

## Færgen ”Storebælt”s kaping november 1944 og den tyske gengældelsesaktion

*af forskningschef, dr.phil. John T. Lauridsen,  
Det Kongelige Bibliotek*

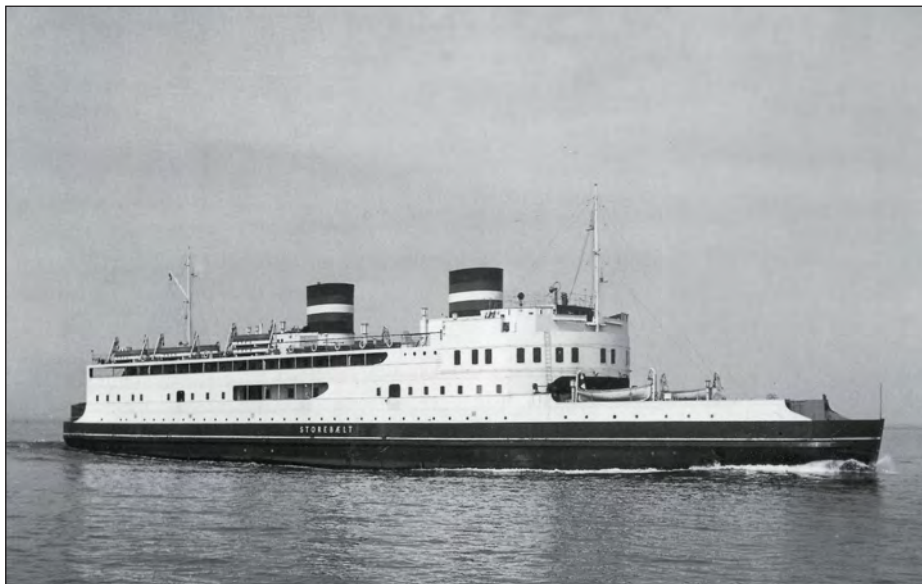
### Tordenskjolds ånd lever stadig i Danmark

**I** november 1944 skulle færgen ”Storebælt”, der sejlede på Storebæltsoverfarten, på et værftseftersyn i København. Dette kom medlemmer af modstandsgruppen Holger Danske for øre, og de blev involveret i en aktion, der skulle kapre færgen og forsøge at sejle den til Sverige. Frihedsrådets billigelse blev indhentet, og der blev skaffet de nødvendige kontakter blandt ”Storebælt”s besætning, først og fremmest den fungerende kaptajn, førstestyrmand Hans Hansen. Under sejladsen fra Korsør til København ville ”Storebælt” blive ledsaget af en tysk ministryger, og der forelå den mulighed, at der også ville blive sat tysk vagt ombord for at hindre alle flugtmuligheder. Derfor skulle aktionens deltagere, fem mand i alt, være forberedt på at nedkæmpe vagterne. Trods det blev de kun bevæbnet med fire gamle tromlerevolvere årgang 1880 og nogle håndgranater, da de gik ud fra, at aktionen ville lykkes, da vigtige våben som automatpistoler, for slet ikke at tale om maskinpistoler, ikke skulle gå tabt ved at ende i Sverige.

”Storebælt” blev som alle færger kontrolleret af tyske vagter, hvorfor

våbnene blev smuglet i om bord for sig i Korsør, mens de fem modstandsfolk blev forsynet falske legitimationspapirer som medlemmer af færgens besætning og gik ombord som sådanne. De styrede straks mod en aflåst salon, som de havde fået nøgle til. Fra salonens gulv førte en lem ned til rummet over skrueakslen. Her gemte de sig i forventning om, at færgen ville blive visiteret af tyskerne før afrejsen. En visitation blev dog ikke foretaget, og de fem kravlede op og tilbragte natten i salonen. Den faste besætning undgik de at komme i kontakt med, da der måske kunne være upålidelige elementer blandt den. Af forskellige grunde blev sejldsen forsinket, og da der ikke var planlagt spisning undervejs for de illegalt ombordværende, fik de praktisk taget ikke noget føde, da Hans Hansen ikke på den måde ville afsløre, at de var ombord. Til gengæld fik gruppen besked om, at der ikke var tyske vagter ombord, alene ministrygeren foran.

Aftalen med Hans Hansen var, at modstandsgruppen skulle komme frem, når ”Storebælt” passerede minefeltet ved Hornbæk, da den store færge her ville have svært ved at holde lige så langsom en fart som ministrygeren under passagen og skulle søge at holde noget tilbage for derpå at lægge så meget ekstra afstand til ministrygeren, at der pludseligt kunne drejes af med kurs mod Sverige. Den plan lykkedes. Modstandsfolkene kom frem og tog uden problemer kontrol med færgen, og da der fra ministrygeren efter passagen af minefeltet blev beordret ”fuld fart frem”, fulgte ”Storebælt” ordren, idet



*Færgen "Storebælt" efter søsætningen 1939. Den var forsynet med ekstra vandtætte skotter og skulle med sine slanke linjer og den større maskinkraft have særlige gode isbrydende egenskaber. Fra Mogens Nørgaard Olesen Over Storebælt i 1000 år, 2000 (Det Kongelige Bibliotek).*

kursen dog blev lagt mod Helsingborg, og afstanden til minestrygeren blev hurtigt så stor, at det var umuligt at hindre flugten. Svensk territorialfarvand blev nået på få minutter. Ledsaget af en svensk patruljebåd ankom "Storebælt" til Helsingborg 6. november kl. 16.21.<sup>1</sup> Et væsentligt klokkeslæt for besætningen!

Danmarks nyeste, største og hurtigste færge var fravristet besættelsesmagtens kontrol. Dette havde angiveligt været kapringens hovedformål, da man – ubegrundet – frygtede, at skibet ville blive overtaget af besættelsesmagten i lighed med de fire færges, der 18. oktober var blevet beslaglagt. Som det var tilfældet med adskillige andre Holger Danske-aktioner, var kapringens største betydning imidlertid den propagandi-

stiske, og den kan ud fra tidens forudsætninger ikke undervurderes.

