

C.P. Baird

En hændelse i udeflåden

Christian Peter Baird, der er englænder og født i 1943, har en personlig interesse i de danske krigs-sejleres bidrag til den allierede krigsindsats under 2. verdenskrig, og derved også til Danmarks Befrielse i maj 1945. Denne personlige interesse redegør han for i denne artikel.

Handels- og Søfartsmuseets årbog er blevet udgivet hvert år siden 1942. Denne artikel handler om en dramatisk hændelse i december måned det år.

Læsere med interesse for den danske handelsflådes historie er klar over, at én af konsekvenserne af tyskernes invasion af Danmark under 2. verdenskrig var, at flåden blev delt i to: De skibe, som blev underlagt kontrol og restriktioner af tyskerne, kaldet hjemmeflåden, og de, som blev rekvireret af eller frivilligt sejlede på vegne af de Allierede i resten af krigen, kaldet udeflåden.

I det følgende beskrives et skib og en dansk officer i udeflåden, og det fortælles, hvordan skibet, officeren og en tysk ubåd mødtes en skæbnesvanger morgen den 7. december 1942. Artiklen indeholder også en redegørelse for de danske sømænds forbindelse til Newcastle-upon-Tyne i England og en beskrivelse af, hvordan de, der mistede livet, stadig mindes såvel i Newcastle som i Danmark. Artiklen

fremhæver også nogle af optegnelserne over deres bidrag til de Allieredes indsats under krigen.

M/S PETER MÆRSK

Motorskibet PETER MÆRSK, nummer 66 i Mærsk flåden, var det tredje skib med dette navn. Det blev bygget på Odense Staalskibsværft og indgik i flåden i marts 1932. Det var ét af to smukke tremastede hurtigtgående fragtskibe (det andet hed ANNA MÆRSK), som A.P. Møller, leder og den drivende kraft bag Mærsk rederiet, havde bestilt, da han besluttede at tilføje linjefart mellem USA og Fjernøsten til firmaets traditionelle trampforretning. Skibets fart (op til 16 knob) betød, at det kunne konkurrere med de eksisterende etablerede linjeselskaber i farten mellem USA og Filippinerne, Kina og Japan. Det betød, at A.P. Møller kunne tilslutte sig eksisterende linjekonferencer, samarbejdsorganisationer og karteller, der fastsatte fragtrater og kontrollerede sejladsfrekvenser.

I de næste otte år sejlede PETER MÆRSK via Panamakanalen mellem Amerikas østkyst og Fjernøsten. Ladningen for udgående var bildele fra Ford Motor Company og stykgods, og på returrejsen indgik sukker, hamp, ananas, silke, broderivarer og kokosolie i lasten.



PETER MÆRSK i 1930'erne.

The PETER MÆRSK in the 1930s.

Skibet havde også plads til tolv passagerer i meget elegante og komfortable omgivelser.¹

De regelmæssige afrejser fik en brat ende, da Danmark blev invaderet af tyskerne den 9. april 1940. A.P. Møller havde dagen før fået fært af den forestående invasion og

sendte derfor en instruktion til kaptajnerne på alle Mærskflådens skibe. I instruktionen overdrog han, i tilfælde af dansk involvering i krigen, kontrollen med skibene uden for de hjemlige farvande til Hans Isbrandtsen. Han var A.P. Møllers fætter og partner samt firmaets repræsentant i USA. Telegrammet lød:

¹ Beskrivelsen af PETER MÆRSK frem til tyskernes besættelsestid i Danmark er hovedsageligt fra "*Ved rettidig Omhu ...*" A.P. Møller: Skibsreder 1876-1965 af Ove Hornby udgivet af J.H. Schultz Information, andet genoptryk 1996, en kopi af hvilken jeg venligt modtog af arkivar Henning Morgen, på vegne af A.P. Møller-Mærsk. Jeg har også konsulteret den engelske oversættelse af introduktionen til Mærskbådene *Rederiets skibe gennem de første 50 år* af Ole Stig Johannesen udgivet af Editions Maritimes.

"permanent instructions in case denmark involved war are the following stop telegraph hans isbrandtsen twenty six broadway new york for any directions giving him vessels position and voyage what cargo and bunkers on board stop if denmark involved don't ship new

cargo or commence new voyage until hans isbrandtsens directions received and don't follow new directions from here unless confirmed by him stop remember all insurances may become void and vessel may be seized by both sides so you should exercise your best judgement about proceeding to and staying at neutral port stop confirm receipt PERMANENT SPECIAL INSTRUCTION ONE”²

Det vides ikke, om denne instruktion nåede kaptajnen på PETER MÆRSK. Da skibet imidlertid ankom til den britiske kronkoloni, Hong Kong, den 10. april, blev det straks beslaglagt af de britiske myndigheder³ og kort efter sendt til Storbritannien. Her overlod Ministry of War Transport det til Moss Hutchinson Line Ltd., 15 Rodney Street, Liverpool 1, der derefter forestod den daglige drift⁴, selvom skibets hjemstedshavn i Lloyd's Register var listet som Hull.⁵ Det blev også ombygget til DEMS-fartøj (Defence Equipped Merchant Ship), hvilket sandsynligvis indebar, at skibet blev forsynet med panserplader, 4-tommers kanoner og camouflagemalet i forskellige gråtoner.⁶

2 Hornby op.cit. s.163.

3 Arkiv hos A.P. Møller-Mærsk, Esplanaden 50 DK-1098 København K.

4 *Disasters at Sea, Dictionary of 1824-1962* af Charles Hocking, 2 bind, udgivet af Lloyd's Register i 1969.

5 *Lloyd's Register 1942-43*, bind 2, Nr 80412 i registeret.

6 Et foto af skibet i camouflagemaling under et anløb af Cape Town i 1942 forefindes på the John H Marsh Maritime Research Centre, S.A. Maritime Museum, Cape Town, Sydafrika.

