

C.P. Baird

“En broget skare”

Danske krigssejlere i Newcastle upon Tyne

I Årbog 2011 fortalte Peter Baird, M.A. (Oxon), historien om sin far, Frithiof Helge Christiansen, som var officer i udeflåden – de danske skibe og sømænd, der sejlede for de allierede mellem 1940 og 1945. F.H. Christiansen døde sammen med alle andre ombordværende på PETER MÆRSK, der blev ramt af en tysk torpedo og sank i Nordatlanten 7. december 1942.

Denne gang, som opfølgning til sin tidligere artikel, beretter han om fire almindelige sømænds oplevelser i udeflåden under krigen, og han beskriver den rolle, som Newcastle upon Tyne i det nordøstlige England spillede som hjemhavn for krigssejlerne. Han diskuterer de følger, som krigstjenesten fik for sømændene efter krigens slutning, og hvordan sømændene følte sig udelukkede og glemte af den danske stat.

When You Go Home,
Tell Them Of Us And Say,
For Your Tomorrow,
We Gave Our Today.¹

John Maxwell Edmonds 1875-1958

1 Gravskrift på mindesmærket for britiske soldater i Kohima i den nordøstlige del af Indien.

Introduktion

Generelt er kronologien omkring Danmarkshistorien umiddelbart før og under 2. Verdenskrig velkendt: Ikke-angrebspagten med Tyskland 31. maj 1939, Besættelsen 9. april 1940 og som følge heraf 13 danske faldne soldater ved grænsen; efterfulgt af regeringens ordre om at opgive al modstand; samarbejdspolitikken, hvor befolkningens vrede mod tyskerne voksede og ledte til fredelige demonstrationer; dernæst Augustoprøret 1943; samlingsregeringens tilbagetræden 29. august 1943 og tyskernes indførelse af militær undtagelsestilstand; evakueringen af over 7000 jøder til Sverige i oktober 1943; intensivering af de hidtil spredte og tilfældige sabotageaktioner under Danmarks Frihedsråds ledelse; og endelig de allieredes befrielse af Danmark 5. maj 1945.²

Modstandsbevægelsen har i Danmark siden krigens slutning været bredt anerkendt og påskønnet i form af sejrparader, mindearrangementer, medaljer, Frihedsmuseet på Esplanaden i København, Mindelunden i Ryvangen,

2 Den nyeste udgivelse om Danmarkshistorien på engelsk er, så vidt jeg ved, Knud J.V. Jespersen: *A History of Denmark*, 2. udg., 2011. Se især diskussionen s. 27-30 og 178-179 om Danmark under 2. Verdenskrig.

samt af historikere³, politikere og det danske samfund som helhed. Det er almindeligt kendt, at over 850 medlemmer af modstandsbevægelsen blev dræbt under Besættelsen, og at mange flere blev såret.

Derimod har der i Danmark siden 1945 stort set ikke været bevidsthed om og anerkendelse af det, der med en vis ret kan kaldes "den danske udenrigs-modstandsbevægelse", og i særdeleshed den rolle, de danske sømænd i handelsflåden spillede i forhold til at vinde krigen mod Tyskland, dengang de havde base i byen Newcastle upon Tyne i England, hvis centrum uden overdrivelse mellem 1940 og 1945 blev kaldt "Denmark upon Tyne"⁴. Fra april 1940 til september 1945 var der faktisk 6.300 danskere, som frivilligt sejlede for de allierede i kampen mod Tyskland; i konvojer over Atlanten og gennem Østersøen, i Middelhavet og over Stillehavet, i farvandene ved De Britiske Øers østkyst, og hen imod krigens af-

slutning som bidrag til de allieredes landgang i Italien, Normandiet og Japan. Igennem krigen blev omtrent 280 "danske handelsskibe sænket, og omkring 1850 danske sømænd døde i kampen for Danmarks frihed. Ifølge historikeren Christian Tortzen "[...] var handelsflåden [...] (til hvilken de danske sømænd i England kom til at høre under) [...] i realiteten en skjult militærstyrke [...] det fjerde ben i kronens forsvarsstyrker."⁵

Denne artikel beretter om nogle af de sømænd, hvis historie blev en del af det, der siden blev kendt som udeflåden, og som udgjorde reservemandskabet af danske sømænd (The Danish Pool), der lod sig hverve til at bemane allierede handelsskibe. Artiklen beskriver deres liv, når de befandt sig på land i Newcastle upon Tyne, der af de britiske myndigheder var udpeget som hjemhavn for de danske sømænd, der ankom til Storbritannien efter 1940. Det påstås, at deres oplevelser, mod og patriotisme, som af de allierede blev anerkendt krigen igennem, var på samme niveau som hos dem, der deltog i den danske modstandsbevægelse i hjemlandet; og deres indsats fortjener at blive alment kendt i deres eget land.

Fire af disse mænd var Carlo Andersen, Edmund Petersen, Henrik Jessen og Erik Kragelund Nielsen.

Carlo Andersen

Kun få – hvis nogen – af de danske sømænd, som pludselig befandt sig i Newcastle efter april 1940, kan være ankommet dertil under

3 Jf. David Lampe: *Hiler's Savage Canary*, 2010.

4 Den vistnok eneste betydningsfulde undtagelse er historikeren Christian Tortzen, som desværre døde 1. september 2012. Beklageligvis er hans største forskningsprojekter *Søfolk og skibe 1939-1945* samt *Krigssejlerne: træk af dansk skibsfarts historie 1939-1945* ikke oversat til engelsk, men på engelsk findes "Danish Merchant Seamen and their Ships in British Service 1940-1945", i: *Britain and Denmark – Political, Economic and Cultural Relations in the 19th and 20th Centuries*, redigeret af Jørgen Sevaldsen og udgivet af Museum Tusulanums Forlag i 2003. Artiklen udgør ryggraden for denne artikel, og jeg skylder stor tak til Tortzens forskning. Modsætningen er Martin Conway og José Gotovich (red.): *Europe in Exile: European Exile Communities in Britain 1940-45*, Berghahn Books i 2001. Bogen behandler landflygtige fra Belgien, Frankrig, Nederlandene, Polen og Tjekkoslovakiet. Danmark er ikke engang nævnt.

5 Op.cit. note (4) s. 294.

mere dramatiske omstændigheder end Carlo Andersen⁶, der stammede fra Aalborg. Carlo havde sejlet, siden han var 14. Han var hyret på S/S ELSE, der sejlede i Middelhavet i de første måneder af 1940, da skibet fik problemer med skibsskruen. Skibet var i dok i Casablanca i Marokko, på det tidspunkt fransk koloni, men da Frankrig blev besat af Tyskland, fik ELSE ikke afrejsetilladelse. Mens Carlo var tilbageholdt i Casablanca, blev han slået ned med en jernstang af en araber, der stjal alle hans værdier og efterlod ham liggende i en blodpøl. Han blev fundet af politiet og bragt bevidstløs til hospitalet.

Efter udskrivelsen fra hospitalet forsøgte han tre gange at flygte fra Casablanca. Ved det første forsøg sejlede han og syv andre skibskammerater ud på Middelhavet i en af redningsbådene fra ELSE, men det oprørte hav tvang dem tilbage i havnen. Senere, denne gang sammen med fire andre sømænd, sejlede han igen ud fra Casablanca, men dårligt vejr tvang deres lille båd omkring 160 km langs kysten, før de blev standset af en destroyer fra det franske Vichy-styre. De ombordværende blev arresteret og sendt tilbage til Casablanca, hvor de blev idømt 15 dages fængsel af nazisterne. De overlevede på to skiver brød om da-

⁶ Carlo Andersens historie er baseret på et detaljeret spørgeskema, som han udfyldte efter forespørgsel af Inger Batchelor, menighedsrådsformand ved Den Danske Kirke i Newcastle, i 1987. Informationen om de skibe, han sejlede med, stammer fra hans søfartsbog. Carlo Andersen skrev desuden om sine oplevelser i Marokko i artiklen "Flugten fra Marokko" i: J. Hjort (red.): *Den Danske Sømand Under De To Verdenskrige 1914-18 og 1939-45*, Samlerens Forlag, København 1945.

gen og en vandig suppe med to-tre bønner i. Carlos tredje og sidste flugtforsøg involverede tyveri af en redningsbåd fra et belgisk skib. Han og en anden dansker, Jørgen Thomsen, samt to belgiske sømænd fra Antwerpen monterede en ekstra køl, så de kunne sejle båden som en yacht. Det tog ni dage at krydse over fra Marokko til Gibraltar, og undervejs fik de hjælp fra en spansk fiskerbåd, hvis besætning forsynede dem med vand og gav dem retningsanvisninger. Deres proviant bestod hovedsageligt af sardinolie.

I Gibraltar tog Carlo hyre som kok på en britisk olietanker, SAN ZEFERINO, indtil de nåede Free Town i Sierra Leone. Dernæst kom han om bord på en new zealandsk troppe-transport, RANGITATA, der ankom til Liverpool i marts 1942, hvorefter han igen afmønstrede og af de britiske immigrationsmyndigheder blev beordret til at tage til Newcastle og dér tilslutte sig reservemandskabet af danske sømænd. Ved ankomsten blev han stillet over for det gængse valg mellem at sejle for briterne eller arbejde for Skovkommissionen som afløsning for indrullerede britiske mænd i det vigtige arbejde med at skaffe tømmer, blandt andet til krigsformål og afstivning af minegange.

Carlo valgte at vende tilbage til havet og havde efterfølgende hyre på coastere, der be-sejlede ruten mellem Glasgow i Skotland, Blyth nær Newcastle og Cardiff i Sydwalet; en rute, der blev berygtet som *E Boat Alley* på grund af de aktive tyske motortorpedobåde, kendt som E-både. Senere sejlede han i kon-vojer mellem Skotland og Vestafrika, hvor de skibe, han sejlede med, blev angrebet af ubåde.

