

Koldingbogen

ÅRSTAL:	2010
FORFATTER:	Sven Arvid Birkeland
TITEL:	Frio Schwaner – en krigssejler fra Kolding.
KORT RESUME:	Frio Schwaner sejlede på amerikanske krigsskibe og skibe fra Panama under 2. verdenskrig.

FRIO SCHWANER – EN KRIGSSEJLER FRA KOLDING

AF SVEN ARVID BIRKELAND

Da Danmark blev besat den 9. april 1940, befandt to tredjedele af den danske handelsflåde sig ude i verden. Mere end 240 skibe og omkring 6.000 danske søfolk kom derved til at sejle for de allierede. Danske sømænd sejlede på alle ”de syv have”. Det er beregnet, at hver allieret soldat i kamp skulle bruge gennemsnitlig syv tons våben, ammunition, køretøjer, brændstof, mad m.m. og derefter yderligere 1 ton pr. måned. England skulle have tilført over 1 million tons forsyninger om ugen. Der gik store forsyninger over Nordatlanten til Sovjetunionen, og forud for Invasionen blev der opbygget uhyre mængder krigsmateriel, benzin og andre forsyninger i England og overført store troppstyrker. Dette krævede enorme konvojer fra USA's østkyst til England, hvilket Tyskland søgte at forhindre med den uindskrænkede U-båds-krig i ”Slaget om Atlanten”. Krigen er derfor af nogle med rette blevet betegnet som en ”transportkrig”. Danske søfolk deltog i disse sejlads og mellem 850 og 1.000 omkom i denne tjeneste. Ud af invasionens 800 skibe var de 30 danske med 800 danske søfolk ombord. 20 af disse døde. Fiskere og danske søfolk, der sejlede i tyskkontrollerede vande, mistede mellem 1.000 og 1.250 mand. I alt mistede ca. 2.500 danske søfolk livet. For sømændene varede krigen fra 1. september 1939 til 14. august 1945, da Japan også

var besejret, men minerne var virksomme længe efter, og den sidste minesprængning fandt sted i 1954.

Frio Schwaner, bosiddende i Kolding siden 1953, var en af de danske sømænd, der sejlede for de allierede under 2. verdenskrig. Han overlevede krigen og levede et langt liv bag efter. Men krigssejladsen med de voldsomme oplevelser fyldte siden meget, og lige til han døde, dukkede de op i natlige drømme.

Frio Schwaner berettede 63 år efter om, hvordan han blev krigssejler, og om hvordan det ændrede hans liv. Oplevelserne fra den gang stod tydeligt i den 91 årige pensionists erindring, da jeg besøgte ham i 2008. Det følgende er baseret på min samtale med Frio Schwaner, udlånt skriftligt materiale fra ham selv, en avisartikel i Kolding Ugeavis fra 1984, et bånd optaget til Kolding Stadsarkiv i 1997, og materiale fra Frihedsfondens arkiver. Frio Schwaner døde 28. oktober 2009, 92 år gammel, efter et halvt års sygdom. Jeg talte med Frio Schwaner i december 2008 i hans hjem i Nr. Bjært, hvor også datteren, Marianne, var til stede.

Frio Schwaner var født den 6. april 1917 i Herning. Han afsluttede skolen som 14 årig, kom i lære som elektromekaniker og blev udlært som svend efter fem år.

Frio Schwaner fortæller:

”Jeg var nu 19 år gammel og søgte til Kø-

benhavn, hvor jeg fik arbejde på Titan. Jeg ville gerne ind på maskin- og elektroteknikum for at få en ingeniøreksamen, så jeg stoppede hos Titan. Jeg bestod optagelsesprøven og gennemførte første semester på skolen, men derefter havde jeg ikke flere penge til at kunne fortsætte med næste semester. Jeg havde hørt gennem andre, der var i en lignende situation, at man kunne få hyre om bord på et skib som maskinassistent med den uddannelse, vi havde. Da der på det tidspunkt på grund af krigen var faretillæg på hyren, kunne jeg i løbet af et par måneder tjene nok til at fortsætte på skolen. Jeg besøgte forhyringskontoret og fik hyre på et tankskib, S/S "Scandia", som skulle sejle til det Caribiske Hav til en lille ø, som hedder Aruba. På Aruba var der store olieraffinaderier, der raffinerede olien fra Venezuela. Jeg kom om bord 26. marts 1940, og vi sejlede dagen efter. På grund af krigsfaren i Nordsøen gik vi indskærs op langs Norges kyst til Bergen. Derfra nord om England mod Amerika. Vi nåede ned i Caribien, ca. et døgn sejlads fra Skt. Thomas, da vi over radioen fik den kedelige meddelelse, at tyskerne havde besat Danmark. Ordren lød: Gå til nærmeste neutrale havn. Det var den 9. april 1940.

