med Dem som Fører og med Deres hele Besætning er paa Grund af Omstændighederne midlertidigt kommet til at sejle under Brocklebank's Flag i Deres tapre Bestræbelser for at tjene Verdensfrihedens Sag. Alle vi, som hører til Brocklebank, er stolte over at have Dem og de, som er sammen med Dem, med os i denne Kamp, og vi paaskønner i høj Grad Deres Bistand. Som et ringe Tegn paa

vor Agtelse og som et Minde om den meget kække Maade, paa hvilken Deres M/S »Tasmania« blev bragt i Havn efter at være blevet alvorligt beskadiget af Fjenden den 24. Januar 1941, vil jeg bede Dem modtage »Brocklebanks Medaille« tillige med vor Bestyrelses Anerkendelse og Lykønskninger. Tillige sender jeg ydermere 34 Medailler, hvilke jeg vil være taknemmelig, hvis De vil overrække en til hver af de under Havariet ombordværende Sømænd tillige med Rederiets hjertelige Tak og bedste Ønsker. Med de bedste Ønsker til Dem, »Tasmania« og til alle, som sejler med det. Deres hengivne Denis H. Bates. Chairman«.

De overrakte Medailler var af Kobber. Paa Forsiden er i Emaille indsat Rederiets Kontorflag. Paa Bagsiden er indgraveret: »M/S »Tasmania« — 24. Januar 1941 — Damaged by enemy action«.

Det maa pointeres, at dette ikke var nogen officiel Dekoration, men den venlige Gestus fra vore britiske Rederes Side glædede os alle. Jeg fik senere at vide, at Brocklebanks gav en lignende Broncemedaille til alle de af deres Søfolk, hvis Skibe var bleven krigsbeskadigede — forudsat, at Besætningerne havde vist godt Sømandsskab og Disciplin. Under samme Forudsætning blev en Sølvmedaille givet til de overlevende Sømænd, hvis Skibet gik tabt. Omkom en Sømand ved Skibets Krigsforlis eller Beskadigelse, fik Enken en Guldmedaille. Vi haabede paa ikke at faa flere Medailler. Men vi fik Sølvmedaillen senere efter Torpedering!

Efter endt Reparation afsejlede Skibet fra England i Juli 1941. Rejsen gik til Capetown, op langs Afrikas Østkyst, gennem Rødehavet til Suez. Derfra til Port Said, Alexandria, Haifa (Palæstina), Mersina (Tyrkiet) og retur til Port Said og Suez. Fra Suez blev vi sendt til Colombo (Ceylon) og endelig til Kalcutta (Indien). Her laa vi i lang Tid og lastede til Storbritannien. Saa gik det igen den lange Vej via Capetown til Freetown (Sierra Leone, Vestafrika), hvorfra vi gik i Konvoj til Glasgow og ankom hertil i Begyndelsen af April 1942.

I England var der imidlertid bl. a. sket det, at Det Danske Raad havde aabnet en Indsamling blandt alle frie Danske for at indkøbe Jagerflyvemaskiner til Royal Air Force. Meningen var, at disse Maskiner skulde flyves af danske Piloter, hvoraf der nu var en Del i R. A. F. Paa Forslag af en Besætning paa et dansk Skib blev det besluttet, at Søfolkenes Bidrag specielt skulde gaa til Indkøb af en Jager, som skulde døbes »Skagen ind«, idet enhver Sømand kender Betydningen af disse to Ord. At staa »Skagen ind« — det var det, alle Søfolkene længtes efter i deres Udlændighed — det vil altsaa sige, Skagen ind til et frit Danmark.

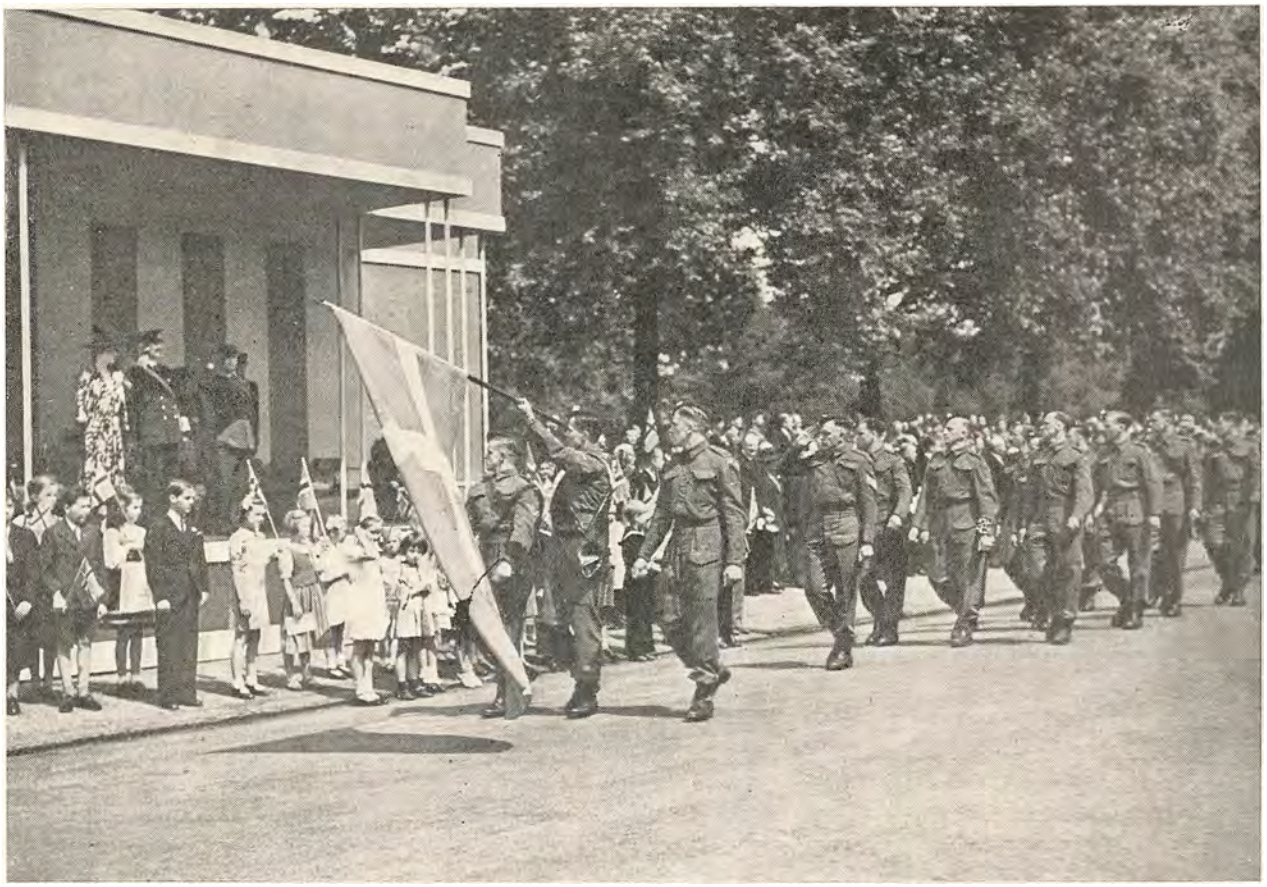
Den 9. April 1942 blev Indsamlingens Resultat (38,300 Pund Sterling) ved en Højtidelighed overrakt til Premierminister Winston Churchill, og den 10. April gik den første danske Flyvegruppe paa Vingerne fra en Aerodrom i Sydengland. Gruppen bestod af 3 »Spitfire«s, som var blevet døbt: »Niels Ebbesen«, »Valdemar Atterdag« og »Skagen ind«.

Da vi reddede Johansen.

Efter at være blevet udlosset i Glasgow og Hull og derefter indtaget en ny Ladning gik »Tasmania« en af de sidste Dage i April atter ud paa en lang Rejse. Vi gik i Konvoj fra Glasgow næsten helt ned til Ækvator, hvorfra vi fortsatte uden Ledsagelse. Paa Vej Syd paa havde vi nogle Angreb paa Konvojen baade fra Luften og fra U-Baade, men Angrebene foregik i Yderkanten af den meget store Konvoj og blev heldigt afslaaede, saa »Tasmania«s Artilleri kom slet ikke til at lege med. Vi var armeret med en 4 Tommer Kanon agter samt to Antiluftskytskanoner paa Broen og to paa Baaddækket.

I Capetown fik vi at vide, at der var mange U-Baade paa Spil langs med Syd- og Østkysten af Afrika. Vi afsejlede fra Capetown bestemt for Suez. Den 5. Juni, da vi befandt os i Mozambiquekanalen (Farvandet mellem Afrika og den store Ø Madagascar), blev en meget livlig Dag. Tidligt om Morgenen blev jeg vækket af Telegrafisten, som havde hørt et Radionødsignal fra et Skib, som blev torpederet langt Norden for os. Et Par Timer efter modtog vi Melding om et andet Skib, som blev sænket Sønden for os, og noget senere var det galt Østen for os. Farvandet syntes at være luset med U-Baade, saa Udsigterne for at kunne holde et stille og hyggeligt Grundlovsdagsgilde var ikke lovende. Kl. 10 opsnappede min Telegrafist et Telegram fra et Skib, som meddelte: »Kl. 06,00 da min Position var (her afgav Skibet sin geografiske Bredde og Længde) saas to voldsomme Eksplosioner paa ubekendt Handelsskib 4 miles agten for mig«. Jeg satte det telegraferende Skibs Position ud i mit Kort, men da det ikke havde opgivet, om det styrede Nord eller Syd, var Ulykkesskibets Position meget usikker. Da jeg Kl. 12 havde faaet vort Skibs Position nøjagtig, besluttede jeg, at noget maatte der gøres. Der var nu forløbet 6 Timer, siden Torpederingen fandt Sted. Det var fint Vejr, saa var Mandskabet kommet klar af Skibet, vilde de nu være godt paa Vej ind mod Kysten, hvortil der kun var ca. 90 miles, og var de ikke kommet fra Skibet, var det for sent nu at gøre noget — men jeg tænkte, maaske har nogen af Mandskabet reddet sig op paa en Redningsflaade — og disse Fartøjer er for saa vidt gode nok, naar det gælder lige i Øjeblikket at bjerge Livet, men de er stationære. De har ingen Drivkraft af nogen Art, og at ligge paa en Redningsflaade i brændende Tropesol er ikke saa godt. Ved at gaa to Streger ud af min Kurs Øst efter, vilde jeg efter Bestikket være paa den opgivne Position Kl. 15, saa jeg satte Kursen paa Ulykkesstedet med god Fortrøstning. Jeg havde ogsaa den Teori, at naar en U-Baad har gjort sit beskidte Arbejde, vil den hurtigst muligt fjerne sig fra Gerningsstedet, da det torpederede Skib antagelig har faaet sendt Nødtelegram ud, og britiske Destroyere maaske være paa Vej mod Stedet.

Da Klokken nærmede sig 15, stod alle 3 Styrmænd sammen med mig paa Broen, og hele Mandskabet, som ikke var paa Vagt, stod i Grupper paa Dækket — alle spændt stirrende Horisonten rundt. Da der Kl. 15 intet var at se, spurgte 2. Styrmand, som var Vagthavende, mig, om han skulde lade Skibet gaa tilbage til den oprindelige Kurs, men jeg havde lige som en indre Følelse, at der var noget, som hikkede, saa i Stedet for at gaa tilbage til Kursen, gav jeg Ordre til at gaa yderligere to Streger Øst efter. Kl. 15.30 fik vi Øje paa et lille Punkt ude i Horisonten 2 Streger om Styrbord. Vi styrede efter dette Punkt, som hurtigt voksede, og Kl. 16 stoppede vi ved en Redningsflaade med tre næsten nøgne Mænd paa. Den første, som kom ombord af de tre Mand, var en høj, blond, blaaøjet Sømand. Saa snart han havde faaet Hovedet over Rælingen og hørte, der blev talt Dansk, vendte han sig om mod de to andre, som endnu var paa Flaaden, og sagde paa engelsk: »Don't worry, boys, this is a danish ship — this is home«. (»Den er fin, Drenge, dette er et dansk Skib — vi er hjemme«). Han var Dansker, og havde været Matros paa det danske M/S »Niels Mærsk« (A. P. Møllers Rederi), som var det torpederede Skib, vi havde faaet Telegram om. »Niels Mærsk« var under Panama Flag efter i April 1941 at være overtaget af den amerikanske Regering. De to andre Mænd var amerikanske Kanonerer. De havde været til Køjs, da deres Skib om Morgenen var blevet ramt af den første Torpedo. Paa Vej hen mod Redningsbaadene fik Skibet den anden Torpedo, og de var da i Panik sprunget overbord. Efter at have svømmet rundt mellem Vragrester nogen Tid, stødte de omsider paa Redningsflaaden og kravlede ombord i den. De havde lidt meget af den brændende Sol og blev glade, da de saa os styre ned mod dem — de vilde ikke have holdt mange Dage i denne Sol. Vi var ogsaa glade ved at have fundet dem. Vi krydsede nogen Tid omkring for eventuelt at



Frie Danske hylder i Hyde Park, London, den norske Konge paa hans 70 Aars Fødselsdag.



Danskere deltog ogsaa i Invasionen i Sommeren 1944. Krigsmateriel udlosses. Staaende i Forgrunden Blytgen-Petersen.
I Baggrunden Stranden med Spærreballoner.

fiude flere Skibsbrudne, men Johansen — Matrosen fra »Niels Mærsk« — mente, at den øvrige Besætning var kommet i Baadene, da de fra Flaaden havde set Baadene fjerne sig fra Stedet. Fra Baadene havde de ikke set Mændene paa Flaaden, da Afstanden mellem dem var for stor. Jeg fik senere oplyst, at den øvrige Del af »Niels Mærsk«s Besætning ganske rigtigt var kommet i Baadene, og alle var blevet reddede.

Efter at have faaet de tre Mænd ombord fortsattes Rejsen, og vi fejrede naturligvis nu en fornøjelig Grundlovsfest.

