

Christian Lund: Sortehavsskibene

Christian Lund er shipping-uddannet hos Dansk-Fransk og J. Lauritzen, hvorefter han virkede i næsten 40 år i Rederiet A. P. Møller, indtil pensionering i 1985. I nogle år var han leder af Mærsk-Filialen i Thailand, hvor han samtidig var honorær finsk generalkonsul og formand for "The Mariners' Club", og var derefter leder af Japan-organisationen, samtidig med at han var honorær dansk konsul i Yokohama, formand for Dansk Forening i Japan og formand for kirkerådet for Den Danske Sømandskirke i Yokohama. Efter hjemkomst til Danmark i 1965 var han i nogle år leder af rederiets trampskibsafdeling, hvorefter han blev chef for Linieafdelingen. I de sidste år af sit virke hos A. P. Møller arbejdede han med specielle opgaver.

Firmaet C.K. Hansens S/S AALBORG fra 1920 var det ældste af de ni danske skibe, der efter Danmarks besættelse den 9. april 1940 blev overtaget af Frankrig og ved dette lands fald overtaget af tyskerne for brug i Sortehavet. Hertil nåede AALBORG aldrig, det blev den 12. april 1943 sænket af de allierede i Middelhavet. (Handels- og Søfartsmuseets billedsamling). *The S/S AALBORG from 1920 belonging to the firm of C.K. Hansen was the oldest of the nine Danish ships which after the occupation of Denmark on April 9th 1940 were commandeered by France. On the fall of France they were commandeered by the Germans for use in the Black Sea. However, the AALBORG never arrived there, as it was sunk by the allies in the Mediterranean on April 12th 1943. (The Danish Maritime Museum's photographic collection).*

Et sort, og måske netop derfor hidtil ikke særligt kendt, kapitel i dansk skibsfartshistorie under Anden Verdenskrig er den skæbne som overgik 9 danske skibe i årene 1942-1944.

Vor handelsflåde blev som bekendt som følge af begivenhederne 9. april 1940 delt i 3 grupper: hjemmeflåden, det vil sige de skibe, der befandt sig i hjemlige eller nærliggende farvande; den del af flåden, der blev beslaglagt af de allierede og endelig den del af flåden, der lå i eller som løb ind til neutrale havne.

Blandt de af de allierede beslaglagte skibe kom i kortere eller længere tid ikke mindre end 38 skibe under fransk kontrol. Bortset fra nogle få fik skibene franske navne, opkaldt efter en helgen, Saint, eller en helgeninde, Sainte, og blev af *Les Transports Maritimes*, det franske Søfartsministeriums, *Ministere de la Marine Marchande*, særlige "Fragtnævn" formelt tildelt forskellige franske rederier som bestyrere.

I sommeren 1942 lå 9 af disse skibe i havnen i Marseilles. Behovet for at forsyne de tyske tropper på østfronten fik i september 1942 *Der Reichskommissar für die Deutsche Seeschiffahrt*, Karl Kaufmann i Berlin, til at kræve de 9 skibe indsat i trafik på Sortehavet. Heraf opstod betegnelsen "Sortehavsskibene", selvom kun 2 af dem med sikker-

De 9 skibe var, i alfabetisk rækkefølge:

Optaget i skibsregistret		TDW	Værft	Leveret
Bind-Folio	Skibsnavn			
40-11 & 44-141	<i>S/S BETTA</i> ²	2.400	Nakskov Skibsværft Nr. 46	5. maj 1924
35-39	<i>S/S BIRGIT</i>	3.200	Lübecker Maschinenbau Gesellschaft MbH Nr. 7	16. maj 1924
42-149	<i>S/S GERD</i>	2.885	Helsingør Jernskibs- & Maskinbyggeri Nr. 217	4. juni 1935
39-46 & 48-59	<i>S/S GERDA TOFT</i>	3.625	Antwerp Engineering Co. Hoboken Nr. 113	10. juni 1930
35-85	<i>S/S INGEBORG S</i>	1.920	Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft Nr. 162	29. august 1924
35-171 & 48-57	<i>S/S JOHANNES MÆRSK</i>	3.150	F. Schichau GmbH Danzig Nr. 1154	4. marts 1925
36-86 & 48-58	<i>M/S NICOLINE MÆRSK</i>	7.920	Odense Staalskibsværft Nr. 20	14. november 1925
41-111	<i>S/S STELLA</i>	2.460	Helsingør Jernskibs- & Maskinbyggeri Nr. 213	15. juli 1929
21-44	<i>S/S AALBORG</i>	1.950	P.Ph. Stuhrs Maskin- & Skibsbyggeri, Aalborg No. 18	20. november 1920 ³

hed vides at være nået hertil som led i østfronten. Resten endte i Middelhavet som led i vestfronten.

Til det formål indledtes forhandlinger 7. september 1942 i København mellem tyske delegerede og repræsentanter for danske myndigheder samt for de involverede 6 danske rederier.