I de næste to et halvt år sejlede PETER MÆRSK i både “the Liner” og “Mechanical Transport Divisions” i den britiske handelsflåde. Skibet var i denne periode en del af et antal atlantiske konvojer, deriblandt: Konvoj nr. SL 49 som ét af 43 skibe, der mellem den 27. september og 13. oktober 1940 sejlede fra Sierra Leone (Freetown) i Vestafrika, der var konvojernes samlingspunkt for den omfattende og livsvigtige fart mellem Fjernøsten og Storbritannien; Konvoj HX 149 (59 skibe) fra Halifax og via New York til Storbritannien mellem den 10. og 19. september 1941; og Konvoj nr. SL 117 (36 skibe) igen fra Sierra Leone til Storbritannien mellem den 26. juli 1942 og 14. august 1942.⁷

Den 18. november 1942 afsejlede PETER MÆRSK fra Liverpool med krigsmateriel og højst sandsynlig igen som del af en konvoj på en planlagt rejse til Alexandria via Saldana Bay, Cape Town og Aden.⁸ Ud over skibets mandskab på 49 var der om bord også 11 passagerer (muligvis missionærer til Afrika) og 8 artillerister fra HMS PRESIDENT III, et træningsskib for Royal Navy's kanonskytter.

Tidligt i 1941 var det britiske admiralitet begyndt at udstyre visse handelsskibe med katapulter på dækket. Fra katapulterne kunne der ved hjælp af et dampdrevet stempel sendes Hurricane eller Spitfire jagerfly i luften mod fjendtlige bombefly.

7 The National Archives, Kew, England. Admiralty War History Cases and Papers, Second World War ADM 199/2185/92, ADM 199/2187/40 og ADM/2188/147.

8 Hocking op.cit.

Disse skibe blev kendt som katapultskibe eller CAM ships (Catapult Aircraft Merchantmen)⁹ og PETER MÆRSK har muligvis været ét af dem, da man ved, at det har haft Spitfire jagerflyet N3029 fra 610. eskadrille om bord, da det sejlede fra Liverpool den følgende november.¹⁰ Det er dog muligt, at skibet blot har transporteret flyet til Mellemøsten.

Skibet menes at have fået problemer, som nødvendiggjorde, at det søgte havn i Gourrock i Firth of Clyde i Skotland for reparation, før det senere afsejlede på egen hånd i forhåbning om igen at tilslutte sig konvojen.¹¹

De danske sømænd i Newcastle-upon-Tyne¹²

Selvom de britiske myndigheder anerkendte, at de fleste danske søfolk i Storbritannien efter den 9. april 1940 var ægte flygtninge fra tyskerne, blev de ligesom dem fra andre besatte lande officielt klassificeret som "fremmede". Det blev derfor besluttet at sende dem videre til Newcastle-upon-Tyne i det nordøstlige England i overensstemmelse med en fast politik om at sende nationale flygtningegrupper til særlige områder for lettere at kunne overvåge dem.

Newcastle var på dette tidspunkt en blomstrende industri- og handelsby, med sin økonomi baseret på kulminedrift og eksport, skibsbyggeri, ingeniørarbejde til sværindustrien, deriblandt våbenfabrikation, samt al slags national og international handel. Det var en større britisk havn for danske skibe og derfor et sted, som var velkendt af danske og andre skandinaviske sømænd.

Da man i indenrigsministeriet og i Newcastle var bekymret for, om nogle af de danske sømænd kunne være spioner, udstedte politimesteren i Newcastle, Mr. F.J. Crawley, den 13. maj 1940 en ordre om, at alle udlændinge (undtagen franskmænd) og især danskere, nordmænd, belgiere og grækere skulle rapportere til politiet på ugebasis og ikke være ude efter kl. 22.

Lokale folk frygtede også, at uden en gennemført kontrol ville skandinaviske sømænd undergå "degeneration og udgøre en fare som resultat af løsgængeri" (brev dateret den 18. oktober 1940 fra politimester Crawley til byrådsmedlem og fredsdommer Mr. R.S. Dalglish – Direktør for R.S. Dalglish Ltd., kuleeksportør, skibsreder og -mægler) specielt, fordi de ofte boede i usunde boliger i området omkring Westmoreland Road eller endda sov under åben himmel eller på hovedbanegården.

Samtidig mente man, at størstedelen af skandinaverne var "værdifulde borgere knyttet til vores kamp for livet og uden at have den fordel at være forankret hos deres eget folk, og derfor ikke desto mindre må bydes velkommen i vores fold. Alt hvad der kan gøres for at fostre interesse og enhed og harmoni blandt

9 *Warships 1860-1970* part 9 "Merchantmen at Arms" af J.M. Thornton.

10 *Aeromilitaria*, Air Britains militære luftfartsmagasin 2007 om Spitfires, opdelt efter serienumre.

11 Personlig kommunikation til forfatteren fra dennes mor eller oldefar.

12 Information vedrørende danskerne i Newcastle i 1940 er primært taget fra en af politiets korrespondancerapporter i Tyne og Wear Archives and Museums, Blandford House, Blandford Square, Newcastle upon Tyne (ref PA NC/5/24).

disse mennesker er derfor en national fordel.” (Brev fra politimester Crawley som nævnt ovenfor).

I december 1940 blev omkring 260 danske sømænd registreret i byen, og en fælles indsats blev derfor gjort af indenrigsministeriet og byens fremmeste for at takle deres problemer. Deltagerne var bl.a. byens borgmester, politimesteren, Lord Eustace Percy, der var rektor for Kings College University of Durham, der er universitetets afdeling i Newcastle samt Mr. Dalgleish. Det var sikkert primært under Lord Eustace Percys protektion, at netop St Nicholas Building i St. Nicholas Street sydvest for St. Nicholasdomkirken blev den danske afdeling af Merchant Navy Reserve Pool – Danish Section enten hen imod slutningen af 1940 eller tidligt i 1941. (Skt. Nikolaj er tilfældigvis skytshelgen for købmænd og sømænd). I resten af krigen vajede et dansk flag uden for bygningen. Det hænger nu over mindesmærket for de danske sømænd i det nordøstlige hjørne af domkirkens kor (se nedenfor). St. Nicholas Building er en stor, smuk, rummelig 5-etagers stenbygning, bygget ca. 1850 af arkitekten Charles Oct. Parnell.

Under resten af krigen og indtil dens officielle afslutning den 27. september 1945 havde den danske sømandsunion lokaler med læseværelse, billardrum, lægekantor og kontorer til embedsmænd, der blandt andet betjente de sømænd, som ønskede at lade sig hyre til en ny sørejse, når pengene fra deres tidligere rejse var brugt op. De fordelte sømændene på danske og andre handelsskibe, når redere eller kaptajner havde behov for at hyre mandskab,



St. Nicholas Building i Newcastle upon Tyne blev centrum for administrationen af og mødested for danske søfolk mellem 1941 og 1945.

