

# De fire søstre

Af Søren Bertelsen

*I år er det 50 år siden, man i DFDS og i Esbjerg erfarede, hvilken skæbne der var overgået de fire Englands-både, som i årene op til krigsudbruddet var Esbjergs stolthed. Esbjerg minesprængtes i sommeren 1945 på vej til København. England sank i Kiel efter et britisk bombeangreb og Jylland forsvandt i Østersøen efter et russisk angreb. Kun Parkeston nåede igen Esbjerg og blev indsat på ruten Esbjerg-Harwich, da denne rute genåbnede 15. december 1945 efter seks års stilstand. Fhv. pressechef i SAS, Søren Bertelsen, skriver om de fire skibe og indfletter nogle personlige oplevelser fra sin tid som kahytsdreng ombord på Jylland i sommeren 1939.*

## Kahytsdreng

Lørdag den 2. september 1939 stod jeg henne agter ombord på Englandsbåden Jylland. Vi havde forladt Harwich godt en halv time inden og var nu på højde med en kystradiostation, som vi kaldte »De fire Master«. Når vi havde de to af masterne overtværs, hændte en masse på Jylland. Lodsens gik fra borde, lampemanden, der blandt sine mange gøremål også havde til opgave at styre skibet ud og ind af havn, blev afløst af en af matroserne, og bådsmanden satte loggen, der skulle registrere antallet af tilbagelagte sømil på de 22 timers sejlads, der nu lå foran os.

Selv meldte jeg mig i pantryet - det kolde køk-



Jylland under lustning i Esbjerg. (Foto: Esbjerg Byhistoriske Arkiv).

ken hvor maden blev anrettet - og gjorde klar til jobbet som buffist. Vi var alle lidt spændte. Dagen før, mens vi var på vej fra Esbjerg til Harwich fuldt lastet med landbrugsprodukter og 80 passagerer, havde Tyskland overfaldet Polen.

Vi var nu i overensstemmelse med fartplanen på vej til Esbjerg efter det normale 26 timers ophold i Harwich. Alle håbede, at Frankrig og Storbritannien kunne lægge så stærkt et pres på Adolf Hitler, at en storkrig kunne afværges.

Imens jeg hjalp med at servere middag for passagererne, svandt Englands kyster i skumringen. Vi vidste ikke, at det var sidste gang Jylland gjorde denne tur - vidste ikke, at der nu skulle gå seks år, inden der igen blev etableret regelmæssig rute-trafik mellem Esbjerg og Harwich.

Inden vi kom til kaj i Esbjerg søndag den 3. september, havde Frankrig og Storbritannien erklæret Tyskland krig.

Jeg havde sejlet med Jylland som kahytsdreng siden den 3. april 1939. Samme forår havde jeg sagt farvel til Esbjerg kommunale skolevæsen, fast besluttet på at komme til søs. Jeg var 15 år - ikke ud af sømandsslægt, kendte ingen der sejlede og havde faktisk - samme dag - for første gang sat mine ben ombord på en af Englands-bådene. Men jeg ville ud at sejle, ud for at opleve noget, der kunne bane vej for en drøm om at blive journalist.

Vi var ti drenge ombord og tilhørte den laveste af lave klasser på skibet. Mine kammerater var gået til søs, fordi deres fædre, onkler og ældre brødre sejlede, og de var destinerede til at blive matroser, fyrbødere, fiskere, kokke og hovmestre - enkelte styrmænd og skibsførere. Vi skulle være i jobbet i 12 måneder, så var vejen banet for en videreuddannelse på dækket eller i kabyssen. Det var et meget enkelt uddannelsessystem. Alle drengene vidste, at de skulle udføre deres arbejde hurtigt, godt og præcist. Skete det ikke, risikerede man, at kokke, hovmestre, lampemænd og båds-mænd vendte fingeren nedad, og så kunne man ef-

ter 12 måneder gå i land uden at få en hyre, der samtidig bød på videreuddannelse.

