

Krigssejlerne

Danske søfolk, der gjorde tjeneste ombord i allierede skibe under 2. Verdenskrig, var nogle af de første danskere, der var med i modstandskampen mod Hitlers regime. Der omkom over 2.000 danske søfolk – heriblandt 15 telegrafister, som var medlemmer af Radiotelegrafistforeningen. Man kan læse nærmere om deres skæbne i foreningens jubilæumsbog: "50 år på bølgelængde".

De danske søfolk sejlede over alt, hvor der skulle fragtes forsyninger. Men langt de fleste danske søfolk omkom under slaget om Nordatlanten, som nok var et af de vigtigste slag under 2. Verdenskrig, da det nu gjaldt forsyningslinjen til England og de allieredes kamp i Europa. Dette kulminerede med invasionen i Normandiet den 6. juni 1944, der førte til 2. Verdenskrigs afslutning og endelig Danmarks befrielse den 5. maj 1945. Winston Churchill skriver da også i sine erindringer: "The only battle I was afraid of losing was the battle of The North Atlantic".

Jeg hører selv til de heldige, der aldrig blev torpederet eller bombet. Særlig heldigt, da jeg under hele krigen gjorde tjeneste på tankskibe ejet af ESSO, New Jersey. Disse skibe blev dirigeret af Allied Warshipping Administration. Jobbet som radiotelegrafist fik jeg i 1940, da jeg havde fået mit radioekspedient-bevis "First Class" (125 tegn i minuttet) fra Svendborg Radioskole. Jobbet blev formidlet af Radiotelegrafistforeningens navnkundige sekretær Johannes Madsen.

Der blev allerede torpederet danske skibe – specielt i Nordsøen – efter England havde erklæret Tyskland krig den første september 1939. Så da USA ikke var med i krigen anbefalede Johannes Madsen, at jeg skulle søge job i DDPA, der skulle bemane en snes tankskibe under tysk flag. På grund af krigen skulle disse skibe flages om til Panama flag og sejle oversøisk.

Jeg fik jobbet og blev sendt til New York via fly fra København til Amsterdam og videre fra Rotterdam med Holland-Amerika linjens S/S Volendam. Jeg ankom til New York den 22. februar 1940 og blev indlogeret på hotel Bristol på 48. gade på Manhattan. Efter en behagelig tid i venteposition i New York sejlede jeg den 22. marts med krydstogtskibet S/S Santa Paula. Det ankom til La Guaria i Venezuela den 28. marts 1940. Efter ankomsten fløj jeg videre til oliebyen Caripito. Den 5. april 1940 gik jeg ombord i mit første skib M/S Phoebus. Skibet havde en gammel tysk radiostation, som det tog nogen tid at finde ud af.

Den 8. april kunne jeg ikke få forbindelse med Lyngby Radio – ingen trafiklister – og hørte så fra andre stationer om besættelsen af Danmark. Skipper Magnus Jørgensen (Marstal) sagde på det efterfølgende skibråd, at vi fortsatte til vores bestemmelsessted Belem i Brasilien, da vi var under neutralt flag og USA ikke var i krig. I Belem lå der et tilbud fra Det Danske Generalkonsulat i New York, om at vi kunne rejse hjem med Pan-Am via Azorerne til Lisabon og herfra med tog til København. Vi var 36 mand ombord. Kun én ville hjem (vores nygifte 2.mester).

På grund af lend-lease akten mellem USA og England, kom vi hurtigt til at sejle i konvoj på Nordatlanten. Skibe under amerikansk flag måtte af politiske grunde ikke sejle med krigsmateriel og forsyninger til England.

