



M/S GERTRUDE MÆRSK: fragtskib på 8.665 tdw. Bygget 1930 på Odense Staalskibsværft til rederiet A. P. Møller som rederiets første specialbyggede linieskib til linien mellem USA's Vestkyst og Det Fjerne Østen. Den 10. april 1940 ankom M/S GERTRUDE MÆRSK til det japansk besatte Shanghai i Kina, hvorfra det efter et stykke tid lykkedes at slippe til Manila, hvor det blev lagt op. 30. marts 1941 blev det overtaget af den amerikanske regering og under navnet M/S CAVALCADE blev skibet sat i amerikansk fart. 1946 kom skibet tilbage til rederiet, hvor det var i fart indtil 1955, hvor det blev solgt til Rickmers Rhederei i Bremerhaven. I 1964 blev skibet solgt til ophugning i Hamborg.
(Foto: H&S)

M/S GERTRUDE MÆRSK: cargo ship of 8,665 dwt. Built in 1930 at Odense Steel Shipyard for the A.P. Møller shipping company as the company's first purpose-built ship of the line for the route between the west coast of the USA and the Far East. On April 10th 1940 the M/S GERTRUDE MÆRSK arrived at the Chinese port of Shanghai, which was occupied by the Japanese. After a while the ship succeeded in getting out and sailed to Manila, where it was laid up. On March 30th 1941 the ship was taken over by the American government and put into American service under the name M/S CAVALCADE. In 1946 the ship returned to its original shipping company where it served until 1955, when it was sold to Rickmers Rhederei in Bremerhaven. In 1964 the ship was sold to the breaker's yard in Hamburg. (Photo: DMM)

Christian Lund: Danske skibe under det japanske solbanner

Forfatteren, der tidligere har leveret artikler om søfarts- og rederihistorie m.m. til museets årbøger, beretter denne gang om tre danske skibes skæbne i det fjerne østen under anden verdenskrig og om de implicerede japanske rederier.

Da Danmark blev besat tidligt om morgenen tirsdag den 9. april 1940, var det allerede sen eftermiddag i Japan. Fem danske skibe befandt sig da i japansk kontrolleret område.

Det var Mærsk Lines M/S GERTRUDE MÆRSK, 8.665 tdw, leveret maj 1930 fra Odense Staalskibsværft som rederiets første specialbyggede lineskib til den i juli 1928 oprettede nye linie mellem USA og Det Fjerne Østen, og M/S LAURA MÆRSK, 9.100 tdw, leveret i maj 1939 som det nyeste lineskib fra samme værft.

GERTRUDE MÆRSK var i søen undervejs til Shanghai, hvortil skibet ankom 10. april på rejse videre i Østen. LAURA MÆRSK var kommet ind til Yokohama om formiddagen på rejse til USA. Begge skibe modtog ordrer så vel fra rederiet i København som fra generalagenterne i New York, Isbrandtsen-Møller Co., Inc., om at blive liggende.

Straks efter besættelsen kom den tyske generalkonsul i København til skibsreder

A.P. Møller og forlangte, at han skulle telegraferer til de to skibe om at forblive i havn, men det nægtede A.P. Møller pure at gøre. Herefter blev han beordret til at følge med til det tyske gesandtskab, hvor kravet – i overværelse af en større forsamling – blev gentaget, men A.P. Møller afslog fortsat og fastholdt denne beslutning under fornyet pression i de efterfølgende dage.

I Yokohama blev kaptajn S.M. Andreasen fra LAURA MÆRSK kaldt til den franske konsul, som opfordrede ham til at føre skibet tilbage til Hong Kong, men kaptajnen afslog under henvisning til, at det ikke uden tvingende grund var tilladt at deviere fra en allerede fastlagt rejse.