I den svenske offentlighed vakte kapringen meget stor opsigt. Presse og radio beskæftigede sig med tilfældet. Lederen af aktionen, Eigil Hauch Hatting, og hans navigator indtalte en beretning til svensk radio om, hvad der var foregået, en udsendelse der to aften efter også blev sendt af BBC. Man kunne høre historien fra nogle af de involveredes egen mund. Et journalistisk scoop. Herfra nåede historien videre ud i verden – og også tilbage til Danmark. Blandt de danske lyttere var journalist Vilhelm Bergstrøm, der ikke nøjedes med at lytte, men også sikrede sig en afskrift af interviewet med modstandsfolkene:

Der blev skruet ikke så lidt



*Færgen "Storebalt" i Karlskrona efter flugten til Sverige, hvor den tjente som kaserneskiib for den danske flotille i Sverige (skibene i forgrunden) Fra Knud J. V. Jespersen Brigaden, 1993 (Det Kongelige Bibliotek).*

op for de nationalistiske toner af den svenske radiotjenestes danske journalist, der stod for udsendelsen, og adskillige af de medlevende og uforudsigelige spørgsmål, som journalister jonglerer i, blev heller ikke forsømt ved denne lejlighed. Først blev de fem unge danskeres bedrift, mod og snarrådighed hyldet og den raske dåd betegnet som et vidnesbyrd om, at Tordenskjolds ånd stadig levede i Danmark, deres handling var et bevis for, at Danmark skulle leve og leve som frit land. Så fulgte spørgsmålene, bl.a. disse: "Hvad var den værste tid ombord? Hvordan klarede De Dem ombord? Hvordan var det med nerverne? Hvor hurtigt var De på broen? De tog jo kaptajnens kasket på? Passede den?" (til den nysgerrige læser: svaret var nej). Der kom også det uundgåelige "hvad var det mest spændende øjeblik?", hvortil Hattings svar fortjener at blive citeret i sin helhed: "Ja, jeg vil sige, at det mest

spændende Øjeblik, det var jo i virkeligheden, da vi gik ind i Helsingborg havn. Jeg stod med et kort i den ene hånd og et ur i den anden. Kortet, det var et hvidt spillekort, hvorpå alle tiderne var skrevet op i vores sweepstake. Vi havde et sådant, hvor vi hver havde købt bestemte tider for mellem 10 og 25 ører, der var en pulje på 14,75, og det var jo meget spændende, om nu klokken blev 16.20 eller 16.21. Den blev 16.21 og yngste mand vandt de 14,75. I parentes bemærket, der skulle have været 15 kroner, men skipperen, han var nærig, han ville ikke betale de sidste 25 øre."

Det var næppe det svar, journalisten mest havde ventet i denne dådens glædesstund, men situationen og den rette stemning blev reddet i land med et sidste spørgsmål: "Er De så også blevet fejret her i Helsingborg?", hvortil Hattings svarede med at referere, hvad yngstemanden havde skrevet i en scrap-

bog efter aktionen: ”Min andel er kun liden, og dog er jeg så glad, så glad fordi jeg har lov til at tjene det, der for mig er alt, mit elskede fædreland.”<sup>2</sup> Historien var hjemme.

Den illegale presse fulgte op på kapingen efter bedste evne, og det illegale nyhedsbureau *Information* udnævnte 13. november ”Storebælts” erobring til ”en af de dristigste handlinger i Danmarks frihedskamp” i forsøget på at anlægge et passende journalistisk niveau for de illegale skribenters behandling af stoffet.

*Frit Danmark* var i sit decembernummer en smule mere afdæmpet, idet bladet blandt månedens talrige sabotagehandling mindedes den vellykkede aktion, hvorved færgen ”Storebælt” af danske sabotører dirigeredes til Sverige. En lignende hyldest kan genfindes i den første efterkrigs litteratur.<sup>3</sup>

Der blev også i den illegale presse fulgt op i sagen, idet det kunne berettes, at man fra tysk side søgte at presse den danske administration til at kræve af Sverige, at færgen blev udleveret igen, ligesom der angiveligt blev truet med repressalier i form af beslaglæggelse af oplagte skibe. *Information* kommenterede: ”De tyske trusler er intet som helst værd”.<sup>4</sup> Den kommentar havde bureauet nu intet sagligt grundlag for. En formel henvendelse til Sverige vægrede Det Danske Udenrigsministerium sig ved at foretage, og så ebbede historien om ”Storebælt” i samtidens offentlighed ud.

Det er ret overraskende – i det mindste anskuet fra et tysk perspektiv. Det bliver anlagt i det følgende.

## De tyske repressalier for ”Storebælts” kaping

De tyske trusler om repressalier i anledning af ”Storebælts” kaping var ingenlunde tomme.

Det var et betydeligt prestigestab for besættelsesmagten, ikke mindst for den tyske krigsmarine, at et stort dansk skib på et øjeblik kunne agterudsejle et af dets egne fartøjer, og det blev kun forstærket af den store omtale, som hele sagen fik, og som det fra tysk side var umuligt at dæmme effektivt op for. Endnu mindre kunne den dementeres. Ikke alene var det nogle uger tidligere, 18. september, lykkedes de to statsisbrydere ”Mjølner” og ”Holger Danske” at undslippe til Sverige, men også sabotagen mod tyske skibe på danske værfter var blevet et stigende problem, dels fordi der var et reelt øget tysk behov for at kunne anvende de danske værfter, da andre værfter i Frankrig og Holland var gået tabt p.g.a. krigsudviklingen. Dels fordi værftssabotagerne i Norge og Danmark var kommet i den tyske krigsledelses, foruden Heinrich Himmlers, fokus. Så de tyske myndigheder i Danmark kunne ikke tillade sig at lade ”Storebælts” kaping gå upåagtet hen, om de så havde ønsket det. Der blev krævet handling fra højere sted. Noget måtte der gøres. Og for at gøre situationen værre for de tyske myndigheder i Danmark, så faldt ”Storebælts” kaping sammen med endnu en værftssabotage i Svendborg, der gik ud over to af krigsmarinens skibe.

