

23

«Sporløst forsvunnet»

Åtte måneder på tysk raider. — Japansk „new order“ i virksomhet. — Skip og mannskap oppgitt som tapt. — Lykkelig gjenforening med familien i Connecticut.

Dette er et intervju med styrmann David Faye Knudsen som gjorde en halv verdensomseiling på tysk raider og fangeskip; han gir intelligente og eksakte iakttagelser fra livet ombord og i land, i kjølvannet av de japanske erobringer i Stillehavet. — Historiens «happy end» er dobbelt gledelig fordi slikt skjer så sjelden.

Av Lise Lindbæk.

I denne boken står det så godt som intet om norske sjøfolks privatliv. Av gode grunner. De fleste hadde ikke noe, eller ikke noe som telte. De hadde kone og barn, foreldre og søsken hjemme i Norge. Hadde ikke sett dem siden 1940 eller lenge før. Praktisk talt «incommunicado», uten mulighet for direkte forbindelse, i hvert fall etter at U. S. A. kom inn i krigen. Av og til fikk en og annen et Røde Kors-brev over Sveits, med 25 fattigslige ord som akkurat kunne meddele hvem som levde. — Noen få hadde kontakt via venner i Sverige.

En ting er sikkert: de dårlige nyheter fant alltid veien fram. En mann visste om sin bror som ble skutt fordi han forsøkte å flykte til England. Han fikk høre om Lillegutt som døde av meslinger. Han leste om faren i fengsel i Tyskland. Ellers måtte han nøye seg med de alminnelige, de «offisielle» nyheter fra Norge, og de var ikke oppmuntrende: Stadig slettere ernæringssituasjon, stadig sterkere trykk fra tysk hold. Fare for represalier når som helst. Guttene fra kysten kjente til den skjebne som ramte

Lofoten og Telavåg; de visste at hjembygda når som helst risikerte det samme.

Disse ting ble det ikke snakket meget om. Rettene sagt helst overhode ikke. Men hva disse kjensgjerninger betydde av press på nerver, av ustanselig påkjenning for tanker og følelsesliv, det vet antagelig ingen som ikke har vært i samme situasjon. Både britiske og amerikanske sjøfolk hadde det på det punkt så uendelig meget lettere, — fordi de hadde mulighet til å komme hjem innimellom toktene. Dessuten visste de om at de hjemme hadde det bra.

Det er derfor dobbelt gledelig når man av og til støter på en lykkelig unntagelse fra denne regel. En historie med en «happy end» som selv Hollywood ikke kunne overtreffen. En historie som er enkel og menneskelig, helt usentimental fordi den er sann, men som ikke kan unnlate å appellere sterkt til hjerte og fantasi.

Når man har som oppgave å foreta en rekke intervjuer slik som i denne boken, føres man på mange slags veier. Mest sitter man på kaféer og restauranter, i en bar i Casablanca eller en kaffistove i Brooklyn, i en kapteinskahytt eller i mannskapsmessen på en båt i havn, på en krakk i redaksjonen eller ved en sykeseng på et hospital. Men det er ikke ofte man kommer i et hjem, — nettopp fordi sjøfolkene har sine hjem i Norge.

Styrmann David Faye Knudsen er i den heldige situasjon at han hører til unntagelsene. Han er gift med sin kusine, født Céline Schjøtt, og de har et aldeles nydelig hjem i Southport, Connecticut, i det ekte gamle typiske New England-miljø. Det er her han sitter og forteller.

Han er oppkalt etter sin onkel, skuespilleren David Knudsen. Artium på «Katta» — Katedralskolen i Oslo, 1922. Ett år som flyverelev på Kjeller. Studerte ved høyskolen i Trondheim, men ble ikke ferdig, — ville alltid til sjøs. Gikk ut i 1926, styrmannsskole 1931, skipsfører-sertifikat 1934. Gikk med norske båter halvannet år over Nord-Atlanteren under krigen, «men nesten uten å merke noe til den. Bare et enkelt flyangrep». Kom på besøk

til familien i Connecticut i 1941, — og giftet seg med husets yngste datter Céline, som straks fulgte med ut og seilte med sin mann i flere måneder, faresone eller ei. Våren 1942, da han skulle ut igjen, ble hun imidlertid hjemme, kanskje mest av fornuftsgrunner, fordi hun ventet en liten.

