

HAN SOV IKKE EN NAT IGENNEM RESTEN AF LIVET

Det ligger i sagens natur, at der ikke er flere tilbage af de danske sømænd, der sejlede for de allierede under 2. verdenskrig. Men mindet om dem og deres indsats gennem krigen holdes i live af en gruppe af pårørende. En af dem er Ann Nørregård, der var med til at stifte netværket for pårørende til danske krigssejlere.

TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTOS: PRIVATFOTOS OG ROXANA REISS/NETFLIX



Ann Nørregaards far – Jens Skriver Nørregaard – var på togt med Skoleskibet Danmark, der tog afsted d. 8. august 1939. Efter 1. g var han blevet grundig skoletræt og bad sin far om at måtte blive fri for 2 g og i stedet holde et sabbatår og komme til søs. Hans far fik via en ven i DFDS arrangeret, at han kunne komme ud og sejle med et af deres skibe, der hed Georgia. Livet til søs åbnede en helt ny verden for ham, og da han efter et lille års tid stadig var interesseret i at gå søvejen, blev han indskrevet som elev på Danmark.

D. 9. april 1940, da Danmark blev besat, lå skoleskibet i Jacksonville i Florida i USA. Planen var, at de skulle proviantere for at begynde deres hjemrejse d. 10. april. Pudsigt nok var de om aftenen d. 8. april til fest i den tyske forening The American-German Club. Ud på aftenen, hvor det var blevet morgen i Danmark, kunne eleverne godt se på de voksne – både de danske og de tyske – at der var sket noget. De havde tydeligt fået nogle meldinger hjemmefra, og der opstod en underlig stemning. Næste morgen fik de så alle sammen beskeden om, at resten af turen ikke ville komme til at gå helt som planlagt, idet Danmark var blevet besat.

På togtet, som Skoleskibet Danmark tog ud på, før landet blev besat, var det tydeligt mærket med nationalitetsbetegnelse og danske flag, så alle – også tyske ubåde – kunne se, det var et neutralt skib.



I begyndelsen af april 1940 lå skoleskibet Danmark i Jacksonville i Florida i USA for at proviantere, så det kunne begynde hjemrejsen d. 10. april. Om aftenen d. 8. april – dagen før Danmark blev besat af Tyskland – var elever og besætningsmedlemmer fra skoleskibet til fest i den tyske forening The American-German Club. Situationen blev efter sigende noget akavet ud på morgenen, da der begyndte at komme meldinger om, at Tyskland havde besat Danmark.

D. 10. april blev der holdt skibsråd ombord på Danmark. De fleste ønskede at afmønstre for at komme i tjeneste på andre skibe, der sejlede for de allierede, og på den måde kæmpe mod nazismen, men fra skoleskibets side krævede man, at de, der var under 18 år og dermed ikke var myndige, skulle have forældrenes tilladelse til at afmønstre.

Skoleskibet endte med at komme til at fungere som træningsskib for amerikanske matroser, og nogle af besætningsmedlemmerne og eleverne fortsatte på skoleskibet i den funktion. De fleste af de øvrige fik efter nogle måneder hyre på andre skibe, der sejlede for de allierede. Det gjaldt også Ann Nørregaards far, der kom til at sejle konvojsejladens resten af krigen og først kom tilbage til Danmark med skoleskibet i november 1945.

På en rullestøjtetbane i USA engang i løbet af krigen mødte han Ann Nørre-

gaardts mor, Eileen, der var sygeplejerske i den amerikanske flåde. Både hendes far og mor var således krigssejlere.

Netflix-serien Krigssejleren

I snakken med Ann Nørregaard tog vi udgangspunkt i den norske TV-serie Krigssejleren, som Netflix viser. Det er en udvidet udgave af en af de dyreste norske filmproduktioner, der har været lavet nogensinde, og skildrer uhyggeligt livagtigt situationen både for de krigssejlere, der sejlede i konvojerne, og for familierne, der blev derhjemme.

Serien står på skuldrene af mange af de øvrige skandinaviske skildringer, der har været af konvojsejladens både på film, i bogform og i dag på nettet. En af de første var filmen Støt står den danske sømand med Poul Richard i hovedrollen. Den kom allerede i 1947, og siden har der været andre film. Eksempelvis Maj Wech-

selmanns dokumentarfilm Rapport fra de druknede og de glemte, som indeholder en lang række interviews med skandinaviske krigssejlere. Allersenest er krigssejleretemaet også blevet taget op i den seneste sæson af TV2-serien badehotellet om end i en meget – tør man nok sige – overfladisk udgave.