Paa den øvrige Del af Rejsen til Suez, Port Said, Karachi, Madras, Calcutta og tilbage til Capetown skete intet særligt nævneværdigt. I Capetown fik vi at vide, at U-Baadene huserede meget ondartet paa hele Strækket fra Capetown til de britiske Øer. Vi gik dog uden Ledsagelse fra Capetown til Freetown, Sierra Leone, hvorfra vi skulde gaa i Konvoj til Glasgow. Vi slap heldigt igennem til Freetown, uagtet vi hver Dag modtog Radiomeldinger fra Skibe, som blev torpederede, mange Gange lige i vor Nærhed — bl. a. den 30. September fra M/S »Siam« (Ø. K.), ved hvis Forlis dog ingen Mennesker omkom. Da vi ankom til Freetown, fandt vi den lille By fuld af Søfolk og Passagerer fra torpederede Skibe. Mange Skibe fandt deres sidste Hvilested i Strækket fra Capetown til Dakar, men det fremherskende fine Vejr samt de mange mindre, britiske Fartøjer, som afpatrouillerede Farvandet her, var Grunden til, at dog forholdsvis faa Menneskeliv gik tabt. Der er ingen Tvivl om, at Tyskerne benyttede Dakar som U-Baadsbasis, og der var sikkert et intimt Samarbejde mellem dem og de franske Vichy-Autoriteter i hele fransk Vest-Afrika og fransk Marokko. Medens vi laa i Freetown, maatte vi næsten dagligt beskyde franske Flyvemaskiner, som paa Trods af strengt Forbud fra Dakar fløj over Freetown — antagelig for at kunne meddele Tyskerne om Konvojskibenes Bevægelser.

Var vi »Lokkeduer« for U-Baade?

Omsider kom Afsejlingsdagen, og Kaptajnerne paa de Skibe, som skulde deltage i Konvojen, blev tilkaldt til »Konference« ledsaget af deres Radiotelegrafister. En saadan »Konference« fandt altid Sted umiddelbart før en Konvojs Afsejling. Konvojkommandøren — »the Commodore« — samt Seniorchefen for de ledsagende Krigsfartøjer holdt instruerende Foredrag, hele den forestaaende Rejse blev gennemgaaet og alle »hemmelige Papirer« udleveret og forklaret. I disse Papirer var bl. a. meddelt Navne, Numre og Kendingssignaler for alle Skibe i Konvojen — Handelsskibene saavel som de eskorterende Krigsskibe. Det fremgik af Papirerne, at Konvojen bestod af 41 Handelsskibe, men det fremkaldte stor Forundring blandt disse Skibes Førere, at der til Skibenes Beskyttelse kun var bestemt 4 Korvetter. Disse smaa Fartøjer med forholdsvis ringe Armering og kun løbende 14 Knobs Fart var ikke videre vel anset som Beskyttelsesskibe, og efter Konferencens Slutning var der nogle af de ældre britiske Kaptajner, som henvendte sig til Kommandøren og gav deres Forundring over den daarlige Eskorte Luft samt forespurgte, om det ikke var muligt, at Korvetterne kunde suppleres med et Par hurtige Torpedojagere. Kommandøren beklagede, at der ikke var noget at gøre — »Forhold, som jeg ikke kan fortælle de Herrer noget om, foraarsager, at Beskyttelsen ikke kan blive bedre med denne Konvoj. Jeg kan ikke sige mere nu, men De vil selv engang senere blive klar over Aarsagerne«. Dette lød meget mystisk — senere er det gaaet op for os, at Grunden til vor Konvojs daarlige Beskyttelse var den forestaaende amerikansk-britiske Invasion af Nordafrika, hvortil de Allierede skulde bruge alt det Fartøjsmateriel, de kunde skrabe sammen. Efter Forliset af »Tasmania«

har jeg senere været sammen med flere britiske Kaptajner, som mistede deres Skibe i samme Konvoj, og disse Briter var meget bestemte i deres Paastand om, at denne Konvoj med Forsæt var blevet brugt som en Slags »Lokkedue« til at tiltrække de fjendtlige U-Baade, stationerede langs den afrikanske Kyst, saa Invasionsflaaden kunde have frit Spil. Hvor meget der er i denne Paastand, er det naturligvis umuligt at udtale sig om — Faktum er, at det U-Baadskobbel, som tilsidst angreb vor Konvoj, blev fuldstændigt splittet og tilintetgjort af Torpedojagere sendt ud fra Gibraltar, og Invasionsflaaden landede sine Tropper i Afrika uden Indblanding af U-Baade, saa de Overlevende fra vor Konvoj har maaske Ret til at tilskrive sig en Del af Æren for Troppernes heldige Landing, og selv om Konvojen led store Tab af Skibe og Menneskeliv, har disse Tab dog ikke været lidt forgæves.

En smuk Oktobermorgen lettede Konvojen og stod ud fra Freetown. De 41 Handelsskibe sejlede i Kolonner — 8 Kolonner med 5 Skibe i hver — 6 i sidste Kolonne. De 4 Korvetter saa vi ikke ret meget til. En saadan Konvoj spænder over et stort Areal, og da Korvetterne skal afpatrouillere Farvandet omkring Konvojen, var det sjældent, at Skibene, placeret i Midten af Konvojen, saa noget til dem. Det er et ganske imponerende Syn at se en saadan Konvoj komme sejlende. For at gardere sig mod Angreb fra Luften har de fleste af Skibene en Barrageballon til Vejrs fastgjort til en lang Staaltraadswire, og naar jeg fra min Kommandobro skuede over Skibene, som med lige stor Afstand fra hinanden gled hen over Havet — hver med sin lille Ballon svævende over sig, kom jeg uvilkaarligt til at tænke paa de Skoleskovture, jeg som Dreng havde deltaget i — ogsaa dér kom vi marcherende i Række og Geled, og hver af os med en lille Ballon svævende over sit Hoved.

En Konvojs Fart bestemmes af de langsomste Skibes Fart, saa det var ærgerligt for os, som kunde gøre 12 Knob, at maatte nøjes med at gøre 7. Alt gik imidlertid godt de første Dage, og vi nærmede os de Kanariske Øer.

To Skibe torpederet hver Aften.

Da sker det en Aften en Times Tid efter Solnedgang, og før Maanen er staaet op, at vi pludselig ser stærke Flammeskær i Udkanten af Konvojen, og røde Raketsignaler samt Melding over Radioen gjorde os det klart, at to Skibe var blevet torpederet i de to yderste Kolonner. Der var en Del Skyderi og senere Knald fra Dybvandsbomber. Inden Korvetterne naaede hen til, hvor det foregik, har U-Baaden dog været langt væk. Der skete ikke mere den Nat og heller ikke den følgende Dag, men saa om Aftenen, da det atter var bælgmørkt, skete der igen to Torpederinger, og denne Gang var det i de to Kolonner nærmest os paa vor styrbords Side, hvor de to forreste Skibe var blevet ramte — det ene var Kommandørskibet. Vi kom forbi det andet ramte Skib, som havde været i Kolonnen nærmest os. Den signalerede, at den var ved at synke og bad om Hjælp. Jeg stoppede vort Skib, holdt os i Læ af det synkende Skib — som viste sig at være det britiske S/S »Hopecastle« — og signalerede til Besætningen om at gaa i Baadene, saa vilde jeg tage dem op. Det blæste ret frisk, og der stod temmelig høj Sø, men efter noget Besvær fik vi reddet alle de Skibbrudne — 45 Mand. De kom i to Redningsbaade og en Redningsflaade. Kaptajnen og to Mand til var haardt saarede og maatte straks under Behandling. Paa vor Vej tilbage til Konvojen, som vi indhentede om Eftermiddagen, mødte vi en af Korvetterne, som med de Overlevende fra Kommandørskibet forlod Konvojen og gik til Gibraltar.

Om Aftenen, nøjagtig paa samme Tid som de to foregaaende Aftener, blev igen to Skibe

torpederede, og vi var nu klar over, at det maatte være en enkelt Undervandsbaad, som fulgte os i sikker Afstand om Dagen, og saa beskyttet af Mørket om Aftenen sneg sig ind mellem to Kolonner i Konvojen og lagde sig i Stilling, saa den kunne pille et Skib ud af hver Kolonne — et med sit forreste og et med sit agterste Udskydningsrør. og derefter dykke ned og forsvinde i Mørket, før vore langsomme »Beskyttere« kunde naa frem. Med vor daarlige Beskyttelse havde vi ikke store Chancer mod vor listige Angriber. Det var ret spændende at spekulere paa, hvilke to Skibe skulde blive de næste Ofre, men der var tillige den Fare, at den »ensomme Ulv« kunde faa Lejlighed til at tilkalde flere Kammerater til at hjælpe den med at tilintetgøre hele Konvojen — den maatte snart have opdaget, at vi var ret forsvarsløse. Paa den anden Side haabede vi paa, at der fra Gibraltar vilde blive sendt os nogle hurtige Torpedojagere til Hjælp. Som vi senere skal se, blev begge Muligheder til Virkelighed.

Saa oprandt endelig den 4. Aften — hvilket var den 30. Oktober 1942 — og jeg stod paa Broen sammen med mine Styrmænd og ventede spændt paa, hvor Slaget vilde falde den Aften. Vor Plads i Konvojen var Nr. 2 — vistnok i 3. Kolonne. Skibet foran os var et fransk Passagerskib, der, som vi senere fik at vide, havde ca. 350 Personer ombord — Besætning og Passagerer. Vi fik ikke Lov at vente længe — vi saa et Skib blive torpederet i Udkanten af Konvojen. Da vi troede, at vor Forfølger stadig var alene, mente vi, at vi nu ogsaa havde klaret os denne Aften, men pludselig hørte vi et Brag og saa Skibet foran os — Franskmanden — indhyllet i Røg og Flammer. Det var tydeligt, at der nu var mere end een U-Baad paa Spil, saa vi maatte hellere se at komme væk, og for fuld Kraft styrede vi op mellem bagbords Side af Franskmanden og Kolonnen paa den bagbords Side af os. Da vi naaede tværs af Franskmanden, kunde jeg se, den havde faaet Torpedoen i sin bagbords Side, og da jeg gik ud fra, at U-Baaden, som havde torpederet ham, ikke kunde være kommet langt væk, gav jeg Ordre til Agterdækket om at lade gaa en Dybvandsbombe. Disse Bomber er meget kraftige og bliver egentlig kun benyttede fra meget hurtige Skibe, da det gælder for Skibet, som kaster en Bombe, at komme tilstrækkelig langt væk fra den, før den eksploderer. Bomberne blev imidlertid ogsaa efterhaanden indstallerede i 12 Knobs Skibe. De Bomber, vi havde ombord, var indstillet til at eksplodere, naar de kom ned til en Dybde af 250 Fod under Vandspejlet, og vor Ordre var, at vi skulde løbe mindst 11.5 Knobs Fart, naar vi lod en Bombe falde. Vi var paa det paagældende Tidspunkt ikke engang kommet op paa 10 Knobs Fart, men jeg syntes, der var god Grund til at tage en Chance. Den tjenstivrige Kanoner paa Agterdækket vilde gøre det rigtig godt, saa han lod to Bomber falde næsten paa en Gang, og jeg skal love for, det var Bomber med Drøn i — da de sprængtes, gav det en saadan Rystelse i Skibet, at det var, som løftedes det helt ud af Vandet. Om vi gjorde Fjenden nogen Skade, er det umuligt at vide, men vi har jo Lov at haabe. I alle Tilfælde havde vi den Tilfredsstillelse, at vort Skib var det eneste i hele Konvojen, som løsnede Skud mod Fjenden i denne Bataille.

Torpederet!

Da vi var kommet et Stykke væk fra Konvojen, satte jeg Farten ned til langsomt, men umiddelbart efter blev vi ramt af en Torpedo, som ramte os i bagbords Side foran Stormasten. Maskinerne blev stoppet, og da jeg var klar over, at Skibet vilde synke, gav jeg Ordre til at forlade det. Første Styrmand havde Kommandoen ved Baadenes Udsætning, medens jeg bistaaet af Første Telegrafisten gik i Gang med at faa de hemmelige Bøger

kastet overbord. Det er af allerstørste Vigtighed, at disse Bøger, som fornemmelig bestaar af hemmelige Telegrafkoder, ikke kommer i Fjendehænder.

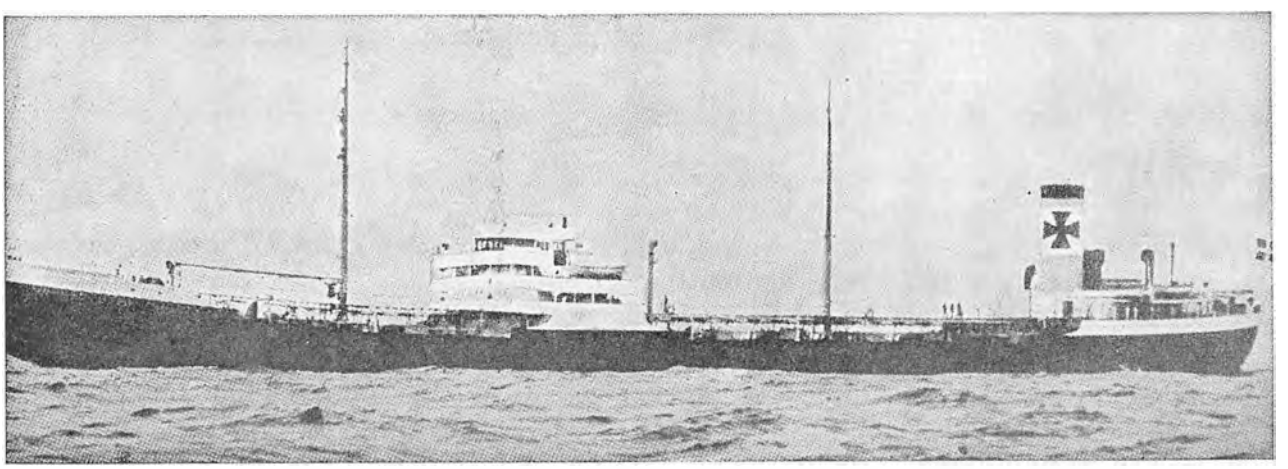
Ved Forlis bliver de lagt i en dertil bestemt Sejldugspose og kastet overbord. I denne Pose er indsyet en svær Vægt, foruden at Siderne i Posen er gennemhullede, saa Vandet hurtigt trænger ind og faar Sæk med Indhold til straks at synke. Jeg var klar over, at selv om Skibet var dødsdømt, vilde det tage nogen Tid, før det sank. »Tasmania«s Besætning opførte sig mønsterværdigt, men denne anden Torpedering i Løbet af to Dage var lidt for meget for det meget unge Mandskab fra »Hopecastle«. Straks de mærkede »Tasmania« var ramt, stormede Flertallet af dem op og satte sig til Rette i den styrbords Redningsbaad, som lige skulde til at fires af. Dette er selvfølgelig ikke Meningen ved et Forlis, men rent bortset fra det etisk forkastelige ved en saadan Handlemaade, var den under de forhaandenværende Forhold ogsaa farlig. Det blæste en stiv Kuling med høj Sø, og firer man under saadanne Omstændigheder en med Mennesker fuldt lastet Baad i Vandet, risikerer man, at en Sø slaar op under Baaden, og at denne da brækker i to Stykker, saa Første-Styrmanden beordrede Briterne ud af Baaden. Det var ved denne Lejlighed, at vor »Helt« gjorde sig bemærket. »Helten« var en 14 Aars Dreng jeg havde paamønstret i Calcutta som Erstatning for en dansk Sømand, jeg maatte efterlade syg paa Hospitalet. Raymond Rundell var født i Rangoon som Søn af en engelsk hvervet Soldat og en Kvinde fra Malta, og da Japaneserne indtog Rangoon, var han kommet væk fra sine Forældre, hvis Skæbne han ikke kendte, og var omsider bleven evakueret til Calcutta, hvor han var indlogeret paa Sømandsmissionens Hotel. Da jeg antog ham, spurgte jeg ham, hvorfor han vilde ud at sejle, og han svarede nok saa frejdigt: »Jo, for Handelsmarinens Søfolk er Helte, og jeg vil ogsaa være en Helt«. Naa, jeg forklarede ham, at dette med »Helteväsenet«, det fik han nok ikke saa meget at gøre med — Hovedsagen var, om han kunde skrubbe og gøre rent, for det vilde blive hans Job. Raymond viste sig at være en rask og flink Dreng, som snart blev afholdt af alle ombord. Da vi blev torpederet, prøvede han at gøre sig nyttig ved at følge i 1. Styrmandens Kølvand, men da Styrmanden beordrede de britiske Søfolk ud af Redningsflaaden, udbrød Raymond: »Oh, Chief, give the poor fellows a chance«. (»Aah, Styrmand, giv de stakkels Fyre en Tjans«). Styrmanden bød ham skrubbe af over til bagbords Baad, hvor han hørte til. Imidlertid var 1. Styrmanden og Baadsmanden fra »Hopecastle« kommet til, og disse erfarne Sømænd skammede deres Landsmænd ud, saa at de slukørede klatrede ud af Baaden igen, og de fleste af dem fulgte deres Baadsmand til Redningsflaaden paa Agterdækket. Styrbords Redningsbaad kom snart i Vandet, blev bemandet og kom væk fra Skibssiden, men ved bagbords Baad var der sket det Uheld, at en overivrig Maskinmester fik sin Haand i Klemme i Baadtallien, saa Baaden maatte løftes igen, og da 1. Styrmand kom over her, fandt han »Helten« travlt beskæftiget med at dirigere Folk i Baaden, som imidlertid var bleven søsat. Med den høje Sø gjaldt det om at tage Chancen, naar Baaden var oppe ved Rælingen — og saa springe ud i den før den igen forsvandt i Dybet. Agterdækket var paa dette Tidspunkt helt under Vand, og Skibet begyndte at faa bagbords Slagside. Styrmanden fik fat i »Helten« og beordrede ham til at springe i Baaden, men »Helten« trak sig høfligt tilbage og sagde: »After you, Sir!« (Efter Dem, min Herre!«). Styrmanden tog ham selvfølgeligt i Hoved og Hale og smed ham ind i Baaden.