Båten «Aust», kaptein Christoffer Tuften, var en 9 000 tonn lastebåt som forlot New York den 5. mars 1942. Anløp St. Thomas i Det karibiske hav 15. mars. Det var en gammel båt, gikk sakte. Lastet vesentlig biler og army trucks som sto tett pakket selv på dekk, så mange var det av dem. Båten gikk innom Pernambuco for å bunkre og ta inn vann; der følte man seg trygg alt; man var ikke vant til å regne Sør-Atlanteren som faresone.

Langfredag, den 3. april, klokken 1 middag. David Knudsen, som selv skulle ha vakt fra klokken 4—8 om ettermiddagen, lå i lugaren og hvilte seg på sin sofa. Han pleide alltid å legge seg i køyen, men la seg akkurat den dagen på sofaen. — En voldsom dur. Et fryktelig brak. Glassplinter fra speilet suste rundt i rommet. Styrmannen falt over ende, så seg om: leppet over køyen helt gjennomhullet av maskingeværkuler. Han kom seg opp, fór opp på broen, — hva var her på ferde? Annenstyrmann hadde vakt; skipperen kom nettopp opp han også. Flyet som angrep, kom fra solen, med avslått motor, og så satte det på motoren og maskingevær samtidig; derfor det øredøvende brak. Ingen så meget som så flyet den første gangen. Andre gangen slapp det ned to bomber som begge falt i vannet, den ene nær luke 1.

Det var klart, fint vær. Man fikk se en båt ca. åtte mil borte, omtrent 30 grader til styrbord. Ordre: Hardt babords ror; telegrafisten fikk beskjed om å sende ut meddelelse om det passerte. Det viste seg da at antennen var vekk: Flyet som stupte ned til få meter over dekk, hadde vært utstyrt med et slags klippeapparat som kuttet av både hovedantenne og nødantenne og strengen for dampfløyten mellom broen og skorsteinen. Man var med andre ord helt avskåret fra å oppnå kontakt med utenverdenen. — Klar ved kanonen. Raideren åpnet ild, men kanonen på

den norske båten hadde for kort rekkevidde; skuddene rakk ikke fram. Granatene fra raideren suste formelig om hodet på folk, slo ned i vannet på begge sider av båten. Et par livbåter ble skadet. Skipperen ga da ordre om å stoppe maskinen og gå i båtene.

En livbåt sank, den var blitt gjennomhullet av kuler. Men alle mann ble tatt opp i de andre båtene. Man var 1 200 miles fra land, men det var godt og varmt, 20 graders sydlig bredde, og man ventet god hjelp av Sydostpassaten som her stryker over sjøen ustanselig. Båtene skulle holde sammen, taue om natten for ikke å miste hverandre av syne.

Men raideren hadde andre planer. Den kom rett bort til livbåtene, ruvet mektig over dem, kommanderte alle mann ombord. Så var det å klyve opp skipssiden — til tysk fangenskap. Livbåtene ble senket umiddelbart ved hjelp av en slags syre som brenner opp selve treet.

Hvordan raideren så ut? Omtrent som en middelsstor fruktbat. Ombord var det jo forskjell nok å merke. Den hadde ca. 350 manns besetning, kledd i khaki, mørkeblå lue og shorts. Tysk marineflagg ble heist, noe som tross alt var en lettelse; ingen hadde større lyst på å falle i japsenes hender! — Ja, så var det oppstilling og navneopprop, alle 40 mann. Tyskerne var ytterst forbløffet over det: «Jöss, er dere her alle mann?» — Så måtte hver enkelt oppgi personalia; man kledde av seg og fikk saltvannsbad på dekk og en summarisk legeundersøkelse. Man så seg om: et par maskingeværer, men ingen kanoner. To svære papirkasser av størrelse som bilkasser dekket kanonene. Vakten hadde tommyguns. Det første raideren foretok seg var å gå over til «Aust», som ennå lå der og drev. De plaserte en bombe i den norske båten og ble i nærheten til den sank. Det var vel ved 6-tiden ut på ettermiddagen. Et trist øyeblikk for det norske mannskapet.