Han fik malaria, tog endnu en tur på en coaster, der sejlede kul fra Newcastle til kraftværket Barking i Essex. Dernæst blev han hovmester på S/S SVANHOLM, hvor han hjalp med at skaffe forsyninger til de allieredes 8. Armé, da den invaderede Sicilien og Italien; og han arbejdede på S/S HARDICANUTE med at sejle fisk fra Island til England med kul som returfragt, da skibet blev angrebet af tyske flyvere. Ved krigens slutning sejlede han med S/S HARALD, et forsyningseskib, som assisterede britiske og allierede tropper under de allieredes landgang i Normandiet på D-dag.

Edmund Bonnano Petersen

En anden ung sømand, der ankom til Newcastle betydeligt senere end Carlo efter sine egne dramatiske og sindsoprivende oplevelser, var Edmund Petersen⁷. Edmund var født i 1926 og tog hyre som kahytsdreng om bord på S/S AXEL CARL, som tilhørte rederiet Heimdal i København. Han var 15 år gammel, da skibet ankom til Korsør i foråret 1941 med en ladning kul fra Hamborg til DSB. I de næste mange måneder sejlede AXEL CARL under tysk kontrol mellem danske og tyske havne og ved en enkelt lejlighed til Rotterdam i det tysk besatte Nederlandene. Både i Rotterdam og Hamborg blev skibet bombet og ramt af maskingeværskud fra det britiske luftvåben, men uden at lide nævneværdig skade.

⁷ Edmund Petersen skrev en biografi om mandskabet på S/S AXEL CARL 1941-1945, privattryk 2004, og jeg har fået venlig adgang til den af hans datter Charlotte Stenholt.

I forsommeren 1941 medbragte AXEL CARL en blandet last fra Hamborg til Lenin-grad, da Sovjetunionen på det tidspunkt var Tysklands allierede. Den 20. juni gik sovjetiske agenter om bord og arresterede besætningsmedlemmet Nicolai Krecow, der var født i Sovjetunionen, men som ung var stukket af til Frankrig. Senere var han kommet til Danmark, sejlede på danske skibe og blev gift. Han blev ikke set siden. Den 22. juni 1941 opsagde Hitler pagten med Stalin og invaderede Sovjetunionen i Operation Barbarossa. Da Lenin-grad blev angrebet, mens AXEL CARL stadig lå i havnen, entrede sovjetiske soldater med maskingevær skibet, arresterede Edmund og resten af besætningen og bragte dem ind til land. Det sidste, de så af AXEL CARL, var, da de danske flag på siden af skibet blev malet over af sovjetiske arbejdere, og Dannebrog blev taget ned og erstattet af hammer og segl.

De næste 18 måneder var Edmund og resten af besætningen fra AXEL CARL krigsfanger i fængsler og koncentrationslejre i forskellige dele af Sovjetunionen. Kosten bestod af en blanding af hirsegrød, kålsuppe, saltet fisk, brød (ofte muggent) og vand. Mændene blev kronraget og sov på træplanker med høfyldte lærredssække som madrasser. De havde konstant lus. I en af lejrene bestod toiletterne af bjælker over et stort hul i jorden, og de blev brugt af op til 200 fanger ad gangen. Tilfælde af tyfus forekom ofte.

Transporten til en fangelejr i Sibirien indebar 12 dages indespærring i en uopvarmet kvægvogn sammen med omkring 60 andre fanger, hvor de rejste over tilsyneladende en-



AXEL CARL set fra bagbord. Her arbejdede den 15-årige Edmund Bonnano Petersen i 1941 før han kom til at tilbringe 18 måneder tilbageholdt i Sovjetunionen.

Foto: M/S Museet for Søfart

AXEL CARL seen from the port side. This is the ship on which the 15 year old Edmund Bonnano Petersen served in 1941 before being incarcerated for 18 months in the Soviet Union.

Photo: Maritime Museum of Denmark

deløse stepper i bidende koldt vejr, og sneen trængte ind i vognen gennem sprækkerne. Adskillige fanger døde og blev taget ud og efterladt på stepperne, når toget stoppede.

Ved forskellige lejligheder blev Edmund og hans besætningskammerater forhørt af sovjetiske kommissærer. Selv om de tilbød at sejle for de allierede, fik de at vide, at de blev behandlet som fjender, fordi danske soldater kæmpede sammen med tyskerne mod Sovjetunionen på Østfronten. Otto, et af de andre besætningsmedlemmer, spurgte Edmund: *“Hvad helvede har de gjort derhjemme, siden vi skal være*

*i en [...] krigsfangelejr?”*⁸ Det var Karanda-lejren nær den kinesiske grænse, hvor kosten var særligt ringe, så besætningsmedlemmernes helbred led under det, og der udbrød dysenteri. Et finsk besætningsmedlem, Sjöholm, døde som 34-årig efterfulgt af to danskere, Hans Larsen på samme alder og Frede Christiansen

8 I 2003 udtalte den daværende danske statsminister, Anders Fogh Rasmussen, for første gang offentligt kritik af Danmarks samarbejde med det nazistiske Tyskland som et “moralsk svigt” i sin tale for 60-året for ophøret af den samarbejdende koalitionsregering 1940-1943.



Mindetavle ved St. Nicholas Buildings, som var centrum for de danske søfolk i Newcastle upon Tyne mellem 1940 og 1945. Et billede af bygningerne kan ses i Årbog 2011, s. 47.

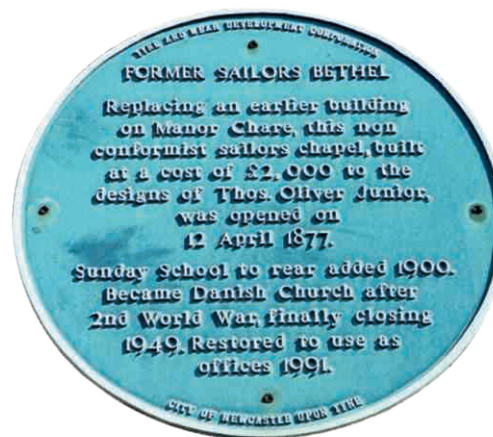
Foto: C.P. Baird

Commemorative plaque on the rear wall of the St. Nicholas Buildings which were the focus of the Danish seamen's lives in Newcastle upon Tyne between 1940 and 1945. A photograph of the Buildings can be seen in Årbog 2011, p. 47.

Photo: C.P. Baird

på 35 år. Alle tre blev begravet side om side på de sibiriske stepper.

Senere i 1942 blev de resterende besætningsmedlemmer bedt om at underskrive et tilsagn om at sejle for de allierede, og da de gjorde det, fik de at vide, at de ville blive overdraget til briterne i Persien, det nuværende Iran. Dette var en dag med *“fantastisk glæde!”* De fik deres pas, som de ikke havde set siden Leningrad, tilbage, og med tog blev de ført til Krasnovidsk ved Det Kaspiske Hav. Undervejs solgte de, på forskellige stationer hvor toget



Mindetavle ved sømandskirken tæt ved kajkanten i Newcastle upon Tyne.

Foto: C.P. Baird

Commemorative plaque at the Danish seamen's bethel or chapel near the quayside in Newcastle upon Tyne.

Photo: C.P. Baird

gjorde holdt, lynlåse fra deres tøj, løse knapper, veste og jakker for at kunne købe mad.

Endelig sejlede de over Det Kaspiske Hav til Baku, hvor de igen blev fængslet i 2½ dage, før de blev løsladt, mødt af den svenske konsul og indlogeret på et førsteklases Intourist Hotel med tjenere i sorte og hvide uniformer. Sengene havde hvide lagner og tæpper, men sømændene var så uvante med al den komfort, at de kun kunne sove på gulvet. Dernæst blev de i Teheran budt velkommen af den britiske øverstbefalende, fik uniformer fra den britiske

hær (der kunne ikke skaffes flådeuniformer), fik morgenmad med varm grød, presset og saltet oksekød fra dåse, spejlæg, brød og te – og så meget, som de ville have. De spillede en fodboldkamp mod britiske soldater og mødte den danske ambassadør og hans kone.

De fik at vide, at der var tre hovedårsager til deres løsladelse fra Sovjetunionen: Fra begyndelsen af deres fangenskab havde de tilbudt at sejle for de allierede; andre danske sømænd havde gjort tilsvarende siden krigens udbrud; og den svenske konsul havde været meget aktiv på deres vegne efter at være blevet kontak- tet af rederiet Heimdals ejere. Desværre blev AXEL CARLs førstestyrmand dræbt i en trafikulykke i Teheran; han var det femte besæt- ningsmedlem, som mistede livet.

Fra Persien krydsede Edmund og hans til- bageværende skibskammerater Det Røde Hav, hvorefter de rejste nordpå gennem Palæstina til Cairo, videre til Alexandria, hvor de blev ind- rulleret i den britiske handelsflåde og mødte andre danske sømænd fra ROBERT MÆRSK, GUDRUN MÆRSK og THUREBY samt an- dre skibe i allieret tjeneste. Edmund selv og omtrent halvdelen af besætningen fra AXEL CARL tog hyre på et norsk motorskib, HER- MELIN, hvor de i mere end et år transporte- rede flybrændstof og tropper fra den britiske 8. armé mellem Alexandria og forskellige havne langs den nordafrikanske kyst; ofte under an- greb af tyske og italienske fly og ubåde. *“Alles nerver var på højkant under de angreb, vi opleve- de. De kom som lyn fra en klar himmel, og vi havde flybrændstof i lastrummet under os. Vi vidste alle, hvad der ville ske [hvis vi blev ramt] – skibet ville*

simpelthen eksplodere[...] Vores nerver blev ud- sat for pres dag og nat!” Sommetider blev mænd trukket ud fra lastrummet, bevidstløse af dam- pe fra brændstoffet under af- og pålæsning.