Alt dette var foregaaet, medens jeg havde været beskæftiget først paa Broen og derefter med at dirigere Redningsflaaden paa Agterdækket sat i Vandet og faa den væk fra Skibssiden fyldt med Søfolk, og da jeg kom hen til bagbords Baad, var de sidste af Søfolkene ved at springe i den, saa jeg fulgte dem, og vi fik Baaden manøvreret væk fra Skibet, hvilket blev vanskeliggjort ved, at Havet omkring os var fyldt med Vraggods.

Et af Konvojens Skibe var stoppet tæt ved os for at tage os op. Det lykkedes os med Besvær at komme langs Siden af det stoppede Skib, men vi kunde ikke holde os der — antagelig har Skibet haft nogen Fart fremover. Trods alle vore Anstrengelser for at forhindre det, kom vi ind under Agterenden af Skibet, og da dette »satte« i Søen, kæntrede vor Baad — og Skibet forsvandt i Mørket.

Vi fik senere at vide, at det var det danske S/S »Manø«. Jeg var kommet ind under Baaden, da den kæntrede, og kunde ikke komme klar, men da jeg omtrent havde opgivet Haabet om at komme ud af denne Fælde, løftede en svær Sø Baaden klar af mig. Jeg kom fri og laa nu halvt bevistløs i mit Redningsbælte og hev efter Vejret, medens jeg saa Baaden drive væk fra mig.

Under Krigen var alle Redningsbælter forsynet med en rød elektrisk Batterilampe. Meningen var, at kom man i Vandet, kunde man ved at dreje paa en Kontakt faa Lampen til at lyse, saaledes at eventuelle Redningsmænd om Natten kunde finde den Skibbrudne. Denne Foranstaltning har reddet mangfoldige skibbrudne Sømænds Liv. Ligeledes var Redningsbaade og Flaader forsynet med kraftige elektriske Batterilamper, som tændtes, naar Fartøjerne kom i Vandet. Disse Lamper var hvide og kunde ses paa lang Afstand. Da jeg vaagnede af min Bedøvelse og saa en Del kraftige hvide Lys samt mangfoldige smaa røde Lys, som dukkede op og ned i Bølgerne, følte jeg mig i min Døs hensat til Tivoli en Sommeraften, naar Illuminationen er tændt — det var livagtigt som nede ved Tivolisøen, hvor de kulørte Lamper i min Ungdom var anbragt paa Buer rundt Søén — blot syntes det hele at være blevet levende, fordi Lamperne hoppede op og ned, som om de dansede. Det var virkeligt pragtfuldt at se — indtil jeg pludselig blev klar over, at jeg selv var et af disse Blus og laa fortabt midt ude paa det store Atlanterhav og saa det kraftige hvide Lys fra min Baad fjerne sig længere og længere fra mig. Saa fik jeg travlt. Jeg var klar over, at naaede jeg ikke Baaden, var jeg fortabt. Jeg havde svært Tøj paa og Gummistøvler, som jeg uden Held prøvede at sparke af mig, men der var intet andet at gøre end at svømme efter Baaden — og jeg skal love for, man kan gøre noget i den Retning, naar det gælder Livet. Jeg var ikke helt ung længere, og jeg var flere Gange ved at give op, men det gør man nu ikke, naar det gælder det kære Liv — saa, hæng i, Københavner, Livet er kært — og det lykkedes mig ogsaa omsider at naa hen til den kæntrede Baad og klamre mig til dens Side. Folkene laa oven paa Bunden af Baaden og ned langs dens Sider, holdende sig fast i de Reb, som var spændt rundt Baaden netop med en saadan Situation for Øje — saa at man ved Hjælp af disse Reb kan faa en kæntret Baad halet rundt paa ret Køl igen. Jeg havde tabt baade Vejr og Stemme, men det blev snart opdaget, hvem den nye Gæst



M/T »Danmark« (D.D.F.A.), Danmarks største Tankskib, krigsforlist 12. Januar 1940. Ingen omkomne.

var — »her er Skipperen« — »all right, lad os faa ham op her« — saa de masede mig helt op paa Kølen af Baaden — havde jeg kunnet tale, tror jeg, jeg havde protesteret mod den uceremonielle Maade, de behandlede deres ærværdige Kaptajn paa — heldigvis kunde jeg altsaa ikke sige noget, og jeg var ret glad over at blive placeret paa et forholdsvis sikkert Sted paa Toppen af Baaden, da jeg ikke havde ret mange Kræfter tilbage til at holde mig fast med. Før jeg havde faaet mit Vejr igen, slog en ordentlig Brækker over Baaden, og jeg blev atter slynget ud i Vandet. Jeg fik travlt med at svømme tilbage til Baaden, men Søen havde gjort et godt Stykke Arbejde for os — Baaden var atter paa ret Køl, saa vi skramlede ind i den og sad nu i Vand til Brystet. Det var ikke saa godt. Jeg rystede over hele Kroppen — ikke saa meget af Kulde som af Anstrengelse — og jeg hakkede Tænder, saa jeg næsten ikke kunde tale. Jeg foreslog, vi skulde synge for at holde Varmen og Humøret, saa vi stemte i med alle mulige og umulige Sange — jeg opdagede, at jeg lige som Folk, der stammer, bedre kunde forme Ordene naar jeg sang, end naar jeg talte, saa alle mine Ordrer blev nu givet syngende.

Som vi sad her i Baaden, havde vi en Slags »Første Parketpladser« — selv om de var lidt klamme — til et pragtfuldt, men frygteligt Skuespil. Rundt om os saa vi de mange kraftige, hvide Lys fra drivende Baade og Flaader fra de torpederede Skibe — og en Masse røde Lys, som dog efterhaanden blev færre og færre — vi haabede saa inderligt, at det var fordi Bærerne af dem blev taget op i Fartøjerne. Desuden fik vi Vished for, at vor oprindelige »ensomme Ulv« havde faaet Lejlighed til at tilkalde en Del Kammerater, thi vi saa det ene Skib efter det andet blive torpederet. Jeg har senere faaet at vide, at 11 Skibe blev sænket den Nat, saaledes at i det hele mistede vi i den Konvoj 17 Skibe af de oprindelige 41, som forlod Freetown. Jeg har ogsaa senere faaet at vide, at den følgende Dag ankom der en Del britiske Jagere til Krigskuepladsen fra Gibraltar, og at disse gjorde det af med Størsteparten af U-Baadene, som havde opdaget Konvojens daarlige Beskyttelse og derfor i opdykket Tilstand var begyndt at beskyde Skibene med Kanoner. Hvor mange U-Baade, Jagerne fik tilintetgjort, kunde vist nok ikke konstateres, men de havde taget Fanger fra tre.

Imidlertid sad vi i Baaden og sang, men jeg var ikke glad ved Situationen, da Vejret var saa daarligt, at vi ikke kunde faa Baaden lænset, og hvor længe kan man holde til at sidde i Vand til Brystet? Gud ske Lov, var Redningen nær. Vi blev sigtet fra det gode britiske S/S »Baron Elgin«, som signalerede til os om at komme langs Siden af sig. Vi maatte svare tilbage, at vi var »waterlogged«, saa han maatte komme til os, og det varede heller ikke længe, før han var der, og med meget Besvær blev vi reddet ombord i »Baron Elgin«. Dette Skib havde i Forvejen en hel Besætning fra et britisk Skib, som ogsaa var torpederet samme Nat, og senere lykkedes det vore raske Redningsmænd at komme langs Siden af en af »Tasmania«s Redningsflaader og derfra tage vor Første Styrmand og 9 Mand til ombord. Jeg havde været meget bekymret for disse Mænds Skæbne og var glad ved nu at se dem i Sikkerhed. De havde haft en eventyrlig Redning, idet Flaaden, de var paa, var bleven hamret saa meget mod Skibssiden, at den var i Færd med at skilles ad, saa Styrmanden var glad, da de omsider kom langs Siden af et britisk Skib, som stoppede for at tage dem ombord, men da de skulde til at entre op ad Skibssiden, blev dette Skib ogsaa torpederet, saa Vragstumper regnede ned over dem, og i Stedet for at Folkene paa Flaaden skulde komme i Sikkerhed paa det britiske Skib, var der to Mand fra dette, som sprang ned paa Flaaden og fik denne manøvret væk fra det synkende Skib sammen med Danskerne. Dette var naturligvis en ordentlig Forskrækkelse for Folkene paa Flaaden, som de nu ikke havde meget Haab om vilde holde sammen ret meget længere, men straks efter kom dog »Baron Elgin« til Stede og reddede dem alle.

Forkælet paa Madeira.

»Baron Elgin« havde ialt 81 overlevende fra 3 torpederede Skibe ombord, og Kaptajnen besluttede at gaa ind til Øen Madeira og landsætte dem der. Medens Kaptajn Røder og hans Folk fra »Tasmania«s bagbords Redningsbaad og dens forreste Redningsflaade i en halv Snes Dage samlede Kræfter paa den smukke Ø Madeira, hvor de paa alle Maader blev forkælede baade af Myndighederne og Befolkningen — ikke mindst af de mange bosiddende Danskere — vil vi se, hvad der skete med »Tasmania«s styrbords Redningsbaad og den agterste Redningsflaade. Styrbords Redningsbaad var forsynet med Motor, saa den kom hurtigt klar af Skibet, og kort Tid efter kom den langs Siden af den danske S/S »Manø« — det samme Skib, som uforvarende var kommet til at kæntre »Tasmania«s bagbords Redningsbaad. Da Folkene fra »Tasmania«s Motorbaad entrede ombord i »Manø«, skete der det Uheld, at en af dem — 2. Telegrafisten fra »Hopecastle« — snublede og faldt ned mellem Baaden og Skibet, men »Tasmania«s Baadsmand, den knippelstærke Karlo Kristian Christiansen, sprang resolut ned i Redningsbaaden, greb Telegrafisten i Buksebagen og løftede ham op af Vandet i stiv Arm. Redningsflaaden fra »Tasmania« var ogsaa kommet langs Siden og Folkene paa denne kommet ombord i »Manø«. Da Anden Styrmand Georg Jensen Schmidt fra »Tasmania« var af den Formening, at der endnu fandtes Folk ombord i »Tasmania«, kaldte han paa Frivillige til med ham at gaa tilbage i Motorbaaden og tage dem af. 3 Mand meldte sig, nemlig Baadsmand Karlo Christiansen, Matros E. F. Nielsen og Opvarter Damsgaard, og disse sejlede derefter med Styrmand Schmidt tilbage til Torpederingsstedet, men »Tasmania« var da sunket, og de fandt kun Vragrester paa Stedet. Da al Søgen var forgæves, og Benzinen var opbrugt, satte de Sejl mod Gibraltar. Næste Morgen mødte de en britisk Korvet, som tog dem ombord og tog dem med tilbage til Krigsskuepladsen, hvor et torpederet, men ikke sunket britisk Skib flød omkring, forladt af Besætningen. De danske Sømænd tilbød at prøve at bjerge dette Skib, men de blev af Korvettens Kaptajn sat ombord i norsk M/S »Alaska«, som laa ved det herreløse Skib, og som ogsaa tilbød at ville forsøge at bjerge det. »Alaska« havde, skønt selv torpederet og med hele Forskibet fuldt af Vand, reddet 60 Mand fra det franske Passagerskib, som blev torpederet lige før »Tasmania«, og hvorfra der omkom henimod 300 Personer. De 60 overlevende herfra, som var reddet af »Alaska«, havde været vilde af Panik og havde været i indbyrdes Kamp for at komme i deres Baade, saa de fleste af dem var ilde tilredt. »Alaska« blev beordret til Gibraltar, og paa Vej hertil gjorde Styrmand Schmidt et stort og fortjenstfuldt Arbejde ved i to Nætter og tre Dage næsten uafbrudt at være beskæftiget med at behandle og forbinde de mange saarede Franskmænd, og fra Overlægen paa Hospitalet i Gibraltar, hvor de Saarede blev indlagt, modtog Styrmand Schmidt et meget smigrende Brev, hvori Overlægen roste Schmidt for den udmærkede Maade, han havde behandlet de Saarede paa.

