



Kort gennemgang af De allierede Krigssejleres forhold og indsats

Da Danmark blev besat af Nazi-Tyskland om morgenen den 9. april 1940 lagde tyskerne en spærring af miner og ubådsnet i Vesterhavet op langs den jyske vestkyst, op gennem Skagerak til Norge.

Uden for denne såkaldte "spærring" befandt sig over 254 danske skibe og ca. 6300 danske sømænd. Det var 2/3 af den danske handelsflådes skibe og søfolk!

De sejlede på havene og lå i havne udover kloden og var nu udelukket for kontakt til deres hjem deres familie og deres land.

Fra de danske myndigheder og rederier, blev der sendt telegrammer til skibene med ordre om at de skulle sejle til danske eller til neutrale havne.

Over BBC radioen i London opfordrede englænderne og ITF Det Internationale Transport Arbejderforbund (ITF) søfolkene til at søge til engelske havne.

Den 11. april, holdt den danske kaptajn H.C Røder, hvis skib m/s "Tasmanien" var blevet opbragt af englænderne, en tale over BBC til danske skibe og sømænd og opfordrede kaptajner og besætninger til at søge allieret havn.

Talen blev senere betegnet af en sømand som den eneste krigserklæring tyskerne fik fra Danmark.

På mange skibe blev der holdt skibsråd og på næsten alle danske skibe blev det besluttet, at sejle til allieret havne, i Stor Britannien, Australien, Canada, Hong Kong, Singapore, med flere. På et par af de danske skibe, bl.a m/s Jessica Mærsk, måtte besætningen gøre mytteri for at tvinge skibet kaptajn og officerer til at sejle til engelsk havn, fordi disse hellere ville følge rederiets ordre fra København om gå til neutral eller tysk kontrolleret havn!

Andre danske skibe blev opbragt af den engelske marine og tage som priseskibe (beslaglagte skibe).

Situation for de danske søfolk, der befandt sig uden for spærringen var præget af håbløshed og fortvivlelse, ikke mindst for de søfolk der var gifte og havde børn – hvorledes skulle familierne klare sig når der ikke kunne sendes dele af hyren hjem?

Alle ca. 150 danske skibe, der kom til allieret havn i de første dage efter den 9. april eller som lå i havnene blev beslaglagte og det danske flag blev taget ned og udskiftet med "the Red Duster" (den røde støveklud) eller the Red Ensign, som er den britiske handelsflådes flag. På andre danske skibe bl.a de fleste Mærsk skibe havde rederiet i forvejen sørget for at disse b sejlet til neutrale havne for der at blive oplagte.

I USA var over 40 danske skibe blevet oplagt og mange af rederiet A.P. Møllers skibe lå i amerikanske havne fra 1940, indtil USA kystvagten den 1. april 1941 beslaglagde disse skibe og satte dem under andre flag bl.a Panama for at de kunne "tage del i konvojfarten på demokratiets side", som amerikanske aviser betegnede det.

I USA gik der mange danske søfolk arbejdsløse og de mønstrede nu disse skibe.

Før krigen havde mange skandinaviske søfolk sejlet ud fra USA havne og under krigen regner man med at over 3000 danske holdt til i USA og mønstrede ud derfra.

I Jacksonville i USA lå skoleskibe "Danmark" med 120 elever og 16 officerer ombord.

Lidt efter lidt kom disse unge søfolk ud at sejle i andre landes skibe og senere i danske.

Skoleskibet Danmark kom under "stars and stripes" og blev træningsskib for den amerikanske

kystvagt og under krigen blev over 5000 amerikanske marinesoldater uddannet på skibet, heraf blev de 3000 søofficerer.

86 danske søfolk var sammen med andre sømænd fra de skandinaviske lande, strandet i Shanghai, som følge af krigen og Japans besættelse af Kina.

Især de danske søfolk led en kummerlig tilværelse fordi deres pas var blevet inddraget af den danske Generalkonsul i Shanghai, der var nazi sympatisør og ven med den japanske besættelsesmagt.

Da søfolkene efter et møde hvor de enedes om at rejse til Singapore for at mønstre i allierede skibe, nægtede generalkonsulen at udlevere deres pas, hvilket betød at søfolkene måtte blive under den japanske besættelse, uden synderlig støtte fra det danske konsulat og den danske koloni i Shanghai. 14 danske søfolk døde som følge af sygdomme og underernæring. Resten af "Shanghaisøfolkene" kom først hjem i 1946 med hjælp fra England!

På Java var 28 besætningsmedlemmer fra m/s Jane Mærsk blevet interneret af japanerne og sad i japanske koncentrationslejre.