I det følgende skal den tyske håndtering af kapingen af ”Storebælt” følges på grundlag af det fragmentarisk bevarede samtidige materiale, hovedsa-



Det illegale  
 karikaturtidsskrift  
 Muldvarpen brugte  
 Storebælt's kaping til at  
 bringe denne tegning, hvor  
 en tysk soldat med fødderne  
 i Øresund forgaves strakte  
 armene ud efter færgen,  
 der blev trukket væk af  
 en hånd – Tordenskjolds  
 arvtager (Det Kongelige  
 Bibliotek).

geligt udvekslede tyske fjernskrivermeddelelser og krigsdagbøger, der imidlertid er tilstrækkeligt til at give en forståelse af, at der ingenlunde var tale om en kommandostruktur, så der oven på heldigt gennemførte danske modstandsaktioner automatisk fulgte en forudsigelig og forventelig tysk reaktion, som det så ofte er skrevet i samtidig og senere litteratur. Der var på tysk side gang på gang en magtkamp om, hvordan man skulle svare igen på aktioner, og om der blev kamp afhæng af sagens vigtighed. ”Storebælt’s”-kapingen var ingen undtagelse

i den henseende, den var ubetinget prestigemæssig betydningsfuld og af-fødte en intern tysk duel, men den er en undtagelse for så vidt, at dens slutning er overraskende. Og derfor skal dens ”vinder” først afsløres til sidst.

Magtkampen blev i tilfældet ”Storebælt” udspillet mellem den tyske krigsmarine på den ene side og den rigsbefuldmægtigede Werner Best på den anden. De to parter havde på dette tidspunkt krydset klinger i godt et år vedrørende tysk beslaglæggelse af danske handelsskibe, så det var blot endnu

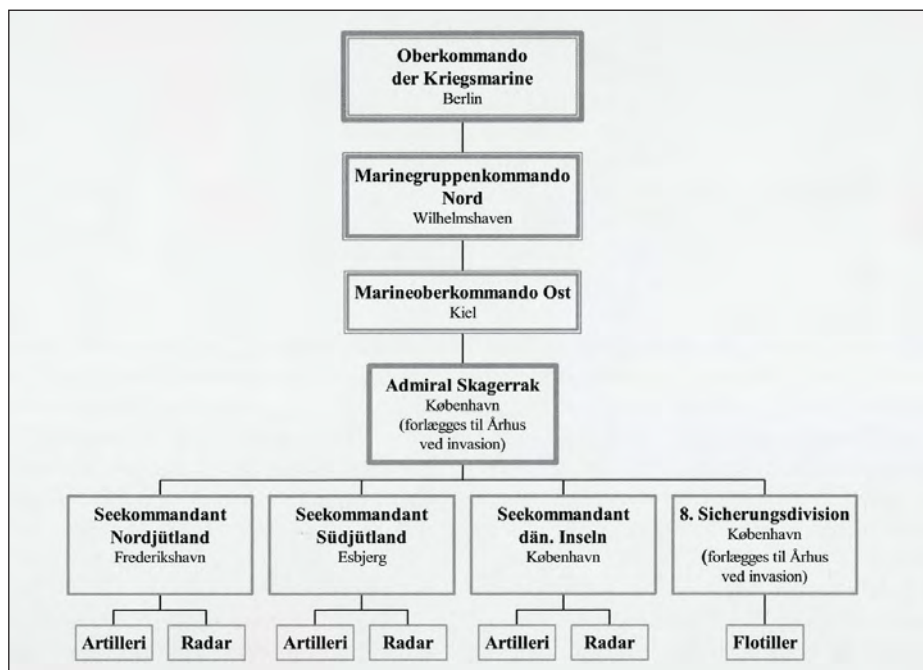


Diagram over Kriegsmarines overordnede organisation i Danmark gældende fra 15. april 1944. Fra Jens Andersen Tysk invasionsforsvar i Danmark 1940-45, 2007 (Det Kongelige Bibliotek).

en omgang i den konflikt.<sup>5</sup> Den tyske krigsmarines øverstbefalende i Danmark var admiral Hans-Heinrich Wurmbach, der havde sin umiddelbare overordnede ved Marineoberkommando Ost i Kiel (forkortet MOK Ost) og herover både Marinegruppekommando Nord i Wilhelmshaven og Oberkommando der Kriegsmarine i Berlin (forkortet OKM). Wurmbach herskede på sin side i Danmark over en række søkommandanter (se oversigten). Werner Best havde sin egen administration hovedsageligt bestående af Det Tyske Gesandtskab i København, og han modtog sine instrukser fra Det Tyske Udenrigsministerium (Auswärtiges Amt forkortet AA) i Berlin. Skulle der tages beslutninger

i betydende sager, hvor både krigsmarine og den rigsbefuldmægtigede var involveret, var tjenestevejen den, at Best henvendte sig til AA i Berlin, der så kontaktede OKM samme steds, som derefter lod sagen gå videre ned gennem hierarkiet til MOK Ost og sluttelig til Wurmbach – og omvendt hele turen den anden vej. I praksis søgtes mange sager behandlet direkte mellem admiralen og den rigsbefuldmægtigede i varierende omfang med indblanding fra de overordnede. Wurmbach konsulterede mere sine foresatte end Best, da Best havde den praksis at begrænse informationsstrømmen til AA for at skaffe sig selv mest muligt råderum. Også i denne sag. Begge havde indtil 1. december

1944, deres hovedkvarter i København, Wurmbach på ”Hotel Phönix”, Best på ”Dagmarhus”, men trods det mødtes de kun få gange personligt under duellen (18., 24. og 25. november), muligvis fordi Wurmbach forud var bortrejst.<sup>6</sup>

Før duellen sættes i gang skal det endelig forudskikkes, at de to isbryderes flugt i oktober havde foranlediget krigsmarinen til at aftale med bl.a. Werner Best, at skete der flere af den slags skibsrumringer til Sverige, skulle man fra tysk side svare igen med at beslaglægge dansk tonnage af en tilsvarende størrelse fra samme rederi. Aftalen var indgået 18. oktober.<sup>7</sup> Spillereglerne synes således klare nok.