St. Nicholas Building, Newcastle upon Tyne, part of which became the official home of the Danish sailors between 1941 and 1945.

og de udleverede rationeringshæfter med fødevarer. ¹³

Frithiof Helge Christiansen

En af de danskere, der var i Newcastle i starten af 1940'erne, var Frithiof Helge Christiansen (herefter kaldet Helge), som blev født

¹³ Information fra Inger Batchelor leder af det danske samfund i Newcastle 11.03.2011. Også "Diary 1939-45. A View of World War II by a Danish M.N. Seaman on the Atlantic Ocean" af Henrik Jassen.

den 26. december 1912 i Roskilde.¹⁴ Man ved ikke med sikkerhed noget om hans familie eller barndom og tidlige ungdom, men i 1939 havde han en kone, som hed Astrid Thyra, og datteren Jytte, der blev født den 31. oktober 1939. På det tidspunkt boede familien i en lejlighed på Nørrebro i København.¹⁵

Under deres ophold i Newcastle havde mange af de danske sømænd forhold til lokale piger. I 1942 indledte Helge et forhold til en 20-årig pige fra byen Gateshead, der lå over for Newcastle på den anden side af Tynefloden. Hun hed Joan Alldred og arbejdede enten som tjener i Carrick's café på Grainger Street eller på Pergafabrikken, der lavede voksede kartoner til mælk og andre væsker. Helge har muligvis gennem deres fælles forkærlighed for dans mødt hende i selskabslokalerne på Finkle Street i Newcastle.¹⁶ I foråret 1942 havde Helge gjort Joan gravid.

Den 11. oktober 1942 blev Helge hyret (højst sandsynligt hyret igen) som 3. styrmand på PETER MÆRSK af kaptajn Otto Aggerholm. En 3. styrmands pligter ville omfatte overvågning af lastning, stuvning og losning af skibets last, navigation, vagthold, fordeling af udkigs- og rorgængertjenester og almindelig ledelse af besætningen under kaptajnens kommando.¹⁷

Ubåd 185

U-185¹⁸ af typen IXC-40 blev bygget af AG Weser i Bremen. Ubådens køl blev lagt den 1. juli 1941; den blev søsat den 2. marts 1942 og satte kommando den 13. juni 1942 med Kapitanleutnant August Maus som chef. Maus blev født den 7. februar 1915 i Wuppertal tæt på Düsseldorf og meldte sig til Kriegsmarine som Seekadett i april 1940.¹⁹

Efter prøvesejlads i Kiel og Gotenhafen (i dag Gdynia i Polen), torpedoaffyringsøvelser i Danzig og konvojangrebsøvelser i nærheden af Bornholm forlod U-185 Kiel den 26. oktober 1942 mod Nordatlanten og krigen.

De Allieredes styrkers landsætning i Nordvestafrika den 8. november 1942 under General Dwight D. Eisenhowers overkommando var et af de store vendepunkter i 2. verdenskrig. Landsætningen styrkede General Bernard Montgomerys sejr i El Alamein nogle få dage tidligere og ledte i sidste ende til nederlaget for aksemagterne Tyskland og Italien i Nordafrika. Da nyhederne om de Allieredes succes nåede den tyske overkommando, blev U-185, som på det tidspunkt var på vej til midten af Atlanten, beordret til at deltage i indsatsen mod de Allieredes initiativ ved at slutte sig til ubådgruppen Westwall Gruppe, der patruljerede i området vest for Gibraltar. Men den 27.

14 Fortegnelser foreligger på the Maritime and Coastguard Agency, Registry of Shipping and Seamen, Anchor House, Cheviot Close, Parc Ty Glas, Llanishen, Cardiff CF14 5JA.

15 Information fra hans datter Jytte via hans barnebarn Lena.

16 Information fra Alan Alldred, Joans broder.

17 Henning Morgen, arkivleder, A.P. Møller Mærsk.2

18 Den mest omfattende historie om U-185 på engelsk er fortalt af Robert C. Stern: *Battle Beneath The Waves: U boats at war*, Cassell Military, paperbackudgave 2002, s.111-115 og 131-144. Se også *U-Boat Operations of the Second World War Volume 1: Career Histories*, U1-U510 af Kenneth Wynn s.138-139 og Wikipedia søgning "German submarine U185".

19 Website <http://www.uboat.net/men/maus.htm>.

november tvang de mange allierede overfladeskibe og flys angreb Westwallbådene længere mod vest tæt på Azorerne, hvor de den 6. december grupperede sig på ca. 40° vest.

Mandag 7. December 1942

I de tidlige timer den 7. december 1942 nåede den stadig uledsagede PETER MÆRSK med Helge om bord en position vest for Azorerne på 39° 47' nord og 41° 00' vest. Midt i en voldsom storm blev skibet observeret af U-185, der angreb det med torpedoer. Den første traf kl. 03.40 men skibet holdt sig flydende, og det, der skulle være dødsstødet, blev sendt af sted kl. 04.30 men ramte ikke. Efter yderligere to træffere, der ramte kl. 04.52 og 05.51, sank skibet.²⁰

Det er meget sandsynligt, at alle om bord var klar over, at deres skæbne var beseglet, da den første torpedo ramte, selvom PETER MÆRSK kun var ét af de 28 % skibe under britisk flag, der blev sænket af torpedoer fra undervandsbåde mellem 1940 og 1943, og som havde holdt sig flydende i mere end 1 time.²¹ Der er dog også stor sandsynlighed for, at skibet sank meget hurtigt, efter at den tredje torpedo ramte.

Det er skik, at beskrivelser af krige ofte fokuserer på de overordnede begreber for succes og fiasko, sejr og nederlag. Detaljer omkring dødsfald og læsioner gives sjældent. Men al



F. H. Christiansen i 1942. Han var kendt som 'Chris' blandt sine engelske venner, sandsynligvis fordi de havde svært ved at udtale 'Helge'.