På det tidspunkt var et sjette besætnings- medlem fra AXEL CARL afgået ved døden; donkeymand Olaf Christian Hansen faldt over bord i Alexandrias havn, da han havde taget hyre som besætningsmedlem på ROBERT MÆRSK, og druknede. Han blev begravet på 8. Armés krigskirkegård i Alexandria.

Gradvist, efterhånden som den tyske krigs- lykkelige endegyldigt vendte, sejlede HERMELIN i konvojer længere og længere mod vest i Mid- delhavet og nåede til sidst Gibraltar. I juli 1943 deltog HERMELIN i de allieredes invasion af Sicilien, igen med transport af brændstofcon- tainere og tropper fra 8. armé. I august over- værede Edmund i Messina feltmarskal Mont- gomery, der senere ledte Danmarks befrielse, køre gennem byen, mens han vinkede til sine tropper.

Efter endnu flere sejladsere i pendulfart mel- lem Alexandria, Malta, Nordafrika, Sicilien og Italien blev HERMELIN lastet med sækkevis af hasselnødder, hvilket besætningen var lyk- kelige for, fordi de gav ekstra beskyttelse imod torpedoer, og tilsluttede sig en konvoj på 30- 40 skibe fra Gibraltar til England. På det tids- punkt havde de danske skibe fået tilladelse til at hejse Dannebrog: *“Det var et vidunderligt syn at se det danske flag på alle disse skibe. Vi havde hele tiden været kede af, at de danske skibe førte britiske flag!”*

Ved ankomsten til England var alle *“glade og spændte [...] Der var smukt, og det regnede.*

Vi var glade for at mærke regnen [...]. Køerne græssede på markerne. Vi besøgte de engelske pubber [...] vi følte os godt tilpas [...], englænderne var meget gæstfrie og venlige at tale med [...].

Efter at have været på HERMELIN i 17 måneder afmønstrede Edmund i Liverpool og kunne langt om længe rejse til Newcastle for at lade sig indregistrere i The Danish Pool, hvor der var *“en særlig atmosfære blandt de danske og norske sømænd»*.

Efter tre uger tog Edmund hyre på INGER TOFT, der lå for anker ved South Shields ved floden Tyne, og sejlede derefter hovedsageligt i konvojer til og fra Island, men krydsede også ved en enkelt lejlighed Nordatlanten til Canada. Han bød Atlanterhavets storme velkomne, fordi de forhindrede de tyske ubåde i at komme op til overfladen. *“Ellers var der konstant en nervøs stemning”*.

En morgen blev INGER TOFT ramt af en torpedo og brækkede i to dele, og flammer og vand væltede ud af køjerne. Det tog kun sølle 70 sekunder (en britisk fregat, der var følgeskib, tog tid), før skibet sank. Edmund tilbragte to timer i havet, mens han klyngede sig til en planke fra en af skibets luger, før han blev reddet af fregatten. *“Vi blev behandlet vældigt pænt. Vi fik varm te. Vi fik snart varmen igen [...] vi fik det snart bedre.”*

Via Loch Ewe og Edinburgh i Skotland vendte Edmund og de andre overlevende tilbage til Newcastle, hvor de hver modtog £25 fra The Danish Pool som kompensation for mistede ejendele efter torpederingen og yderligere £25 fra penge indsamlet af danskere bosiddende i London. £25 var det gængse beløb

beregnet til menige sømænd; officerer fik en del mere. Hans sidste skib blev S/S ROTA, et køleskib i rutefart mellem London, Belfast i Irland og Glasgow i Skotland. Da han var i land i London, søgte han ly mod de tyske bombefly og V2-raketter i undergrundsstationerne. Da krigen mod Tyskland endte, *“var det fantastisk at være i London på befrielsesdagen. Alle skibene i kaj og langs Themsen tudede med hornene [...] sirenerne lød hele dagen, alle på land var lykkelige. Der var fri øl i pubberne, og de holdt åben indtil de tidlige morgentimer.”*

Som mange andre sømænd i udeflåden og omtrent halvdelen af besætningen fra AXEL CARL vendte Edmund ikke tilbage til Danmark efter krigen. Han var stadig kun 19 år gammel og endnu ikke parat til at slå sig ned. I Blyth fik han hyre på ULLA fra rederiet Lauritzen som en fredelig handelssømand, men han fandt det med tiden svært at være på et skib, der sejlede alene og ikke i konvoj. Indtil da havde han kun kendt til at være krigssejler. Han vendte endegyldigt tilbage til Danmark i sommeren 1948.

Henrik Jessen

En tredje krigssejler, som efterlod sig optegnelser om sine oplevelser under krigen, var Henrik Jessen⁹. Da krigen brød ud i 1939, var han kun 16 år gammel, men han havde allerede hyre på handelsfartøjet BRYNHILD. Da skibet ankom fra Aalborg til Blyth ved Northumber-

⁹ Henrik Jessen: *Diary 1939-45. A View of World War II by a Danish Merchant Navy Seaman on the Atlantic Ocean*, privattryk i 1990'erne.



Bibliotek og læserum i sømændenes klub i St. Nicholas Buildings. Kurér, der var en avis på dansk for de danske søfolk fra 1942 til 1945, bliver læst i for- og baggrunden.
Foto: M/S Museet for Søfart

Library and reading room in the seamen's club in The St. Nicholas Buildings. Copies of the 'Kurer', the Danish language newspaper produced for the Danish seamen between 1942 and 1945, are being read in the background and the foreground.

Photo: Maritime Museum of Denmark

lands kyst i april 1940, fik mandskabet besked om, at Danmark var blevet invaderet. BRYNHILD blev straks konfiskeret af briterne, udstyret med firetommers skibskanoner og maskingeværer, og dernæst sendt ud på konvojsejlad til Canada, hvorfra de vendte tilbage med en last bestående af tømmer og stålplader. På en anden rejse senere i 1940, til Canada, USA, De Vestindiske Øer, Guantanamo og Den Dominikanske Republik, blev skibet strejft af ammunition fra maskingeværer fra en tysk Junker 52-bomber. Kaptajnen fik et

af sine brilleglas og en messingknap på uniformsjakken skudt væk. De eneste andre skader var otte skudhuller i skibets skorsten og et enkelt i et dørpanel. Fire andre skibe i konvojen blev sænket af tyske ubåde.

Da BRYNHILD lagde til kaj i Liverpool på turen tilbage til England, afmønstrede Henrik og blev sendt med tog til Newcastle. Han lod sig registrere ved The Danish Pool i St. Nicholas Buildings og fik hyre som matros på ULLA i North Shields, før skibet tilsluttede sig endnu en konvoj, der mellem december 1940 og ja-



Officerernes spisesal i sømændenes klub. På væggen hænger et fotografi af Winston Churchill og det amerikanske Stars and Stripes. Mange krigssejlere sejlede på amerikanske skibe.

Foto: M/S Museet for Søfart

The officers' dining room in the seamen's club. The photograph on the wall is of Winston Churchill. Note also the Stars and Stripes. A number of "krigssejlere" served on American ships.

Photo: Maritime Museum of Denmark

nuar 1941 skulle hente mere tømmer og stål i Canada. På udrejsen blev fire skibe torpederet, og på hjemrejsen mistede man tre skibe.

Henrik afmønstrede igen, og efter endnu et ophold i Newcastle, indtil pengene begyndte at slippe op, fik han hyre på DAGO II, der sejlede i konvoj til Lagos i Nigeria og retur til Southampton med en last bestående af kakao og jordnødder.

Den næste sejlads med DAGO II var som del af en anden konvoj til Canada efter tømmer, stål og landbrugskemikalier. Tre skibe blev sænket af ubåde på udrejsen, men ingen

skibe gik tabt på hjemturen trods dårligt vejr med op til syv-otte meter høje bølger.

Efter endnu engang at have afmønstret vendte Henrik tilbage til Newcastle og mindes begejstringen over at være hjemme. Hans næste skib var M/S BORNHOLM med endnu en konvoj til Canada og hjemkomst i januar 1943. Denne gang var stormene så voldsomme, at fire redningsbåde røg over bord, indgangsdøren til kahytterne blev smadret, så vand væltede ind, adskillige ventilatorer blev beskadiget, og meget af tømmeret på dækket blev rykket løs. Efter at have tilbragt otte uger med reparationer

i St. John's ved Newfoundland vendte BORNHOLM sikkert tilbage til England i april. Da de lastede om i Thameshaven før hjemkomsten til Tyne, så Henrik to bombefly med en hale af flammer efter sig på vej mod London, projektører gennemlyste himlen, og han hørte antiluftskyts blive affyret.

Tilbage i Newcastle så han ved et af sine ugentlige besøg hos The Danish Pool et opslag, som eftersøgte danske sømænd, der ville slutte sig den danske afdeling af British Royal Navy. Henrik og vennen Danny Olsen søgte og fik afsked fra den danske handelsflåde af kaptajn J. P. Madsen, den danske konsul ved konsulatet i Neville Street, før de lod sig indrullere i den kongelige flåde og sluttede sig til andre danskere, der også havde meldt sig til to måneder med marchtræning, riffeløvelser og artillerihåndtering ved et ombygget feriecenter i Skegness på Englands østkyst. Han blev derefter sendt til en anden Royal Navy-lejr i Cornwall for at få træning i specialstyrkefærdigheder, antiluftskyts og flygenkendelse. Derefter tilbragte han tre måneder om bord på en fisketrawler som kanonér.