Vi var chokerede. Kaptajnen kaldte hele besætningen sammen til et skibsråd. Vi blev enige om, at vi ville gå ind til Skt. Thomas, som var en gammel dansk ø. Vi sejlede så ind til Skt. Thomas og blev lagt op i havnen. Der kom samtidigt et andet dansk skib fra samme rederi, også et tankskib, S/S "Christian Holm". "Standard Oil" overtog skibene. Der gik ikke lang tid, før den amerikanske konsul kom om bord. Den tyske konsul kom også om bord, men blev hurtigt verfet ud af skibet.



Frio Schwaner i amerikansk uniform.

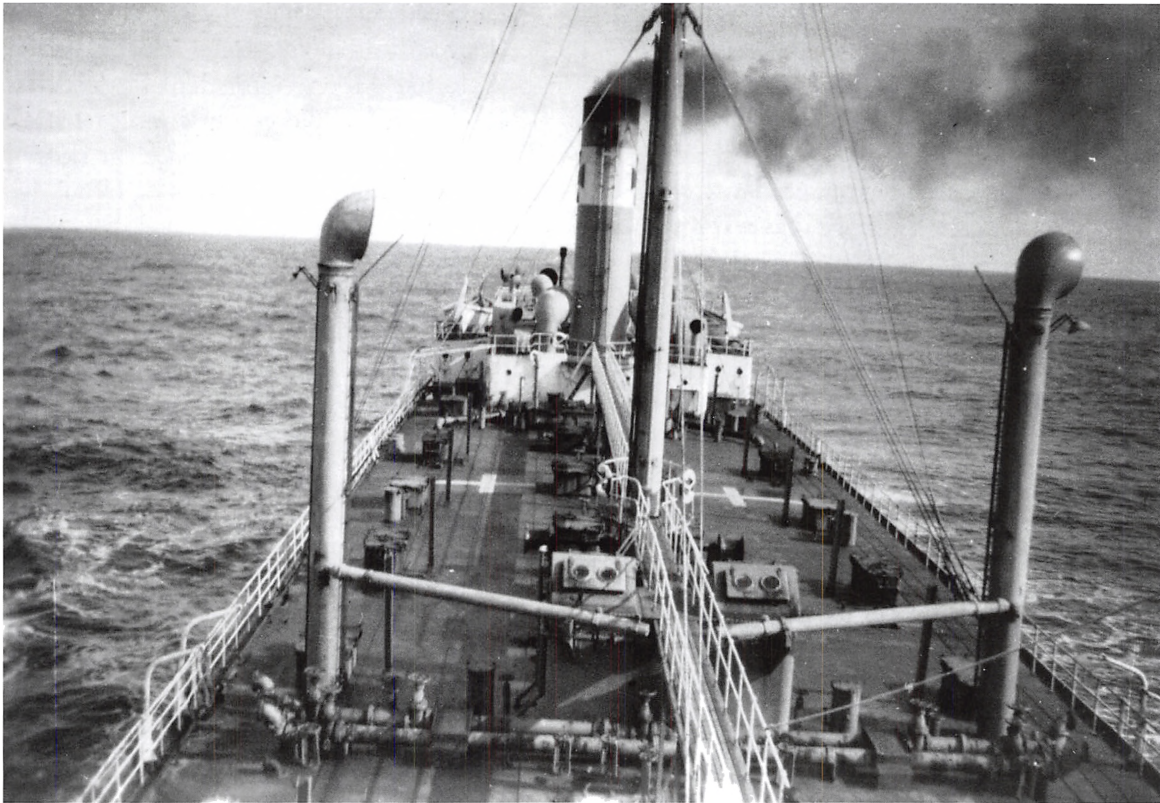
Det var ikke ham, vi skulle have med at gøre, for amerikanerne havde jo overtaget skibet, og vi fik faktisk løn fra dem. Den ene besætning blev udtaget til at rejse til New York, den anden blev på Skt. Thomas, den var jeg med i. Vi skulle holde skibene i orden, så de var sejlklare hele tiden. Vi lå på Skt. Thomas i næsten et år. Det var en skøn tid dernede, det var smukt og dejligt, der var et dejligt klima, og vi havde jo ikke for meget at lave om bord i skibene. Så vi nød rigtigt det år. Fra skibet gik der hver eneste dag en chalup ind til kajen. Vi holdt jul på Skt. Thomas. I ja-