F.H.Christiansen 1942. He was known as 'Chris' to his English friends, possibly because of the difficulty they had in pronouncing 'Helge'!

slags krig er nærmest ubeskrivelig i sin brutalitet. Ligesom på de tusinder af skibe, der blev sænket under 2. verdenskrig, omfattede døden for dem, der var om bord på PETER MÆRSK, ofte et eller flere af følgende scenarier; "eks-

20 Website <http://www.uboat.net/allies/merchant/ships/2495.htm>.

21 *Survivors: British Merchant Seamen in the Second World War* af G.H og R. Bennett udgivet af The Hambledon Press 1999, s.77.

plosioner, brand, skoldning, damp, kvælende brændselolie, rovfisk, druknedød, kuldedød, tørst og sult”.²² Billeder fremmanes “...af brændende sømænd, der kvæles i flammende olie, af sømænd, der fryser til døde i vandet ... af ramte skibes undergang og endeløse skrig om hjælp ... ”²³

Det vides ikke, om redningsbåde eller redningsflåder blev udsat. Hvis de gjorde, ville de være blevet kængret i stormen, og der ville helt sikkert ikke have været nogle overlevende.

Et relevant spørgsmål er, om nogle af de ombordværende forsætligt blev dræbt af fjenden. Sænkningen af PETER MÆRSK skete inden for tre måneder efter den berygtede ordre af 17. september 1942, der blev udstedt af ubådskommandoens chef, admiral Karl Dönitz, og udsendt i radioen til alle ubåde efter LACONIA-ulykken.²⁴ Ulykken skete, da U-156 med Kapitänleutnant Werner Hartenstein som chef reddede omkring 1.500 overlevende fra redningsbåde og redningsflåder ved at tage dem om bord i sit eget fartøj, efter han havde torpederet og sænket Cunard White Star Lines LACONIA 500 sømil nord for Ascension Island midt i Atlanten den 12. september 1942.

Ordren fra Dönitz lød:

“1942 / 17.9

1. Alle forsøg på at redde besætningen fra et sænket skib skal fremover ophøre. Dette forbud omfatter også at samle personer op fra havet og sætte dem i redningsbåde, at rette kængrede redningsbåde op og at forsyne dem med mad og drikke. Sådanne aktiviteter er i modstrid med det primære formål med krig, nemlig at destruere de fjendtlige skibe og deres besætning.
2. Ordren om at pågribe kaptajner og maskinchefer står stadig ved magt.
3. Overlevende skal kun samles op, når forhør af dem vil være til gavn for ubåden.
4. Vær strenge. Husk, at ved bombeangreb på tyske byer tager fjenden ingen hensyn til kvinder og børn.”

Dönitz, som blev den tyske Führer efter Hitlers selvmord, blev anklaget for krigsforbrydelser ved Den Internationale Militærdomstol i Nürnberg i 1946. Anklagerne imod ham var: “ ... forbrydelser mod freden, deltagelse i sammensværgelse om at begå forbrydelser mod freden og andre krigsforbrydelser. En del af beviserne, som anklageren satte sin lid til, var LACONIA-ordren af 1942. Dönitz afviste blankt antydningen af, at hensigten med ordren skulle være at tillade mord på overlevende, og han argumenterede for, at dét at skyde mod sømandsfæller og andre, om de var i redningsbåde eller i vandet, efter man havde sænket deres skib “...er et spørgsmål om krigsmoral, og at det under alle omstændigheder skulle afvises... Ingen ordre vedrø-

22 Ibid s.214.

23 *The Atlantic Campaign* af Dan van der Vat udgivet af Birlinn Ltd. 1988, s.532.

24 Alle opgørelser over krigen i Atlanten drøfter LACONIA-hændelsen. Stern op.cit. Note (18) har en detaljeret beskrivelse på siderne 100-110 og det samme gør van der Vat (Note 23) på s.411-414.

rende dette emne er nogensinde blevet udstedt i nogen som helst form.” I forventning om, at domfældelsen ville blive “skyldig” og den mulige tildeling af dødsstraf, var August Maus fra U-185 én af flere ledende tyske ubådskaptajner, der affattede et svarskrift for en anke i tilfælde af sådan en straf, idet de hævdede, at der aldrig havde været nogen ordre til at slå overlevende ihjel, og at alle, der måtte have tolket LACONIA-ordren på en sådan måde, “måtte have haft en personlig, psykologisk tilbøjelighed, der har tilskyndet dem til at gøre dette”, hvilket gælder for en psykopat.²⁵

Selvom Dönitz blev fundet skyldig i at føre en aggressiv krig og dømt til 10 års fængsel, konkluderede domstolen, at “beviserne ikke med tilstrækkelig sikkerhed viste, at han forsætligt havde beordret mord på forliste overlevende.” I lyset af denne kendelse og Maus’ egne forsikringer, er det rimeligt at tro, at hvis nogle personer fra PETER MÆRSK overlevede sænkningen kortvarigt, blev de ikke derpå dræbt af maskingeværer fra U-185.

Krigens følger

M/S PETER MÆRSK

Et af de tusinde sænkede skibe, der ligger tilbage på bunden af Nordatlanten er PETER MÆRSK.

I maj 1940 lovede den britiske regering at betale kompensation for tabet af skibe, der sejlede i de Allieredes tjeneste under krigen. En komité fra Danmarks Dampskibsrederiforening, hvor A.P. Møller var medlem, udarbej-

dede derfor en liste over tab og om, hvordan en eventuel kompensation skulle deles. Efter komitéen havde holdt møde i London i november 1945 modtog Rederiet A.P. Møller-Mærsk et samlet beløb på 15.750.000 danske kroner som kompensation for deres ti skibe, der var gået tabt, plus kompensation for anvendelse af disse og andre skibe, der efterfølgende blev returneret til Danmark. PETER MÆRSK var ét af de ti tab, der var inkluderet i beregningerne.²⁶

I 1949 blev det fjerde skib, der skulle bære navnet PETER MÆRSK (nr. 107), bygget på Eriksbergs Skibsværft²⁷ og navnet anvendes fortsat i flådelisten.

F.H. Christiansen og sømændene fra udeflåden

Omkring 6.300 danske sømænd sejlede for de Allierede under 2. verdenskrig, og omkring 850 vendte aldrig hjem. Helge var én af de 850.