Ved »Tasmania«s Forlis omkom 1. Maskinmester Jørgensdorf, en af »Tasmania«s britiske Kanonerer, Sergent Lee, Kaptajnen paa »Hopecastle« og en Lærling fra samme Skib.

De af »Tasmania«s Besætning, som var landsat paa Madeira, opholdt sig her en halv Snes Dage, hvorefter de blev sendt til Lissabon for at afvente Skibslejlighed til England. Imidlertid havde jeg fra Madeira sendt Ministry of War Transport et Telegram, hvori jeg gjorde opmærksom paa de mange danske Søfolk, der for Tiden var i den danske Pool i Newcastle paa Grund af de mange Krigsforlis af danske Skibe, og foreslog at sende min Baadbesætning og mig til Nordafrika, hvor der nu efter den heldigt gennemførte Invasion var frigivet en Del danske Skibe, som Franskmændene havde holdt tilbage. Disse Skibe

var meget faatalligt bemandet, idet det var lykkedes for de fleste af Søfolkene at flygte — ofte paa de mest eventyrlige Maader, som det senere skal berettes — til Gibraltar og derfra til England for at komme ud og deltage i Slagene om Havene. Ministeriet takkede mig for den gode Idé, saa først efter at have ventet i Lissabon en rum Tid, blev vi sendt til Gibraltar. Her maatte vi atter vente, men vi benyttede Tiden til at gennemgaa en Skydeskole for Antiluftskyts samt en Signalskole. Skydeskolen var obligatorisk for alle allierede Søfolk af alle Grader, men Marineautoriteterne var glædeligt overraskede over, at mine Folk selv havde anmodet om at faa Lov at gennemgaa en Signalskole.

Endelig fik vi omsider Skibslejlighed med norsk M/S »Bergensfjord«, og den 25. Januar 1943 ankom jeg med mine Folk til Casablanca, Fransk Marokko. Jeg vil i det følgende Kapitel fortælle om de danske Skibe og Søfolk, som ved Frankrigs Sammenbrud i Sommeren 1940 blev tilbageholdt i Havnene i Fransk Nord- og Vest-Afrika.

Danske Skibe og Søfolk under fransk Kontrol.

Da efter Invasionen af Danmark i April 1940 saa mange danske Skibe blev overtaget af Storbritannien og Frankrig, blev det højtideligt lovet de danske Søfolk, som bemandede dem, at disse Skibe vilde blive tilbageleverede deres danske Redere, saa snart Krigen var forbi. Da Frankrig den 22. Juni 1940 afsluttede sin Vaabenstilstand med Tyskland, var Krigen faktisk forbi for Frankrigs Vedkommende, og de danske Skibe, som var kommet under fransk Flag, burde have været tilbageleverede. Under de foreliggende Omstændigheder var det vel nok umuligt at gøre dette, men der var ikke Spor af Grund til, at de danske Skibe — og for saa vidt ogsaa Skibe af andre Nationaliteter — skulde tilbageholdes i de franske Kolonihavne, som de blev. Efter adskillige af de danske Skibsføreres Paastand maa den britiske Regering bære en stor Del af Skylden for, at saa mange Skibe i saa lang Tid kom til at ligge uvirksomme hen, netop da de Allierede havde saa haardt Brug for dem. Disse Førere forklarer nemlig, at da Situationen i 1940 begyndte at blive fortvivlet for Frankrig, og enhver kunde se, hvorledes det vilde ende, gik Førerne af de britisk kontrollerede Skibe, liggende i Fransk Afrika, til de britiske Konsulater og tiggede og bad om Tilladelse til at tage deres Skibe ud og gaa til Gibraltar med dem, men de blev holdt hen med Snak — indtil en Dag Franskmændene efter Ordre fra Vichy satte bevæbnede Vagtposter i alle Skibene, som det nu blev strengt forbudt at forlade Havnene.

Hvorledes de danske Søfolk blev behandlet af de franske Autoriteter under deres tvungne Ophold i Fransk Afrika, er en mildest talt sørgelig Historie. Formodentlig under tysk Pres gjorde Autoriteterne alt hvad de kunde for at faa Søfolkene til at indvillige i at blive sendt til Danmark, og nogle faa, som var syge eller trætte af den tilsyneladende haabløse Situation, faldt ogsaa for de gyldne Løfter om alt det, de skulde have, hvis de gav efter. Det var dog blot nogle enkelte — syge og gamle — som gav efter. Den langt overvejende Del — ca. 400 Mand ialt, nægtede at skrive under paa Tyskernes »Tilbud« om fri Rejse, 3 Maaneders Ekstrahyre, Løfte om omgaaende Beskæftigelse ved Hjemkomsten og meget mere. Besætningerne paa Skibene under britisk Flag skrev tværs over Dokumenterne: »We are in His British Majesty's Service«.

I Oktober 1940 blev Skibene, som laa i Casablanca, sendt til Port Lyautey, som ligger et Stykke op ad en lille Flod, Nord for Rabat, Residensstaden i Fransk Marokko. I det hele var der i Fransk Afrika blevet tilbageholdt 28 danske Skibe paa tilsammen 63.326 brutto Tons. Af disse saa S/S »Nancy« (Lauritzen) Lejlighed til at flygte og gik ind til Lissabon,



Mindesmærke over danske Sømænd, der mistede Livet ved de allierede Operationer mod Dakar i 1940.

hvor den blev liggende til Slutningen af 1943, da den gik ud for at blive overtaget af det britiske Ministry of War Transport. M/S »Tacoma« (Orient) blev, som det er fortalt tidligere, skudt i Brand og sænket i Dakar 24. September 1940. M/S »Meonia« (Ø. K.) var tilbageholdt i Oran. Skibet var i Marseilles blevet overtaget af de franske Autoriteter og førte fransk Flag. Paa Rejse til Østen var Skibet telegrafisk beordret ind til Fransk Afrika og var tilsidst blevet tilbageholdt i Oran. De franske Autoriteter prøvede ved flere Lejligheder at faa Mandskabet til at indvillige i at blive sendt til Danmark — dog uden Held. Senere forsøgte en Del af Besætningen at rømme fra Oran under dramatiske Omstændigheder, som jeg senere skal komme tilbage til.

Den 3. November 1942 blev Skibet overtaget af De Forenede Staters Militær, der derefter en Tid brugte Skibet som Kaserneskib. Det amerikanske Flag blev hejst i Stedet for det franske, og Besætningen blev gjort bekendt med et »Garantibrev« udstedt og underskrevet af General Dwight D. Eisenhower.

Dette Brev garanterede de danske Søfolk, som var villige til at forblive til Tjeneste i deres Skibe, at de vilde modtage Lønninger, Erstatninger etc. som hidtil, og ligeledes at Skibene efter endt Krigsbrug vilde blive leveret tilbage til deres danske Redere. Man skulde tro, at en saadan Garanti med et saadant Navn under var saa sikkert som noget i Verden, men det er nu engang lidt uheldigt at tilhøre en lille Nation. I Februar 1943 gav Amerikanerne i Oran »Meonia« tilbage til de franske Autoriteter der, og til Trods for General Eisenhowers Garanti med Hensyn til Søfolkene, blev hele Besætningen inklusive Kaptajnen jaget i Land og under bevæbnet Eskorte — praktisk talt som Krigsfanger — ført ombord i et fransk Passagerskib og sendt til Dakar. Under Rejsen hertil blev Casablanca anløbet, og det lykkedes Kaptajnen gennem Henvendelse til forskellige franske og britiske Autoriteter, at faa Lov til at blive i Casablanca, medens Skibets øvrige Officerer maatte gaa til Dakar og forblive dér. Kaptajnen — en af Ø. K.s ældre veltjente Førere, Kaptajn Poul Sørensen — aflagde i Casablanca Søforklaring for den danske Konsul og protesterede mod den Maade hans Skib, hans Besætning og han selv var blevet behandlet paa. »Meonia« afsejlede senere fra Oran til England under fransk Flag og under Kommando af en Kaptajn Litzelmann, Skibets tidligere Supercargo, som paa Grund af sine Kollaboratørsympatier tidligere ikke mindre end to Gange var blevet jaget i Land af Amerikanerne. To Mand af Skibets Maskinbesætning — 2. Maskinmester Schrøder og Maskinassistent Faurschou — blev holdt tilbage af Franskmændene og gjorde Tjeneste som en Slags »kendte Mænd« paa Skibets Rejse fra Oran til England. Skibets Besætning var ved Rømning, Hjemsendelse etc. svundet betydeligt ind. Til Dakar sendtes nu de tilbageværende, nemlig 1. Styrmand, Telegrafist, 1., 3. og 4. Maskinmester, Kok, Baadsmand, 1 Smører og 1 Letmatros. Kaptajn Sørensen forblev i Casablanca. I Krigens sidste Aar blev »Meonia« givet tilbage under »Ø. K.«s Administration, og alle disse Mænd kom omsider tilbage til deres gamle Skib.

S/S »Ulrik Holm« (Progress) og S/S »Harald« (D. F. D. S.), begge under britisk Flag, blev liggende oplagt i Dakar til Juni 1943, da der blev sendt Mandskab ned til dem fra England, og de atter kom i Fart — igen under britisk Flag. Der var nemlig sket det, at de franske Myndigheder i Juli 1940, efter at Dakar var bleven lukket efter Frankrigs Sammenbrud, halede det britiske Flag ned paa de danske Skibe, som var under britisk Kontrol, og hejste det franske Flag i Stedet for. Med Undtagelse af Kaptajnerne og Maskincheferne blev Besætningerne taget i Land og omsider sendt til Danmark — naturligvis med Undtagelse af de af Søfolkene, som havde set Lejlighed til at rømme og fundet Vej til Gibraltar og derfra til England.

S/S »Else« (Lauritzen), Kaptajn Grønne, var under fransk Flag den 30. Juni 1940 an-

kommet til Dakar, hvor det blev tilbageholdt. »Else« blev senere brugt som Fangeskib og havde ved den amerikanske Invasion ca. 200 Fanger ombord. Da det amerikanske Bombardement af Havnen begyndte i November 1942, blev alle Fangerne med Vogterne i Ro og Orden sat i Land. Den 8. November fik »Else« en Fuldtræffer og gik ned paa ret Køl. Ingen omkom ved Forliset. Efter Invasionen forsøgte Amerikanerne at hæve Skibet, men opgav det efter 8 Maaneders Arbejde. »Else« er nu erklæret Vrag. Franskmændene nægtede at have nogen Forpligtelse over for Kaptajn Grønne, som blev ved sit Skib til det sidste, saa for at opretholde Livet maatte Kaptajnen tage Stilling som Repræsentant for et fransk Skibshandlerfirma.

Sænket som Havnespærringer.

For at hindre Amerikanernes Landgang sænkede de franske Myndigheder i Port Lyautey følgende danske Skibe: S/S »Hebe« (D. F. D. S.), S/S »Cyril«, (»Dania«), S/S »Storaa« (»Hetland«), S/S »Hilde« (»Torm«) og S/S »Belgien« (H. A. Christensen). De franske Marineautoriteter havde givet Ordre til de Officerer, som skulde udføre Sænkningen af Skibene, om at foretage denne ved Dynamitsprængninger, men kun i et Par Tilfælde blev denne Ordre efterkommet — i Flertallet af Skibene blev blot Bundventilerne aabnede. Efter at Invasionen var lykkeligt tilendebragt, var det derfor ret nemt for de amerikanske Marinefolk at hæve Skibene igen — selv i det Par Tilfælde, hvor Dynamit var anvendt, var Skaden ikke stor. Skibene kom alle tilsidst ud at sejle under britisk Flag. S/S »Storaa« krigsforliste den 2. November 1943 og tog med sig i Dybet dets Fører, Kaptajn J. Fage Pedersen, en stout, uforfærdet Sømand og god Patriot.

Følgende 16 Skibe paa tilsammen 34.582 Brutto Tons blev overtaget af de franske Autoriteter i Fransk Vestafrika og Fransk Marokko og sat under fransk Flag: S/S »Aalborg« (»Dannebrog«), M S »Almena« (»Torm«), S/S »Arnold Mærsk« (A. P. Møller), M/S »Australien« (»Ø. K.«), S/S »Betta« (»Vesterhavet«), S/S »Birgit« (»Dania«), S/S »Estrid« (»Torm«), S/S »Gerd« (»Torm«), S/S »Gerda Toft« (»Jutlandia«), S/S »Ingeborg S.« (»Torm«), S/S »Johannes Mærsk« (A. P. Møller), M/S »Muinam« (»Ø. K.«), M/S »Nicoline Mærsk« (A. P. Møller), M/S »Sally Mærsk« (A. P. Møller), S/S »Stella« (»Vesterhavet«) og S/S »Viola« (»Torm«).

De danske Besætninger paa disse Skibe blev taget i Land og holdt i Fangelejre for senere at blive sendt til Danmark. Med franske Besætninger gik derefter Skibene til Marseilles, hvorfra de blev sat i Fart paa Nordafrika med Ammunition og andre Fornødenheder til de tyske Hære. Hele denne Sejlads blev dirigeret af Tyskerne i Frankrig, men med de franske Myndigheders Billigelse og Bistand. Af de ovennævnte Skibe blev følgende sænket af britiske Stridskræfter: »Arnold Mærsk«, »Australien«, »Betta«, »Birgit«, »Johannes Mærsk«, »Nicoline Mærsk« og »Sally Mærsk«.

S/S »Geir«, Kaptajn Møller Madsen (Svitzer), opholdt sig den 9. April 1940 i den internationale Havn Tanger. Efter Ordre fra Rederiets Agent i Gibraltar forlod »Geir« Tanger den 12. April for at gaa til Gibraltar. Blev straks uden for Tanger Havn opbragt af fransk Krigsskib, som bragte »Geir« til Gibraltar, men nægtede her at overgive Skibet til Briterne. Blev bragt til Casablanca og maatte her under fransk Flag udføre en Del Bjergearbejde for de franske Myndigheder, men beholdt dog Størsteparten af sin danske Besætning. Under den amerikanske Invasion den 8. November 1942 blev alle Skibene i Casablanca Havn sænkede — dels af amerikanske Bomber og dels forsætligt af den franske Marine for at undgaa,

at de skulde falde i Hænderne paa Amerikanerne. Kun to Skibe undgik Sænkning — det 45.000 Tons store franske Slagskib »Jean Bart«, som blev stærkt beskadiget, og »Geir«. Efter Invasionen arbejdede »Geir« for Amerikanerne og bjergede bl. a. den 5000 Tons store Flydedok, som var blevet bombet under Kampen. De franske Myndigheder kunde ikke lide Kaptajn Møller Madsens Amerikanervenskab og hans frimodige Udtalelser om de vichyvenlige franske Autoriteter, og den 25. Januar 1943 blev Kaptajn Madsen jaget i Land med hele sin danske Besætning med Undtagelse af den danske Dykker Truelsen, som Franskmændene ikke kunde undvære ved »Geir«s fortsatte Bjergningsarbejder. Den 15. Februar 1943 afgik »Geir« fra Casablanca med sin med Bjergning helt ukyndige franske Besætning. Trods Advarsel fra den amerikanske Patrouillebaad fortsatte »Geir« ind i usikkert Farvand, hvor den kort Tid efter stødte paa en Mine og sank. Hele Besætningen blev taget op af den amerikanske Patrouillebaad og landsat. Den franske Fører af »Geir« blev dekoreret for sin Daad, saa der blev ymtet en Del om, at det ikke var de franske Myndigheder helt uvelkomment, at »Geir« ikke fik Lejlighed til at bjerge de mange Skibe, som var blevet sat paa Grund langs Kysten før Invasionen, og som de Allierede vilde have haft god Brug for.