Jeg blev forhyret som kahytsdreng på 1. klasse og mødte her for første gang i mit liv en luksus og elegance, som jeg ikke troede eksisterede. Andre af drengene var skyllere, hvis fornemste opgave det var at vaske op, eller messedrenger der serverede i officersmessen og holdt officerernes kamre. Til søs eller ved kaj. Arbejdsdagen begyndte kl. 7, og vi havde fri mellem kl. 14 og 16. I søen sluttede arbejdsdagen, når vi var færdige med at hjælpe skyllerne med opvasken. I land en timestid efter at skibet var gået til kaj.

Vi boede midtskibs i et stort fællesrum med faste køjer, skabe til hver enkelt, og et stort bord med tilhørende bænke. I samme afsnit af skibet boede tjenerne og kokkene. Agten for dette kahysafs-nit var skibets 3. klasse og foran maskinrummet, der med sin dybde og bredde faktisk delte skibet i to dele, således at vi altid - uanset vejret - skulle ud på dækket for at komme til vort kammer.

En kahytsdrenge arbejde var bl.a. at vaske gange, gøre rent på kamre og toiletter, pudse køjer og dørtærskler, samt alt det andet der skinnede, og det var der meget af. Ingen af passagerkamrene havde bad eller toilet, men det lettede aldeles ikke rengøringsarbejdet, hvilket man måske skulle tro. Det var nærmest omvendt, specielt når vejret var dårligt. Vi pudsede også passagerernes sko, og når der blev serveret middag eller frokost, fungerede vi som buffister sammen med kahytsjomfruene. Bagefter hjalp vi med til at vaske op.

Altid, når vi færdedes i skibets passagerafdeling, skulle vi have en hvid messejakke med stiv halslinning på.

En time før vi gik til kaj og en time inden afreise, slæbte vi bagage til og fra kamrene. Det var et godt job, fordi der faldt drikkepenge af - og de var kærkomne. Den månedlige hyre var 30 kr. plus kost og logi, så der var ikke meget at slå til side med.



*Eshjergs rygesalon, der fortæller lidt om den passagerkomfort, der blev budt på. (Foto: Eshjerg Byhistoriske Arkiv).*

DFDS havde gjort alt for at være konkurrencedygtig i den trafikstrøm, der gik fra Skandinavien til og fra Storbritannien. Man bød på en komfort, der efter datidens forhold virkelig var 1. klasse. Køkkenet var internationalt med menukort på fransk. Middagen, der blev serveret en time efter afsejling, bestod altid af fire retter. Først en let forret, så suppe eller fisk, hovedretten kunne være oksesteg, and, kylling eller roastbeef. Desserten var ofte is, men også tit et indbydende fad med frisk frugt.

Al maden blev lavet ombord, og det varme og kolde køkken forsynede ikke blot passagererne på

1. og 3. klasse, men også besætningen med mad. Det hele blev fremstillet af to kokke, to koksmather og nogle skyllere. Ikke mindst var det et stort arbejde at arrangere det store kolde bord, som alle passagerer satte stor pris på, da det var noget helt specielt dansk. Middag og frokost blev serveret i spisesalonen med plads til 80 passagerer. I middagen deltog altid skibsfører, 1. styrmand og 1. maskinmester i uniform.

Morgenmåltidet blev serveret af kahytsjomfruerne på kamrene. Det var kaffe eller te, ristet brød med tilhørende orange- og jordbærmarmelade - smørret var kunstfærdigt rullet i kugler - appel-

sinsaft presset af friske appelsiner og endelig »bacion and egg«. Vi hjalp med at fordele de mange bakker, hvis indhold fortalte lidt om standarden. Hovmesteren svævede over vandene. Som sine nærmeste medarbejdere havde han den ældste kahytsjomfru, der havde ansvaret for, at kahytsafdelingen var i orden, overtjeneren, der skulle sørge for driften af spise- og rygesalon samt baren, og endelig chefkokken, der herskede enevældigt i hele kabysområdet og foruden den daglige madlavning også havde ansvaret for, at alle proviantskabe, fordelt rundt om på skibet, rummede det de skulle. Han havde endvidere opsynet med køleskabet henne agter, hvor hele dyrekroppe blev opbevaret og parteret.