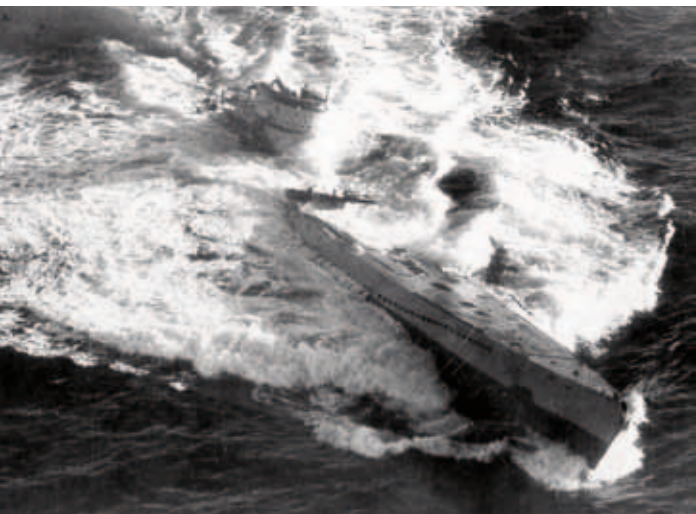
Hans datter, Jytte, giftede sig med en dansker, Villy Pedersen, i 1964. De fik datteren Lena (1965) og sønnen Ken (1970). I dag har Lena fået sønnen Martin, og Ken har to sønner: Magnus (2004) og Gustav (2007).

Joan Alldred fødte Helges søn, som fik navnet Christian Peter; det første navn efter sin far og/eller Kong Christian X, og det sidste navn efter sin fars skib. Fødslen fandt sted den 13. januar 1943 på Gables Maternity Hospital for Poor Women, senere overtaget af Frelsens Hær, på Elswick Road i Newcastle.

26 Hornby op.cit. s.184-185.

27 Ibid. s.296-297.

25 Bennet op.cit. s.223.



Den tyske U-185 synker efter at være blevet angrebet af amerikanske fly d. 24. august 1943.

U-185 sinking after being bombed by U.S. warplanes on 24 August 1943.

Christian Peter giftede sig med Pauline Veronica Dickens fra Grimsby i England i 1965, og de har tre børn: Christopher (1969), Katherine (1972) og Elisabeth (1974). Christopher har to døtre, Kimberley (2001) og Corinne (2003); Katherine har sønnen Thomas (2001), datteren Elisabeth [Libby] (2004) og endnu en søn, Henry (2006); Elisabeth har datteren Caramia (2004), sønnen Max (2005), datteren Amelie (2007) og endnu en datter ved navn Willow (2010).

Udover den datter, som han kendte i så tragisk kort tid, har Helge derfor nu en søn, fem børnebørn og tolv oldebørn, alle selvfølgelig født efter hans død.²⁸

28 Helges barnebarn, Lena og forfatteren.

De sømænd fra udeflåden, som overlevede krigen og vendte tilbage til Danmark, fandt ikke deres hjemkomst så varm, som de havde håbet. Nogle af deres landsmænd mente, at de havde haft det let i modsætning til de afsavn, som man havde lidt under tyskernes femårige besættelse. De britiske brude, der blev bragt med hjem til Danmark, havde nogle gange problemer med at falde til på grund af sprogvanskeligheder eller forskellig social status. Familiernes og vennernes liv var fortsat. Bagved det hele var kontrasten mellem den beskedne modstand mod Tyskland i Danmark, specielt under de tidlige år af besættelsen og den mere tydelige rolle, som udeflåden havde haft.²⁹

U-185

PETER MÆRSK var det eneste skib, der blev sænket af U-185³⁰ på ubådens første patrulje, før den igen den 1. januar 1943, efter 67 dage på søen, returnerede til Lorient på Atlanterhavskysten i det besatte Frankrig.

Yderligere to togter fulgte, under hvilke U-185 sænkede yderligere otte skibe, beskadigede et andet voldsomt og skød to allierede fly ned. På dens tredje togt, da ubåden var på vej hjem fra Brasiliens kyst, hvor den havde taget besætningen fra den slemt beskadigede U-604 om bord, som herefter blev sænket ved at åbne bundventilerne, blev U-185 angrebet af to amerikanske fly, en Wildcat og en Avenger, fra hangarskibet USS CORE. To fly mere an-

29 Inger Batchelor Note (13).

30 Op.cit. Note (18).

kom og sluttede sig til angrebet, og U-185 blev alvorligt beskadiget og sank hurtigt herefter med agterstævnen først.

De angribende amerikanske fly skød ikke på de besætningsmedlemmer, som man så forlade ubåden. I alt var der 36 overlevende, ni fra U-604, som blev samlet op omkring seks timer senere af destroyeren USS BARBER. 29 medlemmer af U-185s besætning døde som resultat af angrebet.

Til testamentet over U-185 kan der føjes en uhyggelige beretning om, at imens undervandsbåden sank lækkede dødelig klorgas fra akkumulatorrummet. Korvettenkapitän Holdring fra U-604 gik til det forreste torpedorum, hvor to svært sårede fra hans besætning var blevet lagt, og som nu var ude af stand til at bevæge sig. De havde tilsyneladende tigget om at blive skudt, hvilket Holdring gjorde, hvorefter han begik selvmord ved at vende pistolen mod sig selv.

August Maus var blandt dem, der blev reddet. Den 21. september 1943 havde Maus sænket mere end 50.000 tons allierede skibe (den faktiske tonnage var 62.761) og fik nu med status som en "første klasses ubådsfører" i sit fravær af Dönitz tildelt Ritterkreuz des Eisernen Kreuz. Dönitz havde på det tidspunkt efterfulgt storadmiral Erich Roeder som øverstkommanderende for hele den tyske flåde.

Først blev Maus ført til en krigsfangelejr i Crossville Tennessee, og derpå blev han den 27. januar 1944 overført til Papago Park. Den 12. februar flygtede han og fire andre ubåds-kaptajner, men Maus og hans rejsekammerat, Friedrich Guggenberger, blev fanget igen

i Tucson. Han var senere med til at udgrave en tunnel, hvorigennem 25 krigsfanger flygtede natten mellem den 23. og 24. december 1944, men en skade forhindrede Maus selv i at være iblandt de flygtende. I februar 1946 blev han overført til sin sidste krigsfangelejr, Camp Shanks. Hans sidste overførsel var til den britiske zone i Tyskland, hvorefter han blev løsladt på sin fædrene jord.

I de senere år blev Maus en succesrig forretningsmand i Hamborg og døde som 81-årig den 28. september 1996 omkring 54 år efter sænkningen af PETER MÆRSK.