I Netflix-serien Krigssejleren skildres konvojsejladens meget direkte med alle de dramatiske virkemidler, filmmagerne forstår at bruge i dag.

Ikke overdramatiseret

Ann Nørregaard hørte meget tidligt, at filmen var på vej i og med, at organisationen for pårørende til krigssejlere i Danmark arbejder sammen med tilsvarende organisationer i de andre skandinaviske lande. På den måde fik de at vide, at der ville komme en film i Norge og fik den forevist på et tidligt tidspunkt.





Den norske serie *Krigssejleren* kan i øjeblikket ses på Netflix. Her skildres konvojsejladens meget direkte med alle de dramatiske virkemidler, filmmagerne forstår at bruge i dag, uden at den dog er overdramatiseret. En af stjernerne i filmen er den norske skuespiller Kristoffer Joner, der her ses i en scene, efter at hans skib er torpederet. Om serien siger Ann Nørregaard: "Den er forfærdelig derhen, at man kommer ind under huden på krigssejlerne".

”



Hun mener ikke, at den er overdramatiseret. Det var virkelig helvede til søs.

"Den er forfærdelig derhen, at man kommer ind under huden på krigssejlerne. På den måde får man en større forståelse for, hvad ikke kun min far, men samtlige sømænd har været udsat for", siger hun.

"Der er ikke noget at sige til, at folk har fået PTSD, som vi kalder det i dag, og siden aldrig har sovet en hel nat igennem, som man hører. Det gjorde min far heller ikke. Vi boede nær lufthavnen i nogle år, da jeg var barn. Både i Kastrup og Dragør, og ofte når han hørte et propelfly – jeg vil ikke sige, han gik i panik, men han havde det ikke godt", fortsætter hun.

Børn mærker sådan noget

Ann Nørregaards far havde taget styrmandseksamen i USA, men den var ikke god nok til de danske myndigheder, selv om han havde deltaget i krigen ved at sejle på flere skibe. Han måtte derfor læse til ingeniør, da han kom hjem. Han var jo blevet gift og dermed forsørger. Han blev i første omgang ansat på Lindø. Siden flyttede familien til København, og faderen blev ansat i ØK, hvor han fik et job som

inspektør i nybygningsafdelingen. Det gjorde, at han var væk i lange perioder. For eksempel rejste han til Japan og var afsted i 3 måneder ad gangen. Så kom han hjem med gaver som en kimono til hendes mor eller en pudderdåse med japanske motiver.

"Vi børn var godt klar over, at vores far var mærkelig. Nogle gange var der møbleret om i stuen, som vi kaldte det, når han havde haft en dårlig drøm/oplevelse. Så skyndte jeg mig over til en veninde. Det kunne være ved mindedage, eller når han fik breve. Vi kunne se det i hans øjne. Sådan noget mærker børn. Så gik vi over til legekammeraterne. Lussingerne sad løst hos min far i sådanne situationer. Det var almindeligt dengang, men hos min far måske mere end hos andre", fortæller hun.

Problemet var, at børnene ikke forstod baggrunden.

"Uden at vide det kunne vi komme til at sige noget forkert, og vi forstod ikke, hvad der gjorde ham vred. Så kunne vi kun spørge os selv, hvad vi havde sagt. Jeg kan huske, da fjernsynet var kommet frem, og de viste en udsendelse om luftskibet Hindenburgs brand. Et af os børn kom til at

Vi børn var godt klar over, at vores far var mærkelig. Nogle gange var der møbleret om i stuen, som vi kaldte det, når han havde haft en dårlig drøm/oplevelse."

- Ann Nørregaard

grine, men min far blev fuldstændig hysterisk".

Selv havde faderen beskrevet, hvordan han havde det i et brev til forældrene mod krigens slutning. Her skriver han: "Det er bedre, I bliver klar over, at jeg ikke kan gå til søs, når krigen er forbi. Jeg har været døv på det højre øre, så længe jeg kan huske, og det venstre er blevet en del dårligere i den sidste tid. Mine øjne er heller ikke upåklagelige mere. Jeg er ved at blive nærsynet, og mine øjne er overanstrengte. Det er hvad konvojsejladens gør til én. Jeg har stået mange grimme vagter, kan I tro. Mine nerver er heller ikke så gode mere. Jeg er ved at blive skaldet. Med andre ord – jeg føler mig en del ældre end mine 23 år".