Mange andre danske søfolk blev tilbageholdt på deres skibe i de Franske besiddelser da Frankrig kapitulerede bl.a i Algier og Marokko. Mange flygtede herfra til engelske kolonier i Vestafrika, hvorfra de igen kunne mønstre ud i allierede skibe.

500 danske søfolk gjorde tjeneste på Standart Oils skibe (Esso) alle under Panamaflag.

De første faldskærmsfolk der blev kastet ned over Danmark for at bistå modstandsbevægelsen og holde radiokontakt med England var danske søfolk.

Af de ca. 6300 danske søfolk der var uden for spærring var 30% officerer og 70% menige. Gennemsnitsalderen var 28 år. De yngste var 14 og den ældste 68 år!

Danmark havde uden nævnenyttig modstand ladet sig løbe over ende og have kapituleret den 9. april.

Endvidere havde Danmark underskrevet den såkaldte Antikominternpagt med Tyskland og alene det gav Danmark og danskerne et dårligt ry, som allieret med Nazityskland.

Fra september 1939 da 2. verdenskrig brød ud til 9. april hvor Danmark blev besat, havde krigen allerede kostet 386 danske sømænd og 36 fiskere livet.

35 danske skibe og 11 fiskere kuttere var blevet sænket. Desuden var over 200 andre danske sømænd på andre landes skibe også døde som følge af krigshandlinger. Før 9 april var Dannebrog et neutral flag og danske skibe fragtede landbrugsvarer til både England og Tyskland. Fra officielt dansk side lød det at skibene var løbet på miner og var blevet minesprængt!

Man opfordrede endda danske skibe til at sejle 2 sammen så hvis et skib ramte en mine og sank kunne det andet skib bjærge de af de skibsbrudne og overlevende søfolk der var nået at komme i redningsbådene.

Efter krigen blev det afsløret at de allerfleste af skibene var torpederet af tyske ubåde.

De tyske ubåds-kaptajner konkurrerede om hvem der kunne sænke mest tonnage og flest skibe. De blev hjemme i Tyskland hædret af Hitler og nazipartiet med Storkors og Egeløv fik heltstatus og man kaldte dem "tonnagemillionære" grundet deres grusomme indbyrdes konkurrence!

Anderles var situation for de norske søfolk som udgjorde over 30.000 mand på over 1000 skibe som befandt sig udenfor Norge den 9. april.

Nordmændene valgte kampen og deres regering og konge måtte til sidst set sig slået og flygtede til England. Derfor blev nordmændene modsat de danske søfolk anset som allierede i kampen mod nazismen.

Danskerne var nu reelt søfolk uden fædreland, uden kontakt til dem derhjemme, uden eget flag, uden fremtid og uden nogen til at repræsentere sig. De var det man kaldte "Allied in all but name" - de var fædrelandsløse og navnløse!

Den engelske administration og Admiralitetet havde den opfattelse at de danske søfolk ikke ville sejle, men at de ville forsøge at komme hjem gennem neutrale lande.

Men de danske søfolk ville sejle!

De ville deltage i kampen. De ville gøre sig nyttige i kampen mod de nazistiske horder, der havde besat deres land og frataget dem deres familie venner og fremtid. De ville tilbage til det de kendte.

Tilbage til deres arbejde og det liv som søfolk om bord på skibene.

Nu godt nok under andre flag og andre forhold og overenskomster, men de sejlede og viste deres villighed til at kæmpe for friheden og støtte de allierede lande i kampen mod nazismen og for igen at gøre deres eget land frit.

Det var denne indsats fra de danske sømænds side, der gjorde at de danske skibe 3. juledag 1943 igen fik lov at føre Dannebrog agter!

De danske sømænd der kom til England enten frivillige eller på opbragte skibe, blev forhørt enkeltvis af immigrationsmyndighederne og derefter blev de sendt op til havnebyen Newcastle up on Tyne på den engelske østkyst.

Her blev de registreret og skulle blive der. Her skulle de senere sejle udefra. Newcastle blev danskerne "hjemby" under deres "landflygtighed" og her fik de deres hyreanvisning. Under hele krigen var der mere end 3000 danske sømænd omkring Newcastle.

De sejlede nu på de bagslagte danske skibe under engelsk flag på engelske betingelser, arbejdsforhold og på en løn, som lå betragtelig under de danske hyrer. De var nu søfolk i den engelske handelsflåde.

Hver sømand fik udleveret et lille emblem med bogstaverne "NM" til at bære på synligt udenpå tøjet. Det var for at folk kunne se at de arbejdede i handelsflåden Merchant Navy, og deltog aktivt i krigen. Dette lille emblem var altså søfolkenes "uniform". Den engelske Handelsflåden og søfolkene blev rent faktisk betegnet som en 4. våbenart.