nuar 1941 fik vi ordre til at tage skibet til Trinidad. Vi skulle sejle under dansk flag. Det undrede os en del, da det danske flag ikke var så velrenommeret mere. Da vi var ca. to døgn fra Skt. Thomas, blev vi stoppet af et hollandsk krigsskib. De kom om bord og forlangte at få det danske flag taget ned. De hejste det hollandske flag, og vi blev beordret på vores poster og skulle holde vagt og tage skibet til Trinidad. Det viste sig, da vi kom til Trinidad, at det slet ikke var hollænderne, der skulle have taget skibet, men derimod englænderne. De kom nemlig om bord på Trinidad, beordrede det hollandske flag ned, og det engelske flag kom nu op. Vi blev så spurgt, om vi havde lyst til at sejle for englænderne, eller om vi ville sejle for amerikanerne. Vi ville dog helst sejle for amerikanerne, men lovede at tage skibet op til New York, hvor det skulle i dok.

I New York kom der en engelsk besætning om bord. Vi kom op på Hotel Bristol, som "Standard Oil" brugte til sine officerer. Besætningen boede på et hotel lidt længere nede af gaden. Vi boede der en måneds tid, hvorefter vi blev sendt tværs igennem Amerika med "Pullman tog" over til San Pedro i Californien, havnebyen for Los Angeles. Vi skulle overtage et lille skib, der lå i dok der. Det var et gammelt tankskib M/S "Thalia". Det var under Panama flag. Vi lå en uges tid i San Pedro. Da skibet var færdigt i dokken, blev vi sendt ned syd om Cap Horn og op til Caribien, hvor vi skulle anløbe Aruba. Vi skulle have en last olie om bord og sejlede derefter gennem Panama Kanalen, over på den anden side af Amerika og ned langs Peru og Chile, hvor vi lossede olien. Vi tog så turen ned om Cap Horn igen, og den samme tur

en gang til. Den tredje gang skulle vi fortsætte op til Montevideo i Uruguay.

Vi forlod Montevideo den 7. december 1941, da USA erklærede krig mod Japan og Tyskland. Vi sejlede med mørkelagt skib op til New York. Der kom vi i dok og fik monteret kanoner og antiluftskyts på skibet. Vi fik også et amerikansk militærhold om bord til at betjene kanonerne. Vi blev så igen beordret til at gå ned til Aruba. Vi anløb Aruba Havn midt om natten. Men da havneindløbet var mørkelagt og mineret, måtte vi gå lidt længere vestpå og tage nogle runder. Det var meningen, at vi skulle løbe ind i havnen om morgenen ved fire-tiden. Jeg var netop lige kommet ned på min 4-8 vagt om morgenen nede i maskinrummet, da skibet fik den første torpedo. Den ramte i styrbords side agten for stormasten. Jeg røg hen af dørken, og løse genstande fløj om ørerne på mig. Den store maskine gav næsten et hop i vejret. Det blev mørkt øjeblikkeligt i maskinrummet. Jeg måtte famle mig frem til den store hovedmaskine, som jeg måtte stoppe. Skibet flød stadigvæk, men jeg sørgede for at få stoppet maskinerne, det var to kæmpe maskiner, og så op af lejderen. Så løb jeg op på dækket, jeg skulle hen midtskibs, og der skulle jeg løbe hen ad en løbebro. Jeg kom også ud på løbebroen, men da fik vi torpedo nr. 2, og den fik vi næsten midtskibs i styrbords side under brobygningen, hvor redningsbådene var. Ved torpederingen røg jeg hen af dækket og beskadigede min ryg. Da mistede jeg mine sko. Jeg løb op forbi mit kammer, som var oppe over maskinen og tog et par gamle sko. Jeg havde ellers lige fået nye sko oppe i New York, men jeg tog et par gamle sutter, som jeg lige kunne stoppe ned. Så var jeg oppe, og vi kom