Admiral Wurmbach fik meddelelse om ”Storebælts” kaping fra 8. sikringsdivision i København og videregav 9. november kl. 12.35 over fjernskriver til MOK Ost og OKM den beretning, som kaptajnen på ministryger ”VS 1005” havde afgivet. Ifølge den havde det ikke været muligt at afskære ”Storebælts” flugt til Sverige på grund af færgens høje fart og den korte afstand til svensk territorialfarvand (nogle få hundrede meter). Wurmbach kommenterede ikke selv det rimelige i kaptajnens beretning, men afsendte blot 20 minutter senere endnu en fjernskrivermeddelelse til MOK Ost med kopi til OKM, den værnemagtsøverstbefalende i Danmark og Werner Best, hvori han i forståelse med Best foreslog beslaglæggelse af tilsvarende dansk sejrende tonnage som gengældelsesforanstaltning, dog ikke færger, da de ikke kunne undværes. Han bad om en afgørelse inden for 24 timer af hensyn til Bests diplomatiske aktion over

for Det Danske Udenrigsministerium.<sup>8</sup>

Der var tale om en meget hurtig, men også kraftig reaktion fra Wurmbachs side, hvor han tilmed øjeblikkeligt sikrede sig Bests støtte. Det drejede sig ikke alene om krigsmari- nens ære, men også om at forebygge, at OKM/søkrigsledelsen krævede endnu mere drastiske foranstaltninger eller ville have det tyske sikkerhedspoliti til at gennemføre repressalier. Bemærkelsesværdig er Bests imødekommenhed, da han tilsyneladende gik ud over den aftale, der var indgået 18. oktober. Havde han ladet sig presse af situationen eller havde han overset, hvad Wurmbachs forslag indebar? Det sidste er udelukket. I hvert fald ville Wurmbachs forslag indebære, at der ville blive beslaglagt skibe fra private rederier, mens det var et statsligt skib, der var kapret.

Både Best og Oberregierungs- rat Friederich Stalman henvendte sig efterfølgende til Det Danske Udenrigs- ministerium for at få de danske myndig- heder til at foretage sig noget i forhold til Sverige. Hvis ikke, ville man fra tysk side træffe foranstaltninger, der ville blive meget generende for den danske befolkning. Det blev ikke præciseret, hvilke foranstaltninger, der ville blive tale om.<sup>9</sup>

Knap havde Wurmbach imidlertid afsendt sin fjernskrivermed- delse kl. 12.55, før der kl. 13.01 afgik en meddelelse til ham fra søkrigsledelsen: På baggrund af de nye sabotager på Svendborg Værft mod tyske ministry- gere fik Wurmbach ordre om omgående efter konsultation med Best at meddele hvilke foranstaltninger, der var truffet

for at hindre sabotager og hvilke, der var forudset for fremtiden. Der skulle afgives forslag derom.<sup>10</sup> Muligvis havde Wurmbach ventet en ordre af denne karakter, da sabotagerne i Svendborg i forvejen var ham bekendt. De havde fundet sted 7. november.

Endnu inden Wurmbach kunne svare, udsendte søkrigsledelsen godt en time efter sin besked til ham en opfordring til Wurmbach, Best, den værnemagtsøverstbefalende og Reichs-sicherheitshauptamt for at få gjort noget ved skibssabotagen. Den seneste sabotage havde demonstreret sabotageværnets fuldstændige fravær.<sup>11</sup> Sådant. Det var hårde ord, hvor flere tyske tjenestesteder kunne føle sig truffet.

Det var ikke en nem dag for admiralen, og de følgende skulle ikke blive nemmere, da hans overordnede tog initiativet og forventede handling af ham. Spørgsmål fulgte på spørgsmål: Havde der været planer om at beslaglægge færgen ”Storebælt”, var der ikke tyske vagtkommandoer om bord på skibene og hvad med flakkommandoer (antiluftskyts) på de danske skibe? Wurmbach svarede 10. november, at ”Storebælt” ikke skulle være beslaglagt, at der længe havde været vagtkommandoer på danske skibe, som man frygtede ville flygte til Sverige. Til gengæld var der ikke flakkommandoer på de danske skibe, det var ikke fundet hensigtsmæssigt, da det ville provokere fjendtlige angreb.<sup>12</sup> Hvorfor ”Storebælt” ikke havde haft en tysk vagtkommando ombord fik lov til at stå ubesvaret, da et spørgsmål derom ikke var stillet.

MOK Ost lod Wurmbachs

svar gå videre til OKM endnu samme dag, idet det gjorde opmærksom på, at det ikke var et problem at forsyne mistænkelige skibe med tysk vagt, men det svære var at afgøre, hvad der var et mistænkelig dansk skib. MOK Ost betvivlede værdien af at forsyne samtlige danske skibe, der sejlede i Sundet, med tysk vagt. Et udbrud til Sverige kunne lige så godt finde sted et andet sted.

MOK Ost sluttede af med at bemærke, at en beslutning om de foranstaltninger, der skulle gribes til krævede nøje kendskab til danske forhold, hvorfor det var formålstjenligt at lade det ske gennem inddragelse af Wurmbach og Best.<sup>13</sup> Der blev ikke lagt op til en eskalering af sagen fra den kant.

Det lagde OKM til gengæld op til 12. november henvendt direkte til admiralen: Her delte man ikke Wurmbachs anbefaling af, at de danske handelsskibe ikke fik flakbevæbning, men fandt nu anledning til at få den indført, foreløbigt kun på de større handelsskibe. Wurmbach skulle fremme sagen hos Best (han havde hidtil været imod det). Hvis flakbevæbning på grund af strejke blandt søfolkene ikke skulle være mulig, så skulle skibene forsynes med vagtkommandoer for at forhindre flugt til Sverige.<sup>14</sup> Det udspil valgte Wurmbach foreløbigt ikke at svare på.