Så var det de nye «lugarene» da. Et lite rom under vannlinjen, ca. 6 × 8 meter, uten vindu; men der var da en slags ventilasjon. Hver mann fikk utlevert en hengekøye, en kopp, en tinnbolle, kniv, skje og gaffel, tannbørste og saltvannssåpe. Liten plass for hengekøylene; de måtte

tas ned om dagen. Døren sto åpen inn til rommet ved siden av hvor det alt var fanger fra to engelske båter som var tatt to dager før. David Knudsen kjente igjen folk fra den ene; den hadde ligget samtidig med «Aust» i St. Thomas.

Raideren gikk videre med én gang. Første dag vanket det ikke mat, med følgende begrunnelse: «Dere fikk jo middag ombord.» Overfallet fant meget riktig sted straks etter middag. Først neste dag begynte en viss form for «regulær eksistens».

På akterdekket var det et toalettrom med saltvannsdusj i baderommet; hver mann hadde i tillegg til det øvrige fått utlevert et vaskevannsfat. Hver mann fikk utlevert en liter ferskt vann pr. dag som skulle rekke både til drikkevann og til å vaske tøy etc.

Spiseseddelen: Om morgenen ganske godt mørkt brød med marmelade eller kunsthonning, samt «Ersatzkaffe». Middag: Suppe, dessuten poteter med linser, erter eller bønner, og undertiden et lite stykke kjøtt. Om aftenen brød og «Ersatz-te» og smult. Undertiden en boks sardiner fordelt på fem-seks mann, som pålegg. — Luften ble dårlig; det var liten plass å røre seg på og kunstig lys hele dagen. Fra 8 aften til 8 morgen ikke noe lys i det hele tatt. Om natten lå de i hengekøye, med redningsvesten til hodepute; det var ikke skikkelig plass til alle hengekøyene. Tre kvarters luftetur hver formiddag hørte nok til programmet, men ofte falt den bort. Legen kom innom hver morgen, og likeså «The Prison Officer», som spurte om man ønsket noe. Det mange faktisk trengte, var klær; man hadde fått med seg svært lite. Men det fikk man aldri. Tvert om tok tyskerne alle verdigjenstander, også penger, — uhyre korrekt naturligvis, med anvisning på utbetaling av summen — på nærmeste tyske konsulat!

Det var lite å gjøre, men noe fant de jo på. Flettet tøfler av kabelgarn for eksempel. Gikk tur opp og ned på gulvet, etter «tørnsystem». Spilte kort med selvlagede kortstokker. Leste noen gamle tyske magasiner med megen propaganda.

En uke etter ga tyskerne beskjed: «I kveld skal dere få selskap.» — Og meget riktig, ut på ettermiddagen tok

raideren en båt til. Det var en stygg affære; tyskeren gikk helt inn på kloss hold og skjøt med 6-tommers kanoner. Sytten mann drept. — Til observasjon brukte tyskerne flyet, et Arados sjøfly som sto under dekk et eller annet sted.

Hva man snakket om og tenkte på? Jo, naturligvis på framtiden, hvordan skulle dette gå? Man hadde hørt liknende historier før, visste om flere norske som var hjemsendt over Frankrike. Men det ble varmere igjen dag for dag, og det var klart at man hadde rundet Kapp det Gode Håp. Japan hadde ingen riktig tenkt på ennå. Stemningen sto ikke høyt da man skjønnte at nå var raideren faktisk i Det indiske hav.

Så en skjønne dag ga tyskerne beskjed: «Vær klar til å forlate båten.» Det var ikke meget å gjøre klart akkurat, men spent var man jo, og ryktene svirret. Sent ut på natten etter en lang ventetid, ble alle mann anbrakt på noen gummiplåter som ble slept ut i mørket av motorbåter; plass til 30 mann på hver plåte. På leider kløv man så opp til et virkelig fangeskip. «Regensburg» het det.

Hengekøye i lasterommet. Ikke så pent holdt som på raideren; skittent og fælt. Samme spiseseddel som på raideren. Svært lite ferskvann, vanskelig å holde seg selv og tøyet rent. Men det var én stor fordel: Man fikk være på dekk hele dagen.