Løbebroen på M/S "Thalia".

i redningsbådene og kom væk fra skibet under stadig beskydning fra undervandsbåden, der sendte en tredje torpedo af sted. Undervandsbåden kom op, men vi fik jo ikke en chance for selv at bruge vores skyts. Undervandsbåden blev ved med at skyde efter os med maskingeværer og maskinkanoner. Også efter redningsbådene, men dem havde de altså ikke held til at ramme. Jeg kan huske, da jeg havde løbet over dækket, og de havde fået den ene båd ned på den ene side af broen, da skulle jeg fire mig selv ned i et tov oppefra og ned til båden. Det var de her barduner, som

båden havde hængt i. Midtvejs opdagede jeg, at tovet var meget kort, så jeg måtte give slip på det og lade mig dumpe ned. Da kan jeg huske, at jeg røg ned gennem vandet, og hele mit liv passerede revy for mig, da jeg sank og sank. Jeg husker det tydeligt endnu. Jeg kan ikke forstå, der kunne komme så mange tanker igennem mit hoved på så kort tid, for der var langt til bunden endnu. Da jeg havde givet slip, var jeg røget helt ned til bunden, før jeg var kommet rigtig til mig selv igen og begyndte at stige opad. Så kom jeg op, og der lå redningsbådene ved siden af skibet endnu.

Det var modsat side, hvor de havde fået torpedoen. Så sad jeg ved en åre en hel nat og roede. Vi var to både, der roede for at komme væk. Selv i de både skød de efter os, men dog uden at få ramt noget. Men da skibet stadigvæk flød, varede det ikke længe, inden ubåden sænkede skibet med brandgranater.

Vi roede hele natten. Det var nogle store årer. Vi var vel 18 mand i den båd. Vi var to bådhold, da styrbords redningsbåd kæntrede ved torpedo nr. 2. Vi roede bare, til sidst var vi helt udmattede. Jeg opdagede, at åren begyndte at klæbe så mærkeligt til mine hænder. Jeg fandt så ud af, da det blev lyst, at mine hænder var en blodig masse indeni. Jeg havde forbrændt hænderne ved at rutsche ned af tovet, og roningen havde så taget alt skindet af. Da vi skulle til at have båden hevet op, klæbede hænderne til rælingen. Det var på den tur, jeg ødelagde mine hænder.

Vi fik sat sejl og fortsatte under en brændende tropesol en dag og en nat. Om natten klaprede tænderne i munden af kulde. Så nåede vi til land. Vi var tre redningsbåde, som var kommet godt i vandet, så vi samledes der. En maskinist var gået til ved redningsbåden, som var kæntret. Ved midnat hørte vi brændingen fra kysten, og vi lå så for drivanker natten igennem. Ved dag gry så vi ind mod en kyst, en øde kyst med sand og klipper. Vi gik så vest over, og ved tre-fire tiden så vi en fiskerbåd. Den lå i en lagune. Fiskerne gav kaffe og fortalte, vi var landet på Colombias kyst. Men 20 mil vestpå var der et bedre sted, Bahia Honda. I mørkningen den 24. februar 1942 landede vi så i en lille flække med ca. 150 indianske beboere. De tog glade imod os, men havde ikke noget mad at undvære. Vi fik natlogi i en stor lade, hvor vi sov trygt.

Vi skulle have noget mad. Kaptajnen var i den redningsbåd, jeg var i, og der var kokken også. De gik sammen op til en lille landsby, der lå ved kysten. Der fik de fat i et par høns. Vi havde nogle store benzindunke. Dem havde de fået rensat og hugget det øverste af. De lavede bål, og så kogte vi suppe på hønsene. Det var det første måltid, vi fik. De indfødte var nærmest bange for os, tror jeg nok. De var ikke spor interesserede i at se os. Bådene fik vi nemt halet i land, en hel flok indfødte hjalp os. Efter et par døgn ventetid, de havde nemlig kun forbindelse med omverdenen hver 14. dag, fik vi forbindelse til omverdenen. Den forbindelse bestod i en købmand, der kom i en lastbil hver 14. dag. De sagde, han havde en radio, så vi kunne komme i forbindelse med myndighederne. Det forsøgte vi så, men hans radio var desværre i stykker, så vi måtte tage en tur på omkring 30-40 km sammen med ham, indtil vi nåede en hestegarnison, som lå inde i landet. Vi kom ind til hestegarnisonen, og der blev så sendt bud til Barranquilla.