Inden skibet gik fra kaj, blev hele kahytsområdet inspiceret, og var skibet i Esbjerg, deltog overhovmester Rosenberg i inspektionen iført hvide handsker, der med det samme røbede, hvis et eller andet i en kahyt var støvet.

Minutterne inden passagererne kom ombord, var skibet et festligt syn. Overalt var der tændt lys, dørene til kamrene stod åbne, alt skinnede og alt var pinligt rent.

### Krigen bryder ud

Vi gik meget op i den uro, der herskede på den verdenspolitiske scene i sommeren 1939. Først i august kom uheldsvangre begivenheder. En dag da vi kom til Harwich, kom en gruppe mænd fra civilberedskabet ombord. De havde store kasser med. Kasserne rummede gasmasker. Vi fik hver udleveret en gasmaske og blev instrueret i brugen af den samt fik at vide, at der vankede bøder, hvis vi gik i land uden disse gasmasker. Næste gang vi kom til Harwich, var en række monumenter dækket til med sandsække, men vi var stadig ubekymrede. Først da de danske au pair piger fra London begyndte at rejse hjem, var vore kahytsjomfruer ihvertfald ikke i tvivl om, at der var fare på færde.

Fredag den 1. september kom så krigsudbruddet. Efter ankomsten til Esbjerg søndag den 3. september fik vi næste dag at vide, at Jylland skulle lægges op. Vi meldte os stort set alle til fortsat sejlads med fragtbådene, der stadig skulle sejle på Storbritannien med landbrugsprodukter, men så vidt kom det ikke for mit vedkommende.

Samme dags eftermiddag kastede et britisk Royal Air Force fly bomber over Esbjerg, en kvinde blev dræbt og nogle huse knust. Alle var skrækslagne over det, der var sket, og jeg lovede mine forældre at gå i land. Dermed sluttede min karriere til søs, men drømmen om at blive journalist levede. Otte af de drenge, jeg lærte at kende på bådene i sommeren 1939, omkom ved krigsforlis.

Standsnngen af passagererten og oplægnngen af de fire Englandsbåde blev smerteligt for DFDS og Esbjerg. De fire skibe, der stort set var ens, blev kaldt »De fire Søstre« og var rederiets og Esbjergs stolthed. Alle fire var bygget på Helsingør Skibsværft. De gav tilsammen beskæftigelse til hundreder af søfolk, havnearbejdere og leverandører. De fire skibe var en meget stor satsning fra rederiets side, der med disse skibe udbyggede den position, man havde tilkæmpet sig på Nordsøen.

Parkeston og Jylland blev bygget i 1925 og 1926. De var udstyret med dieselmotorer, gjorde 16 knob i timen, så sejltiden mellem Esbjerg og Harwich kunne nedsættes fra 24 til 22 timer. Begge skibe havde plads til 112 passagerer på 1. klasse og 118 på 3. klasse. Salonerne på de to skibe var elegante udstyrede og kamrene velindrettede. Parkeston kostede 2.9 mill. kr. og Jylland 2.7 mill. kr. I 1929 og 1932 fuldførtes moderniseringsplanerne for Harwich-ruten med indsættelse af Esbjerg og England, og derved fik ruten så gode vilkår som overhovedet muligt. Man blev i stand til i sommersæsonen at gennemføre en daglig afgang fra henholdsvis Esbjerg og Harwich og daglig ankomst til de to byer. Der var altid i sommertiden to skibe til søs og to ved kaj. England indvarslede også nye ti-

der for passager-komforten. Et kammer var udstyret med bad og toilet. En enkeltbillet Esbjerg-Harwich kostede i sommeren 1939 80 kr. Hvis man sejlede med England og ønskede at bruge kammeret med bad og toilet, var prisen den dobbelte. Til alle afgang og ankomster var der gode togforbindelser til og fra København og London. Lyntoget Englænderen forlod således Københavns Hovedbanegård kl. 12.30 med ankomst til Esbjerg kl. 16.55, hvorefter der var afgang med båden kl. 18.00.