Begge Mærsk-skibe havde last om bord, der fortrinsvis tilhørte eller var bestemt for amerikanske ladningsinteresser. Disse ønskede naturligvis ikke at se deres varer blive liggende på ubestemt tid. Der indledtes derfor hektiske forhandlinger med de allierede om at få skibene ud at sejle, så deres last kunne blive afleveret. I løbet af maj indvilgede englænderne omsider, efter fornyet pres fra amerikansk side, og udstedte de fornødne «navicerts», som tillod uhindret sejlads uden risiko for opbringelse af allierede krigsskibe. De to skibe sejlede derefter ud for at fuldføre deres rejser, hvorefter GERTRUDE MÆRSK blev oplagt i



M/S LAURA MÆRSK: Fragtskib på 9.100 tdw. bygget på Odense Staalskibsværft 1939 til A. P. Møller rederiernes linietrafik mellem USA's Vestkyst og Det Fjerne Østen. 9. april 1940 ankom M/S LAURA MÆRSK til Yokohama i Japan, hvorfra det i lighed med M/S GERTRUDE MÆRSK efter nogen tid fik lov til at fortsætte sin fart. LAURA MÆRSK gik retur til USA og i juni blev det oplagt i Baltimore. 30. marts 1941 blev skibet overtaget af den amerikanske regering, og under navnet M/S DAY STAR blev det sat i fart som hjælpeskrydser og troppe-transportskib. 1946 blev skibet leveret tilbage til rederiet, hvor det sejlede til 1963, hvor det blev solgt til Transfruit Shipping Company i Piræus. (Foto: H&S)

M/S LAURA MÆRSK: cargo ship of 9,100 dwt. Built at Odense Steel Shipyard in 1939 for the A.P. Møller shipping company for the route between the west coast of the USA and the Far East. On April 9th 1940 the M/S LAURA MÆRSK arrived at Yokohama in Japan, and from here it was allowed to continue its journey after a while, as was the case with the M/S GERTRUDE MÆRSK. The M/S LAURA MÆRSK returned to the USA and in June it was laid up in Baltimore. On March 30th 1941 the ship was taken over by the American government and put into American service as an assisting cruiser and troop transport ship under the name of M/S DAY STAR. In 1946 the ship was returned to the A.P. Møller shipping company, for whom it sailed until 1963, when it was sold to the Transfruit Shipping Company in Piræus. (Photo: DMM)

Manila og LAURA MÆRSK i Baltimore i begyndelsen af juni 1940.

I søen i Det Gule Hav var Rhederi M. Jepsens to søsterskibe S/S GUSTAV DIEDE-
RICHSEN og S/S MICHAEL JEBSEN på vej til Dairen (nu Dalian) i det japansk kontrolle-
rede Manchuriet, da de modtog modstridende ordrer. Rederiets agenter i Japan ønskede rejsen til Dairen fortsat; rederiets eget kontor i Shanghai ønskede, at skibene skulle sejle til Hong Kong – en ordre, der egentlig må forekomme besynderlig i betragtning af, at rederiet var kendt for sin tyskvenlighed, men hovedkontoret i Østen var i Hong Kong. GUSTAV DIEDERICHSEN fulgte ordren fra Japan, MICHAEL JEBSEN den fra Shanghai.

I Tokuyama i det japanske indlandshav lossede Dampskibsselskabet »Norden«s M/S NORDBO.

Uden for japansk kontrolleret område ankom M/T JANE MÆRSK til Soerabaia i Hollandsk Ostindien.

Det er om den skæbne, der senere overgik GUSTAV DIEDERICHSEN, NORDBO og JANE MÆRSK under det japanske solbanner, at der i det efterfølgende skal berettes, men først må der redegøres for et statsligt japansk rederi ved navn *Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha* (Det kejserlige Dampskibsselskab A/S).

Den allerede i 1937 begyndte krig mellem Japan og Kina efter besættelsen af Manchuriet seks år tidligere, medførte voksende krav om tonnage til transporter med forsyninger til de japanske styrker i Manchuriet og i Kina. Den japanske regering

opfordrede derfor otte store selskaber – seks rederier og to handelshuse¹⁾ til at oprette et særskilt, halvofficielt, rederi til at varetage den overordnede administration af skibe, der enten endnu kunne købes eller som kunne befragtes.

Rederiet, der fik navnet *Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha* (Det kejserlige Dampskibsselskab A/S) blev oprettet 25. juli 1940 med en kapital på yen 10 mio., som de otte selskaber indskød på lige fod. Rederiet fik kontorer hos det største af de seks rederier »Nippon Yusen Kaisha« i dets tretagers granitkolos på hjørnet af hovedgaden i Tokyo, Hibiya-Dori, med udsigt til kejserpaladset og pladsen foran byens hovedbanegård i centrum af forretningskvarteret Marunouchi. Til administrerende direktør blev udpeget Hisanobu Terai fra *Nippon Yusen Kaisha*, hvor han havde været vicedirektør.