Fra Barranquilla blev der sendt en flyvemaskine, der skulle tage os, der var såret og flyve os tilbage til Barranquilla. Der kom en gammel Fokkermaskine. Vi var seks eller syv mand, der skulle med, og der kom så også et par mand ekstra med, så der var 15 mand i den maskine. Den var godt nok kun beregnet til 10. Vi kom af sted og kom op til Barranquilla, hvor vi seks, der var kommet til skade, kom ind på hospitalet. Jeg lå på hospitalet en måned, hvorefter jeg blev sendt med flyvemaskine til Trinidad den 5. marts. I Trinidad skulle vi om bord i et stort gammelt passager-skib, "George Washington". Der var seks torpederede besætninger, som skulle med samme

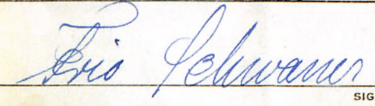
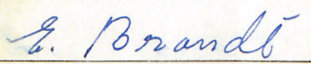
skib. Vi skulle op til New York. Det blev ikke nogen lystrejse, absolut ikke. De fleste var lige for nylig blevet torpederet, og nervøsiteten sad i kroppen på alle, der var om bord. Det var vanskeligt at sige sig fri for. Mange af dem, der var torpederet fra de andre skibe, var fuldstændig forvirrede. Om natten kunne de vågne op og rende rundt og råbe op om, at de var torpederet. De var fuldstændig ødelagt i lang tid. Men vi nåede da New York den 14. marts. Immigrantofficeren skulle have vores fingeraftryk. Mine fingre var helt blodige. Han stod og skældte mig ud, jeg skulle tørre mine fingre ordentligt osv. Så sagde jeg, det kan jeg altså ikke. Der er ikke noget at gøre.

På kajen i New York stod der repræsentanter fra "Standard Oil", som skulle tage os med op på Hotel Bristol. Vi blev først sendt over til en herreekviperingsforretning, hvor vi blev ekviperet fra inderst til yderst. Vi havde jo ikke andet end det tropetøj, vi havde haft på fra syden af, og det var vinter i New York. Jeg var et par måneder på Hotel Bristol, og vi fik lidt lejlighed til at rekreere os. Så blev jeg sendt ud på M/S "Leda".

Med "Leda" sejlede vi sydpå igen, og vi blev atter nødt til at sejle uden eskorte med en uhyggelig udsigt til en række skibsvrag langs kysten. Inden krigen sluttede, lå der 500 vrage fra Halifax til Trinidad. Vi sejlede så et

PTC-GEN-15-BP-8207
CERTIFICATE OF DISCHARGE

PANAMA TRANSPORT COMPANY
 PANAMA, R. P.

NAME OF VESSEL OFFICIAL NUMBER	CLASS OF VESSEL (STEAM OR MOTOR)	NATURE OF VOYAGE
m/s "Calliope"	Motor Tanker	Foreign
NAME OF SEAMAN	CITIZENSHIP	RATING (CAPACITY IN WHICH EMPLOYED)
Frio Robert Schwaner	Danish	4th. Engineer
DATE AND PLACE OF SHIPMENT	DATE AND PLACE OF DISCHARGE	
6-1-42. New York	10-21-43. New York.	
DATED THIS 21. DAY OF October 19 43	 SIGNATURE OF SEAMAN	
I HEREBY CERTIFY THAT THE ABOVE ENTRIES WERE MADE BY ME AND ARE CORRECT.		
		 SIGNATURE OF MASTER

Afmønstringsdokument for Frio Schwaner fra M/S "Calliope" den 21. oktober 1943.