På det tidspunkt blev danske sømænd rekrutteret som mandskab på minestrygere. Efter træningen i fjorden Forth i Skotland, kvalificerede Henrik sig som bådsmand om bord på flådens øvelsesskib HMS DRAKE i Plymouth, før han tilbragte sommeren 1945 som besætningsmedlem på en minestryger, der arbejdede ud for den belgiske kyst med base i Zeebrugge. Midt i august fik de danske minestrygere tilladelse til at sejle til Danmark, hvor de lagde til kaj i Christianshavn. Henrik til-

bragte tiden med familie, venner og naboer, før han blev bragt tilbage til England af en britisk krydser for officielt at tage afsked med Royal Navy.

Den 10. oktober 1945 vendte han tilbage til Newcastle, fik arbejde som nedbrydningsarbejder og blev senere gift dér. Han var en af de danske sømænd, som kom igennem krigen uden mén og med minder om glade timer tilbragt med kærlighedsaffærer, svireture og underholdende forestillinger i Storbritannien, Afrika og Canada som modvægt til prøvelserne og de evigt tilstedeværende farer om bord på de nordatlantiske konvojer.

Erik Kragelund Nielsen

Erik Kragelund¹⁰, den sidste af de sømænd, hvis krigsmemoirer danner grundlaget for denne artikel, blev født i 1924 og var i april 1940 lærling på et norsk skib, der lå i havnen Santos i Brasilien. Under krigen tilhørte Brasilien den tyske side, og myndighederne forhindrede derfor Eriks skib i at sejle for at slutte sig til de allierede, selv om Erik begyndte krigsårene med at blive involveret i en slårkamp mod nogle tyske sejlere på Volga Bar og som resultat deraf tilbragte fem dage i et brasiliansk fængsel. Da skibets kaptajn nægtede at lade besætningen afmønstre, deserterede Erik sammen med nogle andre skibskamme-

10 Erik Kragelund Nielsen: *Excluded and Forgotten*, privattryk februar 1996. Erik er i øjeblikket ved at skrive en artikel om Dansk deltagelse i Operation Overlord (Danish Participation in Operation Overlord), en stort set overset episode med deltagelse af krigssejlerne og andre danskere ved D-dag og landgangen i Normandiet.



Sømænd spiller snooker i klubben. Bemærk fagforeningsbanneret og tavlen med annoncer for ledige stillinger på skibene.

Foto: M/S Museet for Søfart

Seamen play snooker in the seamen's club. Note the flag of the United Seamen's Union and the blackboard used to advertise shipboard vacancies.

Photo: Maritime Museum of Denmark

rater, fandt vej til USA og påmønstrede et andet norsk skib, der skulle til England. Mellem Halifax i Nova Scotia og Liverpool blev skibet torpederet. Redningsbådene på styrbord side blev ødelagt under angrebet, og dem på bagbord side kunne ikke sænkes ned, fordi skibet havde slagside. Erik og syv andre overlevende, inklusive tre sårede, formåede at kravle op i en redningsflåde. Havet var i oprør, og de besluttede sig for at binde sig selv fast til flåden, som dog flere gange drejede rundt, så de om-

bordværende hver gang blev nødt til at binde knuderne op på sig selv og de sårede, så de undgik at drukne. Erik var fristet til at opgive kampen, men fandt styrke til at fortsætte: *“Jeg ville ikke kun gøre min patriotiske pligt og kæmpe for mit fædreland, men der var også en vis uretsfærdighed i det. Jeg var 17 år gammel og havde endnu ikke kysset en pige. Da jeg bad, spurgte jeg, om Han (Gud) virkelig syntes, at det var retfærdigt?”*

To sømænd døde, og deres kroppe forblev under redningsflåden hver gang, den vendte rundt. Dem, der stadig var i live, dykkede ned for at befri dem, men efterhånden kostede det for mange kræfter. De fik fjernet nogle af de døde klæder, og deres lig blev overgivet til havet.

Fire dage senere blev de overlevende taget om bord på en canadisk korvet, hvor 2. maskinmesteren, en af de sårede fra redningsflåden, døde og blev begravet til søs. Besætningen på korvetten tilbød danskerne et canadisk flag til at svøbe omkring kroppen, men de nægtede at tage imod det. *“Der bestemte jeg mig for, at hvis jeg eller nogle af mine skibskammerater skulle begravnes til søs, skulle det være med det danske flag, Dannebrog, omkring os. Vi lavede vores egne flag. Jeg kendte de rette proportioner fra skolen i Esbjerg. Vi lovede hinanden, at det var disse flag, vi ville bruge.”*

Efter et kort ophold på et hospital i Island ankom Erik til England og drog mod Newcastle, som han husker som repræsentant for *“et frit Danmark igennem de mørke år”*. Derefter gjorde han tjeneste på britiske skibe indtil 1942, hvor han fik hyre på et amerikansk skib, som udgjorde en del af en konvoj på 38 handelsfartøjer og 11 krigsskibe, der skulle til

Murmansk i Sovjetunionen langs den såkaldte Helvedeskorridor. Under sejladsen blev alle 11 krigsskibe og 19 af handelsfartøjerne sænket af ubåde, fly eller tyske slagkrydsere. Nær Murmansk blev to fly, som man troede skulle til at angribe konvojen, skudt ned; først senere erfarede man, at det havde været venligtsindede sovjetiske jagerfly.

Da skibet nåede Murmansk, var otte besætningsmedlemmer døde, og en var blevet sindssyg. De tilbragte hele den dystre vinter dér, og Erik blev behandlet for et skuldersår forårsaget af en granatsplint. Et sovjetisk skib strandede tilfældigvis ved Bjørneøen; alle besætningsmedlemmer blev henrettet, formentlig på grund af pligtforsømmelse.

Langt om længe sejlede returkonvojen. Adskillige skibe gik tabt på tilbagevejen til USA, og Eriks skib ramte en mine nær Island. Besætningen ønskede at forlade skibet, men kaptajnen holdt dem væk fra redningsbådene ved at true dem med en pistol. Til sidst grundstødte skibet og måtte repareres, så det nødtørftigt kunne sejle ind i Hvalfjord.

Senere, tilbage i USA, uddannede Erik sig til officer.

Mod krigens slutning var han om bord på en tanker, der medbragte flybrændstof fra Houston i Texas via Chittagong og dernæst fra Den Persiske Golf til Stillehavet syd for Australien. Brændstoffet blev omlastet til hangarskibe og ubåde, der sejlede ved siden af med en fart på 15 knob. Eriks skib var beskyttet mod angreb fra japanske kamikazepiloter af seks krigsskibe. De lagde til kaj i Yokosuka få dage efter, Japan havde overgivet sig.

Efter krigen slog Erik sig ned i USA, men han vendte tilbage til Danmark i 1990'erne. Siden 1945 har han utrætteligt arbejdet for at sikre, at de danske krigssejleres bidrag til Danmarks frihed bliver ordentligt anerkendt, og at deres interesser beskyttes. Han er nu formand for Allierede Krigssejlere (1940-1945) og for Danske Veteraner 1940-45. Derudover er han bestyrelsesmedlem i den fond, som bevarer mindesmærker til ære for kampen mod den tyske besættelse.

Newcastle under krigen

I en tale i Newcastle 5. februar 1941 udtalte Sir Arthur Salter, parlamentssekretær i ministeriet for søtransport, Ministry of Shipping, at den britiske regering ønskede, at *“alle danske officerer og sømænd [...] skal have en fornemmelse af, at der her i Storbritannien, her i Newcastle, findes et lille stykke Danmark, der kan være en form for hjem for Jer [...]”*.¹¹

Hvordan var livet for Carlo, Edmund, Henrik, Erik og de tusindvis af andre danske sømænd, når de var i land i den by, der blev deres hjem mellem 1940 og 1945?¹²

Med sine kurvede perroner og det imponerende, store hvælvede tag understøttet af

11 Christian Tortzen op.cit. note (4) s. 298.

12 I midten af 1980'erne levede der stadig adskillige danske sømænd i og omkring Newcastle upon Tyne, og i 2012 var deres overlevende slægtninge så venlige at udfylde et spørgeskema omkring oplevelserne under krigen. Jeg har også været så privilegeret at få kontakt til nogle af de danske krigssejlere, som vendte tilbage til Danmark, og hørt deres beretninger på første hånd. Hvor der ikke er angivet andre specifikke referencer, stammer de fleste oplysninger i denne artikel fra disse kilder.

slanke jernsøjler har Central Station en fremtrædende og gennemgående rolle i deres historier. Her ankom de fleste for første gang til Newcastle, og her tog de den afsked, som kunne være den sidste, med venner og naturligvis også ofte deres lokale kærester, under det store ur eller over kaffe og kage i cafeteriaet. Stationen var også en overnatningsmulighed – indtil de blev smidt ud – for dem, der ikke havde nogen penge til natlogi, og her kunne man få et bad for en shilling. I samme periode var der opsat et stort telt uden for stationen, hvor “nogle venlige kvinder” uddelte te og kiks til værdigt trængende.

Fra stationens hovedindgang gik man tværs over vejen til Neville Street 10, op til 2. sal i en bygning, der siden er revet ned og erstattet af en kontorbygning fra 1960'erne (Baron House), og her lå det danske konsulat. Fire stole og en topersoners sofa stod i venteværelset på en repos sammen med et lille kaffebord, hvor der var placeret en vase med påmalede piletræer, gult og grønt på en hvid baggrund, og med en buket tørrede blomster. Der stod også et askebæger. I et lille tilstødende kontor sad en dame ved en skrivemaskine. Ved siden af hendes lå konsulens kontor med kaptajn J.P. Madsens navn på døren. Han var et kendt ansigt blandt de sømænd, som i de første år skulle have kontrolleret og stemplet deres pas, når de drog ud på en ny sejlads med et skib.¹³

Den danske sømandsmission i Horatio Street ved kajen med præsterne H.M. Jensen og senere Mogens Bach (BD, Bachelor of Di-

vinity) tog sig af dem, der havde umiddelbart brug for hjælp ved ankomsten til Newcastle. Da antallet af danskere i byen voksede igennem krigen, blev Helmer Mørch, præsten fra Hull, sendt ud for at hjælpe, efter den danske kirke i Hull var blevet bombet.