Det lykkedes for rederiet at købe fire tyske skibe, der lå i Dairen, og syv andre udenlandske skibe, der lå i japanske havne. Disse skibe, der alle fik navne efter rederiets nye navnesystem, begyndende med Tei-, blev derefter videresolgt til de seks rederier til samme pris som *Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha* havde betalt for dem.

Men efter købet af de elleve skibe var det slut med at få købt flere. Det viste sig også vanskeligt at komme igennem med aftaler om befragtning af anden udenlandsk tonnage. Forsøg på for eksempel at få time charter aftaler i stand for GUSTAV DIEDERICHSEN og NORDBO glippede, som efterfølgende beskrevet.

Efter Japans indtræden i krigen 7. december 1941 ved angrebet på Pearl Har-



Nippon Yusen Kaisha (NYK), Japans største rederi, havde til huse i rederiets egen bygning, opført i 1923 og beliggende på torvet foran Tokyos hovedbanegård, på hjørnet af Hibiya-dori, hovedgaden foran kejserens palads. Her fik statsrederiet Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha kontorer fra oprettelsen af rederiet i 1940 og indtil det blev nedlagt i 1945. NYK's bygning blev revet ned i 1976, da den dels var nedslidt, dels forældet. En ny bygning opførtes i stedet, og der har NYK så fortsat sit hovedkontor. (Foto: NYK, Tokyo)

Nippon Yusen Kaisha (NYK), Japan's largest shipping company, had its domicile in the company's own building, which was built in 1923 and was situated on the square in front of Tokyo's main station, on the corner of Hibiya-dori, the main street in front of the Emperor's palace. It was here that the state shipping company Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha had its offices from the time of the establishment of the company in 1940 until it was closed down in 1945. NYK's building was demolished in 1976, partly because it was dilapidated, and partly because it was out of date. A new building was constructed instead in which NYK still has its main offices. (Photo: NYK, Tokyo)

bor – »Day of Infamy« som præsident Franklin D. Roosevelt kaldte den – begyndte den kejserlige japanske krigsflåde at beslaglægge de neutrale skibe, der endnu befandt sig i japansk territorium. Samtidig hermed blev allierede skibe – engelske, franske, norske og hollandske – nu krigsbytte for japanske krigsskibe.

I så vel GUSTAV DIEDERICHSEN som i NORDBO's tilfælde nedlagde det kongelige danske gesandtskab i Tokyo straks protest overfor den japanske regering, efter at beslaglæggelserne blev kendt, men begge protester afvistes. Det skete under henvisning til en internationalt anerkendt regel »Jus Angariae«²⁾, hvorefter en krigsførende magt undtagelsesvis hjemles ret til med strategisk formål af øjeblikkelig nødvendighed for øje at beslaglægge et neutralt skib og mod betaling for brug eller erstatning, hvis skibet skulle gå tabt.

I løbet af sin levetid fik *Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha* opnået at få overtaget yderligere 28 skibe, således at i alt 39 skibe kom under rederiets overordnede administration. 27 skibe gik tabt ved krigshandlinger, herunder de tre danske, tre ved almindeligt søforlis, og ni skibe overlevede og kunne efter krigens ophør 15. august 1945 genovertages af de oprindelige ejere.

Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha blev herefter likvideret i september 1945. En epoke indenfor japansk søfart var endt.