stykke tid med "Leda". I september sejlede jeg for første gang i konvoj. Det var en last olie, der skulle frem til Sydamerika. Derfor havde vi fire "Standard Oil" skibe en uhørt stærk beskyttelse af fire destroyere og en krydser. Ud for Amerikas sydligste punkt mærkedes det, at konvojen havde uhyggelige følgesvende. Jeg sad på mit kammer og skulle faktisk træde en nål, da en kraftig rystelse gik igennem skibet. Jeg sprang op og troede, vi var ramt, men det var en af destroyerne, som havde kastet en dybvandsbombe agten for "Leda". Det var min første dybvandsbombe. Senere blev disse brag hverdagskost. Man kunne næsten sove fra dem. 2. november 1942 mødtes en konvoj på 20 skibe ved Trinidad. "Leda" og et mindre dansk skib "Christian Kampmann" var de to sidste og kom noget agterud. Men omsider kunne vi dog skimte de første 18 skibe. "Christian Kampmann" lå lidt agten for os til styrbord. Kl. 20.30 den 3. november 1942 ringede telefonen fra kanontårnet agter, og jeg hørte den amerikanske officer fra kanonbesætningen. Han varskoede, at han havde set en lysstribe i vandet lige agten for os. Jeg forstod, at det måtte have været en torpedo. I det samme ramte en torpedo "Christian Kampmann". Et mægtigt ildskær oplyste den mørke nat, et voldsomt brag. Det var nogle uhyggelige timer, der fulgte. De var som dage ved bevidstheden om, at ubådene gik imellem skibene. Man måtte sejle videre, det var ikke tilladt at stoppe og samle mulige overlevende op. Konvojen fortsatte. Klokken 6 om morgenen vågnede jeg ved et mægtigt brag. Hele skibet rystede. Jeg sprang hurtigt ud på dækket med min redningsvest. Så fik vi torpedo nr. 2 lige under broen midtskibs. Der udbrød brand i den olie, der flød ud gennem

hullerne i skibssiden. Jeg var heldig at komme med en af redningsbådene agter, men midtskibsbesætningen med kaptajn og styrmænd og rorgængere måtte springe for livet ned i det brændende vand. De var stærkt forbrændte kommet op på en redningsflåde. Vi fik redningsbåden, jeg var med, nogenlunde ud af den brændende olie. Vi blev kort tid efter samlet op af ledsageskibet, som også fik dem på flåden reddet. Vi sejlede ind til Curaçao. Det var et uhyggeligt syn at se så mange forbrændte mennesker ligge på dækket indsvøbt i nogle hvide tæpper. Vores kaptajn, Michelsen, døde af indre kvæstelser dagen efter.

Fra nu af ligger alting i en tåge for mig. Jeg lå på et hospital i Curaçao. Jeg var indsmurt i olie og havde forbrændinger. Nerverne spillede mange puds med mig. Jeg blev efter et kort hospitalsophold sendt til New York og mit sædvanlige hotel. Jeg blev derefter fjerde maskinmester på M/S "Calliope", hvor jeg var til 21. oktober 1943.

Jeg havde siden USA kom med i krigen ikke haft nogen forbindelse til Danmark, så min familie vidste intet om, hvor jeg var, eller om jeg i det hele taget var i live. Det var jo umuligt at sende breve eller at telegrafere. Jeg henvendte mig på Røde Kors i New York, og da jeg donerede blod, fik jeg lov til at sende et telegram på 30 ord. De 30 ord blev så omskrevet af Røde Kors, så de fik en anden ordlyd, og de blev så sendt over Sverige. Mine forældre har dog aldrig fået telegrammet.

Efter kort tid i New York blev jeg sendt om bord i M/S "Clio" og var tredjemester fra 4. december 1943 til 9. maj 1944. Det var et gammelt tankskib. Skibet var fuldt lastet med olie. På dækket var der bygget nogle stillad-

ser, hvorpå der var seks demonterede flyvemaskiner stillet op. Vi fik ordre til at gå til Halifax. Vi skulle sejle gennem Eriesøen, hvor jeg så det danske skoleskib, som blev brugt af USA til uddannelse af kadetter. Fra Halifax skulle vi slutte os til en stor konvoj, der skulle til Murmansk.