Med hjælp fra ITF og det engelske sømandsforbund dannede menige søfolk en faglig organisation De Sammensluttede Danske Sømandsforbund (DSDS) med den tidligere repræsentant for Sømændenes Forbund i Antwerpen, Børge Møller som formand han blev også deres talsmand i det danske råd i London.

De udgav deres eget fagforeningsblad "Kurér" og fik deres egen røde fagforeningsfane.

I DSDS formåls paragraf stod der at organisationen "efter krigen skulle arbejde for at sammenslutte de danske sømandsforbund i en organisation"!

I New York blev der også, gennem hjælp fra de norske og svenske sømandsforbund oprettet en dansk sømandsfagforening og da der kom kontakt med kammeraterne i Newcastle blev New York en afdeling af DSDS.

Også officererne fik dannet en organisation til at varetage deres interesser.

Begge organisationer fik til huse i Sct. Nicholas Building tæt ved banegården og Sct. Nicholas Church i Newcastle. I bygning lå også deres hyreanvisning og mønstringskontor desuden opholdslokaler med bøger, aviser og billard til at fordrive tiden med, mens de ventede på hyre.

En del af de beslaglagte skibe var coastere, der var beregnet til kystsejlad og ikke var store nok til Atlantkonvojerne. Disse skibe kom i fart på kysten af England men også til Færøerne og Island. Mange sejlede med kul og de forsyninger der kom ind med de store konvojer og fordelte dem til de engelske havne. De sejlede også med øl i tøndes fra Newcastle til London. Det var den berømt Newcastle Brown Beer - Øllen der vandt 2. verdenskrig.

Kystfarten mellem de engelske havne var uhyre farefuld og her oplevede man krigens rædsler i al sin gru i både fysisk og psykiske strabadser.

Da alle fyr og lysbøjer var slukket under krigen navigerede man efter store flydebøjer der var lagt ud med omkring 2 sømils mellemrum så man kunne se fra den ene til den anden også i mørke.

Bag disse bøger lå der ofte tyske e-både på lur og skød med granater og hurtigskydende kanoner eller affyrede torpedoer mod skibene. Desuden var der miner, ubåde, flyangreb og andet djævelskab som gjorde livet på skibene til et helvede af angst og usikkerhed. Under losningen og lastningen ved land var der utallige luftangreb, bombardementer af byer og havne. De menneskelige belastninger var ubeskrivelige.

England havde undervurderet sin egen flådes mulighed for at sejle forsyninger til landet og havde brug for alle de skibe de kunne få fat på. Forsyningerne af våben, råstoffer, fødevarer ja alt var nødvendig for at krigen skulle vindes.

Store konvojer af skibe blev samlet og sendt afsted over Atlanten for at hente forsyninger fra først og fremmest USA og Canada, men også til Afrika, Østen, Middelhavet med krigsmateriel og tropper til Ørkenkrigen, forsyninger fra kolonierne og handelspartnere tilbage til De britiske øer.

Det var her i disse konvojer de danske søfolk kom til at udføre deres arbejde på skibene. Dag efter dag og nat efter nat var disse forsyningskonvojer udsatte for angreb fra havet og fra luften.

Især ubådstruslen var enerverende og ødelæggende for både skibe og besætningerne. Nerverne stod konstant på højkant og man sov med tøj på under frivagterne.

Det var især om natten ubådene angreb og hver nat blev skibe torpederet og søfolk omkom enten ved selv eksplosionen af skibet eller de druknede i det kolde hav.

Selv om alle sømænd havde redningsveste med en rød lampe der tændte når de lå i vandet var det forbud mod at stoppe op og samle de forliste søfolk op. Konvojen skulle forsætte uanfægtet. De som ikke blev sejlet ned eller som overlevede kuldedøde kunne være heldige at blive samlet op af den såkaldte "knoglesamler".

Det var armerede følgeskibe eller forskellige slags krigsskibe der fulgte konvojerne og skulle beskytte dem så godt som muligt, hvilket var en så godt som umulig opgave.

På skibene var der også maskinkanoner, og søfolkene blev uddannet til skytter, men alligevel var beskyttelsen af konvojerne ringe.

Det var en kamp om antal af skibe og tonnage. Hvis tyskerne kunne ødelægge flere allierede skibe end der blev bygget nye ville de vinde krigen. Så vigtig var disse forsyningslinjer!

Først i foråret 1943 fik de allierede langsomt overtaget over Atlanterhavet og beskyttelsen af konvojerne blev bedre da man nu kunne have flyverbeskyttelse over hele turen som kunne tage 2-3 uger alt efter vejret og omstændighederne.