Andre oplevede det samme

Det var først senere, da Ann Nørregaard læste beretninger fra børn til andre krigssejlere om, hvordan det var at være barn af en krigssejler, at hun forstod, at hun ikke var alene.

”Det var ret befriende at høre, at de havde haft de samme oplevelser, og at vores far ikke var den eneste, der havde det sådan”, siger hun og fortsætter:

”Mange af krigssejlerne blev skilt. Nogle flere gange, og den eneste trøst de fandt, var i flasken. Deres koner eller forældre forstod dem ikke. ”Tag dig nu sammen. Du har et ansvar”, fik de at vide, men når man i dag ved, hvad de har været igennem, er det klart, at det ikke var så ligetil”.

Ann Nørregaards far endte med at være meget bitter på det danske system.

”Han skulle aldrig være kommet hjem, sagde han igen og igen”, fortæller hun.

”I kraft af sin amerikanske styrmandseksamen havde han en flot uniform med striber og krøller, men den kunne han godt lægge på hylden, da han kom hjem, og så måtte han starte forfra med at læse til ingeniør”, fortsætter hun.

Ann Nørregaards far fortalte aldrig om sine oplevelser med at sejle i konvojer, og som børn holdt de op med at spørge. Først på sine gamle dage kunne han snakke om noget af det, men da var han meget grådlabil og måtte tage brillerne af og tørre øjnene, når han talte om det.

Hendes mor fortalte ved enkelte lejligheder, hvordan det var at skulle hjælpe de sårede. Nogle gange havde de ingen forbindsstoffer og blev derfor nødt til at tage deres nylonstrømper af, så de kunne bruge dem til at forbinde patienterne. Eller de klippede stykker af uniformerne af til forbindinger. De måtte bruge, hvad de havde ved hånden.

Måtte ikke stoppe op

Ann Nørregaard har forstået på beretninger fra krigssejlere, at noget af det værste var, at de ikke måtte stoppe og samle de overlevende op, når et skib i konvojen var blevet ramt af tyskerne. Det var for farligt at sagtne farten. Så kunne de selv blive det næste mål. I stedet måtte de se andre ligge i bølgerne og kæmpe. Nogle gange som brændende fakler, hvis det enten havde været et tankskib, eller der var strømmet olie ud fra skibet, der var blevet ramt.

Hele tiden skulle de leve med frygten. 24-7 skulle de spørge sig selv, om det blev dem næste gang. De lukkede aldrig døren til deres kahytter, fordi den kunne sætte sig i spænd, hvis skibet blev ramt, så de havde intet privatliv.

”Min far blev medlem af Københavns Amatør Sejlklub og lånte klubbens både og tog os med på familieture. Her sov han altid med tøj på og gummistøvler stående ved siden af sengen, og kahytdøren måtte ikke lukkes”, fortæller Ann Nørregaard.

Fra helvede til paradys

Nogle gange lykkedes det besætningen at få redningsbåde i vandet, efter at et skib var torpederet, men man kan også forestille sig, hvordan det har været ude på verdenshavene. Et skib fik to redningsbåde i vandet. I den ene lå de i redningsbåden i 9 dage eller mere. Den anden redningsbåd hørte man aldrig fra mere.

Da Etna, som Ann Nørregaards far sejlede med, blev torpederet, havnede en redningsbåd i Florida, mens den anden var godt på vej til Caribien, da der kom et engelsk skib

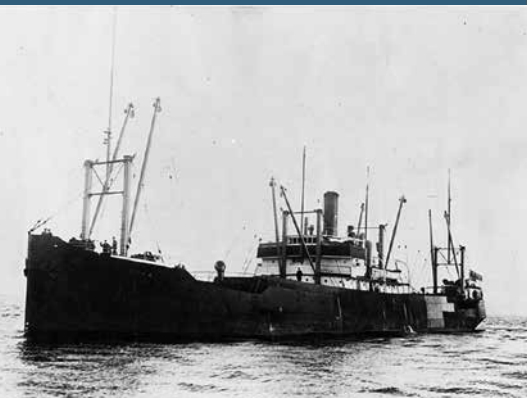


Ann Nørregaards far, Jens Skrivers Nørregaard, og hendes mor Eileen – ”en usædvanlig rar og fornuftig pige”, som han kalder hende i et brev til sine forældre – blev gift i New York under krigen. Han i uniform.