Det blev et trip, jeg aldrig vil glemme. Hvor mange skibe der var, blev jeg aldrig klar over, men det var en meget stor konvoj. Alt gik ret fredeligt, indtil vi kom op i farvandet nord for Norge. Tyskerne gik da ud fra det besatte Norge, og torpederinger fra flyvemaskiner og ubåde og beskydninger var daglig kost. Skibet agter for os og skibet foran os og skibe ud til siderne blev torpederet. Vi lå lige foran et stort hollandsk ammunitionsskib, som blev sprængt i luften, og mange, mange søfolk gik til. Jeg forstår ikke, hvordan vi slap. Vi var udsat for nogle luftangreb, som dog ikke gjorde større skade. Men ledsageskibene, og der var da nogen stykker af dem, havde rigtig travlt. De fik da også ram på nogle flyvemaskiner og nogle undervandsbåde. Men konvojen mistede mange skibe. Murmansk var simpelthen en havn med stor lagerplads, en cementeret havn med russiske vagtposter overalt. Vi kunne ikke få lov at gå i land eller noget som helst. Det eneste vi så, var militæret. Vi var overhovedet ikke i forbindelse med civile folk deroppe.

Efter at have losset skibet i Murmansk sejlede vi nu med konvojen tilbage, men da var der ikke nær så mange angreb. Det var lasten, tyskerne var ude efter. Da vi kom tilbage, kom skibet i dok. Jeg var efterhånden også blevet træet af sejlads med de store tankbåde.

Da jeg i en avis i New York så, at "US Army" søgte erfarne maskinmestre og naviga-

tører til "Army Base" i Brooklyn, meldte jeg mig derude. Jeg blev antaget med det samme i "US Army Transportation Corps". Jeg blev "chief engineer" om bord på et lille tankskib "Y127". Skibet lå stadigvæk på bedding, men jeg skulle om bord og overvåge færdiggørelsen af den. Skibet kunne rumme 200 tons flyverbenzin, men var ellers udstyret med både kanoner og antiluftskyts. Der var bygget ca. 100 stk. tov- og tankbåde til en hel lille flåde, så vi var jo ikke i tvivl om, at det var invasionen, det skulle bruges til. Jeg sejlede nu under USA flag. Vi blev samlet i en hel flåde bestående af små 100 tov- og tankbåde samt nogle krigsskibe til beskyttelse. Vi sejlede i en stor konvoj til Plymouth i England. I Plymouth blev vi stationeret for en længere periode. Jeg var i løbet af den tid en tur i London, hvor jeg oplevede angreb af de tyske buzz-bomber [V1 og V2 raketter]. Mange huse og bygninger blev lagt i ruiner ved disse angreb. Jeg skulle have ordnet nogle papirer, og så snart de var i orden, kom jeg tilbage til Plymouth. Vi lå i Plymouth, indtil invasionen var påbegyndt, og de allierede invasionsstyrker var landet i Normandiet, så skulle vi følge efter med "Y 127". Vi kom først ind til Le Havre, hvor de fleste huse var mere eller mindre i ruiner. Efter at tropperne var nået Rouen, fulgte vi efter op ad Seinen, til vi nåede Rouen. Vi kunne ikke komme videre, da en drejebro over floden var sprængt og kun delvist repareret. Vi blev stationeret her som depotskib, og sejlede kun turen til Le Havre en gang om måneden for at få fyldt tankene op. Efter den 5. april blev jeg spurgt, om jeg ville tage et troppetransportskib tilbage til USA og videre til Stillehavet som maskinmester. Men da jeg ikke havde været i forbindelse

Serial No. PAN- **5399** Date of issue 5 June 1944



SEAMAN'S EMPLOYMENT CARD
 For use on
War Shipping Administration Vessels
 Under Panamanian Registry

F. Schwaner.
 (Signature of seaman)

Frio Robert Schwaner
 (Holder)

THIS CERTIFIES, That _____
 is qualified for employment on vessels owned by or under charter to the United States War Shipping Administration registered under the laws of Panama subject to all the terms and conditions of the application made by the holder under General Order No. 41.

Restrictive endorsement _____

Dated: _____ At New York, N. Y.

J. R. Boudle Ens., USCGR
 (Issuing officer)

(NOT TRANSFERABLE)

16-38892-1

Frio Schwaners "ansættelseskort" udstedt af Panama, der verificerer, at han kan sejle på krigsskibe.

med mine forældre i de fem år, krigen havde varet, søgte jeg om fritagelse for videre tjeneste, og det blev bevilget.

Jeg afmønstrede via et lille slot uden for Paris. På det slot kom alle, der skulle hjemsendes fra fronten, men ikke kunne hjemsendes umiddelbart på grund af krigstraumer. De skulle ligge der i mindst en måned, for ligesom at blive "af-kriset". De var jo mere eller mindre vrage, da de kom der. Der var jeg også ude. Der havde jeg det dejligt, men jeg fik da både lov til at tage ind til Paris osv. Jeg skulle også ind og ordne mine sidste papirer derinde. Den amerikanske hær havde et kontor der.