Der var intet dansk sømandshjem i byen; sømændene måtte finde deres eget logi. Dette stod, ligesom på mange andre områder, i modsætning til forholdene for de norske krigssejlere, der også havde Newcastle som hjemhavn. De havde et sømandshjem på Westmoreland Road, hvor Erik fik lov til at bo et par dage, da han første gang ankom til Newcastle efter at have haft hyre på adskillige norske skibe. Derefter blev han bedt om at flytte ud, fordi han var dansker. Nordmændene havde også deres egen sociale klub på Osborne Road, hvor de fik besøg af Kong Haakon VII.

Nogle sømænd boede i en periode på Frelsens Hærs herberg.

Det hjalp noget, da Billy Storm, en kontorist ved The Danish Pool, sidst i 1942 udarbejdede en liste over godkendte adresser. Westmoreland Road, Jesmond Road, Osborne Road, Portland Road, Maple Street og Sandyford var nogle af de gader, hvor sømændene kunne finde et sted at indlogere sig – og alle lå tæt på byens centrum.

Rationeringsbøger med mærker til kød, sukker, klæder osv. blev udstedt til sømændene via The Danish Pool, og rationeringsmærker til fødevarer blev normalt givet videre til deres logiværter. Huslejen lå mellem £1 og 30 shillings om måneden. Henrik Jessen havde fast logi hos en 68 år gammel enke, Mrs. Lewis, i Bentinck

13 Henrik Jessen op.cit. note (9).

Road 5. Hun sørgede godt for ham: Baconsuppe med gule ærter og rodfrugter, kødtærter, pølser på dåse, røget sild, kager, frugt inklusive grapefrugt og bananer, sandwich og brød ristet over åben ild med en 18 tommer lang ristegaffel, der altid stod parat i en tung bronzevase til venstre for pejsen, ost, tomater, salat, kakao og the. Desuden var det muligt at få et bad. Han gik ofte tur med hendes hund, Jess, i Brighton Grove Park. Hans skjorter blev vasket på et kinesisk vaskeri på Westgate Road.

Underholdningen inkluderede dans og jævnlige forestillinger i de lokale biografteatre. Der var også hyppige besøg til en biograf med ugerovy, hvor der var en restaurant ovenover. Sømandene forlod sjældent byen, når de var i land; dels fordi deres bevægelsesfrihed var begrænset af de britiske myndigheder, dels fordi det var dyrt. Det var heller ikke tilladt for dem at eje biler, motorcykler, cykler og endda vise kort og guidebøger ifølge udlændingeloven af 1940, Aliens (Movement Restriction) Order, med mindre de blev undtaget fra reglerne via politimesterens kontor. Nogle gange lykkedes det dem at tage på ture til kysten, især Whitley Bay og et tivoli ved Spanish City kendetegnet ved sin bemærkelsesværdige kuppel, eller på picnic i sandklitterne, hvor man soppede ved Seaton Sluice. En enkelt gang fik Henrik kørelighed ind i Northumberland sammen med en medlogerende, Ken Critchley, der bestyrede et lokalt skibsværft, for at købe tomater, majroer, gulerødder og æg.

Det var uundgåeligt, at druk i de lokale værtshuse blev et tilbagevendende tidsfordriv. Nogle gange opstod der slagsmål over fortræ-



Philip Noel-Baker spiller billard 6. november 1942. Han var parlamentssekretær i det britiske Ministry of War Transport og besøgte klubben med den danske ambassadør for at indvie en ny udvidelse af klubben. Til højre holder fagforeningsformanden Børge Møller en kø, mens orlogskaptajn Jacob, bestyrelsesformand i klubben, står ved siden af ham.

Foto: M/S Museet for Søfart

Philip Noel-Baker plays billiards in the seamen's club on 6.11.1942. He was the Parliamentary Secretary of the Ministry of War Transport who visited the Club with the Danish Ambassador on that date to inaugurate a new extension. Børge Møller, the leader of the Seamen's Union, holds a cue on the right. Next to him is Commander Jacob, the Chairman of the Management Committee of the Club.

Photo: Maritime Museum of Denmark

deligheder, der var opstået, men undertrykt, når mændene havde været til søs. Erik understreger dog, at når man igen var om bord på skibene, forventedes det, at alle igen var krigs-sejlere, og hvis nogen gik over stregen, blev han hurtigt irettesat af de andre.



Der laves mad i klubbens køkken 6. november 1942. Mere end 1.800 stykker smørrebrød blev gjort klar til indvielsen af den nye del af klubben.

Foto: M/S Museet for Søfart

Food, including more than 1,800 portions of smorrebrod, is prepared in the club kitchen for the inauguration of the new extension on 6.11.1942.

Photo: Maritime Museum of Denmark

I det hele taget, sagde Erik, “[...] var der i Newcastle et kammeratskab, som var noget af det bedste, jeg nogensinde har oplevet. Det er en skam, at der skal en krig til, før det bedste kommer frem i os [...]”

Carl A. Gottschalch, der havde været medhjælpende bestyrer ved den danske klub (Danish Club) i St. Nicholas Buildings (se nedenfor), skrev i 1946, at “det er med glæde og en vis

ærgrelse, jeg ser tilbage på tiden, hvor jeg var en form for britisk statsborger [...]”.

The St. Nicholas Buildings

Carlo, Edmund, Henrik og Erik fortæller alle om The Danish Pool i St. Nicholas Buildings¹⁴ i Newcastle, og det er tydeligt, at denne massive kontorbygning af sten, lige over for domkirken St. Nicholas, var fokuspunktet for alle danske sømænd, der boede i byen under krigen. Nogle tog derhen hver eneste dag, når de var i land. Ved krigens udbrud husede bygningen allerede de lokale kontorer for det britiske sømandsforbund (NUS), og da de danske sømænd begyndte at ankomme til Storbritannien efter 9. april 1940, tilbød NUS medlemskab til de menige sømænd, fyrbødere og stewarder, og der blev hurtigt stiftet en dansk afdeling for dem med en dansk fagforeningsrepræsentant fra Antwerpen, Børge Møller, som deres leder.

Det blev snart besluttet, at den bedste placering for den nye afdeling var Newcastle, og at St. Nicholas Buildings havde de nødvendige faciliteter. Tidligt i 1941 blev der etableret et sammenhængende center for de danske sømænd, Danish Seamen’s Centre. Det bestod af kontorer for den danske handelsflådes reservemandskab, den danske afdeling af NUS, som 1. juli 1941 blev forbundet med de indtil da adskilte officerers, telegrafisters og maskinisters fagforeninger under navnet “De Sammenluttede Danske Sømandsorganisationer D.S.D.S.”; en social forening inklusive læse-

¹⁴ Jf. Christian Tortzen op.cit. note (4) s. 297f.

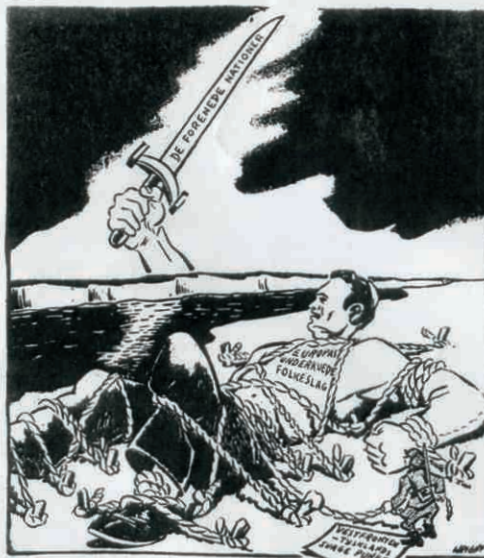
Danmarks Vichy-Regering og det danske Folk

BEGYNDelsen af November bragte et lettelens suk fra masserne, der dag ud og dag ind virker utråtteligt for at bringe dagen for nazismens nederlag nærmere gennem deres individuelle og kollektive anstrengelser. Den bragte en varm strømning af haab gennem det europæiske kontinent, hvor slavebundne folkeslag slider rebene for at komme fri. Den overøste den britiske og amerikanske regering med lovspringinger for et vel udført stykke arbejde.

Og, saa sandelig fortjener dette opsving i de Forenede Nationers militære aktivitet anerkendelse. Besættelsen og fremmarchen i fransk Afrika slog alle Hitlers timetabeller anvendt under denne krigs begyndelse, ko-ordinationen af de mange vaabenarter bragt i anvendelse gav i dens geniale planlægelse en ide om den styrke de Forenede Nationer virkelig kan lægge for dagen, naar det for alvor gaar løs. De succesfulde operationer i Nord Afrika bragte selvtiliden tilbage hos mange, hvem den lange ventetids uvished faldt for brystet.

Begejstringen, begrundet som den er, har imidlertid i stor grad taget overhaand. Tilrods for president Roosevelts erklæring om, at der ikke vilde blive aabnet saagnet nogen 2'den front i 1942, har man set paa sammenbrudet af Rommel's hær og de Allieredes fremgang i Nord Afrika som aabningen af den 2'den front. Det kan være skæbnesvangert for os at blive opløst af en saadan begejstring. Sovjet Unionens ambassadør i England, M. Molotov, var vis i sin advarsel til de allierede nationers ungdoms forsamlet til ungdoms-konference i London den 14. November. Han sagde:

"Den første friske brise er begyndt at blæse gennem den tunge og smedte



ofrede deres liv side om side med deres spanske kammerater for bevarelsen af den forraadte folkeregning. — Det er eget land. Man ventede, og vilde tage det som en taunsgaalig selvfølge om Hitler indførte de nazistiske tvangsop

karakterløse politikere i sit ministerium for at holde forsønings- og eftergivningspolitikken vedlige blandt danske hjemme som ude. Men danskerne — hverken hjemme eller ude — kan gaa et skridt længere, end de allerede var gaaet, da Scavenius kom til magten. Det nytter ikke, at "statsministeren" kaster den nationale fronts ledere i fængsel. Nye vil komme til.