Jeg kom i årene 1940-1945 på adskillige konvoj sejlads på Nordatlanten. Hovedruten var fra Halifax, Canada til Glasgow i Skotland eller Liverpool i England. Der var adskillige angreb, hvor et eller flere skibe blev sænket. Der var ikke meget eskorte før 1942-1943, da USA kom med i krigen og begyndte at

masseproducere korvetter til eskorte sejlads. Og endelig i 1943-1944, da de fik tilladelse til at benytte Azorerne som flyvebase til de langtgående Sunderland bombefly, der kunne overraske de tyske ubåde, når de skulle op til overfladen for at få deres batterier genopladet. Men tyskerne havde også udviklet en farlig teknik, hvor de lagde sig i flok (wolf-packs) under vandet og dukkede op midt i konvojen og torpederede til højre og venstre, uden at eskorte skibene kunne gribe ind.

Jeg var selv ude for det, da vi sejlede i ballast mellem Liverpool og Halifax og blev angrebet af wolf-packs fire nætter i træk ude på Nordatlanten. Jeg vågnede op den første nat, da vores kanon-besætning (amerikanske marinesoldater) skød efter ubådene. Eskorte skibene sendte lysbomber op, så hele konvojen var oplyst, men det lykkedes vist aldrig at få ram på dem.

Ubådene derimod fik ram på omkring 20 skibe. Vi måtte ikke stoppe for at samle eventuelle overlevende op, så det var noget af det værste, jeg husker fra krigen. At de overlevende lå der i deres redningsvest med lys på i det meget kolde vand og håbede på, at det specielle skib, der var udset til at redde overlevende, snart ville vise sig.

Da USA efter Pearl Harbour erklærede Tyskland krig, var jeg på vej med tankskibet Calliope fra Aruba H.W.I til Philadelphia. Et par nætter efter at USA var indtrådt i krigen gav min radioalarm for første og eneste gang under krigen sig til at ringe – I ved, 12 streger får den til at ringe, når de bliver sendt på rimelig afstand på 500 kcs. Jeg fór selvfølgelig op. Signalet var S.O.S. og et skib, der blev beskudt af en tysk ubåd, længde, breddegrad, pos. – og så noget støj og så ikke mere. Skipperen mente, at vi hellere måtte have ekstra udkig, slukke lanternerne og krydse op mod Philadelphia. Det nødstedte skibs position lå næsten på vores rute, ikke langt fra Norfolk. Vi hørte ikke mere og ankom sikkert til Philadelphia. Her kom vi på værft i Chester, blev malet grå og fik fem amerikanske marinesoldater og en juniorofficer ombord. Soldaterne skulle bemane de to nyinstallerede 30-kaliber maskinkanoner på hver side af broen på en platform, samt en 4-tommer kanon agter.

På vores første tur til Halifax fra England efter armeringen, lød der en fredelig eftermiddag ud for Cape Hatteras et voldsomt brag. Skipperen, der stod på broen, skreg: Hvor blev vi ramt? Det var dog ikke nogen torpedo denne gang. Jeg havde sat nødbatterierne til opladning. De stod øverst oppe på broen og var blevet så grundigt armeret, at knaldgassen ikke kunne komme ud. Alle batterierne fladede ud i et mægtigt brag.

Når vi kom til Halifax, skulle vi til konvoj-møde, før konvojen afgik. Det var kun skipperen og telegrafisten. Der blev udleveret sejlorder og andet til skipperen. Telegrafisten fik to kodebøger. Al kommunikation var i kode med fem-cifrede tal. Når vi sejlede ud samlet, lå eskorte skibene og ventede på os udenfor, og så var konvojen i gang. Der var en konvoj-kommandør på det største og hurtigste skib i konvojen. Han kommunikerede så med flag til de forskellige skibe, og det var marinesoldaternes job.

I marts måned 1943 blev jeg sendt til San Pedro, Los Angeles, med en besætning, hvor vi skulle gå ombord i S/S Niobe, der lå på værft der. Fire døgn i tog tværs over USA. Den 22. marts kom jeg ombord sammen med den øvrige besætning. Vi sejlede et par ture til New Zealand, men blev siden dirigeret til Melbourne, Australien. Her skulle vi laste olie og jagerfly (thunderbolts) til Abadan i den Persiske Golf. Flyene blev hurtigt taget af og sat i stand af amerikanske flymekanikere og siden fløjet direkte til Stalingrad af russiske piloter. Siden sejlede jeg så på Østen, hvor japanerne huserede. Bombay – Columbo, Madras, Calcutta.