Langt den overvejende del af passagererne kom med tog til havnebanegården, hvor pas- og toldkontrol fandt sted. Kun sjældent kom nogle i bil. Skete det, blev bilen hejst op på forskibet, hvor den blev placeret på en lastluge og svøbt i presenninger.

### De fire søstres skæbne

Den 14. september var arbejdet med at klargøre Jylland til oplægning færdigt, og alle besætningsmedlemmer forlod skibet. Jylland blev liggende i Esbjerg i endnu nogen tid, hvorefter DFDS samlede »De fire Søstre« i Københavns sydhavn, da man skønnede, at det var for risikabelt at have de fire skibe liggende i jyske havne.

Den 19. januar 1944 bordede tyske marinesoldater uden varsel de fire skibe. Vagtmandskabet blev jaget i land, og skibene blev malet grå. De fik samtidig andre navne, Jylland kom til at hedde Musketier, Parkeston - Pioner, Esbjerg - Kurasier og England - Grenadier.

Efter beslaglæggelsen blev de fire skibe overført til tyske Østersø-havne. England var ved beslaglæggelsen ikke sejldygtig. Der manglede nogle vitale maskindele, så skibet blev oplagt i Kiel og indrettet som lazaret for sårede tyske officerer. Under et luftangreb på Kiel den 27. august 1944 blev skibet ramt af flere bomber, og det blev så ødelagt, at det ikke kunne bjerges. Efter krigen blev Eng-

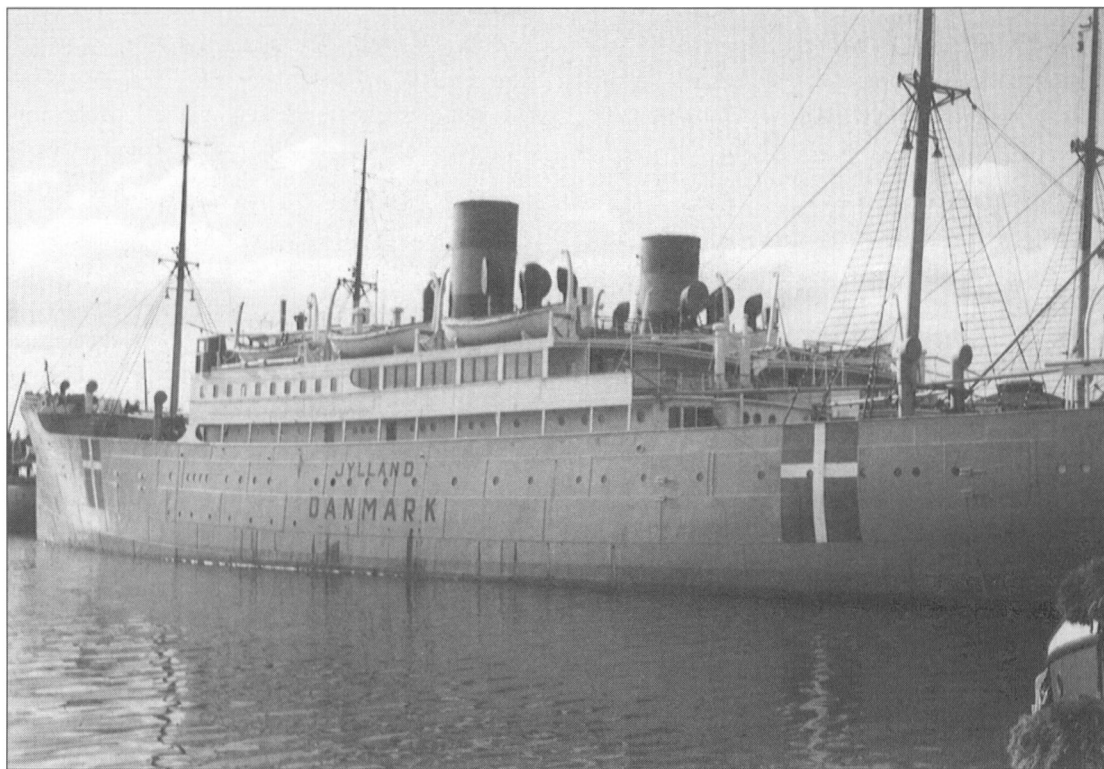
land hævet og slæbt til ophuggerfirmaet H. J. Hansen i Odense, hvor det blev skrottet. Esbjerg blev udrustet som hjælpekyrdsler, blev armeret og fik bl.a. lastrummene forstærket, ligesom det blev forsynet med udstyr, der tillod skibet at sejle gennem minefelter. Parkeston blev ligeledes udrustet som hjælpekyrdsler.