L. Gundel, en kendt personlighed i den frie danske bevægelse, udtalte forleden i forbindelse med arrestationerne hjemme over B.B.C.:

"Lige saa sikkert som repressalier, koncentrationslejre og fængsel i de øvrige besatte lande kun har fordoblet modstanden, lige saa sikkert vil der ud af det danske folks masser opstaa ti nye ledere med fædrelandskærligheden brændende i deres hjerter, for hver eneste af de arresterede, til at fortsætte og videreføre deres arbejde.

"Det kræver mod; javist, men ikke mere mod end det, der under hele krigen er blevet udvist af de frie danske soldater. Det kræver udholdenhed og angrebsaand, men ikke mere udholdenhed end den, der udvises af Stalingrads forsvarere, og ikke større angrebsaand end den, der udvises af de britiske og allierede hære i Nordafrika. Det kræver oftervilje og taalmod, men ikke mere oftervilje end den, der udvises af den ukuelige norske hjemmefront, og ikke større taalmod end det, der udvises af sønderjyderne i deres trængselstid."

Den utallige harmoniserer med enhver ærlig danskers følelser — hjemme som ude — idag. Men ventet vi herude.

Dele af en avisside fra Kurér 17. november 1942.

Part of a page of the Kurér from the issue of 17.11.1942.

rum med et bibliotek, kort- og billardborde samt en restaurant.

Den 6. november 1942 blev der serveret over 1800 stykker smørrebrød i restauranten, da Mr. Philip Noel-Baker, parlamentssekretær ved ministeriet for krigstransport (Ministry of War Transport) besøgte klubben sammen med Hans Excellence grev Eduard Reventlow, den danske gesandt, for at indvie en tilbygning.

Formanden for klubbens bestyrelse var i de sidste tre år orlogskaptajn Frederick Burland Jacob RD RNR (Reinforcement Designee, Royal Navy Reserve, dvs. del af forstærkningsstyrken i den kongelige flåde), politiinspektør i Mercantile Marine Office i Ministry of War

Transport i Newcastle. Han modtog i 1946 Christian X's Frihedsmedalje fra den danske stat som en anerkendelse af hans tjenester på vegne af de danske sømænd. Den 27. september 1945 talte orlogskaptajn Jacob ved et arrangement, der skulle markere den formelle lukning af foreningen, hvor han hyldede de "utallige heltegerninger" udført af de danske sømænd, som, sagde han, havde vist sig at være blandt "de ypperste sømænd i verden og havde bidraget til de allieredes sejr over deres fjender."¹⁵

¹⁵ Information om hans far og en kopi af den tale, der refereres til, blev venligt tilvejebragt for mig af orlogskaptajn Jacobs søn, Burland Jacob.

D.S.D.S. Kurer¹⁶

Fra 1942 udkom i Newcastle en blomstrende avis for de danske sømænd med titlen *D.S.D.S. Kurér*. Avisen udkom hver fjortende dag med D.V. Aagaard som redaktør og en årlig abonnementspris på 12 shillings. Man kunne hente eksemplarer fra underkontorerne eller de tilknyttede organisationer i Liverpool, Cardiff, Glasgow, London, New York og Arkhangelsk. I november begyndte man at etablere kontakter i Sydamerika, Sydafrika og Australien.

Kurér bragte mange forskelligartede artikler: Forsiden af nr. 4 fra 17. november 1942 hudflettede "*den nazivenlige Scavenius*" (den danske statsminister) for at danne en samarbejdsregering; beskrev Philip Noel-Bakers besøg 6. november, hvor han havde indviet tilbygningerne i den danske handelsflådes klub, Danish Merchant Navy Club; og rapporterede, at der var blevet indsamlet £1500 blandt danske sømænd og andre "*frie danskere*" til at købe en ambulance med røntgenfaciliteter til Sovjetunionens Røde Hær. I samme nummer var der information om en konkurrence om at skrive et juledigt, om radioprogrammer på dansk fra BBC samt tidspunkter for fremvisning af film i sømændenes klub. De første var *Jack Ahoy* og en gammel Chaplin-film.

Allerede på det tidspunkt var redaktørens sovjetkommunistiske sympatier tydelige, hvilket i 1945 gjorde en ende på papirforsyningerne til *Kurér* fra de britiske myndigheder.

En senere udgave (4. januar 1943) indeholdt en halv side med neuruppinere (groft skitserede tegninger med korte tekster), der hovedsageligt handlede om The Danish Pool og klubben i St. Nicholas Buildings, og et digt af Peter Skibsdreng kaldet:

STILLE BETRAGTNING
FRA ET STILLE HJØRNE
Jeg sidder saa ene og tænker
Paa Krigen og al dens Gru,
Mit Blik sig mod Jorden sænker
Ved Tanker, der rinder ihu.

Dengang da vi "røg Cigaren"¹⁷
Der nede ved Afrikas Kyst,
Var jeg da Mand midt i Faren?
Slog Hjertet paa Plads i mit Bryst?

Og Vennen som blev derude,
Vidste mon han hvor jeg stred,
Da Torpedoen ramte vor Skude,
Og den halve Besætning gik ned?

Hvordan jeg kom fri og blev frelst
Staar altid for mig som en Gaade,
Jeg er rede og klar til hvad som helst,
Naar med den Slags Ting der er Maade.

Jeg sidder saa ene og drøfter
Om Krigen og al dens Gru,
Mit Blik sig mod Himlen løfter,
At Humøret staar højt endnu.

¹⁶ Christian Tortzen op.cit. note (4) s. 298.

¹⁷ Blev torpederet (fordi en torpedo har samme form som en cigar).

“En broget skare”

Det var en helt anden krigssejler fra Newcastle-tiden, der beskrev sig selv og de andre sømænd som “en broget skare”¹⁸. Carlos, Edmunds, Henriks og Eriks oplevelser var alle meget forskellige, og hver eneste af udeflådens sømænd ville have haft deres egen unikke fortælling at berette. Naturligvis er det historiens rene og skære tilfældighed, at hundredvis af de mennesker, som døde i allieret tjeneste og på vegne af Danmark, ikke efterlod nogle førstehåndsbeskrivelser af deres handlinger og deres mod; deres beretninger vil for størstedelens vedkommende forblive ufortalte¹⁹. Under krigen var det forbudt at skrive dagbog, og breve blev gennemlæst af censorer. Desuden var der mange af de tusinde, som overlevede, der overhovedet ikke ønskede at tale om deres oplevelser.

Der er dog stadig nogle almene betragtninger, der med relativ sikkerhed kan udledes omkring krigssejlerne.

For det første er det 70 år senere umuligt ikke at blive imponeret over deres unge alder – nogle var ikke mere end 15-16 år gamle – da de begyndte deres tjeneste som handelssømænd, og det var nødvendigt for dem at blive hurtigt voksne; i dag ville de blot blive betragtet som store drenge. Der var naturligvis en anderledes social attitude, og 1930’ernes økonomiske krise betød, at barndommen var me-

get kortere i mellemkrigsårene. Med Eriks ord “levede mange som drenge, men døde som mænd”.

For det andet er der en nøgternhed i deres betragtninger over, hvad de gjorde. Det er naturligvis sandt, at de allerede var sømænd, men ingen kunne have forudset, at de eksempelvis skulle tilbringe uger ad gangen, hvor de ofte kæmpede mod Nordatlantens frygtelige vejr samtidig med frygten for, at deres liv hvert øjeblik kunne slutte; forårsaget af usynlige dræbere i form af tyske ubåde eller Junkers-bombefly, der fløj ud fra baser i det besatte Europa. Mange sømænd tilbragte mere end én gang dage og til tider uger i redningsbåde eller på redningsflåder, og trods det var de kort efter deres redning igen til søs, hvor de stod over for de samme risici igen. For det meste bestod deres eneste trøst af kammeratskabet, tobak, rom, et varmt måltid, og lejlighedsvist varme, tørre klæder.

For det tredje går ægte patriotisme igen i mange af deres fortællinger; en sømand talte om at være “lykkelig for og stolt over at have hjulpet de allieredes sag”. Det var en kilde til stor sorg, at de, på grund af deres regerings samarbejde med tyskerne, som danske sømænd i England først blev behandlet med mistænksomhed, set som fremmede, og indtil 25. december 1943 ikke havde tilladelse til at føre Dannebrog på de skibe, de gjorde tjeneste på. Nogle, som for eksempel Erik, lavede deres eget Dannebrog, der kunne svøbes om deres døde kammeraters kister før begravelsen til søs, og de malede nationalflaget på deres køjesæk.

18 Carl Nielsen i et brev til Inger Batchelor dateret 17. februar 1987.

19 Min far, Frithiof Helge Christiansen, var en af dem, som døde, og hans historie kan læses i Årbog 2011.

Krigens eftervirkninger²⁰

Der kan ikke herske megen tvivl om, at mange af krigssejlerne i større eller mindre grad succesfuldt tilpassede sig livet efter krigen; de “kom bare videre”. Nogle, som Henrik Jessen, kom igennem krigen uden en skramme; andre skulle håndtere en blanding af fysiske og psykiske problemer, selv om det ofte er vanskeligt at afgøre, hvilke der udelukkende eller hovedsageligt skyldtes krigen.