Raideren gikk videre, men kom tilbake en ukes tid etter med ny fangst: Den hadde kapret en engelsk passasjerbåt som iberegnet passasjerer og et tallrikt farvet mannskap hadde ialt minst 400 personer ombord, deriblant 27 kvinner og barn, både engelske og kinesiske. De ble innlosjert for seg selv på annen luke. En kvinne hadde født et barn ombord på raideren dagen etter kapringen, men alt gikk vel. Båten hadde vært på vei fra Australia til India og hadde last av matvarer, — så maten ble straks atskillig bedre på fangeskipet. Blant annet vanket det smør igjen for første gang på lange tider. Kvinner og barn fikk komme opp på besøk til mennene to timer om dagen på dekk, og man gjorde alt for å få humøret i været, laget for eksempel huske til barna mellom bommene. Etter

noen dager ble kvinner, barn og de sårede, samt en del britiske fanger, overflyttet til en tredje tysk båt.

Hvordan stemningen var? Å jo, opp og ned. Det var naturligvis nedstemmende å se at alt klappet så fint for tyskerne, det presise møte mellom de forskjellige båter for eksempel. Nordmennene trodde hele kommunikasjonsvesenet var dirigert fra Berlin ved en slags ultrakort kortbølge eller noe slikt. David Knudsen hadde uhyre meget å gjøre, da han var eneste fange som kunne noe nevneverdig tysk. Han måtte derfor fungere som tolk ved alle slags transaksjoner. Fangeoffiseren — «The Prison Officer» — hadde forresten vært ombord på «*Altmark*» i sin tid i Jøssingfjorden! I det hele fikk man her for første gang en smule kontakt med tyskerne. To av dem hadde vært på «*Blücher*» som den 9. april om natten ble senket i Oslofjorden med et voldsomt mannetap. De påsto at det ikke kunne være tale om at nordmennene ble overrumplet, — de måtte være grundig forberedt. Og nordmennene smilte: «Nei, da skulle dere fått en ganske annen mottagelse.»

De engelske offiserer kjente posisjonen hvor de var blitt tatt, så man kunne igjen orientere seg så noenlunde. Ca. 25 grader sør, 80 grader øst. Tiden falt nå litt lettere. En misjonsprest ga bibeltimer. Man laget fotballer og spilte på dekk. David Knudsen fikk to elever i norsk; én av dem var en engelsk major og lege som var rømt ut av Singapore etter byens fall. I mangel av noe bedre brukte man klosettpapir til improviserte lærebøker. — Mangelen på klær begynte å nærme seg det katastrofale, og man forsøkte seg som skredder. Råmaterialet var et par gamle melsekker, samt noe tvist. Annenstyrmann var særlig flink, og da han var ferdig, sto det med svære trykte bokstaver rett over hans bakparti: «Best Quality»! Mens en annen var prydet med et avertissement for «Shanghai Flour Mill». — Sunnhetstilstanden gikk nedover. Det var mange farvede ombord, både indere, kinesere og negrer. Mange fikk skabb grunnet mangel på vann og såpe.

Turen gikk gjennom Søndagsstredet, mellom Java og Sumatra, på vei nordover. Man så land på begge sider. Om noen tenkte på å rømme? Nei, antagelig ikke. Ingen

ville falle i japsenes hender om det nå kunne unngås, og selv om man er desperat bør det være en slags chance, ikke sant?

Den 12. juli ankomst til Yokohama. De hvite og de farvede ble her skilt fra hverandre. De norske ble overført til en tysk båt, «*Ramses*», som lå der i havnen. Man bodde i lasterommet, fikk bedre kost og navnlig ferskvann i mengde, men fikk derimot ikke utlevert klær. Etter en måned ble alle briter tatt i land, til fangeleir. Men Japan var ikke i krig med Norge og nektet blankt å ta seg av de norske fangene! Det gikk ville rykter; det het seg at det i alt lå bort imot hundre norske fanger på forskjellige båter i havnen, og at de etterhånden ville bli sendt til Europa med tyske båter som forsøkte å bryte blokaden.

Det var naturligvis kjedelig ombord. Nyhetene hørte man jo på sett og vis, men det var tysk radiopresse og japanske aviser på engelsk. Dårlige nyheter, megen propaganda, men av og til kunne man jo få en anelse om andre ting også. Således ble det nokså påfallende at tyskerne gikk fram ustanselig tre måneder i Stalingrad!