Ann Nørregaards far i uniform på sine ældre dage. Meget stolt over, at han fortsat kunne passe den.





↑ Det svenske skib Etna, som Ann Nørregaards far – Jens Skrivers Nørregaard – var ude at sejle med i 1941-1942.



→ Etna samlede i september 1942 18 besætningsmedlemmer op fra tankskibet Patrick J. Hurley, der var blevet sænket af en tysk ubåd 7 dage tidligere.

forbi og ville samle dem op. Det skulle til England, og dermed kunne de risikere at blive torpederet igen. De havde imidlertid en sekstant med og kunne nogenlunde se, hvor de var. Derfor valgte de at fortsætte mod Caribien og ankom til Santa Lucia lilejuleaften, hvor der var karneval. Direkte fra helvede til paradys.

Konvojsejladsen blev for mange af de danske sejlere organiseret fra Newcastle i England. Her skulle de henvende sig, når de var kommet i land med en konvoj, og så kunne de gerne være i land i 24 dage, før de blev sendt afsted igen.

Hvorfor valgte man det?

Man kan spørge sig selv, hvorfor så mange valgte at blive krigssejlere, når forholdene var, som de var.

Oftest var det sådan, at der blev holdt skibsråd på de skibe, der lå uden for de danske farvande den 9. april. Kaptajnen forklarede, hvad der var sket, og hvad de havde af muligheder. Sådan og sådan kan vi gøre, fik besætningen at vide, og så skulle de afgøre, hvordan stemningen var. Normalt er forholdene på et skib jo meget hierarkisk, men som Ann Nørregaard forstår det, foregik skibsrådene de fleste steder yderst demokratisk, hvor hver enkelt af sømændene havde en stemme

hver. Også de unge, og mange af dem valgte også at blive krigssejlere. Det betød, at mange af dem omkom, selv om de dårligt var fyldt 17 år.

I de fleste tilfælde valgte skibene at sejle til allieret havn, hvor dem, der ville hjem, så kunne vælge at gøre det, uden at nogen så skævt til dem. Der kunne jo være religiøse grunde eller andet. Hjemrejsen foregik gerne via de danske ambassader.

Nogle var måske imod militærtjeneste og valgte så at finde et arbejde på en fabrik eller ude på landet i de lande, hvor de var strandet. Der var også sønderjyder, der ikke ønskede at deltage på den allierede side, fordi de var bange for, at familien derhjemme ville lide overlast.

Endelig var der også ældre søfolk, der havde oplevet, hvordan det var at sejle med ubådstruslen i 1. verdenskrig. De kunne også vælge at sige, at det ville de ikke ud i en gang mere.

Ellers skulle man afgøre med sig selv, hvad man havde af muligheder. Det var også spørgsmålet om, hvad de skulle lave derhjemme. De kom jo ofte fra søfartsbyer, og her kunne det også spille ind, hvordan folk ville se på en. Ens jævnaldrende var jo typisk ude at sejle, og så kan det ikke have været morsomt at være den, der tog hjem.

I forhold til nordmændene havde de danske sømænd de første år af krigen det problem, at de var ugleset ude i verden. De danske skibe, der sejlede for de allierede, måtte for eksempel ikke føre dansk flag, før slutningen af 1943. Danskerne blev hånet som værende tyskvenlige. Selvom de sejlede på allierede skibe, fik de at høre for, at Danmark overgav sig så hurtigt og indledte samarbejdspolitikken med tyskerne.

Set fra den anden side

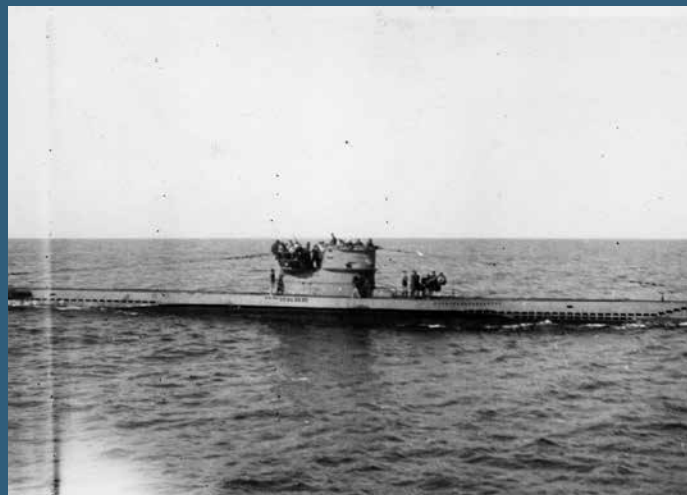
Hvis man ser på konvojsejladsen fra den anden side – fra tyskeres synsvinkel – så fortæller Ann Nørregaard, at når en tysk ubåd nåede i havn, så var det første kaptajnen skulle gøre – før han gik i bad eller noget som helst – at skynde sig til Admiral Dönitz, der var chef for ubådsflåden, med en logbog, hvor de havde noteret alt om togtet, herunder ikke mindst, hvad de havde sænket.