Flugt i fantastiske Fartøjer.

Besætningerne paa de danske Skibe, som efter Oktober 1940 var blevet interneret i Port Lyautey, var snart kede af Udsigten til at skulle blive liggende her uvirksomme paa ubestemt Tid, og Tanken om Flugt blev ivrigt diskuteret af Sømændene. I Slutningen af Oktober lykkedes det tre danske Matroser at undslippe sammen med nogle Belgiere og Portugisere, som i en aaben Baad roede de 150 miles til Gibraltar. Juleaften forsvandt derefter 8 Mand fra »Johannes Mærsk« i en Baad, de havde »laant«. Efter store Anstrengelser i meget daarligt Vejr ankom de helt udmattede til Gibraltar, hvor de blev modtaget med aabne Arme og sendt videre til England. Bevogtningen af Skibene blev nu skærpet, men alligevel lykkedes det for en Del dristige Gutter at flygte i de mest fantastiske Fartøjer. I Februar forsøgte 17 Mand at komme afsted i en Redningsbaad, men de blev opdaget og med Magt bragt tilbage til Port Lyautey, hvor de blev sat i Fængsel. Efter at have siddet 23 Dage arresteret blev Delikventerne løsladt — og forsøgte straks at flygte igen, men blev denne Gang stoppet af daarligt Vejr, saa de ikke kunde komme over Barren ved Flodens Udløb. De maatte tage tilbage til Skibet igen. Efter 4 forgæves Forsøg lykkedes det for nogle af disse gæve Gutter tilsidst at komme ud og efter mange Eventyr naa op til Gibraltar. Alle Baade i Havnen blev nu strengt bevogtede og Skibenes Redningsbaade taget i Land. En af de danske Søfolk fandt imidlertid et Stykke oppe ad Floden en Fiskerbaad, der var i en saadan Forfatning, at Franskmændene ikke havde ment det nødvendigt at passe paa den eller paa anden Maade sikre den. Da der nu gik Rygter om, at alle danske Søfolk skulde sendes til Danmark, var der 5 raske Mænd, som besluttede sig til at tage Chancen med den raadne Baad, som ikke var større, end at den lige kunde rumme disse 5. De fyldte Lommerne med Skibsbeskøjter, men de var bange for at vække Mistanke ved at slæbe et Vandanker i Land, og de maatte have noget at drikke paa Rejsen. Vore Eventyrere fandt imidlertid paa Raad — de tog en Kasse Øl i Land, og Vagtsoldaterne grinte forstaaende — de troede, Søfolkene skulde paa Udflugt, hvilket naturligvis ikke var helt galt gættet. Om Natten stak de saa af og kom heldigt til Søs. De fik rigget Mast og Sejl op og gjorde god Fart. Jollen lækkede som et Sold, saa vore Venner havde nok at gøre med at øse, men de havde da Gud ske

Lov Øllet at læske sig med. De havde flere Eventyr undervejs med en fransk Flyvemaskine og spanske Fiskere, saa de maatte gaa godt til Søs, men efter tre Dages Sejlads kunde de omsider stige i Land i Gibraltar Havn. Da var Baaden synkefærdig, men som en af Gutterne sagde med et Smil: »Vi havde lige drukket den sidste Øl — saa det var vel nok god Navigation«.

»Tyveri« fra den franske Marine.

Ogsaa fra M/S »Meonia« — interneret i Oran — var der rømmet en Del af Besætningen, saa tilsidst var alle Baadene taget i Land, og Muligheden for at slippe til Søs skulde dermed synes at være lig Nul. Da imidlertid Rygterne om Søfolkenes Hjemsendelse ogsaa naaede til Oran, var der nogle forvovne Gutter af »Meonia«s Besætning, som fattede en meget dristig Plan. I Havnen laa et af de store franske Krigsskibe — vist nok en Panserkrydser — med en Besætning paa over 1000 Mand. Dette Skib var for saa vidt ogsaa indespærret saa vel som de danske, da det ikke kunde komme ud af Havnen uden at komme uklar af de britiske Krigsskibe, som laa paa Vagt udenfor. De danske Søfolk havde faaet at vide, at Vagttjenesten paa Orlogsmanden var alt andet end effektiv — den lange Tid liggende uvirksom i Havn havde nok indvirket paa Disciplinen, og dette vilde Danskerne prøve at benytte sig af, saa en smuk, men meget mørk Aften svømmede 2 af Gutterne ud til Franskmanden, klatrede op ad dens Fortøjninger og listede op paa et Dæk, hvor en Baad hang i Tallierne i en Baadgalge, firede denne i Vandet og roede den stille over til »Meonia«s Fortøjningsplads — uden at være bleven bemærket af en eneste af de tapre franske Marinere. Fra »Meonia« fik de yderligere 6 Mand ombord tillige med en Del Proviant og Vand — og saa stod vore »Sørøvere« til Søs. Den næste Morgen ganske tidligt blev »Meonia«s Kaptajn vækket af højrøstede Stemmer. Det var Kommandanten paa det franske Krigsskib. Da »Laanet« af Baaden ved Daggry var blevet opdaget, var han bleven varskoet og havde paa en eller anden Maade faaet opklaret, at det maatte være Danskerne, som havde været paa Spil. »Laanet« var straks blevet anmeldt til Autoriteterne i Land, og nu kom den franske Kommandant ombord i »Meonia« for at kræve Kaptajn Sørensen til Regnskab. Han beordrede Kaptajn Sørensen til straks at komme med ombord i Krigsskibet, og i en Blanding af Engelsk og Fransk udtrykte han meget højrystet sin Harme over dette »Tyveri fra den franske Marine«, hvilket vil komme til at koste »Forbryderne« dyrt, naar de blev fanget. Kaptajn Sørensen var meget betænkelig ved Situationen og gav Styrmanden Besked paa at henvende sig til det danske Konsulat, hvis ikke Kaptajnen kom tilbage inden for en rimelig Tid. Ankommet ombord i Krigsskibet maatte Kaptajn Sørensen følge den brøsige Kommandant ned i dennes Kahyt — og nu skete der til Kaptajn Sørensens store Forbavselse en Forvandling med Kommandanten. Efter at denne bavde laaset sin Dør, vendte han sig smilende om mod den danske Kaptajn, greb hans Haand og sagde: »Det er vel nok nogle rigtige Søgutter, Du har i Dit Skib — det er min Sandten godt præsteret at hugge en Baad fra et Krigsskib med over 1000 Mands Besætning. Nu skal vi have os et Glas Vin paa, at det maa lykkes »Tyvene« at komme væk, men desværre er der ikke Haab om det, da der er sendt Baade og Flyvemaskiner efter dem, og de ikke kan være kommet ret langt. Du skal ikke bryde Dig om, hvad jeg sagde oppe paa Dækket. Du ved jo, hvordan alle de Vichyfolk er her — det er Kanailler alle sammen, men jeg er nødt til at spille nogen Komedie, forstaar Du nok. Naa, lad os drikke en »Skaal«, som I siger, paa Danmark og de danske Søfolks Vel«. Kaptajn Sørensen følte sig i høj Grad lettet efter denne Tale og gik i godt Humør tilbage til sit Skib.

Desværre blev de flygtede Søfolk indhentet og bragt tilbage til Havnen, hvor de indsattes i Arrest, for nogle Dage senere, lænket og med bevæbnet Vagtmandskab som store Forbrydere, at blive sendt til Bizerta, for dér at blive stillet for en Ret. Den franske Dommer stillede dem i Udsigt en Straf paa mange Aars Fængsel for Tyveri fra den franske Stat. Efter at have gjort Søfolkene tilstrækkeligt møre, gav han dem Valget: at lade sig sende hjem til Danmark eller at blive og modtage en streng Straf. Søfolkene valgte at blive hjemsendt.

Casablanca, som er Havnestaden i Fransk Marokko, havde ved Frankrigs Sammenbrud en dansk Koloni paa over 100 Medlemmer. Disse loyale Danskere kunde naturligvis ikke skilte for meget med deres Sympati for de Allierede, som sloges ogsaa for Danmarks Frigørelse, men paa mange Maader fik de Lejlighed til at vise deres Følelser baade over for de dominerende Tyskere og for deres Følgesvende, de franske Vichyfolk. Ogsaa var de — og i Særdeleshed Konsul Axel Kjærgaard — meget hjælpsomme mod de danske internerede Søfolk. Efter den amerikanske Invasion stiftede de Danske i Marokko Sammenslutningen »De Frie Danske i Fransk Marokko«, som arbejdede i nær Tilslutning til »De Frie Danske i Storbritannien«. Foruden Konsulparret gjorde Familierne Pagh-Birk, Brix-Kjeldgaard, Strømberg, Rask og flere andre et stort Arbejde for den danske Sag, og Sammenslutningens Sekretær, Hr. Kjølbye, rejste senere sammen med Hr. N. Strømberg til England, hvor de indtraadte som Menige i de danske frivilliges Korps i den britiske Hær. De gjorde senere aktiv Tjeneste og blev begge forfremmede til Officerer. Til Sammenslutningens Formand valgtes Konsul Kjærgaard.

Ogsaa i Oran var det danske Konsulat — med Kontor i Algier — de danske Søfolk til stor Nytte, og Konsul Jørgen Pedersen var en altid redebond og trofast Støtte for dem. Jeg forlod Casablanca i Maj 1943. Der var paa dette Tidspunkt ikke mange danske Søfolk tilbage dér, men der var for mange Førere til de Par Skibe, som endnu ikke var afsejlet. Jeg fik fra British Ministry of War Transport at vide, at jeg vilde være velkommen i England, men paa Grund af Tabet af saa mange danske Skibe kunde der ikke være Haab for mig om at komme ud at sejle det første Aar, saa jeg telegraferede om og fik Tilladelse til at forlade den britiske Tjeneste og mønstrede derefter som Anden Styrmand med et amerikansk Libertyskib, og i Juli 1943 blev jeg afmønstret i U. S. A.

Danske Skibe og Søfolk under U. S. A.-Kontrol.

Da Budskabet om Tyskernes Overfald paa Danmark den 9. April 1940 fløj ud over Verden, befandt en Del danske Skibe sig i Havne i U. S. A. eller var paa Vej dertil med amerikansk Ladning ombord. For Førerne af de Skibe, som befandt sig i Havn, var der ikke andet at gøre end at se Tiden an, men for de Førere, som endnu ikke var naaet i Havn, stillede Sagen sig straks noget vanskeligere. Det var ikke saa lige til for dem at adlyde Anmodningen fra B. B. C. om at tage deres Skibe til allierede Havne. De var nær U. S. A., hvortil de var destineret, og i de fleste Tilfælde havde de Ladning ombord tilhørende amerikanske Statsborgere. Tillige var der i U. S. A. stationeret Repræsentanter for de store danske Rederier, og over Radioen fik de snart Meddelelse om, at den danske Gesandt i Washington, Henrik Kauffmann, havde sagt sig løs fra den tysk dominerede danske Regering. Førerne af disse Skibe og deres Mandskaber havde derfor al god Grund til at antage, at det rigtigste for dem vilde være at søge U. S. A. Havn — og det var, hvad de gjorde.

Paa Foranledning af Minister Kauffmann dannedes der den 12. April 1940 i New York en dansk Skibsfart-Komité (Danish Shipping Committee) bestaaende af danske Rederrepræsentanter, nemlig Hans Isbrandtsen (Isbrandtsen-Møller Co. repræsenterende A. P. Møllers Interesser), Rasmus Hansen (Det Østasiatiske Kompagni) og Tage Nielsen (J. Lauritzen). Denne Komité sendte straks telegrafisk Ordre ud til alle danske Skibe om ikke at afslutte nogen Overenskomster eller Kontrakter uden først at have konfereret med Komitéen. Denne Ordre blev naturligvis fuldkommen negligeret af de Skibe, som imidlertid var kommet under britisk Kontrol. Komitéen førte derefter nogle Forhandlinger med de britiske og franske Myndigheder. Disse Forhandlinger førte imidlertid ikke til noget Resultat, idet Komitéens Flertal ikke mente at kunne gaa med til at give Instruktion til de danske Skibe om at gaa til allierede Havne for dér at blive overført til allieret Skibsregister. Hr. Rasmus Hansen (»Ø. K.«) traadte ud af Komitéen, idet det eneste af »Ø. K.«s Skibe, som paa dette Tidspunkt befandt sig i neutral Havn, fik Ordre til at forlade denne og stille sig til Disposition for de Allierede (i dette Tilfælde Storbritannien), saaledes at alle Ø. K.s Skibe uden for Spærringen nu var under allieret Kontrol. Direktør Hakon Christiansen i »Ø. K.«, som var sluppet ud af Danmark, var sikkert medvirkende til, at denne Ordre blev givet, og det tjener denne dygtige og fremsynede Mand til stor Ære, at dette vort store Kompagni saa tydeligt tog Parti. Derimod stod Direktør Hans Isbrandtsen stejlt paa sit Forlangende om, at de danske Skibe skulde vedblive at sejle under dansk Flag og blive administrerede af danske Rederrepræsentanter. Efter at Forhandlingerne definitivt var strandede, opløste Kauffmann den 23. Maj 1940 Komitéen. Kauffmann ansaa det for at være i Danmarks Interesse, at man gik ind paa de Allieredes Betingelser, men havde naturligvis ingen Myndighed til at beordre Skibene ud. Ved Komitéens Opløsning tilstillede Kauffmann, i Forstaaelse med de britiske og franske Myndigheder, alle danske Kaptajner en detailleret Redegørelse for hele Situationen. I denne Redegørelse siger Kauffmann bl. a.: »Den engelske og franske Befolkning, der ofrer deres Ungdoms Liv for et Krigsformaal, hvori ogsaa Danmarks Frigørelse er indbefattet, venter, at de danske Skibe, som er uden for tysk Rækkevidde, ikke kræver bedre Betingelser end engelske og franske Skibe.« .... »Det er dem, som er uden for Danmark — dem, der stadig kan tale og handle frit, som det i Dag paahviler i Ord og Gerning at vise, at ogsaa Danskerne er rede til at gøre deres Indsats for deres Lands Frigørelse«.