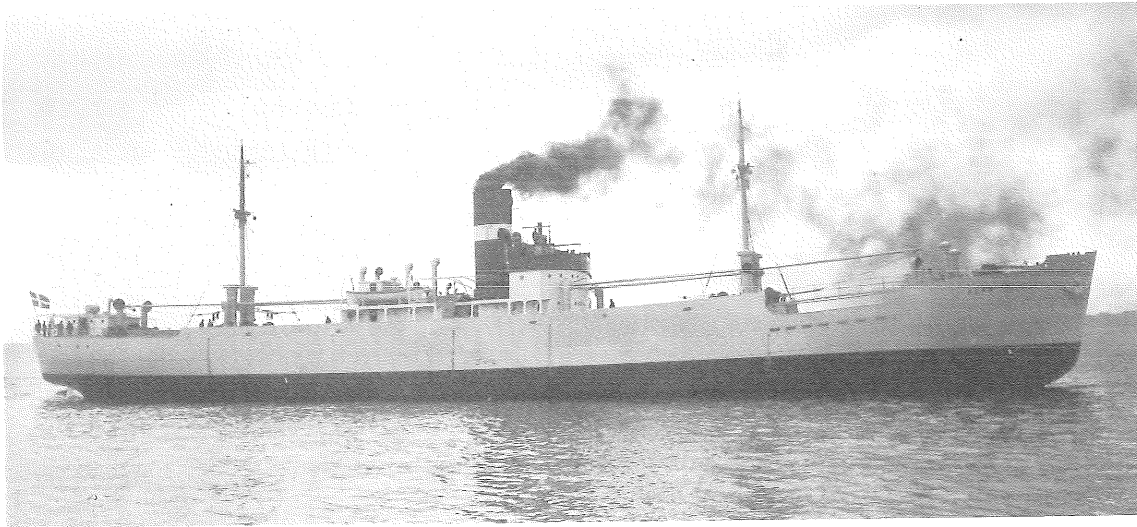
De danske redere vægrede sig længst muligt mod de tyske ønsker, men stillet overfor trusler om enten en direkte beslaglæggelse eller en frivillig ordning, valgtes

til sidst det mindste onde. Forhandlingerne¹ resulterede derfor i løbet af oktober i en principiel aftale med beskæftigelsen på Sortehavet, efter at de 9 skibe først var blevet givet tilbage til Danmark af de franske myndigheder. En opgave som tyskerne påtog sig at løse! Det havde de faktisk også let ved, for i realiteten var der allerede truffet aftale herom, dateret 27. august 1942, mellem Kaufmann og den franske konseilpræsident og udenrigsminister, Pierre Laval¹.

Rederi	Fransk navn	Fransk bestyrer	Tysk navn	Søforhør
D/S Vesterhavet (J. Lauritzen)	<i>SAINT ALBERT</i>	(oprindelig) Compagnie des Chargeurs Réunis, (senere) Worms & Cie, Paris	<i>SAINT ALBERT</i>	11/9/1944
D/S Dania (Chr. Andresen)	<i>SAINT ETIENNE</i>	Compagnie Delmas Vieljeux, La Rochelle & Paris	<i>BIRGIT</i>	11/6/1946
D/S Torm	<i>SAINT RAYMOND</i>	Compagnie de Navigation Paquet, Marseilles	<i>GERD</i>	13/4/1946
D/S Jutlandia (Jens Toft)	<i>SAINT ALAIN</i>	Société Navale de l'Ouest, Paris	<i>GERTRUD</i>	12/2/1946
D/S Torm	<i>SAINTE MARTINE</i>	Union Industrielle et Maritime Société Francaise d'Armement, Paris	<i>INGEBORG</i>	13/4/1946
D/S af 1912 (A.P. Møller)	<i>SAINTE GISELE</i>	Société Navale Caennaise, Caen	<i>JOHANNA</i>	20/11/1946
D/S af 1912 (A.P. Møller)	<i>SAINT FELIX</i>	Compagnie des Messageries Maritimes, Paris	<i>NICOLINE MÆRSK</i>	27/3/1945
D/S Vesterhavet (J. Lauritzen)	<i>SAINT SAUVEUR</i>	Compagnie Nouvelle de Navigation Busck, Marseille	<i>SAINT SAUVEUR</i>	7/5/1946
D/S Dannebrog (C.K. Hansen)	<i>SAINT LUCIEN</i>	Société Maritime Nationale, Lorient	<i>SAINT LUCIEN</i>	23/2/1946

Efter at være ført tilbage til dansk flag skulle skibene så sejle i Sortehavet indtil afslutningen af fjendtlighederne mellem Tyskland/Italien på den ene side og Sovjetunionen på den anden. Sejladsen skulle dog først begynde, når Sortehavet "i alt væsentligt" var rensat for russisk aktivitet - tyskerne troede også stadig fuldt og fast på, at krigen på østfronten ville ende i sejr. Skibene skulle tidsbefragtes til et til formålet oprettet specielt rederi - Süd-Ost Rhederei GmbH, som et datterselskab af Hamburg-

Amerika Linie, Norddeutscher Lloyd, H.C. Horn og Reichswerke Hermann Göring Aktiengesellschaft für die Binnenseeschifffahrt. Beskæftigelsen skulle ske på basis af betingelserne i Deuzzeit, den tysksprogede udgave af BIMCO's Baltim 1912 certeparti, for en periode på 9 måneder, derefter forlænget med 6 måneder ad gangen. Lasten skulle bestå af "kommercielt gods". Ingen tropper, heste eller nogen form for krigsmateriel eller ammunition. Som hyre, der skulle erlægges månedsvi forud, var af-



talt 20% p.a. af skibenes forsikringsværdi, i schweizer francs, hvoraf 15% skulle betales i fri valuta, enten schweizer francs (à kurs 111.25) eller svenske kroner, i befragternes valg, og de resterende 5% over den danske clearingkonto. Oprindeligt var der fra dansk side forlangt 30% og kun i fri valuta, mens tyskerne holdt på kun 10% og kun over clearingen. Det var befragternes pligt at holde skibene forsikrede, i schweizer francs, og den samlede værdi for de 9 skibe blev opgjort til francs 29.240.000. I tilfælde af forlis skulle hyren ophøre ved forliset.