Hun fortæller, at der var stor forskel på de tyske ubådskaptajner. Der var de unge, som sejlede i flokke af ubåde, kendt som the wolfpack. Det var typisk ved Murmansk, hvor de gik efter skibe, der sejlede forsyninger til Rusland. Her havde de en konkurrence om at skyde så meget tonnage som muligt i sænk. Det eneste, der talte for dem, var netop tonnagen. De be-



↑ Besætningen fra Etna måtte selv gå i redningsbådene, da det blev sænket af den tyske ubåd U-217 i december 1942. De satte sejl mod Barbados, og et par dage før de nåede frem, kom et engelsk skib forbi og tilbød at samle dem op. Det skulle til England, og dermed kunne de risikere at blive torpederet igen, og da de havde en sekstant med og nogenlunde kunne se, hvor de var, valgte de at fortsætte mod Caribien og ankom til Santa Lucia lillejuleaften, hvor der var karneval. Direkte fra helvede til paradys.

↓ Den tyske ubåd, der stoppede Etna i sommeren 1942.



kymrede sig ikke om skibene eller besætningerne.

Ældre, mere vennesele tyske ubåds-kaptajner sejlede gerne ved den amerikanske østkyst, og var egentlig ikke interesserede i at slå mennesker ihjel. Det betød, at de hvis de havde mulighed for det – for eksempel med skibe, der ikke sejlede i konvoj – gav de besætningen et kvarter til at gå i bådene, inden de sænkede skibet.

Ann Nørregaard fortæller, at i løbet af sommeren 1942 var Etna, som hendes far sejlede med, på vej fra New York til Buenos Aires med fragt, da hun en tidlig morgen i smukt vejr fik signal til at stoppe fra en tysk u-båd. Det var U751 med et emblem, der forestillede en frysende tyr.

På Etna sænkede de en af deres redningsbåde og roede over til u-båden og kom tilbage med et "boarding party" bestående af 7 tungt bevæbnede tyskere, som undersøgte skibet, lasten og skibets papirer.

En halv times tid senere roede de dem tilbage til u-båden. Foruden Etnas kaptajn tog 2. styrmanden med, da han talte et udmærket tysk. Efter endnu halv times tid kom kaptajnen og 2. styrmanden – der begge var blevet inviteret til frokost ombord på u-båden – tilbage.

Det viste sig, at u-båden var på vej hjem og ikke havde flere torpedoer. Den tyske u-båds-kaptajn var derfor i tvivl om, hvad han skulle gøre. Dels fordi begge skibe var ubevæbnede – u-båden havde dog stadig en kanon – dels fordi Argentina, som lasten var bestemt for, på det tidspunkt var pro-tysk. Han kontaktede derfor sit hovedkvarter for ordre om, hvad han skulle gøre.

Imens alle ventede på, hvad der skulle ske, fik Etna ordre til at sejle mod øst, mens u-båden fulgte efter. Ca. 4-5 timer senere fik den tyske kaptajn svar. Ud fra det han fortalte folkene på Etna, var det op til ham som øverstbefalende på u-båden, at beslutte, hvad der skulle gøres. Han besluttede så, at Etna kunne fortsætte sin rejse dog med en kraftig advarsel om, at det ikke var sikkert, de var lige så heldige en anden gang.

Inden deres veje skiltes, spurgte den tyske kaptajn, om det var muligt at købe noget sukker og kaffe af Etna. Så højste de redningsnåden ned endnu en gang, denne gang med en sæk sukker og en sæk kaffe, roede over til u-båden og fik franske penge som betaling. Efter endnu en gang at have hejst redningsbåden op, fortsatte Etna mod Buenos Aires og u-båden mod sin base.