De danske Rederes Agenter og Befuldmægtigede i U. S. A. ansaa sig ikke for beføjet til frivilligt at acceptere de allierede Betingelser — som sagt, med Undtagelse af Østasiatisk Kompagni. Mellem Kaptajnerne var der Uenighed om Spørgsmaalet. Desværre blev Resultatet, at Skibene blev liggende uvirksomme i U. S. A.-Havne. Største Parten af Besætningerne blev imidlertid kede af denne Uvirksomhed og lod sig afmønstre for at tage Hyre med amerikanske og allierede Skibe.

Brutal Beslaglæggelse.

De danske Skibe, som var oplagte i U. S. A.-Havne, bestod af 40 Skibe paa ialt 144.198 Brutto Tons (234.253 Dødvægt). I Følge en af kompetente Skibskyndige — udnævnte af Minister Kauffmann — foretaget Vurdering, var disse Skibes Værdi i Juni 1941 40.741.000 Dollars. Dette giver en Gennemsnitsværdi af 174 Dollars pr. Ton Dødvægt.

Søndag Aften den 30. Marts 1941 blev alle de danske Skibe, liggende i U. S.-Havne, pludselig beslaglagt af U. S.s Regering. Beslaglæggelsen foretoges af Soldater fra U. S. Kyst-



bevogtningstjeneste (The Coast Guard), og den ret brutale Maade, hvorpaa det hele foregik, gjorde et pinligt Indtryk paa de Officerer og andet Mandskab, som endnu var ombord i Skibene. Alle ombord fra Kaptajn og nedefter fik Ordre til straks at pakke deres Tøj, hvorpaa de blev transporteret til Ellis Island (den amerikanske Immigrations Interneringsø for uønskede Immigranter), hvor de blev indkvarterede.

Den Maade, Beslaglæggelsen fandt Sted paa, vakte ogsaa den største Harme i amerikanske Kredse. Det viste sig, at Myndighederne først havde beslaglagt de oplagte italienske Skibe, som laa tæt ved de danske, og da de her fandt Skibene saboterede, Maskinerne ødelagte etc., var Amerikanerne blevet vrede, og de Folk, som udførte Beslaglæggelsen, havde aabenbart ikke megen Forstaaelse af Forskellen mellem de italienske og de danske Skibes Stillinger.

Da det blev opklaret, at alle de danske Skibe var i den mest fuldkomne Orden og klar til at gaa til Søs med en Dags Varsel, blev Amerikanernes Optræden straks anderledes, og de danske Søfolk fik Lov at vende tilbage til deres Skibe. Situationen for de danske Skibes Vedkommende var nu meget uklar, da U. S. A. stadig var neutral. Minister Kauffmann var imidlertid klar over, at det eneste, der i den paagældende Situation kunde gøres, var for U. S. at rekvirere de danske Skibe. Kauffmann havde fra den danske Regering modtaget Ordre til overfor den amerikanske Regering at protestere kraftigt mod Beslaglæggelsen af Skibene, men dette nægtede han at gøre, idet han i en Note til det amerikanske Udenrigsministerium af 22. Maj 1941 gentog sine tidligere Erklæringer til Ministeriet gaaende ud paa, at den eneste Maade at løse Spørgsmaalet paa var, ved at U. S. A. overtog Skibene og benyttede dem, saa længe Krigen varede.

Saa snart Skibene var blevet beslaglagte, kom der Ordre fra den danske Regering, antagelig under tysk Tvang, om at alle de danske Søfolk paamønstrede de beslaglagte Skibe skulde gaa i Land og ved første Lejlighed rejse hjem til Danmark, idet det blev forbudt dem at mønstre ud med andre Skibe. Som en Slags Lokkemad blev der tilbudt Søfolkene fri Hjemrejse samt 6 Maaneders Ekstrahyre. Det var kun et Faatal, som benyttede sig af dette Tilbud. Da U. S. den 6. Juni 1941 overtog Skibene, blev saa godt som alle de tilbageværende Søfolk i dem, og da de omsider kom ud at sejle under Panamas Flag, blev Besætningerne supplerede med andre danske Søfolk, som gik ledige i Land. Der regnes med, at de frie danske Søfolks Tal ved, at de i Amerika oplagte Skibe omsider stak i Søen, blev forøget med ca. 1500 Mand. At Skibene kom under Panamas Flag var begrundet i den amerikanske Neutralitetslov, som forbød Skibe under amerikansk Flag at sejle i Krigsfarvande.

Spørgsmaalet om Erstatning for de rekvirerede danske Skibe blev aldrig definitivt afgjort, men det var den almindelige Mening, at de danske Skibe ikke skulde stilles ringere end de amerikanske Skibe, som blev rekvirerede ved U. S. A.s Indtræden i Krigen den 7. December 1941. Det er et sørgeligt Faktum, at endskønt Storbritannien saa snart Krigen var forbi straks betalte de danske Redere de Beløb, som tilkom dem ifølge de Løfter, som var blevet givet, da de danske Skibe kom under britisk Kontrol, saa har Erstatningerne fra det rige U. S. A. været meget utilfredsstillende — ja, i flere Tilfælde saa iøjnefaldende utilstrækkelige, at de danske Redere ikke har villet godkende dem, men har anlagt Sag mod U. S.s Regering for at faa deres rimelige Krav anerkendte. Der vil sikkert gaa lang Tid, før disse Sager bliver afsluttede, men man kan ikke lade være at undres over, at det mægtige U. S. A., som man ellers altid tænker paa i Forbindelse med vældige Milliard Dollars Beløb rullende ud til Fordel for alle mulige — og umulige Foretagender, og om hvis stor-

Ogsaa Handelsskibene blev under Krigen bevæbnet.

slaaede Gavmildhed og Godgørenhed ingen kan være i Tvivl, virkelig vil undslaa sig for ved en Betaling af forholdsvis smaa Beløb, at frigøre sig for disse danske Skibsrederes berettigede og beskedne Krav.

Da de danske Skibe i Storbritannien Julen 1943 fik Tilladelse til igen at føre dansk Flag, kom dette Flagspørgsmaal ogsaa op i Amerika. Fra det amerikanske Udenrigsdepartement blev Spørgsmaalet berørt overfor Minister Kauffmann, men efter at Ministeren havde raadført sig med de danske Rederrepræsentanter og de danske Søfolk, forklarede Ministeren Departementet, at der ingen Interesse var for Sagen. »Det forekommer mig«, sagde Ministeren, »ogsaa noget kunstigt, at et tidligere dansk Skib, rekvireret af De forenede Stater og overført til Panama-Register og Panama-Flag, nu skulde føre Dannebrog«.

Skoleskibet »Danmark«.

I en Beretning om de danske Skibe i De forenede Stater maa Skoleskibet »Danmark« indtage en af Hædersplads erne. Allerede den 9. April 1940, da »Danmark« laa klar til Afsejling i Jacksonville, Florida, telefonerede Kaptajn Knud Hansen, da han over Radioen havde modtaget Meddelelsen om Tyskernes Overfald paa Danmark, til Minister Kauffmann i Washington og stillede sig selv, sine Officerer, sine Kadetter og sit Skib til Disposition. De forenede Stater kunde imidlertid ikke som neutral Stat modtage dette Tilbud, og »Danmark« blev liggende uvirksom i Jacksonville i 21 Maaneder. »Uvirksom« er maaske ikke det rette Ord, thi allerede i Slutningen af April lod Kaptajn Hansen, efter vedkommendes eget Ønske, nogle af de ældre Elever rejse til forskellige Skibe, hvor de mønstrede som Matroser og gjorde deres Indsats i Kampen, og det varede ikke mange Maaneder, før de fleste af Eleverne og en Del af den faste Besætning havde forladt Skibet. De fleste kom ud at sejle med allierede Skibe, en Del rejste til Canada for at gaa ind i den canadiske Hær og Flaade, medens andre kom ind paa R. A. F.-Flyveskoler. Kaptajn Hansen og de Officerer og Kadetter, som blev tilbage i Skibet, laa ikke paa den lade Side. Skibet blev holdt i fin Stand og Besætningen i streng Træning.

Den 8. December 1941 — Morgenen efter Pearl Harbour — stillede Kaptajn Hansen i et Telegram til De forenede Staters Regering igen sit Skib med dets tilbageværende Besætning til Disposition. Tilbudet blev modtaget med Glæde, og det blev bestemt, at »Danmark« skulde benyttes som Skoleskib for The United States Coast Guard (De forenede Staters Kystbevogtningstjeneste). Den 27. December afgik »Danmark« fra Jacksonville og ankom den 3. Januar 1942 til New London, Connecticut. »Danmark« havde da en Besætning paa 24 Mand, hvori er medregnet 15 danske Elever. Dertil kom 10 amerikanske Kadetter, som havde faaet Lov til at følge med paa denne sidste Rejse under dansk Flag.

Den 2. Februar blev Dannebrog strøget og Stars and Stripes blev hejst i Stedet for. I $3^3/_4$ Aar var »Danmark« Skoleskib for 5000 Kadetter, som skulde uddannes til Officerer i Kystværnet, og det maa fremhæves, at der i denne lange Tid slet ingen amerikanske Officerer eller Lærere gjorde Tjeneste i Skibet — Uddannelsen var udelukkende lagt i Hænderne paa Kaptajn Knud Hansen og hans danske Officerer og Kadetter, og de gjorde det paa en saa storslaaet Maade, at Skoleskibet »Danmark«s Navn aldrig vil blive glemt i United States Coast Guard Service, og Kaptajn Hansen og hans trofaste Medarbejdere har ved deres dygtige og utrættelige Arbejde skabt en »Good-will« for danske Søfolk i den amerikanske Marine og det amerikanske Kystværn, som ikke kan værdsættes højt nok.

Den 9. Februar aabnedes der i New York en Klub for danske Søfolk. Klubben var blevet

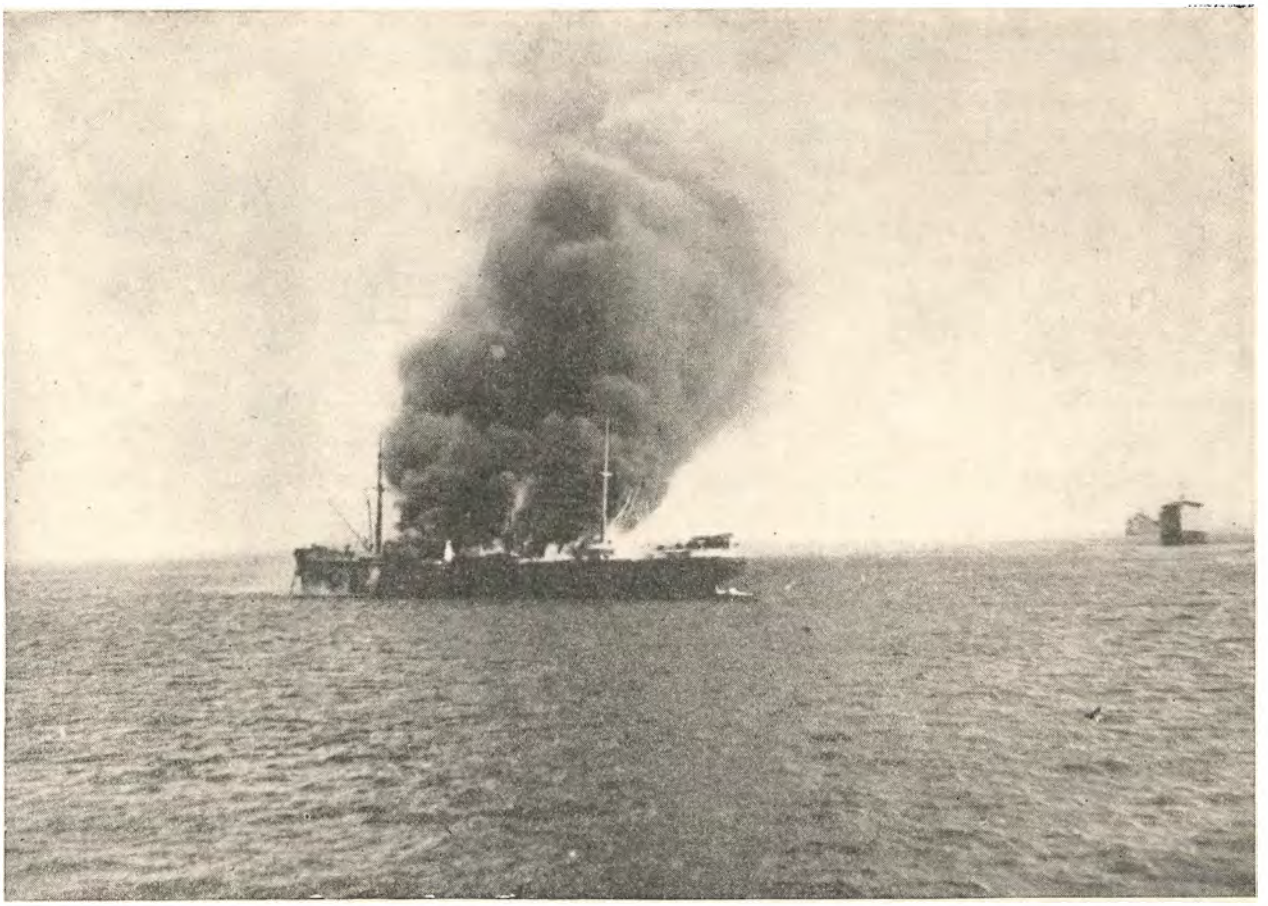
til Virkelighed ved et Arbejde fra danske Skibsrederrepræsentanter i New York, den danske Sømandsmission og andre danske Kredse, og Indvielsen var meget festlig med Nærværelse af Minister Kauffmann, Generalkonsul Georg Bech, Lauritz Melchior, Jean Hersholt, Victor Borge og andre kendte danske Personligheder.