Tyskerne var ikke alle nazister; det kunne tydelig merkes. Mange av dem var sintere på nordmennene enn på engelskmennene. Hvorfor kunne ikke de dumme nordmennene skjønne at de var tyskernes brødre og burde være med på å styre verden fra Det tredje rike? En viss beundring for nordmenn skinte også igjennom. På raideren sa en mann for eksempel følgende: «Når vi har skutt i senk en båt og ser at livbåtene blir svingt ut i en fart, er på vannet i en fei, kommer seg klar skutesiden, og vi ser at nesten alle mann blir plukket opp, — ja da sier vi: «Hell, it is a Norwegian now again.» Nå er det jammen en nordmann igjen.

Fire måneder i Yokohama havn, — en tid ombord på den oppbrakte passasjerdamper. Man meldte seg der til frivillig arbeid, sorterte blant annet matvarer — og stjal som ravner. Daglønn: Fem sigaretter dagen i tillegg til den vanlige rasjon på tre. Problemet klær var naturligvis blitt verre og verre, da man fremdeles ikke hadde fått utlevert noe som helst. Man skar tretøfler med bordkniv, model-

lert etter foten, og brukte seilduksstroppe til å holde dem fast. En lettisk matros var særlig flink som treskjærer. Han laget et sjakkbrett og et utmerket sett brikker.

Etterhånden kom det mannskaper fra flere norske båter, bl. a. fra «*Kattegatt*», som var blitt oppbrakt av en annen tysk raider. Heller ikke her var en eneste nordmann omkommet. Den 20. august ble 16 mann fra «*Aust*»s mannskap samt medlemmer av mannskapene fra to andre norske båter, «*Madrono*» og «*Herborg*» (begge tankbåter) sendt hjemover til Europa med tyskeren «*Dresden*». De kom vel hjem til Norge. Det lå til stadighet en seks-syv tyske båter på havnen, og hver måned forsøkte én av dem å bryte blokaden og rekke Europa. I alt var det visst tre tyske raidere som arbeidet på Atlanterhavet den tiden, hadde de norske båter regnet ut.

En del av mannskapet ble siden sendt hjemover med «*Regensburg*», men båten ble torpedert i Søndagsstredet av amerikansk ubåt. Den greidde seg inn til Singapore havn for reparasjon og ble der etter videre melding.

Den 10. oktober kom da turen til siste kontingent fra «*Aust*» — i alt tre mann — til å gå hjemover ombord på «*Ramses*», sammen med en del andre norske, nemlig syv mann fra «*Kattegatt*». Båten lastet i Kobe, bunkret i Balikpapan og gikk videre til Batavia på Java for å ta inn gummi.

Om det var noe å merke til den omtalte japanske «*co-prosperity*» — ny-ordning — som han hadde lest så meget om i de japanske og tyske aviser? Jo, det var ikke fritt. I selve Yokohama havn hadde de norske fanger liten kontakt med de innfødte; det var mest påfallende for de norske hvor lite shipping det var sammenliknet med tidligere. I Kobe traff man en gammel kjenning, en stevedore-formann med det u-japansk-klingende navnet Olav! Han hadde norsk gudfar, sa han, men så gjerne ut til å ha europeisk blod også. Hvorom allting er, Olav erklærte: «*Japan very tired damned war.*» Balikpapan — på Borneo — var fryktelig ødelagt. Man kunne fra båten se det ødelagte raffineri og oljetankene som var brukket ned og veltet over på siden. Det var store, stygge flekker av

brente skoger i landskapet. Ved Batavia gikk det ikke an å gå inn i havnen; hollenderne hadde senket fire svære båter mellom moloene og helt stengt innseilingen; lastingen måtte foregå med smålektere og tok ti-elleve dager i stedet for som tidligere to-tre. I det hele hadde hollenderne vært svært systematiske til å ødelegge etter seg. — I japanske magasiner var det vakre bilder av javanesiske barn som vinket med japanske flagg! Men sjauerne i havnen sa noe annet: «*No beer, no cigarettes, no clothing, Nippon man take everything!*» Og de spurte hvor lenge nå dette skulle vare — innen amerikanerne kom?