Wurmbach fik allerede 10. november fra MOK Ost svar på sit forslag til zoneforanstaltning i anledning af ”Storebælt”s flugt til Sverige: Best havde ved en drøftelse 18. oktober villet indskrænke indgreb til skibe fra det samme rederi. Hvis Best nu var af den opfattelse, at det var holdbart med ind-





*Werner Best (tv.) på besøg hos  
værnemagtoverstbefalende Hermann von  
Hanneken i Silkeborg i august 1944.  
Trods Bests smil var forholdet mellem  
de to ikke hjerteligt. Fra Ole Drostrup  
Den hæmmede kriger, 1997 (Det  
Kongelige Bibliotek).*

greb mod andre rederiers skibe, havde søkrigsledelsen ikke noget at indvende mod Wurmbachs forslag.<sup>15</sup>

Der var dermed givet grønt lys for, at Wurmbach kunne forberede de foreslåede beslaglæggelser, da de nødvendige instanser var hørt i sagen. Imidlertid tog spørgsmålet en ny vending med Seetransportchef Skagerraks brev til Wurmbach 13. november 1944. Seetransportchef Skagerrak havde haft et møde med Best og meddelte Wurmbach resultatet: Best ville ikke beslaglægge skibe i drift, da det skadede tyske interesser. Han ville heller ikke foretage beslaglæggelser til gengæld for ”Storebælts” flugt til Sverige, for det var afklaret, om Sverige leverede skibet tilbage. Det var ikke et retsgrundlag for at foretage beslaglæggelse af et privat rederis skib, fordi danskerne ikke ville udruste et lazaretskib. Udleverede Sverige ikke ”Storebælt”, ville Best lade

tre skibe beslaglægge og yderligere lade et skib beslaglægge som lazaretskib, såfremt der ikke kunne opnås et resultat gennem forhandling.<sup>16</sup>

Et lazaretskib var tidligere forgæves krævet fra tysk side, men blev nu bragt frem igen i forbindelse med den aktuelle sag.

Bests tilbagetog med hensyn til at foretage represalier til gengæld for ”Storebælt”s flugt var i gang. I det mindste kunne han regne med at vinde lidt tid, selv om han ikke kunne være i tvivl om, at Sverige ikke ville udlevere ”Storebælt”. Sådanne henvendelser var også tidligere hver gang blevet afvist fra svensk side. Fornyeede forhandlinger om udrustning af et lazaretskib kunne også kun være en afledningsmanøvre fra Bests side. Politideportationen (fjernelsen af dansk politi 19. september 1944) havde definitivt lukket af for den type samarbejde med Det Danske Udenrigs-



*Admiral Hans-Heinrich Wurmloch (i midten) på besøg i Silkeborg. Fra Jens Andersen Tysk invasionsforsvar i Danmark 1940-45, 2007 (Det Kongelige Bibliotek).*

ministerium, og Best vidste det bedre end nogen på tysk side.

Men hvorfor tilbagetoget? Fordi værftssabotagen som sag var eskaleret på højeste sted i mellemtiden. Det var ikke kun OKM, der langede ud efter de tyske tjenester i Danmark. Fra AA modtog Best 11. november besked om, at Himmler havde kontaktet udenrigsminister Joachim Ribbentorp for at få iværksat energiske foranstaltninger til at hindre skibssabotagen i Danmark. Himmler var af den opfattelse, at i fald Hitler hørte om disse nye sabotager, ville han forlange de mest gennemgribende handlinger ("die durchgreifendstens Handlungen").<sup>17</sup> Det var den alvorligste trussel, Best overhovedet kunne blive udsat for. I den følgende

tid arbejdede han hårdt på at nedtrappe konsekvenserne af både skibskapringen og værftssabotagerne. Kun førstnævnte skal følges her.<sup>18</sup>

Den 20. november Wurmloch meddelte søkrigsledelsen, at det endnu ikke var oplyst, om Sverige ville udlevere færgen "Storebælt", men at det ikke var forventeligt, hvorfor der som repressalie ville blive beslaglagt fire færger den 23. november kl. 16. Wurmloch bad om, at den danske centraladministration blev orienteret.<sup>19</sup> Det var formelt Bests opgave at tage kontakten til Det Danske Udenrigsministerium, så når admiralen valgte tjenestevejen, kan det kun være fordi han ville finde modstand hos Best. Best skulle presses til at tage kontakten via AA.

Wurmbachs fjernskrivermeddelelse blev sendt på et tidspunkt, hvor Best senest dagen før havde modtaget et brev fra udenrigsministeriets direktør, Nils Svenningsen, der gjorde det klart, at Sverige ville afvise ethvert krav om udlevering af ”Storebælt”. Svenningsen havde konsulteret den svenske gesandt i Danmark, Gustav von Dardel, 18. november i sagen, modtaget det afvisende svar og straks samme dag sendt et brev til Best derom.<sup>20</sup> Best havde imidlertid ikke travlt med at videregive den ikke overraskende besked til Wurmbach. Wurmbach var stadig ikke orienteret 20. november. Det havde som det fremgår ingen opsættende virkning hos Wurmbach. Ikke længere, admiralen var presset til handling fra sine overordnede. Endnu den 20. november fik marinekommandanten i København ordre om at foretage skibsbeslaglæggelserne 23. november og have de civile besætninger til skibene klar.<sup>21</sup>

Best gav dog ikke op så let. Marinedienststelle Kopenhagen kunne 22. november melde om, at Best nægtede at lade to af skibene beslaglægge. Samme dag skrev søkrigsledelsen til OKM’s søfartsafdelingen angående de af Best rejste indvendinger mod også at beslaglægge et lazaretskib. Begrundelsen skulle ikke være, at Dansk Røde Kors ikke ville stille et skib til rådighed, men at det var tvingende nødvendigt for den tyske lazaretskibstonnage. Best skulle foretage beslaglæggelse af ”Kronprins Olaf” på det grundlag, og det skete også. Best kunne ikke komme uden om det, dog forhaledes beslaglæggelsen med en dag i forhold til det beordrede.<sup>22</sup>

Den 24. november kunne chefen for OKM’s skibsfartsafdeling, Konrad Engelhardt, meddele OKM, at han i forståelse med Best havde ladet fem danske skibe beslaglægge kl. 22.<sup>23</sup> Det lød meget enkelt og ligetil, men lige til det sidste havde Best modsat sig at flere af de foreslåede skibe, også blev beslaglagt. Der måtte foreslås andre skibe i flere omgange. Det endte med at blive følgende skibe: MS „Frem“, MS „Kronprinz Olaf“, MS „Aalborghus“, „Hans Broge“, DS „Angamos“. ”Forståelsen” har det været så som så med.