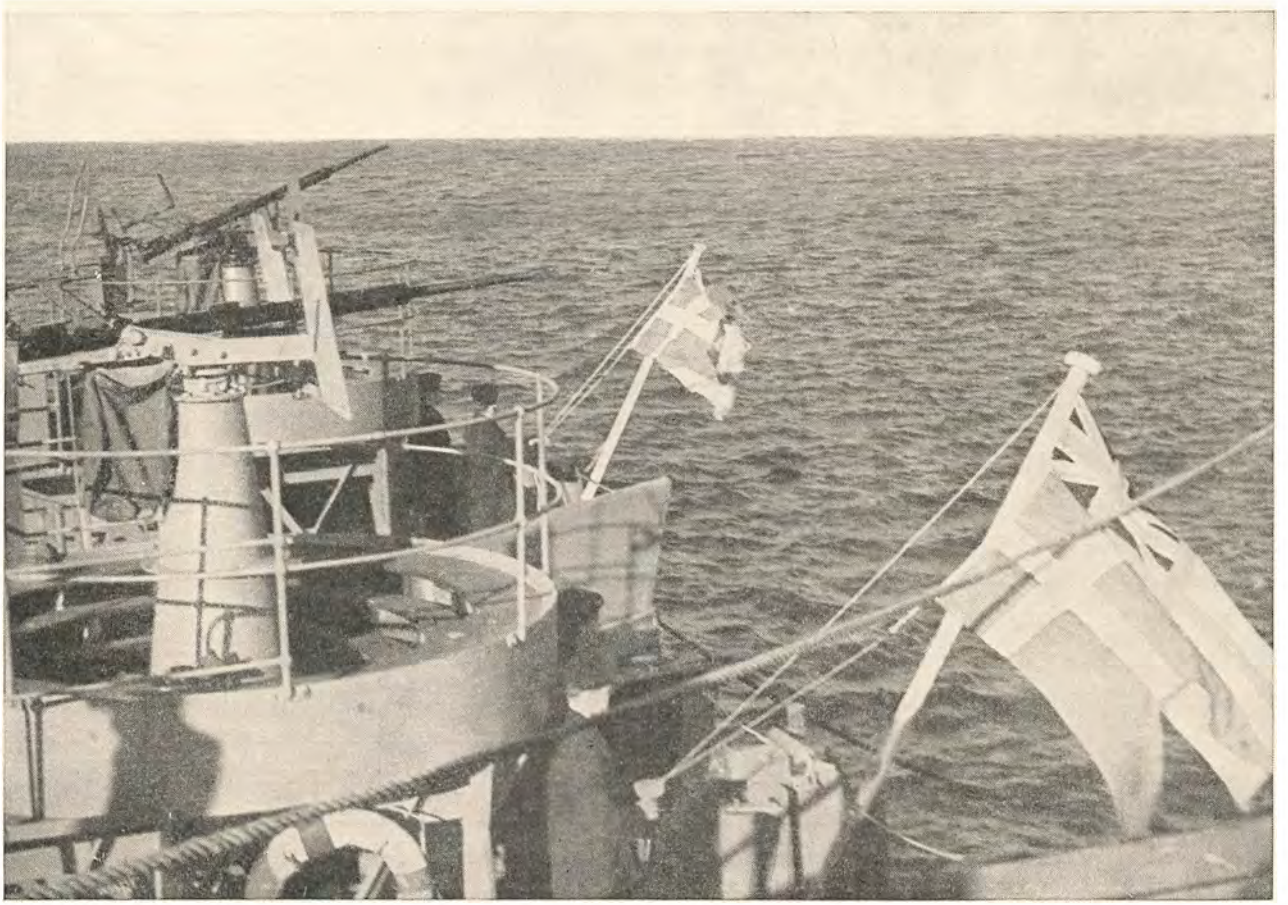
Tre, som rejste hjem.

Minister Henrik Kauffmann, som ved straks at tage Parti kom til at betyde saa meget for den danske Sag, var meget interesseret i og gjorde et stort Arbejde for de danske Skibe og de danske Søfolk i De forenede Stater. Da Kauffmann den 22. April 1940 i et Cirkulære til alle udenrigsministerielle Embedsmænd i U.S.A. gjorde Rede for sin Stilling, modtog han fra alle Embedsmændene Forsikringer om Tilslutning. Det kom derfor alle Danske i Staterne — og ikke mindst Søfolkene — som en stor og pinlig Overraskelse, at da Kauffmann et Aar senere blev afskediget paa Grund af Overenskomsten med den amerikanske Regering om Baser paa Grønland, fik tre af de Herrer Embedsmænd »kolde Fødder«, og efter Konference med København meddelte de Kauffmann, at de ansaa det for deres Pligt at efterkomme Scavenius' Ordre og afbryde enhver Forbindelse med Minister Kauffmann. Disse tre Herrer, hvis Svigten af Kauffmann og af deres Fædreland vakte dyb Harme og Indignation hos alle Danske i Staterne, var Legationsraad Blechingberg i Washington samt Vicekonsulerne Helmuth Møller og Adam Tscherning i New York. Disse Herrer rejste derefter i Juli Maaned tilbage til Danmark. Det var med uhyre Forbavselse, at de danske Søfolk, som efter Tyskernes Kapitulation efterhaanden kom hjem til Danmark, her erfarede, at disse 3 Herrer ikke alene ved deres Hjemkomst blev mødt med aabne Arme af Hr. Scavenius og ligesindede — det var at vente — men at de ogsaa blev forfremmede og den Dag i Dag sidder i fremtrædende og betydningsfulde Stillinger under Udenrigsministeriet. Forstaa det, hvem som kan — Søfolkene kan det ikke.

Danske Skibe inden for Spærringen

Naar der tales om de danske Søfolks Indsats under Verdenskrigen, er vist nok de fleste tilbøjelige til kun at tænke paa de Søfolk, som saa heltemodigt sejlede og kæmpede i Skibe under allierede Flag. Man maa dog ikke glemme, at ogsaa de danske Søfolk, som af Forholdene var tvunget til at sejle deres Skibe inden for Spærringen, gjorde et fortjenstfuldt Arbejde. En Trediedel af den danske Handelsflaade var inden for Spærringen. Af disse maatte Motorskibene lægges op paa Grund af Mangel paa Brændselsolie. Blandt dem var nogle af Danmarks største Skibe, som Tyskerne egentlig gerne vilde have Fingre i, men Oliemanglen hindrede dem i at kunne bruge dem. Det var nødvendigt, at Tilførslen til Danmark blev sikret, og de Skibe, som opretholdt Forbindelsen mellem Danmark og vore Nabolande for derigennem at skaffe Brændsel og Raavarer til Landet, saaledes at de forskellige Industrivirksomheder kunde holdes i Gang, gennemgik i Krigsaarene en haard Tid, og dette gjaldt særlig Perioden, som faldt i Aarene i 1944—45 og indtil V-Dagen. Sejladsen paa Rotterdam og flere af de nordtyske Havne maatte efterhaanden indstilles som Følge af de store Tab for Skibsfarten grundet paa stadige Bombeangreb. Mange danske Sømænd mistede Livet under disse farefulde Sejladser, som foregik med blændede Lan-





terne i smalle Sejlruter gennem tætte Minefelter. Tabet af Skibe var føleligt, og en Tid lang var der ikke Beskæftigelse nok for Søfolkene — særlig var der et Overskud af Førere og Officerer, saa der maatte indføres et Turnussystem, hvorved de Søfarendes Indtægter naturligvis føleligt formindskedes. Tyskerne forlangte, at de danske Skibe skulde bevæbnes, men dette satte Søfolkene sig enstemmigt imod.

Til Belysning af, hvilken Betydning Skibene inden for Spærringen havde for det danske Samfund, vil jeg citere et Uddrag af Handelsminister Halfdan Hendriksens Julehilsen til de Søfarende Julen 1942: »Uden de Tilførsler, vi har faaet, vilde Danmarks Husholdning være gaaet i Staa, og der skal derfor i Aften fra det danske Samfund lyde en enstemmig og oprigtig Tak for den Gerning, danske Søfolk udfører i en farefuld Tid til Fædrelandets Gavn«.

»... i Kamp og Sejr før mig til min Grav«.

Naar vi nu saa længe efter Krigens Afslutning læser om den danske Sømands Indsats under Verdenskrigen, er der saa alligevel ret mange, som virkeligt fatter, hvad Sejlads under moderne Krigsforhold betyder? Vel sandt — de fleste har vel nok set nogle af de mange Film med Emner fra Søkrigen — en af de bedste og mest virkelighedstro er forøvrigt den danske Film »Støt staar den danske Sømand« — men er ikke de fleste alligevel tilbøjelige til at betragte disse Film som »Teater« — man ved, at Filmen er Digtning og trøster sig med, at den ikke fremstiller noget virkeligt — Skildringerne er sikkert overdrevne for den dramatiske Virknings Skyld — og saa tænker man iøvrigt ikke Tanken til Ende?

Spørger man Søfolk, som har været med i alle Krigsaarene, hvad de mener mest har præget dem under — og for saa vidt ogsaa efter — Krigen, faar man uvægerligt Svaret: Spændingen, Uvisheden — de lange Konvojrejser, hvor man aldrig vidste sig sikker, altid maatte være forberedt, ikke kunde slappe af, men anspændt vogte paa og vente paa, hvad det næste Øjeblik kunde bringe. Dette gjaldt for enhver Mand ombord, men naturligvis i særlig høj Grad for Skibenes Førere. Dette at vide, man havde Ansvaret for Skib og Mandskab — at det i første Instans vilde komme an paa hans Optræden, hans Dømmekraft, om en given vanskelig Situation skulde forme sig heldigt eller maaske det modsatte — ofte i Ugevis ikke kunde komme af Tøjet eller faa en uforstyrret, forfriskende Søvn — mærkede mangen stout Skipper for Livet, og det er et bemærkelsesværdigt Faktum, at i de faa Aar, der er henrundet siden Krigens Afslutning, er mangen dansk Skibsfører gaaet i en alt for tidlig Grav som Offer for de fysiske og særligt psykiske Strabadser, han var udsat for under Krigen. Og det var ikke alene Krigsrisiko, Skibene var udsat for. Fare fra Naturkræfternes Side var Skibene stadigt udsat for, og denne Fare blev endnu større under Krigsforhold, hvor man f. Eks. maatte forcere Farten eller maatte holde en bestemt Kurs, for at kunne følge med Konvojen i daarligt Vejr, hvilket man maaske ikke normalt vilde have gjort. Det var saaledes dette, som skete, da M/S »Panama« (Ø. K.) den 11. April 1945 kæntrede i en Storm, hvorved 25 danske Sømænd omkom. Taage i en Konvoj var altid farlig og medførte mange alvorlige Kollisioner. Ja, denne trættende og enerverende Konvojsejlads virkede saa opslidende, at Tanken om den ofte faar Erindringen til at blegne om de Angreb fra U-Baade og Flyvemaskiner, Skibene saa ofte var ude for.

Øverst: Dansk M/S »Tacoma« i Brand under Angrebet paa Dakar 1940. – I Baggrunden »Sally Mærsk«.

Nederst: To engelske Minestrygere har faaet dansk Mandskab, og Dannebrog hejses ved Siden af det engelske Flag.

Ikke Lekture for sarte Nerver.

Det var naturligvis ikke alle Angreb, det lykkedes de fjendtlige Stridskræfter at føre igennem, men der var desværre mange. Der var saa mange, at jeg naturligvis ikke i denne Beretning kan gaa i Detailler — det vilde ogsaa kun blive en trættende Gentagelse — men jeg vil gerne fortælle om nogle enkelte Tilfælde, som var særligt alvorlige, og hvor jeg personlig har kendt Hovedpersonerne. I Sø- og Handelsrettens Protokoller vil man finde Kaptajnernes — eller, hvis Kaptajnen er gaaet ned med sit Skib, saa en af Officerernes — Rapporter over alle Krigsforlisene, og det er ikke nogen Lekture for sarte Nerver. Rapporterne er alle holdt i en meget nøgtern Tone, men bag de korte Sætninger, som blot klart og godt fastslaar Kendsgerningerne, aner man Oplevelsernes Gru og undres ofte over, at noget Menneske i det hele taget har kunnet overleve disse Begivenheder.

S/S »Dagmar« (J. Lauritzen) et lille Skib paa blot 884 Brutto Register Tons. Under britisk Flag. Sejlede i Konvoj i den engelske Kanal. Kunde ikke følge med Konvojen og blev efterladt sejlende alene. Om Morgenen den 9. Juni 1941 blev den angrebet af to tyske Flyvere, hvis første to Bomber var Forbiere. Flyverne kom igen — fløj meget lavt hen over Skibet og beskød Besætningen med Maskingeværer. Begge de to Bomber, de denne Gang lod falde, var Fuldtræffere, som skød Skibet i Brand. »Dagmar«s Armering bestod af 5 Maskingeværer, som blev betjent af Skibets Besætning, til Skibet sank under dem. Ved Flyvernes Bombardement og Maskingeværskydning blev 3 Mand af Besætningen dræbt, medens 5 Mand blev haardt saarede.

S/S »Sessa« (J. Lauritzen). Kaptajn Nielsen. 1700 B. T. Blev skudt ned af tyske Flyvere nær Reykjavik, Island, den 17. August 1941. Skibet synker paa nogle faa Minutter, og Besætningen faar ikke Tid til at sætte Baade ud. 1. Styrmand Bjerregaard redder sig op paa en kæntret Baad, efter at Skibet er gaaet ned. Baaden driver over mod en Redningsflaade, som Bjerregaard springer over paa og finder her 5 Personer, som sammen med ham er de eneste overlevende fra Katastrofen. De 5 Personer er 1 Svensker, 1 Canadier og 3 Portugisere. Da de ikke kan faa den kæntrede Baad paa ret Køl, dykker Bjerregaard flere Gange under Baaden, og med en Kniv fraskærer han Baadens Kaleche, som de derefter rigger op som et Telt paa Flaaden. For at holde Regnskab med Tiden laver Bjerregaard en »Kalender« af en firkantet Stok, han finder paa Flaaden. Stokken er 14 Tommer lang og $^3/_4$ Tomme i Kvadrat. Paa den ene Side af Stokken skærer han med sin Lommekniv »300 SM K53 Reykvavik Sessa« — paa den anden Side »$^{17}/_8$ 22« — og for hver Dag skærer han nu et Hak i Stokken. (»$^{17}/_8$ Kl. 22 gik »Sessa« ned 300 miles fra Reykjavik Kurs 53 Grader«).