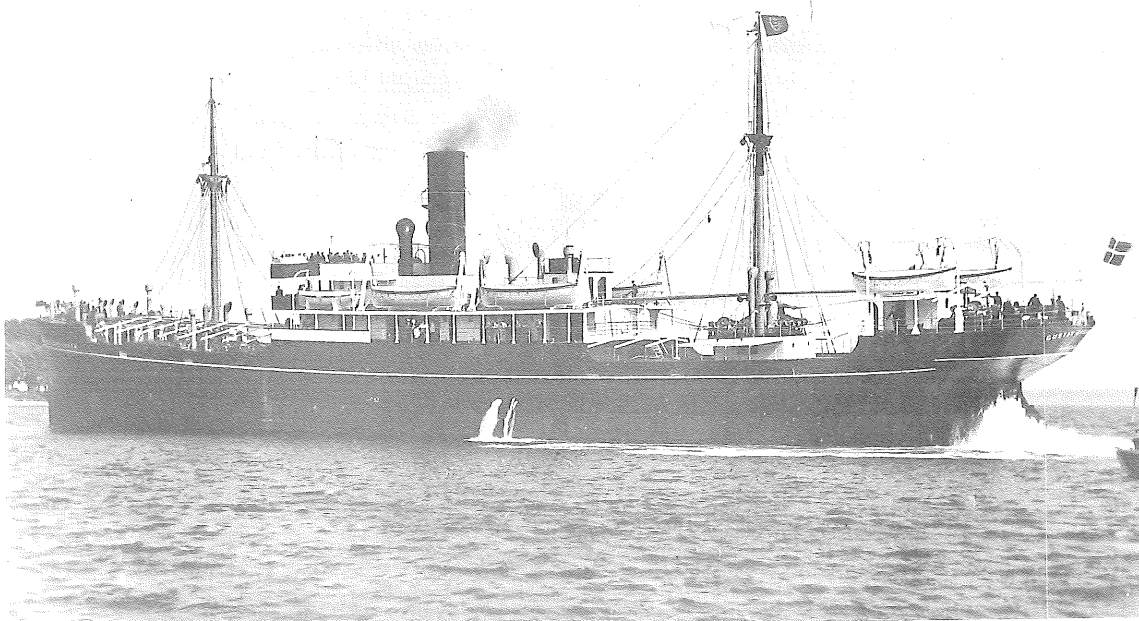
S/S GUSTAV DIEDERICHSEN, 3.300 tdw, blev leveret 19. maj 1930 fra Howaldtswerke A.G., Kiel (byggenummer 697) til Rederi M. Jebsen A/S, Aabenraa. Skibet var,

ligesom det tre år tidligere leverede søsterskib, S/S MICHAEL JEBSEN, indrettet til specialfart på Østasien, det vil sige med blandt andet danske officerer og menigt kinesisk mandskab. Skibet var navngivet efter en nær ven af og kompagnon med rederiets stifter, kaptajn Michael Jebsen. Han var da også medlem af rederiets bestyrelse.

Den 9. april 1940 befandt begge søsterskibe sig i Det Gule Hav, da de modtog de modstridende ordrer; fra agenterne i Japan om at fortsætte til Dairen; fra agenterne i Shanghai, rederiets eget kontor, om at søge til Hong Kong. Kaptajn Jørgen Elberg på GUSTAV DIEDERICHSEN valgte at efterkomme den første ordre, mens kaptajn Dyrhøj Nielsen på søsterskibet valgte at efterkomme den anden.

GUSTAV DIEDERICHSEN ankom til Dairen 10. april. Her forsøgte den honorære danske konsul, ØK-direktøren Poul Elm, forgæves at overtale kaptajnen til at sejle ud og slutte sig til de danske skibe under allieret kontrol, men da rederiet i Aabenraa havde telegraferet instrukser om at forblive i Dairen, fulgte kaptajn Elberg denne ordre.

I maj måned søgte rederiet om tilladelse til at bortfragte skibet til japanske befragtere, der ville benytte skibet i japansk kystfart. Denne tilladelse kunne dog kun gives på særlige vilkår opstillet af det tyske gesandtskab i København, og selvom det lykkedes for rederiet i Aabenraa og de japanske befragtere at nå til enighed om betingelserne, ville den japanske regering ikke gå med til at levere rederiet et skib af samme stør-



S/S GUSTAV DIEDERICHSEN: fragt- og passagerskib på 3.300 tdw. Bygget på Howaldtswerke A.G. Kiel 1930 til Rhederi M. Jebsen Aabenraa. 10. april 1940 kom M/S GUSTAV DIEDERICHSEN til japansk besatte Dairen i Manchuriet, hvor skibet efter ordrer fra rederiet forblev, på trods af den danske konsuls forsøg på at overtale kaptajnen til at sejle til Hong Kong. I 1941 blev skibet med rederiets tilladelse og med den oprindelige besætning ombord sat i japansk kystfart. 9. september 1942 i fart mellem Shimuzu og Koshira på positionen 42°08'N – 141°15'Ø blev skibet torpederet og sænket af amerikansk u-båd GUARDFISH. (Foto: H&S)