En sømand brækkede rygsøjlen, da hans skib blev sænket af en ubåd; en anden led af smerter i mere end 40 år som følge af et skudsår i låret; ingen af dem var i stand til at vende tilbage til livet på havet. Som en tredje udtrykte det, “kom få igennem krigen uden en vis skade på krop og sjæl”. Mange led af “nerver”, og de følte, at deres oplevelser under krigen havde “ødelagt” deres liv eller vendt op og ned på alting; nogle kunne simpelthen ikke håndtere livet i fredstid og var ude af stand til at falde til ro nogen steder. Ofte var alkohol det eneste beroligende middel. I alderdommen vendte fastbrændte minder tilbage for at plage dem i form af mareridt. En drømte om hændelser, der altid var lige ved at gå galt, og var ude af stand til at se krigsfilm. De sørgede over ta-

bene af gode venner og kolleger, og det ubesvarlige spørgsmål om, hvorfor de selv havde overlevet, plagede dem ofte. Kamptræthed og granatchok var begreber, der blev brugt under krigen; i dag ville diagnosen nok lyde på posttraumatisk stressyndrom.

Der var nagende fortrydelse om år uden et fredeligt hjemmeliv og en for evigt mistet mulighed for at stifte familie, udvikle familierelationer og få en uddannelse, selv om en enkelt sømand reflekterede over, at krigen havde fået ham til at indse, “*hvor dejligt det er at leve i og glædes over en fredelig verden*”.

Adskillige af dem, der vendte tilbage til Danmark efter 1945, blev hurtigt desillusionerede. Landet var “*ikke længere hjemme*”. De fleste blev sat i land i København, men mange havde hjemme i Jylland. Først da de øvrige krigssejlere skaffede midler, kunne de rejse videre. Der var mangel på boliger og jobs. Nogle af konerne og kæresterne havde fundet nye partnere. På trods af, at de havde deltaget i krigen på havet og tjent de allieredes sag, blev der alligevel stillet krav om, at de aftjente værnepligt for Danmark. Ofte vendte de tilbage til Storbritannien og særligt til Newcastle, hvor de genoptog deres liv i fredstid.

Pensioner

I mange år efter krigen var et af de mest ømtålelige emner for krigssejlerne og deres slægtninge spørgsmålet om pension. Selv om næsten 2000 sømænd var døde, og mange af de overlevende var sårede enten fysisk eller psykisk i allieret tjeneste på Danmarks vegne, blev de unægtelig betragtet som civilister, og der blev ikke udbe-

20 Sven Arvid Birkeland ved Rehabiliterings- og Forskningscentret for Torturofre har for nylig udgivet *Sænket af tyskerne. Danske krigssejlere i 2. Verdenskrig*. Bogen er kun tilgængelig på dansk, og jeg har ikke haft fat i den. Jeg har dog ladet mig forstå, at den er baseret på interviews med krigssejlerne, deres enker og børn, og på beretninger skrevet af de sømænd, som siden er døde. Den sammenfatter sømændenes oplevelser under og efter krigen og diskuterer, hvordan de påvirkede dem selv og deres familier.

1942

“Kurer” kunde ikke
aaret forlade
saa hurtigt som andre
blade.

Heres vort FORBUND med tre departementer,
dtsyl, velsignelse og blitz-bombardementer.
Paa MEDLEMSMODER vi nok saa harmonisk
kaster sten fra glashuse og smiler sardonisk.



FORBUNDSKONTORERNE — en hel
labyrinth,
paa grund af kontorerne duffer ikke absinth.

SONBERGAARD raaber med lyer og voger
moralen
vel kort-bandede derude i salen ...

GORM med de sidste flipper
er ikke den, der til glasset sipper.



Saa har vi S. & H., der lyder tilblaus bud,
gør underband og hovedband —

YOOHAMA er den, som her dirigerer
og ogsaa gerne vil andre regere.

NEU-RUPINER

DANISH MERCHANT NAVY POOL



Vi 1, 2, 3 og 4. St. Nicholas Buildings introducerer,
det vil psykologer og doktorer fra St. Hans interessere!

I KASSERERKONTORET er endelig fred
til at tæsse tabak og sidde ned ...

Men midt i kolonner og avancerede-kval
gaar RASMUS i dansk, bred og jovial.

JØRGENSEN, i samme bar, gør ofte kur ...
til sig selv og sin daglige figur.



Miss HOLLOM — her omtrent fra start —
med øerne i behold, er ikke mere sart.

I HJØRNEKONTORET sidder der to
og synder: la' dem arbejde!

For hva' er der sa'en som spør.
For at gøre det, de ikke gør?



DANISH MERCHANT NAVY CLUB



Trods fuld af ideer og gode forsettter
glente ven at installere klosetter ...



Ude i kokkenet er der et stort kallas,
ANDEBSEN, han grner om slags sejas.

Mens el-blakkem gemmer sig bort til hver nat
maa PØEBEN tage sig af pigerne fat.

SØE JENSEN kan lave den dejligste mad,
det hænder han gør det, den lange rad!



MADEN serveres af fagre syffider
... naar de ellers gider.

1943

Brunet a' i Afrika, paa
is i Rusland —
Nazister paa menuen
tilligemed gulvsand!



Chelen er HEEL — en virkelig ven,
naar navnet ikke ender paa 'sen' ...

STORM at vækst er ganske lille,
efter storm er dog altid stille.

FREDERIKSEN er den tekniske mand,
han sejler saa stuet paa det faste land. (L.H.)

FRU HEEL, som staar for 'poolen's kasse,
maa sige nej til en forførdelig masse.

Dr. KOFGRUD kan kaldes 'den vise mand' —
og andet — som ikke skrives kan. (L.H.)



Af vespildet har et latavene vel troet,
saa lad os fru OMEGNEEN sørge dette:

I London har vi DET DANSKE RAAD —
saa sier: vi er i samme band!

Neu-Rupiner i Kurér 4. januar 1943. I tegneserien optræder forskellige folk, der alle var kendt af søfolkene i klubben og i den danske Pool. Datoen øverst på siden er et fejltræk.

Neu-Rupiner in the Kurér from the issue of 04.01.1943. The cartoons were mainly of figures well known to the seamen from The Danish Pool and The Danish Club in The St. Nicholas Buildings. The date at the top of the page is a misprint.

talt krigspension til hverken de overlevende eller enker og børn i adskillige årtier.

I første omgang var det kun deltagere i de danske væbnede styrker, hjemlige modstandsfolk eller dem, der havde siddet i tyske koncentrationslejre – men ikke japanske lejre, hvor op imod 100 krigssejlere havde siddet fængslet – der modtog anerkendelse af og kompensation for deres lidelser fra Frihedsfonden. I 1969,

næsten 25 år efter krigens slutning, blev reglerne ændret, så krigssejlerne blev berettigede til at modtage ydelsen. Det var dog ikke før i 1980'erne, at de danske sømænd bosiddende i Newcastle fik kendskab til dette og blev inkluderet i udbetalingerne. Inger Batchelor, menighedsrådsformand ved Den Danske Kirke i Newcastle, blev udpeget til at identificere dem, der stadig var i live, samt enker og børn efter

dem, der var døde siden krigens slutning²¹. De overlevende sømænd blev derpå undersøgt af sagkyndige fra Danmark under ledelse af professor Poul Thygesen. Gruppen bestod af en læge, en psykiater og en socialrådgiver. Dem, der bestod undersøgelsen, begyndte at modtage pension fra Frihedsfonden i 1982. Taksten blev til at begynde med sat til 3 pund, 2 shilling og 6 pence om ugen med en særlig bonus til alle, der havde deltaget i landgangen på D-dag i 1944, fordi den operation blev opfattet som særlig risikofyldt; selv om det beløb, hver enkelt sømand modtog, afhang af en samlet vurdering af graden af invaliditet. Dem, der scorede mindre end 50 %, modtog ingenting. Det blev senere ændret, da flere sømænd døde, og det dermed frigav flere penge til uddeling. Da fonden lukkede i 1995, blev dens funktion overtaget af Arbejdsskadestyrelsen.

I denne sammenhæng bør også Bernadottefonden nævnes og æres, der, i den svenske filantrop og greve Folke Bernadottes navn, har støttet krigssejlere og deres enker fire gange om året siden krigens slutning.

Konklusion

Sømændene i udeflåden udgjorde fra begyndelsen af Besættelsen i april 1940 til krigens slutning den del af det danske samfund, der aktivt kæmpede imod Hitlers forsøg på at etablere et tysk imperium over hele Europa. Som en kontrast dertil valgte den danske regering aktivt at samarbejde med nazisterne

indtil august 1943. Danske soldater havde tilladelse til at slutte sig til den tyske hær i Frikorps Danmark i kampen mod Sovjetunionen på østfronten, hvilket var en af årsagerne til Edmunds lange fængsling.

Holdt op imod den baggrund er det måske ikke overraskende, at de danske myndigheder foretrak at hylde modstandsbevægelsens aktiviteter i selve Danmark – især dem, der fandt sted efter indførelsen af tysk krigsret i august 1943 – frem for fuldt ud at anerkende krigssejlerne rolle, der stod i skarp kontrast til samarbejdsregeringens “moralske svigt”.²²

En særligt sårende kommentar, der blev ytret til en af sømændene ved hans hjemkomst til Danmark i 1945, var, at han og de øvrige blot var blevet væk for at slippe for de afsavn, det danske folk hjemme havde lidt under krigen. De sejlede bare.

Det er mit håb, at denne artikel kan demontere sådanne betragtninger. De fire sømænds krigsoplevelser, som er beskrevet i detaljer, og de oplevelser, som mange andre krigssejlere havde i krigsårene, de mange døde i allieret tjeneste, krigens eftervirkninger på de overlevende, taler for sig selv. Desværre er det således, som Erik udtrykker det: *“Havet har ingen særlig plads i historiebøgerne,”* og de fleste af de dramaer, som krigssejlerne oplevede, at blive torpederet, bombet, sænket af miner, fandt sted langt fra offentlighedens øjne.