De mest pragtfulde blå øjne

En anden historie, Ann Nørregaard fortæller, er, om den kvindelige krigssejler Antoinette Meldgaard, der da krigen brød ud som ganske ung pige var aupair på Island. Hun ville imidlertid også gøre en indsats og meldte sig som kahyttsjomfru på det norske skib LYRA, der sejlede mellem Island og Scotland med fisk til englænderne.

En dag lå hun og soled sig øverst oppe på skibet i en hjemmestrikket bikini, da et tysk fly opdagede dem. Det fløj hen over dem, og de troede alle sammen, at nu skulle de sænkes, men i første omgang fløj flyet videre. Det vendte imidlertid om, og så var det sket, tænkte de. Han vippede imidlertid bare en gang med vingerne som en hilsen til den unge kvinde, der lå der og soled sig, og fløj så videre.

Da hun kom ned til de andre, takkede de hende mange gange, fordi hun jo havde frelst dem. Det eneste, hun kunne sige var: "Han havde de mest pragtfulde blå øjne".

Ann Nørregaard fortæller, at de havde hende med på en tur til Normandiet, hvor de markerede 75 års-dagen for d-dag. Undervejs sang hun ofte Vera Lynn sange, ligesom hun gjorde ved krigssejlertræf i Norge, mens en anden dansk krigssejler Arne Glinsvad spillede klaver til. ■



EN UD AF 20 SEJLERE PÅ D-DAG VAR DANSK

6. juni er det 80 år siden, de allierede gik i land i Normandiet og påbegyndte befrielsen af Vesteuropa fra nazismen. De fleste af soldaterne kom fra Amerika, Storbritannien og Canada, men nogen skulle jo sejle dem derovre og ikke mindst sørge for, at de havde forsyninger nok af våben og ammunition med videre. Her spillede danske søfolk en stor rolle, idet hver tyvende af de søfolk om bord på de handelsskibe, der stod for sejladsen af forsyninger, var danske. Det havde stor betydning for, at Danmark blev regnet med som allieret nation efter krigen. Fra Ann Nørregaard har vi modtaget følgende om de danske sejleres indsats.

De danske sømænd ombord på handelsflådens mange skibe var ikke kun de første frihedskæmpere i og med, de allerede ved Tysklands indtog i Polen 1. september 1939 blev indlemmet i krigen. De var også de sidste, eftersom de først lang tid efter Danmarks befrielse 4. maj 1945 kom drypvis hjem uden de store folkelige festarrangementer. Hjem til militærtjeneste, skat og ikke mindst tilbagebetalinger af den offentlige økonomiske hjælp, deres eventuelle familier måtte have fået, mens deres mænd var væk.

Samme dag som Danmark blev besat af Tyskland – 9. april 1940 – udsendte det engelske admiralitet besked til den engelske flåde om, at alle danske og norske skibe skulle tages under engelsk beskyttelse. Det vil sige tilbageholdes i engelsk havn eller føres dertil. Som følge af Norges indtræden i krigen på de allieredes side blev ordren vedrørende de norske skibe tilbagekaldt nogle dage senere.

De danske skibe fik 10. april via Lyngby radio, som nu var under tysk kontrol, besked fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart på at søge til neutral havn fortrinsvis i Italien eller Spanien. 12. april opfordrede den i søfartskredse højt respekterede kaptajn, H.C. Røder – der havde ført sit skib, rederiet Orients m/s Tasmania, til Falmouth i England – i BBC sine kolleger til at gøre det samme: Altså sejle til engelske havne og dermed indgå i den engelske krigsflåde. I USA var der blevet dannet en "Danish Shipping Committee", hvorfra de danske kaptajner ligeledes 12. april blev opfordret til at søge neutral havn.

Skibsråd

Det kan nok være, at der opstod nogle beslutninger, som skulle afklares ved et skibsråd mellem den enkelte kaptajn og hans besætning. Resultatet blev, at næsten samtlige skibe valgte at sejle til allierede havne. Nu var de altså gået i allieret

tjeneste og dermed sejlede de ikke længe under Dannebrog. Først 25. december 1943 fik Dannebrog atter lov til at vaje fra de danske master.