S/S GUSTAV DIEDERICHSEN: cargo and passenger ship of 3,300 dwt. Built at Howaldtswerke A.G., Kiel in 1930 for the M. Jebsen Rhederi in Aabenraa. On April 10th 1940 the GUSTAV DIEDERICHSEN came to the Japanese-occupied Dairen in Manchuria, where on orders from the shipping company the ship remained despite the Danish consul's efforts to persuade the captain to sail to Hong Kong. In 1941, with the permission of the shipping company, the ship with its original crew was put into service in the Japanese coastal traffic. On September 9th 1942 while sailing between Shimuzu and Koshira the ship was torpedoed and sunk by the American U-boat GUARDFISH at position 42°08' N and 141°15' E. (Photo: DMM)

relse og værdi i tilfælde af forlis. Fra tysk side slækkede man senere på betingelserne, så godt et år senere, i juni 1941, blev der givet tilladelse til befragtning af skibet.

Men nu havde de danske myndigheder besluttet andre retningslinjer for ifartsættelse af danske skibe, der lå i neutrale – sydamerikanske – havne (og havde forhandlinger

om at få ni skibe, der lå under fransk flag i Marseilles tilbagegivet og sat i fart på Sor-tehavet). Først da de tyske myndigheder havde ændret stilling, blev den ønskede til-ladelse omsider givet, og 2. oktober 1941 kunne der så indgås en charter aftale på foreløbig fire måneders varighed. Den månedlige hyre skulle erlægges i schwei-zerfrancs eller i svenske kroner; skibet måt-te kun beskæftiges i japansk kystfart og skulle holdes forsikret for værdien, ligele-des i schweizerfrancs eller svenske kroner.

Inden udløbet af denne periode beslag-lagde japanske marineautoriteter skibet. Det kongelige danske gesandtskab i Tokyo nedlagde – efter instruktion fra Udenrigs-ministeriet i København – protest mod det-te overgreb, men den japanske regering anså sig berettiget under henvisning til »jus angariae«.

I begyndelsen af 1942 kunne kaptajn Elberg og de japanske befragtere – han-delshuset »Mitsubishi Shoji« – imidlertid afslutte en ny kontrakt om beskæftigelse, men den blev også af kortere varighed, for i juli 1942 rekvisitionerede japanerne atter GUSTAV DIEDERICHSEN tillige med NORD-BO, og satte det i fart under japansk flag under navnet TEIKYU MARU.

På rejse i ballast fra Shimizu til Koshiro, i japansk kystfart, blev skibet 2. september 1942, kl. 07.50, ramt af en torpedo i bag-bord side ud for lastrum nr. 2. Positionen – 42°08' N – 141°15' Ø – var da fem sømil syd-sydvest for Erimo Misaki – Misaki er det japanske ord for Kap – ved indsejlingen til Hakodatestrædet. Vejret var fint og klart. Tre minutter senere observeredes ny torpe-

do passere forbi skibet, som sank kl. 08.02. Det lykkedes besætningen at sætte tre red-ningsbåde i vandet, og hele besætningen blev bjærget, men da var kaptajn Jørgen Elberg, der havde ligget nogen tid i vandet, afgået ved døden. Besætningen roede ind mod land og nåede frem til den lille lands-by Toyo ved 16-tiden.