Da der således var opnået en tilsyneladende principiel aftale om beskæftigelsen af skibene, rejste repræsentanter for de danske rederier, havarieekspert, kaptajn Johs. Fabricius og maskiningeniør Vald. A. Gerald, begge fra Besigtigelseskontoret, til Marseilles i midten af oktober for dér at tilrettelægge tilbageleveringen af skibene til dansk flag og også at overtage dem fra de

S/S GERD bygget i Helsingør til D/S Torm var det yngste af de ni skibe tyskerne beslaglagde i Frankrig. Heller ikke GERD kom til Sortehavet, men blev den 22. februar 1943 sænket af de allierede i Middelhavet øst for Sardinien. (Handels- og Søfartsmuseets billedsamling). *The S/S GERD built in Elsinore for D/S Torm was the youngest of the nine ships which were seized by the Germans in France. The GERD did not arrive in the Black Sea either, having been sunk by the allies in the Mediterranean east of Sardinia on February 22nd 1943. (Danish Maritime Museum's photographic collection).*

franske myndigheder. Der opstod en del diskussion med disse, så det var først langt hen i november, at der opnåedes enighed med franskmændene om, at de første skibe - BETTA, BIRGIT, INGEBORG S og STELLA - blev tilbagegivet 24. november kl. 24¹, og at det danske flag kunne hejses næste morgen kl. 08 - hvilket faktisk skete! De resterende skibe var forudset tilbageleveret 27. november med undtagelse af NICOLINE

MÆRSK, hvor et engelsk flag åbenbart voldte franskmændene visse kvaler.

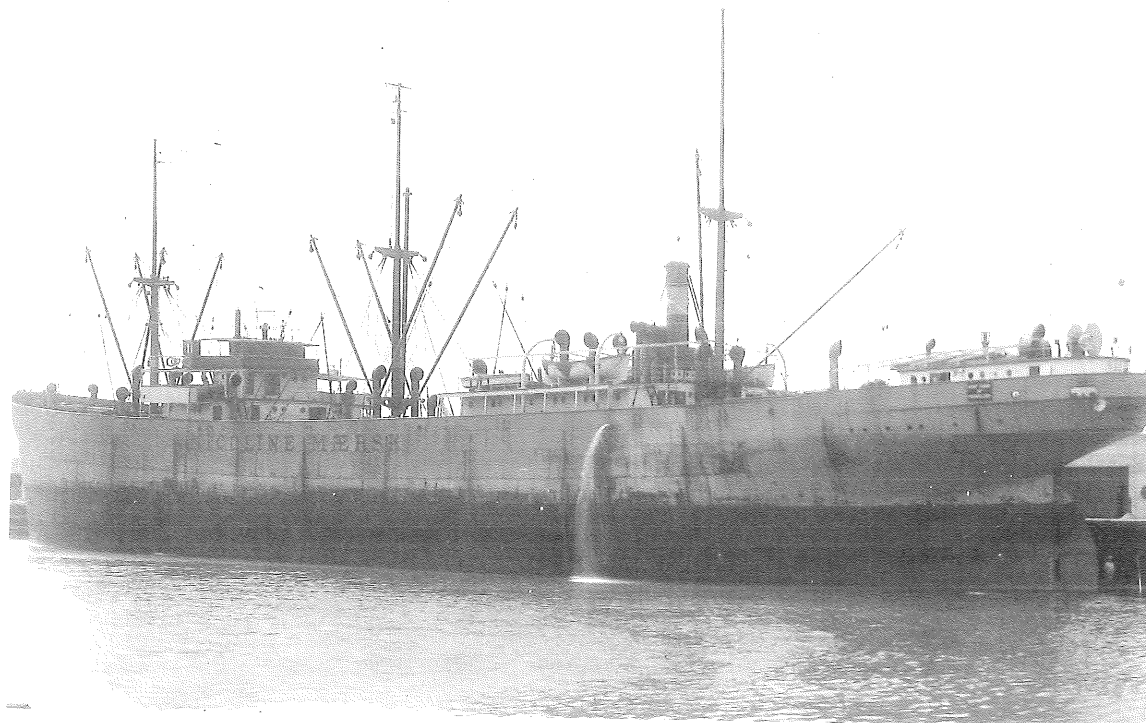
Men i november var der opstået en helt ny militær situation. Den allierede landgang i fransk Nordafrika i begyndelsen af november medførte, at tyskerne som mod-

M/S *NICOLINE MÆRSK* leveret 1925 fra Odense Staalskibsværft til rederiet A.P. Møller var med sine 7.920 tdw langt større end de øvrige 8 danske skibe, som tyskerne beslaglagde i Marseilles i 1943. (Handels- og Søfartsmuseets billedsamling). *The M/S NICOLINE MÆRSK delivered in 1925 by Odense Steel Shipyard to the shipping company A.P. Møller. With a deadweight tonnage of 7,920 it was far larger than the other eight ships seized by the Germans in Marseilles in 1943. (Danish Maritime Museum's photographic collection).*

træk besatte den hidtil *fri* del af Frankrig 11. november, og blandt andet rykkede ind i Marseilles.