Siden blev vi dirigeret til Middelhavet, gennem det Røde Hav til Oran, en fransk flådebase i Algier. Så endelig tilbage til New York gennem Middelhavet, hvor gamle Niobe skulle i dok. Den 11. maj 1944 kunne jeg mønstre af der.

Resten af krigen blev ikke særligt dramatisk. Det blev til en enkelt tur til England uden dramatik, da tyskerne var på retræte og derefter mest til Sydamerika og byer på den amerikanske østkyst.

Så kom freden den 5. maj 1945, samme dag som vi kom ind til Beyonne, New Jersey, så vi kunne fejre fredsslutningen på Manhattan. Her kunne vi kysse alle pigerne – og det gjorde vi så. Kulminationen blev på den danske restaurant "Wiwel", hvor den danske ejer restauratør Jørgensen var vært. "Tonight is all on the house", sagde han. Så det blev en rigtig festaften sammen med mange dansk-amerikanere.

Det første år efter freden sejlede jeg mellem Sydamerika og den amerikanske Østkyst. Så skulle jeg hjem til Danmark. Der var ingen billetter at få til Europa, men den 13. maj 1946 mønstrede jeg igen ombord på S/S Niobe, som var blevet solgt til England. Jeg afmønstrede i London den 22. juni 1946. Et par dage efter afmønstringen sejlede jeg fra Harwich til Esbjerg. Her stod min far og ventede på mig. Så det blev til en varm velkomst efter 6 år og fire måneder.

Min far og jeg tog herefter til Bramminge, hvor der var re-union med hele familien. Her boede min ældre bror, og han havde udsat dåbsfesten for sin yngste søn til jeg kom hjem.

I Vejlbj på Fyn hos min far og mor ventede der en indkaldelse fra lægsrullen. Jeg mødte også op, men de mente, jeg havde set nok til krig, så jeg slap for at blive soldat. Fra New York havde jeg skrevet brev til DDL og jeg havde fået svar, at der var job som radiooperatør i OSAS i Stockholm. Så den 26. december 1946 blev jeg ansat efter en prøve i diverse færdigheder og rejste til Stockholm. Her fløj jeg først som radio-telegrafist på langruterne. De havde to langruter. En til New York og en til Buenos Aires. Efter endt læretid og første flyvning med DC-4 propeller-fly stod jeg igen i New York og kunne ringe til vennerne og sige: "Here I am!".

Da radio-telegrafist jobbet på grund af den teknologiske udvikling ophørte, blev jeg uddannet til flyvenavigatør og blev stationeret i Rom, da de introducerede ruten til Tokyo over Tel Aviv, Karachi, Calcutta, Rangoon og Bangkok med stop. Derefter til Tokyo med en teknisk landing. Og samme vej retur. Skiftevis over Kairo eller Tel Aviv. Senere blev det SAS' første Nordpol-flyvninger, hvor vi fløj fra København til Anchorage i Alaska – og derfra med stop til Tokyo. Det var en ret stor udfordring at flyve på Nordpolen. Der blev indført et specielt grid navigationssystem og sol-kompass. Kompasset blev styret af en gyro, som amerikanerne havde udviklet.

Teknikken overhalede jobbet endnu engang. I 1975 begyndte man med inerti navigation og senere grid navigation. Da jeg nærmede mig pensionsalderen, fik jeg en god aftrædelsesordning med SAS, så jeg benyttede tiden herefter til at tage HF i engelsk, tysk og fransk, så jeg kunne komme ind og læse engelsk på universitetet. Det førte til et job hos Flyvevåbnet i Værløse, hvor jeg underviste i teknisk engelsk, til jeg var et godt stykke oppe i 60'erne.

Arne Glinsvad

(Beretningen blev bragt i Radiotelegraf nr. 4, 2010)