Hermed havde man fra tysk side efter 18 dage svaret igen for kapringen af ”Storebælt”. Der var som repressalie beslaglagt dansk tonnage svarende til ”Storebælt”, hvilken kendsgerning MOK Ost noterede sig dagen derpå. Dertil oveni et lazaretskib. De højere myndigheder skulle være stillet tilfreds. Dermed skulle den sag være ude af verden. Næsten.

Krigsmarinen fulgte i de følgende dage op på flere af de enkeltspørgsmål, der havde været fremme undervejs til sagens afgørelse. Bl.a. gjorde søkrigsledelsen i et notat 25. november status over, hvad der var eller ville blive gjort for at forhindre danske skibes flugt til Sverige. Mistænkelige skibe fik tyske vagter. Mistænkelige skibe blev defineret som statsskibe og skibe, der lige havde været til reparation. Ved private skibes flugt til Sverige ville der som repressalie blive beslaglagt to skibe fra samme rederi, samt inddraget den flygtende kaptajns formue (det sidste vendte Best sig kraftigt imod). Parentetisk blev tilføjet,



*"Hotel Phoenix" i Bredgade i København var fra april 1940 til 1. december 1944 Kriegsmarines hovedkvarter i Danmark. Derefter flyttede hovedkvarteret til Århus. Efter 1945 overgik hotellet til Danmarks Kommunistiske Parti, der havde hovedkvarter der til 1990, hvorefter "Hotel Phoenix" genopstod (Det Kongelige Bibliotek).*

at der til gengæld for færgen "Storebælt" var konfiskeret fire skibe ud fra størrelsesforholdet 1:4, idet der var taget hensyn til tonnagestørrelsen (BRT), og der var fraveget reglen om, at det skulle være skibe fra samme rederi.<sup>24</sup>

De forudgående forhandlinger, der ligger til grund for notatet, er ikke kendt, men det var den løsning, som Wurmbach og Engelhardt havde presset Best til at gå ind på som gengældelsesforanstaltning. Best var i dette tilfælde blevet nødt til at fravige reglen om, at gengældelsen skulle begrænses til ramme det samme rederi, som havde ladet et skib flygte og ikke dansk tonnage generelt. Kapringen af statsskibet "Storebælt" gjorde fravigelsen fra denne regel nødvendig, da det ville have været

lammende for den statslige færgefart, hvis yderligere færger blev beslaglagt. Forståelsen heraf havde bragt Best til at bøje sig, men det var ham meget imod. Han havde de politiske skadevirkninger i forhold til den danske administration i tankerne. Afgivelsen stod han nu for at måtte håndtere på sin helt egen vis, idet sagen ikke skulle optrappes. Tværtimod.

Der blev også 27. november truffet beslutning med hensyn til, om danske skibe fremover skulle have flakbesætninger. Det kom der ikke efter indstilling fra både Wurmbach og Best. I stedet skulle der på kritiske steder indsættes tyske ledsageskibe.<sup>25</sup> Der blev altså fortsat lejlighedsvis samarbejdet mellem de to, men det blev sjældnere og hørte i 1945 helt op.

## Duellens anden runde. Repressalien der blev holdt skjult!

**W**erner Best havde ikke kunnet forhindre, at der blev grebet til beslaglæggelser til gengæld for ydmygelsen af krigsmarine. Dels havde han selv forud været med til at aftale spillereglerne i sådanne tilfælde, dels var situationen skærpet på baggrund af de sideløbende forhandlinger om, hvilke drastiske midler, der skulle tages i anvendelse for at imødegå skibssabotagen; det var forhandlinger som Best var en meget aktiv deltager i, og så var det en side af samme sag: krigsmarinens prestige og ikke mindst dets behov. Han havde alene kunnet forhale beslaglæggelserne gennemførelse, og det tjente et formål i sig selv, som det her vil fremgå.

Under hele forhandlingsforløbet med krigsmarine havde Best undladt at orientere sine foresatte i AA. Den 25. november meddelte han blot AA, at han aftenen før havde ladet en række danske skibe beslaglægge til brug for krigsmarinen, og at det var sket efter drøftelser med admiralerne Wurmbach og Engelhardt.<sup>26</sup> Færgen ”Storebælt” blev ikke nævnt med et ord.

AA fik ikke at vide, at der var tale om en repressalie for ”Storebælt’s” flugt til Sverige. Det er yderligere bemærkelsesværdigt, at Best heller ikke orienterede Det Danske Udenrigsministerium om, at skibenes beslaglæggelse var gengæld for kapringen af ”Storebælt”. Ministeriet fik i stedet at vide, at ”Den stadig skærpede transportsituation og mangel på egnede skibe gør det nødvendigt for den tyske krigsførelse at bemægtige sig yderligere enheder af den

her i landet værende ledige tonnager.”<sup>27</sup>

Skal en repressalieforanstaltning have virkning som gengæld, må man nødvendigvis gøre dette helt klart over for dem, man dermed vil påvirke. Det vidste Best bedre end nogen. Han havde haft lejlighed til at være med til at afprøve en hel stribe drastiske repressalieformer på den franske befolkning 1940-42, massehenrettelser, deportationer bl.a.

I Danmark valgte han den bløde hånds politik, idet han havde gjort sig repressaliernes virkning og begrænsning klar. De kunne skade mere end gavne. I hans optik nyttede det ikke at straffe private danske rederier, fordi et statsskib var kapret og sejlet til Sverige. Det var at forfejle repressaliens mål, samtidig med det havde en politisk skadevirkning. Det er i det lys, at hans handlemåde må anskues. Det var for ham mindre politisk skadeligt at forklare Svenningsen, at beslaglæggelserne var krigsnødvendigt bestemt, end at forklare, at det drejede sig om gengæld i en sag, hvor han ikke selv fandt gengælden formålstjenlig.