Her beslaglagde så *Der Beauftragte für Frankreich*, Georg Zillmann, på vegne af Der Reichskommissar alle 9 skibe 25. november om formiddagen - altså kun få timer efter, at Dannebrog var blevet hejst på 4 af de danske skibe¹. Beslaglæggelsen af også *NICOLINE MÆRSK* blev dog efterfulgt 8. februar 1943 af en officiel rekvirering, så tyskerne havde åbenbart også gjort sig visse tanker i forbindelse med det engelske flag agter.

Zillmann's beslaglæggelse skete nu på vegne af Mittelmeer Rhederei GmbH og med en meddelelse om, at skibene herefter



ville føre *Reichsdienstflagge* som nationalitetsflag og blive bemanded med tyske besætninger. Skibene ville få hjemsted i Hamburg.

Beskæftigelsen i tysk tjeneste resulterede i, at alle 9 skibe efterhånden rapporteredes forlist eller forsvundet, og de blev derfor efterhånden afmeldt i det danske skibsregister efter forudgående søforhør i Sø- og Handelsretten i København. Faktum er dog, at 2 af skibene, *STELLA* og *JOHANNES MÆRSK*, senere dukkede op igen under andre flag og havde en levetid til langt ind i 1960'erne!

Om de 9 skibes individuelle skæbne kan følgende berettes, i kronologisk rækkefølge efter forlisdato:

Det første offer blev *BETTA*. Ved daggr 19. februar 1943 løb skibet under en voldsom storm på østmolen ved indsejlingen til havnen i Valencia, hvortil det var på vej for at indtage en ladning frugt. Medvirkende til strandingen var en maskinskade, som bevirkede fartreduktion til en 5-6 knob og dermed mindre manøvreduktighed. Af den 25 mand store besætning, tyske officerer og nordafrikanske menige, omkom 3 algiere under forsøg på at svømme i land⁴. Da skibet sejlede under navnet *SAINTE ALBERT*, varede det nogen tid, før det virkelige ejerforhold som et Lauritzen-skib blev konstateret. Ingen på Lauritzen-kontoret i Valencia, end ikke jeg, der på det tidspunkt var udstationeret dér, havde anelse om, at *SAINTE ALBERT* var identisk med *BETTA*; den ene avis omtalte skibet som værende under tysk, den anden som værende under fransk flag. Efter forskellige forsøg på at bjerge skibet uden held blev videre arbejde her-

med opgivet 24. november 1943. Vraget solgtes 22. januar 1946⁵ til et lokalt ophugningsfirma, Aleix y Cia., som købte det af Lauritzen's udsendte repræsentant, kaptajn E. Lerche Jørgensen, for et beløb af 130.000 Pesetas. Den del af vraget, som ophuggerne ikke kunne komme til, blev til sidst sprængt væk af de spanske myndigheder for ikke at virke generende på indsejlingen til Valencia.

Ugen før var i øvrigt Lauritzen's *GRETE*, der var under dansk flag og kontrol fra rederiet i København, blevet torpederet af en engelsk undervandsbåd ud for Cabo Oropesa, lidt nord for Castellón de la Plana, på rejsen fra Valencia til Marseilles med en last appelsiner og løg, bestemt til Schweiz. Hele besætningen blev reddet af den spanske fiskerbåd *CARMEN FREIXAS* og bragt ind til den lille by Viñaroz.

Kun 3 dage efter *BETTA*'s forlis sank *GERD* 22. februar kl. 12.02, syd for øen Marethimo ved Sicilien - på position 37°45'N - 11°12'Ø i strædet mellem Tunis og Sicilien. Skibet var på vej fra Tunis i ballast, i en konvoj ledsaget af italienske krigsskibe, da det kl. 11.50 blev ramt af luftbomber fra en amerikansk eskadrille på 16 fly fra North-West African Air Force, som havde opdaget og angreb konvojen⁶.

AALBORG blev ramt af 2 torpedoer, affyret fra den britiske ubåd *UNRULY* 12. april 1943, kl. 15.46 ud for Cap Béar nær Port Vendres ved den fransk-spanske grænse. Skibet var lastet med 1.230 tons frisk frugt og 210 tons frugtmasse. En del af lasten flød ud, da skibet sank og blev bjærget af redningsbåde og fiskefartøjer, der var løbet ud fra Port Vendres⁷.