Bjerregaard er den, som har mest Tøj paa, men de fordeler deres Tøj mellem sig, saa alle bliver omtrent ens paaklædt. De laver Sko af Kapokken i Redningsvestene. Bjerregaard og Gunggren (Svenskeren) masserer dagligt deres Fødder, medens de andre intet gør. 6 Dage efter Forliset er Canadierens Fødder blaa og opsvulmede. Bjerregaard masserer Canadierens Fødder og lader ham lægge dem op paa sin Ryg for at faa Varme i dem. Den 27. August dør en af Portugiserne stille og roligt og bliver sænket i Havet. De efterlevende fordeler hans Tøj mellem sig, og Bjerregaard skærer et Kors i Stokken ud for Dagens Hak. Den 30. August ser de en Flyver, som imidlertid ikke faar Øje paa dem. Paa denne Dag døde endnu en Portugiser samt Canadieren, og Bjerregaard skærer to Kors ud for Dagens Hak. Ser Røg fra flere Skibe, men de bliver ikke selv set. Den 31. August drikker de 3 Overlevende deres sidste Ferskvand. Endelig den 5. September bliver de set og reddet af U. S. Torpedojager »Lonsdale« — har da ikke smagt Vand i 40 Timer og har ialt tilbragt 19 Dage paa Flaaden. Bjerregaard siger, at Kalechen har reddet deres Liv paa 3 Maader

— ved at give dem Læ, ved at kunne opsamle Regnvand til dem og endelig ved at blive set af »Lonsdale«.

Flaaden var drevet 114 Sømil i Retning 259 Grader.

Disse tre Mand var de eneste Overlevende af »Sessa«s Besætning paa 27 Mand. Af de omkomne 24 Mand var de 6 Danske.

M/S »Nordhval« (»Norden«). Kaptajn Niels Pii. 4473 B. T. I Stillehavet paa Rejse fra Fidjiøerne til Vancouver B. C. under Panamas Flag. Den 9. December 1941 blev stoppet af japansk U-Baad. Anmodede om Tilladelse for Besætningen til at gaa i Baadene, men til Svar begyndte Japanerne at beskyde Skibet. Det første Skud ramte Broen og Radiostationen. Forsøgte at sætte styrbords Redningsbaad i Vandet, men Baaden blev beskudt, og alle ombordværende omkom. De overlevende af Besætningen fik sat den bagbords Baad i Vandet og kom væk fra Skibet. U-Baaden beskyder Skibet, men rammer ogsaa Baaden med Maskingeværkugler. Faar Baaden roet væk, og U-Baaden forsvinder. »Nordhval« synker ca. 2 Timer efter, at U-Baaden først er set. I Baaden er der 24 Mand inklusive Kaptajnen. Kursen sættes efter Gilbertøerne. Sejladsen forbundet med store Vanskeligheder. 15 Mand dør efterhaanden af Skudsaar og Udmattelse. I en Storm skylles Kaptajn Pii overbord og drukner. Efter 38 Dages utrolige Lidelser, hvorunder de i de sidste Dage slet ingen Proviant har haft, lander de 8 overlevende tilsidst ved Tarawa paa Gilbertøerne. De har da sejlet og roet 2000 Sømil. Bliver modtaget med stor Venlighed af de Indfødte og efter 6 Ugers Ophold afsejler de sammen med nogle ligeledes skibbrudne Englændere i »Nordhval«s Baad og en Motorbaad til Fidjiøerne, hvorfra de faar Skibslejlighed til San Francisco. Der omkom ved »Nordhval«s Forlis 7 danske Sømænd.

M/S »Boringia« (Ø. K.), Kaptajn Kolls. 5821 B. T. Afgik under britisk Flag fra Capetown den 31. Juli 1942 destineret til England. Den 2. August Kl. 22 kolliderer »Boringia« med britisk S/S »Kalewa«, som synker. Begge Skibe sejlede efter Ordre med blændede Lanterner. Med udmærket Dygtighed redder »Boringia« hele det britiske Skibs Besætning og returnerer til Capetown. For Retten her bliver Kaptajn Kolls og »Boringia« kendt fuldstændig sagesløs, og Kaptajn Kolls bliver rost for den dygtige Redning af »Kalewa«s Besætning. »Boringia« har faaet en Del overbords Skade, som repareres i Capetown.

»Boringia« afsejler fra Capetown om Morgenen den 7. Oktober 1942. Kl. 24 bliver »Boringia« torpederet. Der bliver givet Ordre til at forlade Skibet, og i Ro og Orden bliver Baadene sat i Vandet og Folkene gaar i dem — da, 4 Minutter efter det første Torpedoskud, træffes Skibet igen, og Torpedoen rammer denne Gang i styrbords Side under Redningsbaadene Nr. 1 og 3, som ligger i Vandet langs Skibssiden fyldt med Mandskab. Baadene knuses, og Folkene i dem sprænges i Luften og omkommer. Kaptajn Kolls forlader Skibet, da dets Promenadedæk er i Niveau med Vandfladen og svømmer til Baad Nr. 2, som ligger 50 Meter fra det synkende Skib. Efter at have taget de faa overlevende fra de knuste Baade ombord, sætter de to Baade Kursen mod Capetown 130 Sømil Syd efter. Om Morgenen den 8. Oktober bliver de skibbrudne bjerget af britisk S/S »Clan Mactawish«. Mandskabet fra »Boringia« mønstres, og der findes, at af den oprindelige Besætning paa 60 Personer savnes der 25. Kl. 8 bliver »Clan Mactawish« torpederet og synker hurtigt med Forstavnen først. Maskinen er ikke blevet standset, og Skruen drejer rundt og maler omdrivende Mennesker paa Vragstykker med ned i Dybet. Bagbords Baad er blevet beskadiget ved Torpederingen, og de andre Baade er kæntrede. Søen er fuld af Mænd klamrende sig til havarerede Redningsflaader og andet Vraggods. En Flyvemaskine har observeret Eksplosionen og dirigerer den britiske S/S »Matheran« til Ulykkesstedet, hvortil den ankommer Kl. 14, og hele Eftermiddagen er den nu beskæftiget med at opsamle de overlevende, som





er spredt over et stort Areal. De reddede bliver landsat i Capetown den følgende Morgen. Af de først reddede 35 Mand fra »Boringia« savnes nu yderligere 7 Mand. Af »Boringia«s Besætning ved Afgangen fra Capetown var de 36 danske. Af disse omkom 15 Mand og 1 Kvinde. Kaptajn Kolls blev alvorligt saaret ved Torpederingen af »Boringia« og maatte paa Hospitalet i Capetown.

For sin udmærkede Optræden under Forlisene fik Kaptajn Kolls senere tildelt den høje britiske Orden »Officer of The Most Excellent Order of The British Empire«.

M/S »Amerika« (Ø. K.). Kaptajn C. Nielsen. 10.218 B. T. Forlod under britisk Flag Halifax i Konvoj den 14. April 1943. Ombord var foruden en Besætning paa 87 Mand tillige 53 Passagerer (Personel fra Royal Canadian Air Force). Den 25. April, da Skibet befandt sig i Danmarksstrædet (Farvandet mellem Island og Grønland), blev Skibet Klokken 21 ramt af to Torpedoer og sank i Løbet af kort Tid. Det var Snestorm med frygtelig høj Sø, og Vandet var saa iskoldt, at det var umuligt for noget Menneske at holde sig i Live ret længe i det. At der i det hele taget blev nogen overlevende, maa nærmest anses at være et Mirakel, men saavel Skibets Mandskab som de canadiske Passagerer viste en udmærket disciplineret Opførsel, hvilket var Grunden til, at saa mange alligevel blev reddede. Ogsaa den britiske Korvet »Asphodel«, Commander Carss, var en stor Hjælp. 4 Redningsbaade kom hele i Vandet, men de to læ Baade fyldtes med Vand, og af de 64 Personer i dem, blev der kun reddet en fra den ene Baad og to fra den anden. De øvrige 61 Mand blev skyllet overbord og frøs ihjel. Af Skibets Mandskab omkom 49 Mand og af Passagererne 37. Ialt var der saaledes 86 omkomne og 54 overlevende.

For sin sømandsmæssige Ledelse af Redningsarbejdet ved sit Skibs Forlis fik Kaptajn Chr. Nielsen senere tildelt den britiske Orden »Officer of The Most Excellent Order of The British Empire« samt tillige Lloyds Medaille for Tapperhed til Søs.

»Skagen ind«.

Den 7. Maj 1945 kapitulerede Tyskerne betingelsesløst, og snart efter begyndte de danske Skibe at staa »Skagen ind« og komme hjem efter den lange, haarde Fraværelse.

Det var dog langt fra alle Skibene og heller ikke alle Søfolkene, som saa »Kronborg om Styrbord igen«.

Ved Krigsforlis alene mistede Danmark i Tiden fra Krigens Udbrud den 1. September 1939 til Krigens Ophør ialt 222 Skibe paa tilsammen 533.000 Brutto Register Tons (827.000 Dødvægttons) eller 40 % af Skibene og 49 % af Tonnagen pr. 1. September 1939. Den største Afgang ved Krigsforlis var for »Udeflaaden«, som mistede 136 Skibe paa tilsammen 416.667 Brutto Tons (658.752 D. W. T.) eller 59 % af Skibene og 61.5 % af Tonnagen pr. 1. September 1939.

Dette er den materielle Skade lidt af dansk Skibsfart paa Grund af Krigen — et Tab, som, om end svært for det danske Samfund at bære, dog alligevel kan opgøres i Penge.

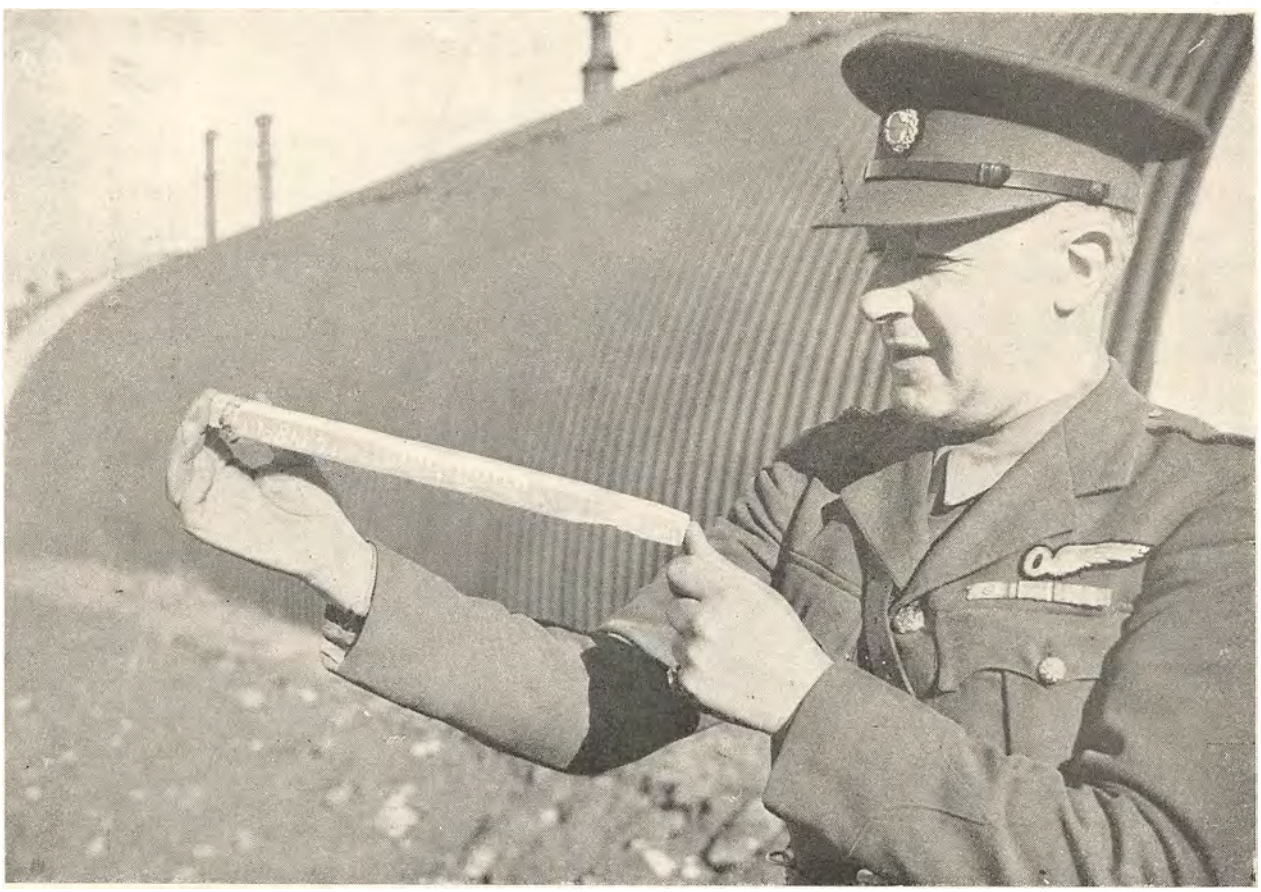
Men uerstattelig er den danske Skibsfarts Tab i dyrebare Menneskeliv. Ifølge Dansk Dampskibsrederiforenings Opgørelse (September 1947) mistede ca. 1852 danske Sømænd Livet under Krigen. Heraf omkom ved Krigsforlis og andre Krigsaarsager før den 9. April 1940 367

Øverst: Den 10. April 1942 begravedes i Cardiff Ligene af 5 danske Sømænd, der mistede deres Liv ved en Eksplosion paa den danske Damper »Søborg«. Liget af en sjette Sømand blev aldrig fundet.

Nederst: Den 11. April 1945 gik det danske Motorskib »Panama« tabt paa Rejsen fra England til Amerika. Af den 45 Mand store Besætning blev kun 5 reddet. De reddede tages ombord i en kanadisk Korvet.



Redningsflaaden med de eneste 5 overlevende efter det danske Motorskib »Panama«s Forlis.



Henrik Bjerregaards »Logbog«, mens han efter »Sessa«s Torpedering drev omkring i 19 Døgn, inden han blev reddet. Til den ene Ende af Stokken er bundet en Guldring, der havde tilhørt en af de Sømænd, der var død paa Redningsflaaden.

Personer. Efter denne Dato og til Krigens Slutning var Tabene ved Krigsforlis uden for Spærringen ca. 800 Mand og inden for Spærringen ca. 250 Mand. Ca. 435 Sømænd døde af Sygdom eller ved Ulykkestilfælde — mange af disse Dødsfald kan dog spores tilbage til Krigsaarsag. Foruden disse mange Dødsfald, er der mange Søfolk af alle Kategorier, som fik deres Helbred varigt ødelagt ved Krigens haarde Strabadser, og en Del, som blev direkte Krigsinvalider.

Jeg kan passende slutte af med, hvad Dansk Dampskibsrederiforening siger i sin Beretning for Aarene 1939—45: »Tallene over omkomne giver et dystert Billede af den danske Sømands farefulde Færd under Krigen. Ved sin Gerning saavel hjemme som ude ydede den danske Sømand en livsvigtig Indsats for det danske Samfund«.



Mindekorset for de under Krigen omkomne danske Sømænd rejst i Nyhavn i København. — Det smykkede og oplyste Kors ved Juletid.

Sankt Annæ Trykkeri A/S . København