Kendte mindesmærker

I Danmark

I København er der for enden af Nyhavn placeret et enormt anker fra en fregat fra det 19. århundrede. Mindeankeret blev rejst som et monument over alle danske søfolk, der mistede livet under 2. verdenskrig.

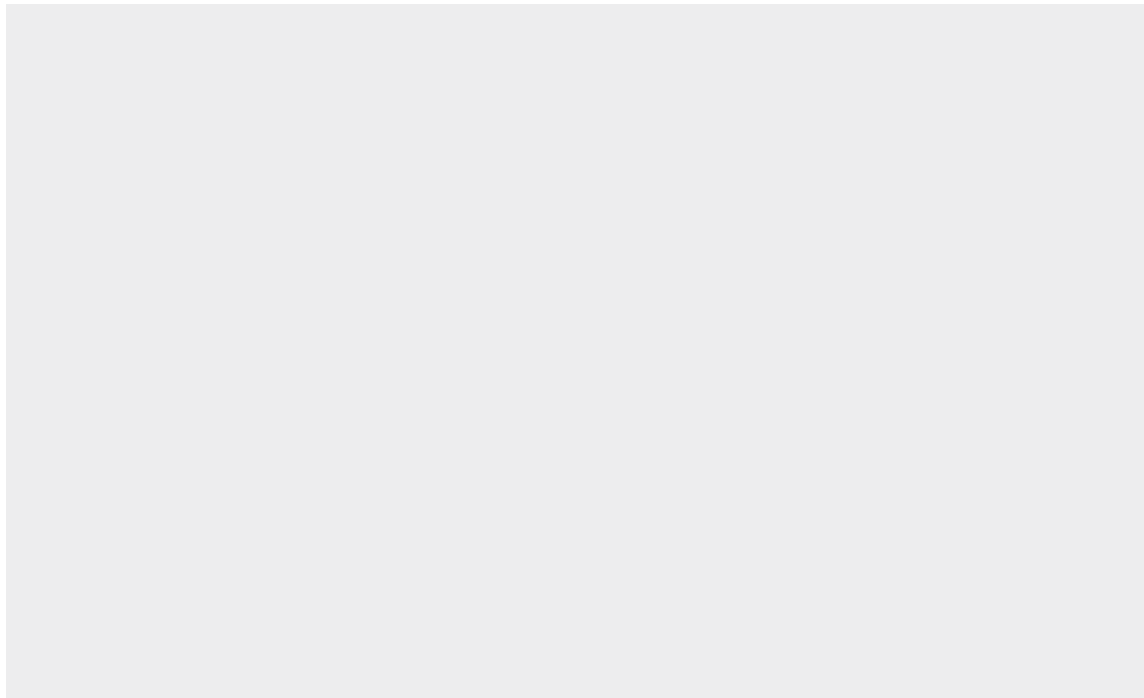
I vestibulen på A.P. Møller-Mærsk hovedsædet på Esplanaden er der en smuk bronzemindeplade med Helges navn skrevet som følger:

FRITHIOF H. CHRISTIANSEN

3. STYRMAND

A.P. Møller-Mærsk har en mindebog med titlen *MISTEDE LIVET* over de sømænd, der døde 1914-1918 og 1939-1945, og hvori Helge står på side 81.

På Handels- og Søfartsmuseet i Helsingør, er der bevaret en Mindebog for "Søfolk og Fiskere under 2. verdenskrig", der opremser de



Mindeplade i A.P Møller-Mærsk hovedkontor på Esplanaden i København. Frithiof Helge Christiansens navn er skrevet i begyndelsen af sjette linje.

Memorial plaque in the main corridor of the A.P. Møller-Mærsk offices on Esplanaden in Copenhagen. The name of Frithiof Helge Christiansen is recorded at the start of Line 6.

2208 omkomne. Museet bevarer og opdaterer en liste udarbejdet af Erik Kragelund over “danske søfarende, der omkom under og efter krigen 1939-45”. Helges navn dukker op i begge dokumenter.

frem til den danske Pool, registrerede engelske damer, der arbejdede for Poolen, de omkomnes navne i en journal. Optegnelserne blev senere i alfabetisk orden indført i mindebogen Book of Remembrance. Optegnelse for Helge står således:

I Storbritannien

De danske sømænd, der døde i allieret tjeneste, mindes officielt i St. Nicholas Cathedral i Newcastle.³¹ Når nyheder om krigstab nåede

“3. styrmand Kristiansen, Helge Fridthjof
*26.12.1913 †7.12.1942 m/s PETER MAERSK”

Efter krigen blev den Danske Sømandskirke i Newcastle indviet den 30. april 1949, og mindebogen blev opbevaret i kirken, indtil den

31 Inger Batchelor Note (13) og brochure samt anden information i St. Nicholas Cathedral.

blev lukket i 1969, og mindebogen blev flyttet til en anden dansk sømandskirke i Londons østlige del. Denne kirke lukkede i 1980. Det danske samfund i Newcastle kontaktede herefter borgmesteren og St. Nicholas' domprovst med det resultat, at man i domkirkekorsets nordøstlige hjørne, indrettede et mindesmærke bestående af grønne tavler af Westmorelandskifer som symbol på de danske øer.

Mindebogen blev placeret foran mindesmærket i en udstillingskasse fra sømandskirken i London. Da syren i enten papiret eller blækket fik siderne til at gå i forfald, blev alle optegnelserne skrevet over i en anden bog, som nu er udstillet i samme kasse.

I 1982 blev teksten på mindetavlerne oversat til engelsk og vist på en tilsvarende tavle med denne tekst:

IN MEMORY OF DANISH SEAMEN OF ALL RANKS WHO GAVE THEIR LIVES IN THE SERVICE OF THEIR COUNTRY IN THE YEARS 1939-1945. WHEN YOU READ THEIR NAMES REMEMBER THAT THEY DIED FOR DENMARK, THEY DIED FOR FREEDOM SO THAT WE, LIKE THEM, MIGHT LIVE AS FREE DANES.

I 2002 blev vinduet over mindetavlerne og mindebøgerne, som tidligere kun bestod af almindeligt glas, lavet om til et mindevindue med primært rødt og blåt glas efter et design af Dronning Margrethe II af Danmark.