Beslaglæggelsesdokumentet for NICOLINE MÆRSK dateret 8. februar 1943. Som befuldmægtiget for G. Zillmann har skibsreder Max Edye, der på det tidspunkt var 56 år og partner i rederiet Rob. M. Sloman, Jr., Hamburg, underskrevet dokumentet. (Gennemslagsdokument i privat eje). *The document of confiscation for the NICOLINE MÆRSK dated February 8th 1943. The document was signed by shipowner Max Edye, who had power of attorney for G. Zillman and who at the time was 56 years old and a partner in the shipping company Rob. M. Sloman Jr., Hamburg. (Carbon copy in private ownership).*

6. maj 1943 ved middagstid blev *STELLA*, der lå langs kaj i havnen i Reggio de Calabria, ramt af flere 500 lbs. bomber, nedkastet fra en højde af 23.500 fod, under et allieret luftangreb med 51 amerikanske Liberator-fly på byen⁷. Skibet var ved at trimme bunkers og skulle have påbegyndt at indtage last kl. 14, men i stedet sank det og blev anset for totalforlist. På et senere tidspunkt blev vraget imidlertid hævet og slæbt til Messina for reparation, hvorefter det blev sat i fart under navnet *CAPO FARO*⁵ med Compagnia Genovese di Navigazione a Vapore S.p.A., et ikke længere eksisterende datterselskab af det kendte italienske mæglerfirma Paolo Scerni i Genoa som korresponderende reder. Skibet sejlede under italiensk flag indtil 1948, hvor det, efter en ombygning i Genoa i februar og marts, blev solgt 31. marts 1948 til Dampskibsselskabet Hetland (A.H. Basse & Co.), København, som omdøbte skibet til *SUSAA*.

BIRGIT var på rejse, antagelig i ballast, fra Sebastopol til Sulina, da skibet 12. juni 1943, kl. 12.40, blev angrebet fra luften af 5 russiske bombefly ud for Yevpatoriya på

PROCES-VERBAL de PRISE de POSSESSION

Entre les soussignés :

Monsieur ZILLMANN, Délégué du Commissaire aux Transports Maritimes du Reich, représentant le Gouvernement Allemand, et Monsieur BOULLEAU, Chef du Service Local des Transports Maritimes à Marseille, représentant le Gouvernement Français,

Il est pris acte de ce que :

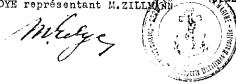
- à la date du HUIT FÉVRIER 1943,
- dans le port de : MARSEILLE
- le bâtiment canots, prise de guerre anglaise "NICOLINE MÆRSK"
- a été occupé par les Autorités allemandes
- Un Etat descriptif du navire est annexé au présent acte .
- Un inventaire du matériel et des approvisionnements a été signé par l'Officier Allemand qui a pris possession du bâtiment et a été remis à l'ex-commandant de la "NICOLINE MÆRSK" .
- Les autorités allemandes possèdent un double de cet exemplaire

Tous les créanciers français connus à la date du 8 Février 1943 ont été déchargés au lieu et place de l'Armateur par les soins du Délégué aux Transports Maritimes du REICH qui prend également l'engagement de supporter les responsabilités de toutes les conséquences pouvant découler de l'occupation de ce bâtiment .

Fait à MARSEILLE en cinq exemplaires, le 8 Février 1943

Pour Le Délégué du Commissaire aux Transports Maritimes du Reich :
MR. EDYE représentant M. ZILLMANN

Le Délégué du Gouvernement Français :
Le Chef du Service Local des Transports Maritimes de Marseille



W. Bouleau

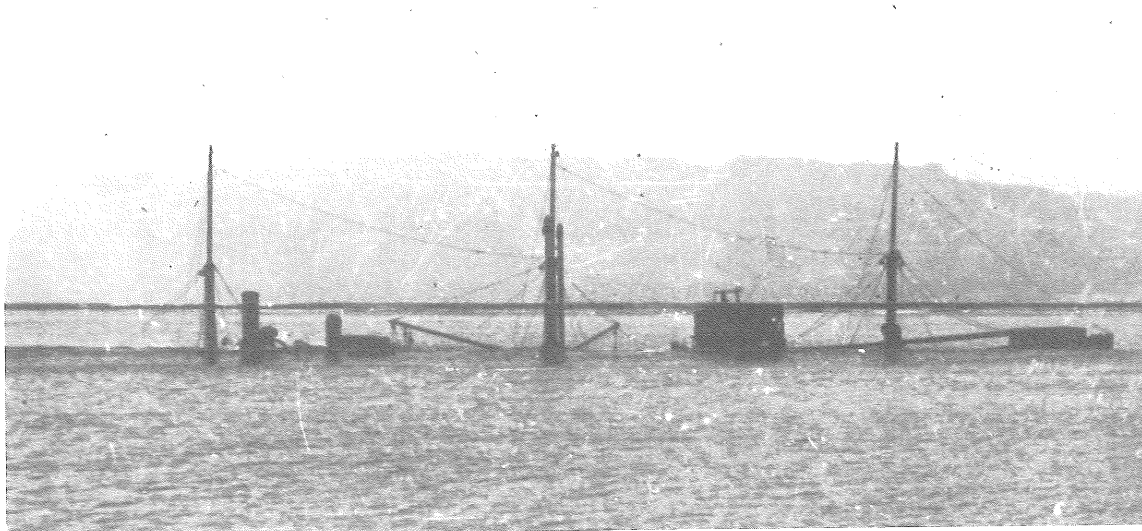
Krim-halvøen. Skibet blev ramt af 2 fuldtræffere og sank kl. 13.05. Besætningen blev reddet af 2 rumænske kanonbåde, som havde ledsaget skibet⁸.