Jeg havde jo ligget oppe i Paris og var derfra taget tilbage til Rouen og videre helt ud til Le Havre. Jeg ville prøve at se, om jeg kunne få skibslejlighed til at komme hjem. Jeg kunne godt være kommet med et amerikansk militærfly. Men så skulle jeg have ventet i længere tid. Jeg kom med et svensk skib i Le Havre, som skulle op til Stockholm. Da skipperen så mig i en amerikansk uniform, og jeg spurgte, om det var muligt, jeg kunne komme med, blev jeg inviteret til at komme med, og jeg skulle ikke betale noget som helst for det. Det var halvt passagerskib og halvt fragtskib. Jeg kom med dem, og vi sejlede helt op til

Kielerkanalen. Jeg havde selvfølgelig sendt bud til Danmark til min far og mor og søster, at jeg kom med et skib, og jeg skulle til Stockholm. Jeg skulle være der omkring den og den tid. Jeg skulle kunne nå at komme hjem til juleaften, havde jeg regnet ud. Da vi var oppe i Kielerkanalen, fik vi lods om bord. Samtidig lå der et dansk kreaturskib i Kielerkanalen. Da kaptajnen hørte, at jeg skulle til Danmark, og hans skib gik direkte op til Svendborg, spurgte han lods, om han ville spørge mig, om jeg havde lyst til at komme med ham op til Svendborg, for så ville han tage mig med. Det havde jeg selvfølgelig. Jeg sejlede med lods båden over til ham, og vi sejlede op til Danmark. Vi kom til Svendborg. Jeg tog fra Svendborg, jeg kan huske, jeg kørte med et lille privattog over Fyn. Jeg kom så langt som til Herning, der boede mine forældre. Jeg gik selvfølgelig glædesstrålende op til mine forældres hus. Jeg fandt døren lukket. Så kom naboen ind og sagde, "Jamen Frio", de kendte mig jo også. "Er du kommet her?" Din far og mor er lige taget til København for at tage imod dig, når du kommer fra Sverige." Jeg måtte jo sporenstregs tage toget til København. Min far og mor boede hos en tante i København. Der var stor gensynsglæde.

Jeg forsøgte at lave et elektromekanisk værksted i min hjemby, Herning. Det var på det tidspunkt, da brunkulslejerne var i gang i Søby. Jeg fik en del arbejde derfra med reparation af elektromotorer. Jeg fik startet værkstedet op, men det kom aldrig til at gå rigtigt. Jeg tog ud at sejle igen."

Oplevelserne under krigssejladsen fyldte meget i Frio Schwaners liv. Det havde ændret hans personlighed: "Jeg var ikke den samme, som før". I de første år havde han ofte mare-ridt om natten, siden mere drømme, der gav anledning til påfølgende spekulationer, og der var også tendens til depression. Schwaner holdt af og til foredrag om sine oplevelser på skoler, ikke som underholdning, men kun for at eleverne kunne bruge beretningen til noget konstruktivt for dem selv. Flere aviser bragte artikler om "den gamle mand og havet", men han censurerede altid sine beretninger og gik aldrig i dybden med de grimme oplevelser. Han fortalte sin kone og børn om tiden under krigen, men mest som små brudstykker som svar på spørgsmål. Ud over de psykiske eftervirkninger, døjede Schwaner resten af livet med revner og smerter i hænderne og en dårlig ryg – begge dele som følge af torpederingerne af M/S "Thalia" og M/S "Leda". Hans indsats blev anerkendt af USA, og han fik tildelt hædersgave i lighed med frihedskæmperne.

Marianne fortæller: Min far nåede at læse bogen Krigssejler 1939-45 af Klaus Rydahl. Vi oplevede en oprigtig og stor glæde hos ham. At der var skrevet en bog, hvor han var én af hovedpersonerne var (endelig) en slags manifestation af hans og de andre krigssejleres indsats. Vores far var stolt, men det var vi tre børn og alle hans børnebørn bestemt også. Vi fik hver et signeret eksemplar af bogen – et dejligt minde om vores tapre far.