Selvom der ikke længere er en dansk kirke i Newcastle, holdes der stadig gudstjenester af de tilbageværende medlemmer af den danske



Mindeplader i St. Nicholas Cathedral i Newcastle upon Tyne over de danske søfolk, der sejlede i Udeflåden. Glasmosaikken i mindevinduet ses ovenfor. Kransen formet som Dannebrog lagdes af forfatteren ved den årlige mindehøjtidelighed søndag d. 8. maj 2011.

The memorial tablets to the sailors of the Foreign Fleet in St Nicholas Cathedral, Newcastle upon Tyne. Part of the memorial window can be seen above. The wreath in the form of the Dannebrog was laid by the author at the annual memorial service on Sunday 8 May 2011.

menighed fra krigstiden, samt af deres venner og slægtninge. Ironisk nok foregår dette i den tysk-lutheranske kirke i Clarence Street i Shieldfieldområdet.

Hvert år på den søndag, som falder tættest på den 5. maj, den dato i 1945, hvor Danmark blev befriet af de Allierede styrker, holdes der en mindegudstjeneste for de danske sømænd i St. Nicholas Cathedral, hvor man lægger krans og en hornblæser spiller "Tappenstreg".

Historisk opgørelse

Historien om den danske reaktion på tyskeres besættelse under 2. verdenskrig er kompleks, og består af mange lag. Hitlers mål var, at Danmark skulle danne forbillede som protektorat: I invasionens umiddelbare kølvand betragtede Churchill mest landet som "den sadistiske morders lille tamme kanarieflugt".

I de tidlige krigsår så livet i Danmark utvivlsomt ud til at fortsætte nogenlunde som det plejede. Der havde faktisk ikke været nogen modstand mod selve besættelsen, og aktiv opposition til besættelsesmagten var tæt på at være ikke-eksisterende indtil 1943. Der var ingen dansk regering i eksil, ingen egne uniformerede "frie styrker", der kæmpede ved siden af de Allierede, og den generelle stemning i Danmark var accepterende omend modvillig af natur.

Hvad den nuværende danske ambassadør i London, Birger Riis-Jørgensen, kaldte "den tvetydige tid"³² sluttede ikke rigtigt før generalstrejkerne i august 1943 og den spektakulære succes med jødernes redning to måneder senere.

Denne baggrund taget i betragtning har man i høj grad underkendt den rolle, som de omkring 6.000 danskeres tjeneste i udeflåden spillede. De udholdt alle, hvad der er blevet beskrevet som "en stormfuld og nervepirrende periode, for manges vedkommende med døden som resultat".³³ Alene på de 24 Mærsk skibe, som blev sænket under krigen, mistede næsten 100 sømænd livet – det største antal på én gang var på PETER MÆRSK.

På trods af reduktionen i Mærsk flåden fra 46 skibe til 21, med kun syv under dansk kontrol hen imod slutningen af krigen, var A.P. Møller én af de første, der hylkede krigens sømænd, da han i december 1943 i bogen *Nogle jævne Ord om den danske Sømandsstand i Krigstid* skrev:

"... det må dog stå klart, at de, der i krigstid gør den største indsats, er de *søfarende*, der sejler med skibene; thi de sætter selve livet som indsats. De gør det på en ejendommelig rolig og bramfri vis og har vist som oftest ikke selv følelsen af, at der er noget stort deri."³⁴

Flere og flere historikere tilslutter sig denne holdning, heriblandt for nylig Bo Lidegaard, som skriver i *A Short History of Denmark in the 20th Century*:

"Nogle af de få danske, der i timerne efter besættelsen stod over for et valg, var besættningerne på de danske handelsskibe på åbent hav. Fra Danmark indløb ordrer om snarest at søge dansk havn – hvilket naturligvis betød at give sig besættelsesmagten i vold. På de fleste skibe

32 I forordet side IX til *Hitler's Savage Canary. A History of the Danish Resistance in World War II* af David Lampe, 2010 udgave udgivet af Pen And Sword Books Ltd.

33 Hornby op.cit. s.180.

34 Ibid. s.183.

samlede kaptajnen besætningen til et “skibs-råd”, der afgjorde den videre kurs. De fleste besluttede at anløbe neutral eller allieret havn, hvor de påbegyndte en lang og farefuld sejlads som led i den maritime livline, der holdt Storbritannien flydende de følgende fem år. Søfolkene på de danske handelsskibe i allieret fart bliver ofte glemt, når regnskabet mellem samarbejde og modstand skal gøres op. Men de var den enkelte gruppe danskere, der gjorde mest og ydede de største ofre for De Allieredes krigsførelse og dermed for befrielsen af Danmark – af disse kom ca. 850 aldrig tilbage.”³⁵

Det er derfor overraskende og skuffende, i det mindste for en udenlandsk besøgende, at Frihedsmuseet i Churchillparken i København praktisk talt ignorerer udeflåden, og at Lampe (32) slet ingenting nævner.

Trist nok fik de britiske sømænd i handelsflåden under 2. verdenskrig, ligesom de danske sømænd i udeflåden, kun langsomt den anerkendelse, som de åbenlyst fortjente. Så sent som i 2004 kunne Richard Woodman i bogen *The Real Cruel Sea* bemærke at “... sømændene i de skibe, som fragtede råmaterialer, olie, færdigvarer, fødevarer og alle de andre krigsforsyninger, har fået meget lidt opmærksomhed fra historikerne, ... det er en endegyldig sandhed, at de, der var de primære mål for Kriegsmarinens undervandsbådes offensiv, de, der i grunden var sagens kerne, mærkeligt nok er blevet overset, måske fordi de ganske enkelt

var for almindelige til at have gjort sig bemærket ... Det mod, som sømændene udviste, der bemandede konvojerne, der i hundredvis pløjede gennem de ugæstfrie have i Nordatlanten, var centralt for slagets udfald. Men der findes ingen krigskirkegårde for dem ud af hver fire sømand i handelsflåden som forliste; som det tyske digt så rammende siger: Der gror ingen roser på en sømands grav.”³⁶

Admiral of the Fleet Lord Chatfield rapporterede endda efter krigen, at han havde set sømænd fra handelsflåden, som havde vendt deres “MN” (Merchant Navy) distinktion på hovedet, så der i stedet stod “NW” (Not Wanted).³⁷

Ikke desto mindre viste det sig, at den tap- perhed og offervilje, der blev udvist af de eksilramte britiske, danske og andre sømænd, som sejlede for de Allierede, muliggjorde den import af hvede, kød, olie og andre fornødenheder, der var af vital betydning for at Storbritannien kunne fungere specielt i de tidlige krigsår. Dette satte landet i stand til at koncentrere sig om krigsproduktionen i stedet for fødevarerforsyningen og forbrugsbehovene.