De norske fangene på den tyske båten håpet og ønsket bare en eneste ting: å få hjelp fra sine allierte. Et par dansker ombord var av annen oppfatning og advarte nordmennene mot å bruke for frimodig tale overfor tyskerne, — men nordmennene bare lo: «*Vi sier hva vi vil. Dere må aldri tro vi kommer fram! Snart kommer engelskmennene.*» Og samme dag kom de!

Kaptein Tuften og styrmann David Knudsen lå og sov da det gikk alarm! Annenstyrmann kom styrtende inn: «*Det er en båt!*» — «*Vi var elleville.*» Gjennom ventilen kunne de se ut og følge signalene. «*Ramses*» hadde heist norsk flagg, og et øyeblikk så det ut som de andre lot seg bløffe, snudde halvveis. Men så kom ordren: «*Stopp maskinen, alle mann i båtene!*» Tyskerne var rolige, oppførte seg all right. De senket selv sin egen båt — med en mine på åtte minutters «*delayed action*». Det ble skutt mot «*Ramses*» fra begge sider, fra en hollandsk og en australsk krysser. Prosjektile slo ned rett ved siden av livbåtene, og vasspruten sto i været. Men de norske var så himmelhenrykt at de ikke merket skyting omtrent!

«*Ramses*» hadde vært bra utstyrt med anti-luftskyts, men hadde bare én kapon, og den var av tre! Vesentlig forat båten i det lengste kunne illudere som vanlig alliert lastebåt. Trekanonen fløt, mens «*Ramses*» sank — og ble fotografert utallige ganger. Blant lasten på «*Ramses*» var det atskillige levende griser, og én av dem ble reddet og ført ombord i triumf på den australske krysseren hvor

den mottok en særlig dekorasjon, et svært bånd med inskripsjon: «Prisoner No. 1». — De norske kom over i livbåt sammen med tyskerne, og australierne kunne ikke skjønne dette, at mens de fleste var stille og triste, var det noen som jumpet omkring og både lo og sang, nemlig nordmennene. Ingen omkom ved denne lykkelige kapring, unntatt noen griser.

Tyskerne var glad for å komme ombord til australieren og ikke til hollenderen: «Hollenderne hater oss så fryktelig,» sa én. «Det kan være nokså rimelig,» kom det ettertenksomt fra en annen.

Ja, framover var det bare solskinnshistorie. Strålende mottagelse ombord, mat og klær. Ved avreisen fra Japan hadde man fått en kjeledress og en poloskjorte pr. mann. Nå ble det offisersutstyr igjen. — Det var ikke verst å sette foten på landjorden igjen i Freemantle. De norske hadde ikke satt foten på land mellom den 16. mars og den 2. desember 1942. Og man lengtet etter luksus, — i hvilken som helst form. Nå vanket det første klasse på passasjerbåt, «*Mauretania*» langs Australias kyst. På kystdamperen var det stort, herlig bad — og spisesal med oppvartere; det var en overgang. Så ankomst til Sidney og rapport på Nortraships kontor.

*

Hvordan gikk det imens hjemme i Connecticut? Der gikk David Knudsens frue i åtte måneder uten å høre nytt fra sin mann eller hans båt. Ikke en lyd. Den offisielle beskjed ble stadig mer trøstesløs. «There is very little hope.» Trekken stanset. En prest kom på besøk. — De som i disse måneder har sett Céline Knudsen, forteller at hun alltid svarte: «David lever. Jeg vet det. For han har lovt meg å komme igjen.» Hva det kostet henne å tro dette, eller å vise omverdenen en slik holdning, det vet hun bare selv.

I november ble gutten født. Hans mor sa han skulle hete Finn; det hadde hun og David vært enige om. Noen slo på at de skulle kalle ham David. Så lenge man ikke visste noe om faren. — Men gutten heter Finn.

En av de første dager i desember kom det da telegram fra Freemantle — med anmodning om svar til Sidney. Og der fikk David Knudsen høre at han var far til en sønn, i et enkelt lite telegram: «Very thankful. Céline, Finn Knudsen.»

Og i februar var familien atter samlet i hjemmet i Connecticut.