Selv om de danske sømænd ikke officielt blev set som “allierede”, fordi de stammede fra et land, der havde valgt at samarbejde med

21 Paul Thygesen, red., Frihedsfonden 1945-1995, 1996, s. 44-45.

22 Op.cit. note (8).

fjenden, blev de alligevel i Storbritannien set som "allierede i alt andet end navn".

Ernest Bevin, arbejdsminister i Winston Churchills samlingsregering i krigsårene og udenrigsminister i Clement Atlees store efterkrigstids Labour-regering, besøgte den danske klub i den første uge af januar 1943. Han skrev bagefter til orlogskaptajn Jacob, klubbens formand, at han *havde "været meget inspireret af sit besøg"*. Ved en senere lejlighed, Kong Christian X's 74 års fødselsdag 29. september 1944, skrev han igen, denne gang direkte til sømændene, for at fremsætte sine *"hilsener og tak for de værdifulde tjenester, I har givet til de forenede nationer igennem krigen. I 1940, da alt så sort ud, stod I ved vores side og hjalp os med at bekæmpe fjendens angreb. Kampen har været lang og omkostningsfuld, men vores tro og vores anstrengelser er blevet belønnet. Europa bliver befriet; Danmark vil snart blive frit, og Jeres lange eksil vil få en ende"*.

Henvisningen til de forenede nationer er betydningsfuld; det er indiskutabelt, at den høje agtelse, som briterne fik for sømændene, var en vigtig faktor i forhold til Danmarks inkludering som stiftende medlem af FN umiddelbart efter krigen, hvorpå man kunne begynde at rense pletten som kollaboratør bort fra landets historie.

Fra december 1943 blev Dannebrog stolt ført på de danske skibe, inklusive de 20, der deltog under militærkommando under Operation Overlord, D-dags-invasjonen af Normandiet i juni 1944. I en tale til Underhuset i november 1944 talte Kong George VI specifikt om *"de danske handelssømands storartede mod"*.

Ved krigens slutning var den danske sektion af Royal Navy etableret som 137. minestrygerflotille med fire minestrygere bemandede med danske søofficerer og sømænd – Henrik Jessen var som bekendt en af dem.

I 1990 erindrede admiral Sven Thiede, hvordan han i 1943 som 17-årig kadet havde deltaget i sænkningen af den danske flådes skibe i Københavns havn for at forhindre dem i at falde i tyske hænder. Om krigssejlerne sagde han: *"I, der var derude, udgjorde nu den danske flåde"*²³.

De fire sømænd, der var blevet trænet til specialstyrkeoperationer i Special Operations Executive, SOE, i 1941, var blandt de første otte, der blev sendt ned med faldskærm over Danmark for at hjælpe med at organisere den hjemlige modstandsbevægelse. Anders Lassen, der blev dræbt i Comacchio i Italien 9. april 1945 som 24-årig og var den eneste udlænding, der under 2. Verdenskrig blev dekoreret med Victoriakorset, Storbritanniens højeste tappehedsorden, var ankommet til Storbritannien i 1940 som handelssømand.

Trods dette har krigssejlerne i Danmark kun langsomt og tilsyneladende modstræbende fået tildelt den anerkendelse, de klart fortjener. De fik at vide, at de ikke var værdige til Kong Christian X's Frihedsmedalje, fordi de var civilister, i modsætning til for eksempel Danforce, eksilhæren i Sverige, der ankom til Helsingør 5. maj 1945 efter den tyske overgivelse, i tide til at blive mødt med enorm entusiasme, men som *"føjte sig skuffede over, at*

23 E.K. Nielsen op.cit. note (10).



Dette Dannebrog flag hang udenfor St. Nicholas Buildings, hvor den danske Pool, kontorer, fagforening og restaurant havde til huse mellem 1940 og 1945. Nu hænger flaget i den nærliggende St. Nicholas Cathedral. Dannebrog var vigtigt for mange krigssejlere som tegn på deres identitet, en påmindelse om hjemlandet og et symbol på håb for fremtiden.

Foto: C.P. Baird

The Danish flag Dannebrog, which hung outside St. Nicholas Buildings where the Danish Pool, offices, union and restaurant were housed between 1940 and 1945. It now hangs in the nearby St. Nicholas Cathedral. The Dannebrog was very important to the seamen during the war years as a sign of their own identity, a reminder of their homeland and a symbol of hope for the future.

Photo: C.P. Baird

[de] ikke havde fået en chance for at kæmpe!»²⁴ Spørgsmålet om tildelingen af medaljer til de omkring 50 krigssejlere, der stadig lever i Danmark (den sidste i Newcastle, Paul Jørgensen, døde 30. april 2012), er endnu ikke blevet afklaret, selv om medaljer bliver tildelt danske soldater, der har tjent i Irak og Afghanistan.

Krigssejlerne var de sidste, der blev tildelt pension. Først for nylig er de blevet inkluderet i mindearrangementer.

Retfærdigvis er balancen ved at blive genetableret i den danske historie²⁵. Det er værd at bemærke, at de danske krigssejlere var inviterede til at danne en æresgarde, da Prins Charles og Hertuginde af Cornwall ved deres besøg i Danmark i marts 2012 nedlagde en krans ved Anders Lassens statue.

Det sande mindesmærke for krigssejlerne burde dog ikke være ankeret i Nyhavn, mindebøger eller epitafier på vægge, men bevaringen af de idealer og den frihed, som mange af dem ofrede deres liv, helbred eller fem år af deres ungdom for, på vegne af Danmark.

Det er sandt, at “de bare sejlede” – men hvilke sømænd de var!

MÅ DE FOR EVIGT HUSKES.

24 Aage Roussel, *The Museum of the Danish Resistance Movement 1940-1945*, 1957, s. 17.

25 Eksempelvis Bo Lidgaard, *A short history of DENMARK IN THE 20TH CENTURY*, 2009, s. 148.

Forfatterens efterskrift

Informationen til denne artikel stammer hovedsageligt fra krigssejlere, der desværre ikke længere lever, og jeg sender en højtidelig tanke til deres minde. Navnene på de sømænd, hvis oplevelser jeg har læst eller hørt om og ikke specifikt omtalt i teksten, er: E. Albertsen, V.O.P. Anderson, L.D. Eriksen, P. Eriksen, V.C.P. Falkenberg, I.E. Hansen, M.K. Jensen, H.E.V. Jørgensen, P.J. Jørgensen, H.W. Kristiansen, T.A. Larsen, C. Nielsen, G. Nielsen, J. Nielsen, K.S. Nielsen og M. Toft. Adskillige andre har bidraget med information anonymt.

Det meste af det materiale, jeg har undersøgt, er blevet stillet til rådighed for mig af Inger Batchelor, menighedsrådsformand ved Den Danske Kirke i Newcastle. Hendes rolle i forbindelse med tildeling af pension til krigssejlerne i Newcastle er omtalt i teksten, og hun har været utrættelig i sin støtte til dem og deres familier siden 1980'erne. Igennem de seneste 30 år har hun samlet et stort arkivmateriale omkring krigssejlerne, hvilket hun gavmildt har ladet mig bruge uden begrænsninger. Hun har også besvaret mine spørgsmål og har læst et udkast til artiklen. Jeg er meget taknemmelig for al hendes hjælp.

Andre englændere, der skal takkes, er Dennis Jørgensen, der ligesom mig er søn af en krigssejler, Burland Jacob, søn af den sidste formand i den danske klub, samt de tilbageværende efterkommere af krigssejlere i og omkring Newcastle; alle har generøst besvaret mine spørgsmål. Min hustru, Pauline, har ledsaget, støttet og opmuntret mig i min efter-

forskning i Newcastle og i Danmark, og hun har stået for det meste af indtastningen.

I Danmark skylder jeg Erik Kragelund Nielsen en særlig tak. Han er leder af de danske krigssejlere og skaffede mig oplysninger om sine egne oplevelser og andet materiale, som han har skrevet eller samlet ind igennem årene. Han har også været så venlig at læse udkastet til denne artikel. Desuden har Benjamin Asmussen, David Høyer og Jørgen Marcussen fra M/S Museet for Søfart bidraget. Agnes Hansen og min niece, Lena Pedersen, har oversat dele af teksten fra af *Kurér* for mig. Endelig skal historiker Charlotte Lindhardt takkes for sin oversættelse af denne artikel fra engelsk til dansk.

Som det var tilfældet med min sidste artikel, har jeg, fordi jeg ikke forstår dansk, kun været i stand til at anvende kilder, som er tilgængelige på engelsk eller er blevet oversat for mig. Jeg har gjort store bestræbelser på at sikre, at informationen i artiklen er nøjagtig, men der kan forekomme fejl. Hvis det er tilfældet, er det alene mit ansvar, og jeg undskylder for det.

Endelig kan det være, at dem, der læste min artikel i Årbog 2011, vil have interesse i at vide, at den bragte mig i kontakt med en fætter og to kusiner (børn af min fars søstre), hvis eksistens jeg ikke kendte til, før årbogen var udkommet, og som jeg mødte ansigt til ansigt første gang i september 2012. Desuden er jeg kommet i kontakt med en slægtning til et af de andre besætningsmedlemmer, der mistede livet om bord på PETER MÆRSK i 1942.

C.P. Baird

SUMMARY

The Resistance Movement within German-occupied Denmark, especially after the period of collaboration with the Nazis came to an end in August 1943, has been justly celebrated. Less well known is what may be called 'Denmark's Foreign Resistance Movement' which comprised the Danish ships and seamen who sailed for the Allies from the time of the occupation on 9 April 1940 to the end of the war.

This article focuses on the wartime experiences of 4 ordinary seamen of what has come to be known as

Denmark's 'Foreign Fleet'. It also describes the lives of the war sailors generally while ashore in Newcastle upon Tyne in N.E. England, which became their home port during the war years.

It further discusses the effects of what happened to them during the war on their lives afterwards, and how their achievements have only recently begun to receive the recognition they arguably truly deserve within Denmark.