Derfor valgte han tavshed om, at det var en gengældelsesforanstaltning såvel over for Berlin som København. Det var ikke så let en sag at komme af sted med det, men det kunne måske være lykkedes. Det gjorde det ikke.

Det Danske Udenrigsministerium undlod ikke officielt at protestere over beslaglæggelserne, det samme gjorde den danske gesandt i Berlin, O.C. Mohr, og Best måtte 2. december videresende protesterne til AA, så der

kunne udfærdiges et passende svar fra tysk side. Han påpegede i et ledsagebrev, at det i et svar til danskerne ville være hensigtsmæssigt at påvise skibenes krigsafgørende indsats. Skulle Det Danske Udenrigsministeriums protest blive videregivet til krigsmarinen, så ville Best gerne have meddelelse derom.<sup>28</sup> – Ja, det tror pokker!

Sagen var nu ude af hans hænder, hvilket han muligvis ikke havde forudset ville ske. Svenningsen kunne have ladet sig nøje med Bests forklaring, men det gjorde han altså ikke, og på den måde blev det oprullet for AA, hvad der var den egentlige årsag til skibsbeslaglæggelserne. AA henvendte sig nemlig til OKM for at få sammensat et svar på Det Danske Udenrigsministeriums protest. Som bilag blev medsendt både de danske protester og Bests følgebrev dertil. Ret afslørende for Best.

I søkrigsledelsen blev det i et notat 19. december konstateret, at ingen af de danske protestskrivelser nævnte, at der havde været tale om en gengældelsesaktion, og at Best i sit følgebrev lagde vægt på, at der i svaret kom til at stå, at beslaglæggelserne var sket af krigsnødvendige grunde. Det havde ført til en forespørgsel hos Konrad Engelhardt, der havde angivet tre grunde til beslaglæggelserne, at det var en gengældelsesaktion, at der var behov for tonnage, og at der var sabotagefare. Engelhardt ville ikke gå ind på den af Best foreslåede uddybende forklaring på, hvorfor hvert enkelt skib var beslaglagt. De danske protester skulle afvises, men der skulle af hensyn til danskernes leveringsvillighed med landbrugsprodukter stilles dem i

udsig, at de ville få skibene igen, når der ikke længere var brug for dem.

Søkrigsledelsens chef tilsluttede sig Engelhardts bemærkninger, men ytrede i øvrigt, at de opståede stærke dansk-tyske spændinger skyldtes, at danskerne troede, at de stadig indtog en særstilling blandt de besatte lande, mens krigens nødvendighed nu krævede stadig større indgreb i landets tonnage.<sup>29</sup>

Af Engelhardts bemærkninger fremgår det, at den betydende danske landbrugseksport til Tyskland havde været draget frem under forhandlingerne med Best, men at det ikke havde været tilstrækkeligt til at hindre skibsbeslaglæggelserne, men trods det gjorde argumentet nu sin virkning.

AA sendte 20. december et udkast til krigsmarinen, som skulle være svar på den danske gesandt Mohrs protest mod beslaglæggelsen af de danske skibe. Udkastet var – naturligvis – en entydig afvisning af den danske protest, men rummede ikke begrundelsen repressalie for beslaglæggelsen af færgen ”Storebælt”.

Søkrigsledelsen svarede dagen efter. Der var enkelte mindre ønsker om tilføjelser og ændrede formuleringer til AA's udkast til svarskrivelse til Mohr, men ikke krav om indføjelse af, at der havde været tale om repressalier. AA var straks gået ind derpå.<sup>30</sup>

Dermed lykkedes det til det sidste at holde Det Danske Udenrigsministerium uvidende om den egentlige baggrund for, at beslaglæggelserne den 24. november havde fundet sted.<sup>31</sup> Både den tyske marines repræsentanter og AA havde accepteret, at beslaglæggelserne

ikke blev udlagt som gengæld for færgen ”Storebælts” flugt. Hvorfor kan man spørge? Trods materialets fragmentariske karakter fremgår det af søkrigsledelsens notat 19. december, at der var andre hensyn, der måtte tages til Danmark, herunder mulighederne for at udnytte den danske leveringsvillighed over for Tyskland. Enten var det Best kun selv eller tillige AA, der havde bragt det på bane over for krigsmarinen nok engang. I hvert fald kom det til at veje tungest, og Best reddede politisk skindet endnu engang.

Hvordan AA har fulgt op på sagen i forhold til Best, lader sig desværre ikke afdække. Han havde ikke alene orienteret ministeriet på det senest mulige tidspunkt, men også forholdt det så væsentlige sagsforhold, at det ikke kunne reagere på de danske protester på et relevant grundlag. AA fik først sagen fuldt belyst, da der blev taget kontakt til OKM. I den situation valgte ministeriet alligevel at følge den af Best foreslåede linje for afgivelse af svar. Det kan både skyldes, at AA ikke ville underkende den rigsbefuldmægtigede over for OKM, og at ministeriet trods alt fandt hans politik den rigtige,<sup>32</sup> eller måske var det snarere en blanding af begge dele.

Dog skal heller ikke tidsfaktoren overses: Der var nu snart gået en måned siden beslaglæggelserne og endnu længere tid siden, at kapringen havde fundet sted. Hvis AA nu kom med den begrundelse til Det Danske Udenrigsministerium, at der egentligt havde

været tale om repressalier, ville Berlin stå med et endnu større forklarings- og troværdighedsproblem, bortset fra at repressalien ville falde helt til jorden. Bests forhalingstaktik havde til sidst båret frugt.