Kort efter befrielsen i maj 1945 sendte DFDS en gruppe eksperter med kendskab til »De fire Søstre« til Tyskland for at finde skibene. Gruppen talte bl.a. maskinmestrene Frits Richter og Hans Bjerre, begge havde sejlet med skibene og boede i Esbjerg.

Gruppen fandt Parkeston og Esbjerg i Lybeck. Skibene fik mandskab ombord og begyndte sejladsen tilbage til København. Ud for Stevns på Sjælland ramte Esbjerg trods sit anti-mine udstyr en mine og sank. Ingen mennesker kom noget til. Skibet blev bjerget, og krigsforsikringen solgte det til et spansk rederi, der gav skibet navnet Ciudad de Ibiza, satte det ind på ruten Barcelona og de baleariske øer, hvortil Mallorca hører. Skibet var i fart til november 1978, hvorefter det blev ophugget i Valencia.

Parkeston nåede København og blev i de efterfølgende måneder bragt tilbage til sin oprindelige standard, således at skibet den 15. december 1945 kunne åbne ruten Esbjerg-Harwich efter godt seks års stilstand. Det skete under stor festivitas, og ikke uden grund følte man i Esbjerg, at nu var normale tilstande på Englands-kajen igen ved at indfinde sig. I 1964 havde Parkeston udspillet sin rolle. DFDS solgte skibet til Akers Mekaniske Verksted i Oslo, hvor det gjorde fyldest som logiskib for udenlandske arbejdere. I 1977 gik turen tilbage til Danmark, nærmere bestemt Masnedø, hvor det blev ophugget den 15. september 1975 ved firma Paul Bergsøe.

Jylland var totalt forsvundet, og først i midten af 1950'erne modtog DFDS orientering om, hvad der var hændt skibet. I januar 1945 afskar russiske



Jylland oplagt i København og påmalet Dannebrog og nationalitetsbetegnelsen Danmark. (Foto: Eshjerg Byhistoriske Arkiv).

tropper Østprøjsen fra det egentlige Tyskland. Hundretusinder af flygtninge samledes i de havne, der stadig var under tysk kontrol. En omfattende evakuering til søs blev indledt og ledet af den tyske marine - en evakuering, der bl.a. bragte 200.000 flygtninge til Danmark. Evakueringen skete med store tab til følge. Således blev krydstogtskibet Wilhelm Gustlof sænket den 30. januar 1945 af en russisk ubåd. 5.100 flygtninge, sårede soldater og besætningsmedlemmer omkom. Den 16. april blev passagerdamperen Goya sænket, 6.500 omkom.

Den 3. maj befandt Jylland sig på positionen 54°30' n - 10°22' ø på vej mod Travemünde med

800 sårede flygtninge ombord, da det blev angrebet af russiske jagerbombere. Skibets fører lod projektører belyse skibets Røde Kors bemaling, men angrebet fortsatte, og efter adskillige fuldtreffere sank skibet med store tab til følge. Angrebet blev observeret af en RAF Lysander maskine, hvorfra man forsøgte at kommunikere med russerne i et forsøg på at få dem til at indstille angrebet, men i stedet oplevede briterne selv at blive angrebet, måske fordi Lysander-maskinen mindede lidt om et af Luftwaffes Henschel eller JU 87 fly. RAF- flyet undslap, men dets rapport har muligvis givet anledning til, at man siden mente, at det var britiske fly, der sænkede Jylland.