INGEBORG S har tidligere været formodet sænket ca. 11. oktober 1943 ved øen Amorogos i de græske Kyklader. Imidlertid er det senere opklaret, at skibet var afsejlet 28. oktober, kl. 18.00, fra Naxos til øen Kos, hvor den tyske garnison skulle forstærkes. *INGEBORG S* blev nemlig benyttet som troppe-transportskib og var ledsaget af 2 tyske E-boote. Den britiske undervandsbåd *UNSPARING*, der opererede ud fra en base i Beirut, var på togt i farvandet med det formål, at opsøge og ødelægge fjendtlige

skibsaktiviteter. Undervandsbåde opdagede den tyske eskadre og affyrede 4 torpeder ved 02.45-tiden 29. oktober 20 sømil vest for Stampalia. De 2 ramte *INGEBORG S*, og en voldsom eksplosion indtraf. Efter at skibet var sunket, blev en del overlevende ved daggry samlet op af tyske Dornier-fly, som landede på havet. Undervandsbåden observerede meget vraggods, som drev rundt samt flere forskelligfarvede gummi-redningsflåder, nogle med tyske soldater om bord⁷. Den tyske marinekommando på Kos meddelte kl. 15, at en redningsbåd med 36 soldater og 4 mand af besætningen var kommet dertil⁹. Det bør noteres, at tyskerne åbenbart helt havde tilsidesat den oprindelige aftale om, at ingen af "Sortehavsskibene" skulle anvendes til transport af tropper. Den aftale gjaldt altså efter beslaglæggelsen i Marseilles 25. november 1942 kun til Wandsbeck!

NICOLINE MÆRSK var under engelsk flag ankommet til Marseilles 5. maj 1940 for losning af en ladning jute fra Calcutta. En del reparationer skulle udføres, og en disput om tegningen mellem det engelske dis-

Under tysk flag blev *NICOLINE MÆRSK* af en allieret destroyer jaget ind på grundtvand ved Ebroflodens munding, hvor skibet strandede den 24. december 1943. En kraftig storm i februar og skibets last af jernmalm bidrog til at skrue skibet længere og længere ned i sandet. Kun den øverste del af *NICOLINE MÆRSK* herunder de tre kendetegnende master, synes her over vandlinjen. (Foto fra den spanske havarikommission). *Flying the German flag the NICOLINE MÆRSK was chased into shallow waters near the mouth of the river Ebro, where the ship stranded on December 24th 1943. A powerful storm in February and the ship's cargo of iron ore were instrumental in pressing the ship further and further down into the sand. Only the upper part of the NICOLINE MÆRSK including its three characteristic masts are visible here above the waterline. (Photo from the Spanish shipwreck investigation board).*



ponerende rederis agenter, Stè Frisch de la Gardiere og reparationsværftet medførte, at skibet ikke nåede at komme ud inden den franske kapitulation i juni. Følgelig havde skibet henligget ubeskæftiget og under The Red Duster, det engelske koffardi-flag, lige siden. I august overtog Compagnie des Messageries Maritimes kontrollen med skibet fra Frisch de la Gardiere. Det franske navn, *SAINTE FELIX*, var blevet til-delt, men blev aldrig påmalet skibet.

Tyskerne satte skibet i fart under sit op-rindelige navn, men under tysk flag og med tysk besætning. På rejse fra Valencia til Marseilles med en ladning jernmalm strandede det 24. december 1943 ud for San Carlos de la Rápita ved Ebro-flodens munding, efter at være blevet jaget ind på grundt vand af den fri franske destroyer *LA FANTASQUE*.

I en rapport fra chefen for Comisión de la Armada para Salvamento de Buques (Hærens Kommission til Bjærgning af Skibe) dateret Barcelona, 24. april 1944, redegøres udførligt for forberedelser til bjærgning af skibet. Alt strandede imidlertid på, at de tyske repræsentanter i Spanien, skibsmæglerfirmaet Baquera, Kusche & Martin S.A., ikke fik afgivet de fornødne instruktioner, og efter en kraftig storm i slutningen af februar 1944 havde vraget sat sig så meget i sandet, at det ikke længere kunne svare sig at foretage bjærgning. Den spanske rapport afsluttes med et resumé, hvori det bittert hedder: "Dette udmærkede skib (este espléndido buque) er gået tabt på grund af dets rederis mangel på hurtighed med at aftale bjærgning. Havet ville have tilladt arbejde under 62 dage efter grund-