De danske sømænd, som døde, hjalp med til at bevare danskernes såvel som briternes frihed.

“De skal ikke blive gamle, som vi, der er blevet tilbage, bliver gamle:
Alder skal ikke trætte dem, ej heller årene fælde dem.

35 Udgivet af Gyldendals Boghandel Nordisk Forlag A/S København 2009, s.148. [Red.: Citatet er på dansk taget fra den danske 2011-udgave *En fortælling om Danmark i det 20. århundrede*, side 163f].

36 Paperbackudgave udgivet af John Murray 2006, s.6.

37 Ibid. s.681.

Når solen går ned og om morgenen vil vi huske dem i vores drømme.”

“They shall grow not old as we that are left grow old:
Age shall not weary them, nor the years condemn.
At the going down of the sun and in the morning
We will remember them.”

“For the Fallen”, 1914, Laurence Binyon (1869-1943)

Forfatterens efterskrift

Denne artikel er en udvidelse af det minde-skrift om min far, som jeg skrev til mig selv, mine børn og børnebørn og min søsters familie i Danmark efter en efterforskning, som jeg foretog i efteråret 2010 og foråret 2011.

Hvorfor tog det det meste af mit voksne liv at gøre dette?

Svaret skal findes i de enorme ændringer, som der er sket i sociale konventioner henover de seneste 70 år. Jeg tvivler på, at nogen i dag, som ikke levede i 1940'erne og 50'erne, kan forstå den brændemærkning, der dengang var knyttet til ugifte mødre og deres uægte børn. Efter jeg blev født i Newcastle i januar 1943 blev min mor sat under hårdt pres for at bortadoptere mig. Da hun nægtede, fik hun ikke længere lov til at være en del af familiehjemmet i Gateshead. I stedet tog min oldefar, en pensioneret grovsmed, og hans kone, der dengang var 71 og 69 år, sig af hende. De var flyttet fra Northumberland til Southport i Lancashire i

det nordvestlige England, hvor jeg tilbragte de første 18 år af mit liv.

Jeg blev i en meget tidlig alder opmærksom på, at min far havde været en dansk sømand, som var død under krigen. Men da min mor giftede sig i Southport i 1947, blev det indskærpet mig, at hendes mand, Norman Baird, som adopterede mig, nu var min far. Alle tanker og spørgsmål, som jeg måtte have om min biologiske far, Helge, og som jeg selvfølgelig aldrig havde kendt, skulle fuldstændigt undertrykkes. Ved de få lejligheder i min barndom, hvor jeg udfordrede denne formaning, var det årsag til store misforståelser og skændier mellem mig og min mor og min adoptivfar, som jeg dog efterhånden udviklede et godt og kærligt forhold til. Jeg vidste, at den efterforskning, jeg foretog som voksen, der afslørede, at min far havde været gift på det tidspunkt, han mødte min mor, ville bringe hende voldsomt ud af ligevægt, hvis hun fik det at vide. Hun var nemlig fuldstændig overbevist om, at han ville have giftet sig med hende, hvis han havde overlevet krigen.

Derfor følte jeg mig hæmmet i at fortsætte mine undersøgelser omkring min far, før både min adoptivfar døde i 1989 og sidenhen min mor i 2008. Det er derfor kun for kort tid siden, at jeg blev opmærksom på min danske halvsøster Jyttes eksistens. Hun døde trist nok i 1998, og jeg fik aldrig lært hende at kende. Jeg fik dog den glæde at møde hendes børn og børnebørn, da jeg besøgte Danmark første gang i oktober 2010.

Jeg håber derfor, at denne artikel, som har sat mig i stand til at sætte min fars liv ind i en

større sammenhæng, også har kastet lidt lys over det, som jeg forstår, er en meget lidt kendt side af den danske modstandsbevægelse mod tyskerne i 2. verdenskrig. Det er udelukkende skrevet ud fra et britisk og meget personligt perspektiv og kun ved at anvende kilder, der er tilgængelige på engelsk, da jeg til min store fortrydelse hverken kan læse eller tale dansk.

Jeg vil gerne sende en tak for den hjælp, jeg har modtaget ved min efterforskning til følgende personer: I Danmark: Helges barnebarn Lena; Henning Morgen, arkivleder hos A.P. Møller-Mærsk; Benjamin Asmussen, museumsinspektør på Handels- og Søfartsmuseet; Michael Jørgensen, advokat hos Raimex International; og Jørgen Marcussen, årbogsredaktionen på Handels- og Søfartsmuseet. I Holland:

min datter Elisabeth, som tog den første kontakt til Danmark på mine vegne. I England: min onkel Alan Alldred; Inger Batchelor, leder af “The (ex wartime) Danish community in Newcastle upon Tyne”; og især min kone Pauline for hendes tålmodighed og forståelse for min livslange besættelse af og behov for at anerkende og huske den far, som jeg aldrig lærte at kende, for hendes konstante støtte, opmuntring og kammeratskab under min efterforskning.

Indholdet i denne artikel er efter min bedste overbevisning i overensstemmelse med sandheden. Hvis der dog skulle vise sig at være unøjagtigheder, er jeg alene ansvarlig herfor.

C.P. Baird M.A. (Oxon)

C.P. Baird

An incident in the foreign fleet

SUMMARY

When Denmark was invaded by the Germans on 9 April 1940 the Danish Merchant Navy was divided into two parts: “the home fleet” of ships which became subject to control by the Germans, and “the foreign fleet” of ships which sailed for the Allies.

This article describes a ship and a Danish officer of the foreign fleet and tells how they and a German U-boat came together on the fateful morning of 7 December 1942. It includes an account of the connection of the sailors of the foreign fleet with Newcastle-upon-Tyne

in England during the war years and records how those who died are remembered in Newcastle as well as in Denmark.

It also notes some of the assessments made by historians and others of the Danish seamen’s contribution to the success of the Allied war effort and thereby to the liberation of Denmark itself on 5 May 1945.

It ends with a plea that the sacrifices made by the seamen of the foreign fleet be better acknowledged and appreciated within Denmark.