Fra 9. april 1940 og frem til krigens afslutning, var det tilfældigheder, der bestemte, hvilke skibe de danske krigssejlere fik hyre på. Mange deltog i adskillige operationer i den allierede internationale handelsflåde både i konvojer og alene sejlads. Mange sejlede fra USA over Atlanten til England med krigsmateriel, andre sejlede på den berygtede rute med forsyninger gennem det isfyldte Barentshav til den russiske by Murmansk. Atter andre sejlede mellem Skotland og Island med soldater den ene vej og fisk den anden vej. Mange skibe, der sejlede på Østen, blev opbragt af Japan, og besætningerne taget som krigsfanger. For alle ruter gjaldt det, at de konstant var udsat for fare – tyske og japanske ubåde, fly og krigsskibe. Mange satte livet til og de, der overlevede



Hvert år d. 5. maj er Søfartens Ledere med til at ære de mange søfolk, der gav deres liv under 2. verdenskrig, ved at nedlægge kransene ved Mindeankeret i Nyhavn og i Aarhus og Svenborg. Kransene her er fra 5. maj sidste år.



måtte kæmpe med traumerne fra denne tid resten af livet.

En af de større og mest berømte operationer, mange danske sømænd deltog i, var den såkaldte "Operation Overlord" bedre kendt som D-Dag, som udgik fra England. Planlægningen og den praktiske gennemførelse var et gigantisk projekt, der krævede mere end 6000 skibe af alle afskygninger, heraf 1213 forskellige krigsskibe, hvis rolle var at assistere og bidrage med kanoner inden selve landgangen begyndte. Herefter skulle de være støtte under infanteriangrebet ved etableringen af brohovedet i Normandiet. De fragtskibe, der skulle deltage i invasionen, blev indrettet til at medtage soldater, kampvogne, lastvogne, jeeps, artilleri og hvad en hær ellers havde brug for. Desuden skulle man sikre, at lasten kunne losses direkte fra de enkelte skibe ned på pramme eller amfibiekøretøjer, der så kunne fragte forsyningerne ind på stranden.

Ud af de ca. 6000 skibe, der deltog i Operation Overlord, var 860 udelukkende beregnet til at transportere tropper og forsyninger. Af disse var 31 skibe danske, hvilket svarer til 3,6 % af den samlede transportflåde. Ombord på disse var flere

danske sømænd, ligesom der var en hel del danske sømænd ombord på de øvrige allierede skibe. Dannebrog vajede nu på 24 af de 31 skibe. At Dannebrog igen vajede fra masten, betød uendelig meget for de danske sømænd. Efter at være betragtet som tyskervenlige og illoyale fik de danske krigssejlere nu oprejsning og kunne repræsentere deres land på lige fod med de øvrige allierede styrker.

Den engelske konge Georg VI holdt en takketale i underhuset i november 1944, i hvilken han takkede alle, der havde bidraget til "Operation Overlord". Heri sagde han bl.a.: "Alt dette kunne ikke være gennemført uden den strålende tapperhed, som er udvist af vores søfolk og dem fra "De Forenede Nationer" og fra Danmark". Den norske digter Nordahl Grieg havde året i forvejen skrevet, at de danske sømænd "sejlede under navnløshedens bitre kår". Nu blev de nævnt som de eneste med specifik nationalitetsbetegnelse – godt nok sammen med amerikanerne, men alligevel.

"Operation Overlord" omfattede mange engagerede og passionerede folk; lige fra kontorister, planlæggere, ingeniører, værftsarbejdere, mekanikere og havne-

Statuen her blev rejst i 1984 på 40-årsdagen for D-dag til ære for de danske krigssejlere. Den står ved vejsiden mellem Utah og byen Sainte-Marie-du-Mont et par kilometer bag Utah Beach Museet og stranden. Den blev udarbejdet af kunstneren Svend Lindhart og indviet af Prins Henrik. På soklen til statuen er en mindeplade, hvor der på dansk, fransk og engelsk står: "Til minde om 800 danske søfolks deltagelse i invasionen juni 1944". Foran statuen står den kvindelige krigssejler Antoinette Meldgaard (se side 33) med tre danske modstandsfolk. De var med på en tur til Normandiet for at markere 75 års-dagen for d-dag. ↑

arbejdere til soldater, piloter og søfolk. Det danske bidrag var måske nok beskedent set i dette lys, men i dagene omkring D-dag spillede de danske skibe og de danske sømænd en ikke uvæsentlig rolle. Vi kan takke dem og de mange andre, der var med til at befri Europa fra Nazismen for, at vi – deres efterkommere - kunne vokse op og leve i en fri og demokratisk verden. ■