Især Murmanskkonvojerne, med krigsmateriel til Sovjetunion fra USA var ekstreme og farlige. I de norske fjorde lå ubåde og krigsskibe på lur efter konvojerne.

Flere konvojer blev næsten totalt udryddet og de søfolk der nåede at komme i livbådene frøs ihjel eller blev skudt på af tyske flyvemaskiner der kom i lav højde og skød på de hjælpeløse torpederede søfolk.

Overalt hvor de allierede havde konvojer var danske skibe og danske søfolk med.

I Maltakonvojerne der sejlede forsyninger til den lille engelske fæstnings ø i Middelhavet.

I Ørkenkonvojerne til den Nordafrikanske kyst, med materiel til den engelske ørkenhær og senere under den store allierede invasion af Sicilien.

Over hele verden, hvor de allierede kæmpede var de danske søfolk at finde på skibe og i konvojerne, hvor de gjorde en uvurderlig indsats for Danmark og Danmarks omdømme.

Tusinder og atter tusinder af allierede søfolk omkom under disse forfærdelige år, mens de udførte deres arbejde med at forsyne de kæmpende allierede hære.

Af de ca. 6300 danske søfolk der skønnes omkom 1087 danske sømænd, i allieret tjeneste i kampen mod nazismen og for friheden og for deres land.

Først i maj 1943 efter det store Atlanterhavsslag, fik de allierede overtaget i Atlanterhavet. Det skyldes flyverenes større rækkevidden. Opfindelsen af og udviklingen af ASDIC og radaren og

ikke mindst at man fik ram på ubådernes forsyningskibe, der kunne levere olie og forsyninger på bestemte positioner i Atlanterhavet.

Alene i maj 43 blev der sænket over 20 ubåde.

Først nu blev der sænket færre skibe end der blev bygget og selvom ubådene fortsatte deres angreb, var der blevet et bedre forsvar mod dem.

Under invasion i Normandiet i Frankrig på D-dag den 6. juni 1944 deltog 30 danske skibe og af dem 24 under Dannebrog.

For de danske søfolk var nyheden om invasion i Frankrig det lykkeligste budskab i mange år. Det de havde kæmpet for i mange år var nu ved at lykkes. Et lys i mørket, et spinkelt håb var blevet tændt for de danske sømænd.

På Invasionskysten i Normandiet er rejst en statue af en dansk sømand til minde om de 800 danske søfolks der deltog i Operation Overlord og som en hyldest til de danske søfolks indsats. I en tale i Underhuset i november 1944 takkede den engelske konge alle dem som havde bidraget til Overlord.

Da Danmark jo ikke var allieret, men på grund af de danske søfolks indsats, måtte han sige sådan:

"mine flåder sikrede overfarten for de store invasionskonvojer til angrebet på Vesteuropas kyster; de opretholder stadig strømmen af forsyninger til mine hære og sørger for, at de fødevarer og materialer, som nationens liv og arbejde afhænger af, ankommer sikkert og rettidigt. Alt dette kunne ikke være gennemført uden den strålende tapperhed, som er udvist af vore søfolk og af dem fra de Forenede Nationer og fra Danmark".

I disse sætninger ligger grunden til at Danmark blev anerkendt af de allierede.

Det var søfolkenes indsats og modstandsfolkenes sabotagehandlinger med folkeoprøret i august 1943 der gjorde dette muligt.

Efter 5 Maj 1945 kom søfolkene så hjem efterhånden, nogen først i 46 som eksempelvis "Shanghaisøfolkene, som har været nævnt.

Mange havde taget skade på både sjælen og helbredet, og de gjorde ikke megen stads af den indsats de havde gjort for Danmark og deres medvirken til at Danmark i dag er opfattet som fuldgyldig allieret som man kunne opleve det d. 6 Juni i år ved Normandiets kyst hvor 600 af de der havde deltaget ved landgangen blev hædret – men hvad med de andre der sejlede?

Da krigen var afsluttet hed fra den dansk regering om søfolkenes indsats "I skal aldrig blive glemt" sagen er den - at det er de.

Ikke eet af de skrevne eller luftbårne medier havde så meget som nævnt søfolkenes indsats på befrielsesdagen d. 5 maj

MANGE AF OS DER I DAG ER MEDLEMMER AF SENIOR SAILORS " DANMARK HAR SEJLET SAMMEN MED MANGE AF VORE KOLLEGER DER SEJLEDE UNDER 2DEN VERDENSKRIG – OG VORES HOLDNING ER, AT DISSE SØFOLK FORTJENER AT BLIVE HÆDRET MED ANDET END ET SÅKALDT MINDEANKER – PLACERET MELLEM 2 TOILETTER VED NYHAVN – DERFOR VORES FORETRÆDE FOR RETSUDVALGET.