Parkeston - bygget i 1925 - var den eneste af »De fire Søstre«, der kom tilbage til Esbjerg efter 2. verdenskrig. Her er skibet oplagt i Dokhavnen i begyndelsen af 1950'erne. Parkeston blev kendt langt udenfor Danmarks grænser, da det i foråret 1955 fungerede som transport- og logiskib for 120 danske polititjenste, der blev sendt til Færøerne af den danske regering i forbindelse med urolighederne i Klaksvig. (Foto i privateje).

Det er aldrig blevet klarlagt, hvor mange mennesker, der omkom i Østersøen i vinteren og foråret 1945. Både russerne og de vestallierede var dybt bekymrede for den flåde af skibe tyskerne havde samlet ud for Kiel og Lybeck. Man frygtede, at de mange skibe, der omfattede alt fra slæbebåde og flodpramme til oceangående krydstogtskibe, skulle bruges til overførsel af tyske tropper til Danmark og Norge med den hensigt at fortsætte krigen fra disse to lande. Af den grund var armadaen udsat for det ene bombardement efter det an-

det. Således blev foruden Jylland - så sent som den 3. maj - også to store passagerskibe Cap Arcona og Theilbeck angrebet af britiske Royal Air Force fly ud for Neustadt mellem Kiel og Lybeck, hvor skibene var opankrede. RAF og piloterne var uvidende om, at der ombord på de to skibe befandt sig fanger fra koncentrationslejren Neuengamme ved Hamborg. Hvor mange fanger, der var ombord er aldrig blevet klarlagt, men der er opgivet fra 2.000 til 6.100, og alene de usikre tal fortæller noget om det kaos, der herskede i Tyskland i dagene op til

kapitulationen. En kendsgerning er det, at kun få fanger reddede livet. Det hele var så dybt tragisk og i sin grusomhed grotesk. De fanger, der klarede sig fri af skibene, der blev skudt i brand, og forsøgte at svømme i land, blev beskudt af SS-soldater på stranden. Nogle timer senere nåede britiske soldater frem til området, men da var det for sent. Blandt de omkomne var fremtrædende tyske socialdemokrater og fagforeningsfolk. Nogle havde været fængslet i 12 år.

RAF havde under hele krigen omhyggeligt undgået at bombardere tyske koncentrationslejre, og man troede, at alle fanger fra Neuengamme var sat på fri fod.

En af de britiske Beaufighters, der deltog i angrebene på skibene, blev på hjemvejen skudt ned af tysk antiluftskyts over Herning. Flyet styrtede i Nordsøen, og efter tre døgn blev de to besætningsmedlemmer taget op af kutteren Ella, der bragte dem ind til et nu befriet Esbjerg. Den ene af de to piloter var siden i en række år gæst hos redningsfamilien i Esbjerg.

### En ny tid

Med Parkestons åbning af Esbjerg-Harwich ruten i december 1945 indledtes en ny æra. Allerede året efter blev Kronprins Frederik indsat på ruten. Den var bygget under besættelsen i Helsingør og fik nogle år senere følge af søsterskibet Kronprinsesse Ingrid. Begge skibe var større og mere moderne indrettet end »De fire Søstre«.

I 1964 indsatte DFDS England, som blev det første passagerskib på ruten med et gennemgående bildæk.

Dermed begyndte en ny udvikling, der efterhånden bl.a. betød farvel til havnearbejderen, der slæbte svinekroppe, smørdritler, kasser med æg og isede fisk i godsvogne, hestevogne og lastbiler til skibssiderne. Et hårdt og opslidende arbejde, som nok ingen savner i dag, men atmosfæren omkring Englands kajen, havnebanegården og det internationale liv, der udfoldede sig, når en af Englandsbådene gik til eller fra kaj, savnes af mange gamle esbjergensere, for hvem en dag var spildt, om ikke man havde været »et slag på havnen«.

Søren Bertelsen, f. 1923, fhv. pressechef i SAS, Kongelundvej 316, 2770 Kastrup. Har bl.a. skrevet Et liv i luften og Flyvning i Danmark i 50 år, samt artikler i Danair Magasinet.