På den måde ender denne historie alligevel med Werner Best som ”vinder” i duellen med krigsmarinen. Set fra et dansk synspunkt var den interne tyske magtkamp uden betydning, resultatet var under alle omstændigheder beslaglagte skibe, men fra et tysk synspunkt kunne Best anse sig som sejrherren. Han havde vurderet, at anvendelsen af repressalier gjorde større politisk skade i forhold til den danske administration end at angive en anden begrundelse for beslaglæggelserne, og det på trods af krigsmarinens klare hensigt. Det havde han opnået ved diverse manøvrer. Det var hans måde at drive besættelsespolitik på, det skaffede ham også et vist spillerum. Lige let gennemskuelig var den ikke, og i krigsmarinen havde man under en tidligere konflikt med ham stillet spørgsmålet: Hvis interesser var det egentlig, han tjente? Hvorfor lod han ikke krigsmarinen få, hvad den ville i Danmark? Marinen fik ikke et svar, der stillede den tilfreds.

Det kortsigtede svar var i Bests optik, at han modsat krigsmarinen afvejede alle tyske foranstaltninger i Danmark i forhold til deres politiske omkostninger, det langsigtede svar er, at Best mente at tjene nazismens sag optimalt på denne måde.

Noter

- 1 Henning Hansen: Da ”Storebælt” blev ført til Sverrig, Chr. Refslund og Max Schmidt (red.): *Fem Aar. Indtryk og Oplevelser*, 2, 1946, s. 312-319, Eigil Hauch Hattings beretning i Hans Edvard Teglers (udg.): *Sabotage*, 1961, s. 117-121, *Information* 7. november 1944. Senere versioner hos bl.a. Lis Mellemgård: *Pige i modstandskampen*, 1998, s. 51-57, Peter Birkelund: *Holger Danske*, 1, 2008, s. 347 (med yderligere henvisninger) med tilføjede anekdoter.
- 2 KB, Vilh. Bergström: *En Borger i Danmark under krigen 1939-45*, s. 61.558-561.
- 3 Børge Outze: *Sabotage*, Vilh. la Cour (red.): *Danmark under Besættelsen*, 3, 1946, s. 202, J. Brøndsted/K. Gedde (red.): *De fem lange Aar*, 2, 1946, s. 867f., Axel Kjerulf (red.): *Livet i Danmark 1937-1947*, 2, 1948, s. 477, Jørgen Hæstrup (red.): *Besættelsens hvem hvad hvor*, 1965, s. 119, 336.
- 4 *Information* 15. november, *Morgenbladet* 13. og 14. november 1944.
- 5 Hele konflikten er analyseret i John T. Lauridsen: Best og Kriegsmarine. En studie i den rigsbefuldmægtigedes konflikthåndtering (kommende artikel). De relevante aktstykker bliver for de flestes vedkommende udgivet i ”Werner Bests korrespondance og andre akter vedrørende den tyske besættelse af Danmark”.
- 6 Wurmbachs hovedkvarter flyttede 1. december 1944 til Århus.
- 7 Selve aftalen er ikke kendt, men kan stykkes sammen af senere henvisninger dertil. Beslaglæggelsen af fire færges samme dag var ikke en repressalie, men skyldtes en militær nødvendighed: Flytning af tyske tropper fra Nordnorge.
- 8 Kriegstagebuch (herefter KTB)/Admiral Skagerrak 9. november 1944 (Bundesarchiv, Abteilung Militärarchiv (herefter BArch), Freiburg, RM 45 III/250, Rigsarkivet (herefter RA), Danica 628, sp. 3, s. 3709f.).
- 9 Jørgen Hæstrup: *Til landets bedste*, 2, 1971, s. 154.
- 10 RA, Danica 628, sp. 10, nr. 9377.
- 11 BArch, Freiburg, RW 4/754. RA, Danica 1069, sp. 1, nr. 320f.
- 12 RA, Danica 628, sp. 7, nr. 5904.
- 13 RA, Danica 628, sp. 10, nr. 9374.
- 14 RA, Danica 628, sp. 7, nr. 5904 og sp. 10, nr. 9376.
- 15 KTB/Admiral Skagerrak 10. november 1944 (BArch, Freiburg, RM 45 III/250, RA, Danica 628, sp. 3, s. 3712 og fjernskrivermeddelelsen i afskrift sst. sp. 7, nr. 5903 og BArch, Freiburg, RM 7/1813).
- 16 RA, Danica 628, sp. 7, nr. 5901f.
- 17 *Akten zur Deutschen Auswärtigen Politik*, Serie E, 8, Göttingen 1979, nr. 295.
- 18 Om Bests håndtering af skibssabotagen se John T. Lauridsen: Werner Best og den tyske sabotagebekæmpelse i Danmark 1942-45, Henrik Lundtofte (red.): *Samarbejde og sabotage*, 2006, især s. 191-197.
- 19 RA, Danica 628, sp. 7, nr. 5905.
- 20 Hæstrup, 2, 1966-71, s. 156.
- 21 KTB/Marinedienststelle Kopenhagen 20. november 1944 (RA, Danica 628, sp. 6, nr. 4329).
- 22 RA, Danica 628, sp. 7, nr. 5905-7, 5910, 5912. KTB/Marinedienststelle Kopenhagen 22. november 1944 (RA, Danica 628, sp. 6, nr. 4329).
- 23 RA, Danica 628, sp. 7, nr. 5914
- 24 RA, Danica 628, sp. 7, nr. 5887 og sp. 10, nr. 9368. Jfr. Wurmbach til 1. Seekriegsleitung 25. november (sst. sp. 7, nr. 5915).
- 25 RA, Danica 628, sp. 7, nr. 5888.
- 26 *Den parlamentariske kommission*, 1954, 13, Aktstykker nr. 870.
- 27 Hæstrup, 2, 1966-71, s. 157.
- 28 BArch, Freiburg, RM 7/1813.
- 29 RA, Danica 628, sp. 7, nr. 5923-25
- 30 RA, Danica 628, sp. 7, nr. 5926-29 og nr. 5921f.
- 31 Den illegale presse fik heller aldrig nys om den rette sammenhæng.
- 32 Således fulgte AA ham også vedrørende spørgsmålet om repressalier mod slægtninge til kaptajner og besætninger, der flygtede til Sverige med deres skibe. Best var 12. december 1944 imod det (se en række akter i RA, Danica 203, pk. 38, læg 462).