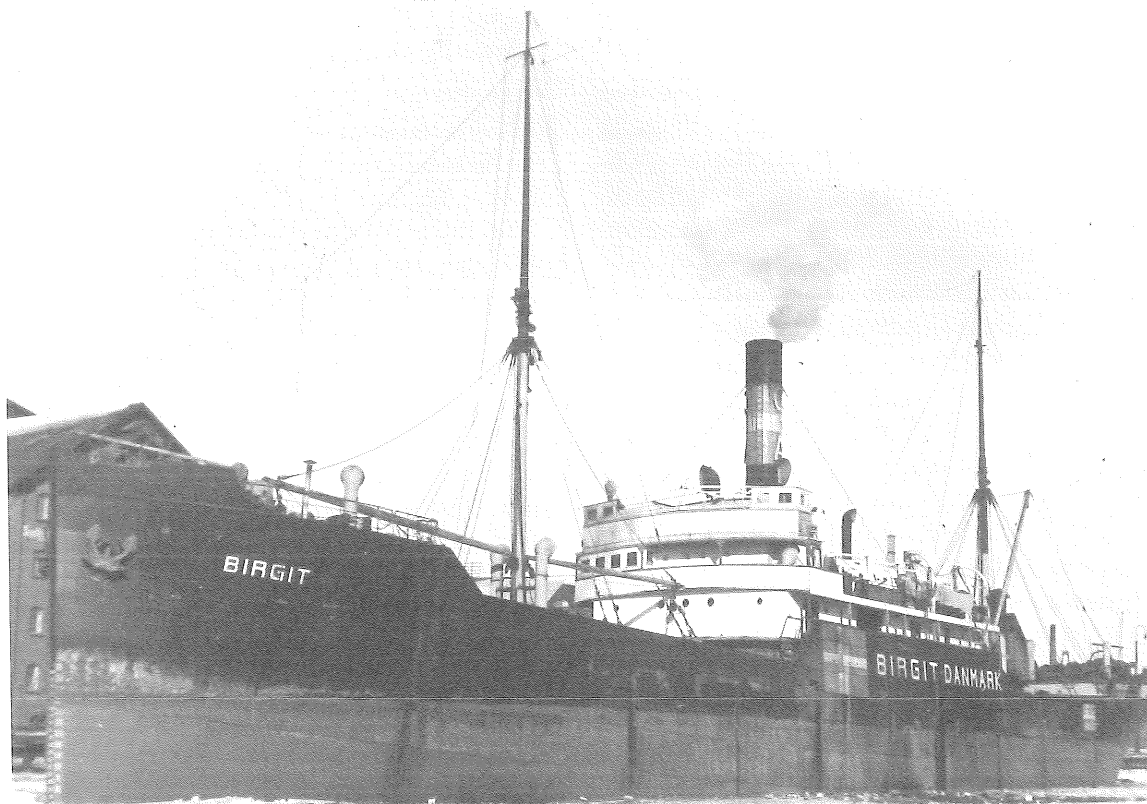
stødningen, og bjærgningen kunne være udført på 20 dage. Uheldigvis lod man 49 dage hengå i unødigt forsinkelse". Vraget blev senere solgt til ophugning til det spanske firma Ildefonso Gonzales Fierro y Ordoñez, Madrid.

En Royal Air Force patrulje, bestående af 54 bombefly, eskorteret af 17 mustang-jagere, opdagede 1. juni en fjendtlig (tysk) konvoj på 3 handelsskibe eskorteret af 4 destroyers og 4 mindre ledsageskibe, i farvandet nord for Kreta. Et angreb fulgte øjeblikkelig, og kl. 18.16 blev *GERTRUD* - den tidligere *GERDA TOFT* - (og et andet fragtskib, *SABINE*) ramt og kom i brand. Om bord på det tidligere danske skib blev blandt andet styremaskinen ødelagt, og skibet blev derefter taget på slæb til Candia (nu Heraklion), hvortil det ankom og ankrede på reden 2. juni kl. 02.54.

Branden bredte sig imidlertid, og slukningsarbejdet måtte afbrydes under en luftalarm. Kl. 19 eksploderede 680 tons ammunition, som var anbragt i forskibet, resulterende i totalforlis af skib og ladning⁷. Der foreligger ingen meddelelse om tab af menneskeliv, men det må vel formodes, at besætning og slukningsmandskab omkom ved eksplosionen.

Også i dette tilfælde havde tyskerne altså hensynsløst tilsidesat aftalen om, at intet "Sortehavsskib" skulle transportere ammunition".

Under det tyske navn *JOHANNA* af Hamburg, og med Reichsdienstflagge med hagekorset vajende agter, blev *JOHANNES MÆRSK* observeret af allierede agenter i Istanbul, mens skibet lå i Bosporusstrædet på vej ind i Sortehavet. Det var ikke svært at få



konstateret, hvilket skib det drejede sig om, men tyrkisk neutralitet på det tidspunkt forhindrede videre aktion.

JOHANNA ankom til Burgas 9. august og fortsatte derfra til Varna. Her blev det på en ukendt dato, men inden 26. august, overdraget til de bulgarske myndigheder⁷. Varna blev erobret af de russiske styrker 7. september, og 2 dage senere kom enheder fra den russiske sortehavsflåde til byen, hvor alle i havnen liggende skibe, inklusive *JOHANNA*, blev rekvireret. *JOHANNA* rap-

S/S BIRGIT af Esbjerg (D/S Dania) bygget i Lübeck 1924 var sammen med S/S JOHANNES MÆRSK de to eneste danske skibe, der efter den tyske beslaglæggelse blev indsat som transportskibe i Sortehavet. BIRGIT blev sænket ved Krim den 12. juni 1943. (Handels- og Søfartsmuseets billedsamling). *The S/S BIRGIT of Esbjerg (belonging to D/S Dania) which was built in Lubeck in 1924. This ship and the S/S JOHANNES MÆRSK were the only two of the Danish ships seized by the Germans which were actually put into service as transport ships in the Black Sea. The BIRGIT was sunk off Crimea on June 12th 1943. (Danish Maritime Museum's photographic collection).*

porteredes som "værende ude af drift, men holdt sig flydende". 29. september overdrog den russiske flådekommandant skibet til Black Sea State Shipping Co., og via Constanza sejlede så videre til Tuapse. 27. december 1944 blev *JOHANNA* efter ordre nr. 524 fra The People's Commissioner of Merchant Marine of the USSR døbt om til *MARSHAL TOBULKHIN*¹⁰ og sejlede under russisk administration og flag indtil juni 1963, hvor skibet blev taget ud af drift grundet alder og slitage i henhold til ordre nr. 125 fra The Minister of Merchant Marine of the USSR, dateret 8. juni 1963. Det er værd at notere sig, at i Lloyd's Register var *JOHANNA* forsvundet indtil 1959/1960-udgaven, hvor skibet blev optaget som *MARSHAL TOBULHIN* (ex *JOHANNA* ex *JO-*

HANNES MÆRSK) - uden k'et som i de russiske dokumenter - og først udgik med 1968/1969-udgaven.

I det danske skibsregister blev *JOHANNES MÆRSK* afmeldt med henvisning til formodet forlisdato omkring august 1944 - "borte-bleven", som det hedder i anmeldelsen, og som var et datidens udtryk for skibe, der var forsvundne.

I løbet af "de 5 onde år" nåede *JOHANNES MÆRSK* at være under 6 forskellige flag: det danske, engelske, franske, tyske, bulgarske og sovjetiske!

Efter krigens ophør i Europa 8. maj 1946 fulgte langvarige forhandlinger om erstatningen dels for brugen af skibene, dels for tabet af dem.

Noter

- ¹ Danmarks Rederiforenings sagsfremstilling af 4. juni 1943 til Udenrigsministeriet vedr. "Sortehavsskibene".
- ² Søsat som *BETTY*, omdøbt den 20. november 1937 til *BETTA*.
- ³ Leveret til Rederi-A/S Limfjorden, Aalborg; købt af D/S Dannebrog 25. februar 1921, hvor navnet AALBORG bibeholdtes.
- ⁴ Reportage i Valencia dagbladene "Levante" og "Lea Provincias" 20. februar 1943 om *SAINT ALBERT*'s stranding.
- ⁵ Søren Thorsøe: "J. Lauritzen 1884-1984".
- ⁶ La Marina italiana nella seconda guerra mondiale, vol. III, side 203, og Allied War Diary (Algiers Air Report).
- ⁷ Ministry of Defence, Directorate of Naval Staff Duties (Foreign Documents Section), London.
- ⁸ Den tyske admiral for Sortehavet: Krigsdagbog for perioden 1.-15. juni 1943.

⁹ Indberetning fra den tyske admiral i Det Ægæiske Hav.

¹⁰ Brev af 10. februar 1987 fra Igor Averin, Head of Foreign Relations Department, USSR Ministry of Merchant Marine til forfatteren.

Kilder

- Christian Tortzen: "Søfolk og Skibe 1939-1945", bind 1-4.
 Kaptajn H.C. Røder: "De sejlede bare".
 Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.
 Dansk Søulykke Statistik 1943-1947, inkl. tillæg (udgivet af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart).
 Frederik Frederichsen: Danske Damp- og Motorskibe 1879-1979, manus.
 Rigsarkivet: Skibsregistret, forskellige bind 1920-1946.

The Black Sea Ships

Summary

In the Autumn of 1942 nine Danish ships, which had been seized by France after April 9th 1940, became, on their return to the Danish flag, the subject of negotiations between the Danish and German authorities with the aim of putting the ships into service in the Black Sea, hence the designation "Black Sea Ships".

The ships were to be time chartered to a German shipping company which was established for this sole purpose and they were only allowed to sail with commercial goods. No kind of war materials, troops, horses or ammunition were to be transported on them. If the ships were wrecked an insurance sum was to be paid out in Swiss francs.

However, the negotiations were suspended as a result of the allied landing in Normandy in the beginning of November. Germany occupied the free part of France and German troops entered Marseilles. On November 25th the German commissar for shipping seized all nine ships, which at that time were anchored in Marseilles. The ships were put into service under the German flag, Reichsdienstflagge, with German officers and a mixed crew mainly consisting of North Africans.

One by one the 9 ships were reported wrecked and, after an inquiry, they were removed from the Danish ship's register.

The BETTA stranded in Valencia; the GERD was bombed by aircraft between Tunis and Sicily; the AALBORG was torpedoed off the coast near the Spanish-French border; the STELLA was bombed by aircraft in Reggio di Calabria; the BIRGIT was sunk from the air in the Black Sea; the INGEBORG S. was torpedoed off the Greek island of Amorgos with, among others, German soldiers on board; the NICOLINE MÆRSK stranded just outside the mouth of the river Ebro; the "Gerda Toft", filled with ammunition, exploded in a harbour on Crete during an air raid; and the JOHANNES MÆRSK was reported missing in the Black Sea.

The STELLA was, however, later salvaged, repaired and put into service under the Italian flag, while the JOHANNES MÆRSK reappeared at the end of the 1950's bearing a Russian name and flag. Before that the ship had sailed under the British, French, German and Bulgarian flags, as well as the Dannebrog, which makes no less than 6 flags during the five "evil years".