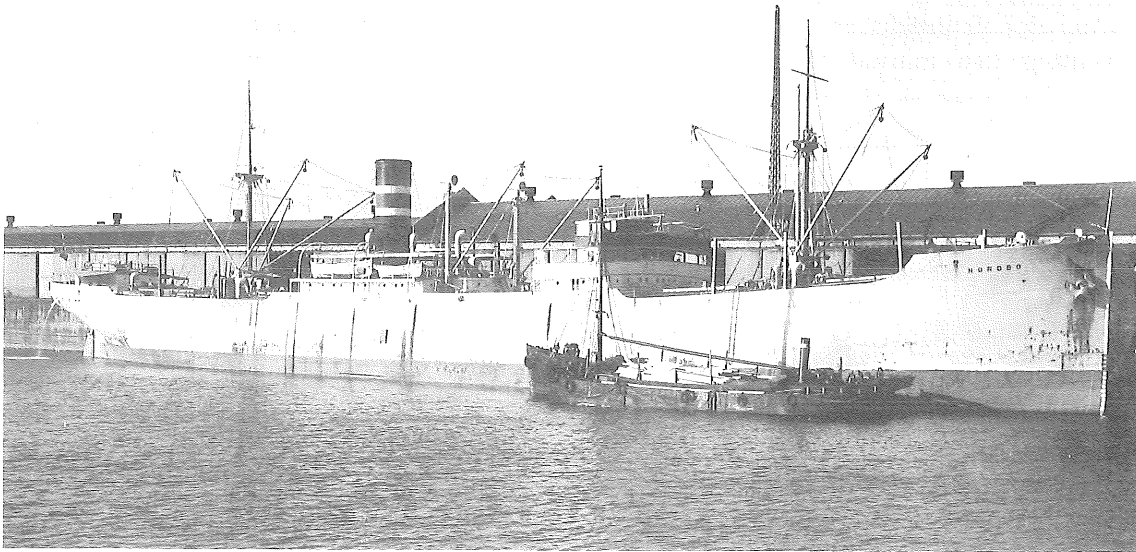
Der blev afholdt søforklaring for det kong-elige danske gesandtskab i Tokyo 18. sep-tember – gesandtskabet havde allerede 6. september kunnet underrette rederiet tele-grafisk via Udenrigsministeriet om forliset. Et efterfølgende søforhør blev afholdt i Aabenraa 22. oktober samme år.

Det er senere blevet opklaret, at det var den amerikanske ubåd GUARDFISH, der havde affyret de to torpedoer, hvoraf den første altså forårsagede skibets forlis.

Fra Japan blev der allerede i januar 1943 modtaget erstatning på basis af de aftalte summer; betalingen fandt dog sted under den dansk-tyske clearingaftale. I Krigsfor-sikringen for danske Skibe (gl. afdeling) var GUSTAV DIEDERICHSEN forsikret for kr. 1.330.000. Erstatningskrav fra de overle-vende besætningsmedlemmer indgik i det samlede (globale) danske krav mod Japan efter krigens ophør og kom til udbetaling i 1961.

M/S NORDBO, 8.365 tdw, leveret 15. november 1923 fra Burmeister & Wain, København (byggenummer 327), var Damp-skibsselskabet »Norden«s første motorskib.

1. september 1939 var skibet blevet leve-ret i et otte måneders time charter med fir-maet Joh. Bruhn & Co., København, for beskæftigelse i Stillehavet mellem USA og



M/S NORDBO: fragtskib på 8.000 tdw. Bygget på Burmeister & Wain 1923 til D/S Norden i København som rederiets første motorskib. Ved den tyske besættelse af Danmark den 9. april 1940 lå skibet i Tokuyama i Japan, hvorfra det et par dage efter blev sendt til Kobe for oplægning. Juli 1942 blev skibet overtaget af den japanske regering, der satte det i fart under japansk navn og med japansk besætning. 25. september samme år blev skibet i indonesisk farvand på positionen 10°35' N – 109°36' Ø torpederet og sænket af amerikansk ubåd SARGO. (Foto: H&S)

M/S NORDBO: cargo ship of 8,000 dwt. Built at Burmeister and Wain in 1923 for the D/S Norden shipping company in Copenhagen as the company's first motor ship. At the time of the German occupation of Denmark on April 9th 1940 the ship lay in Tokuyama in Japan, from where it was sent a few days later to Kobe to be laid up. In July 1942 the ship was taken over by the Japanese government, who put it into service under a Japanese name and with a Japanese crew. On September 25th the same year the ship was torpedoed and sunk by the American U-boat SARGO in Indonesian waters at position 10°35' N and 109°36' E. (Photo: DMM)

Japan. 8. april 1940 ankom NORDBO til Tokuyama i det japanske indlandshav med en fuld ladning salt (7.615 tons) fra Oakland, Californien. Efter udlosning 13. april blev skibet leveret tilbage fra sit time

charter og afgik derefter 16. april i ballast til Kobe for oplægning, som skete efter ankomsten dertil 17. april.

Fra efteråret 1940 førtes forhandlinger med det store japanske handelshus Mitsui-

bishi Shoji Kaisha om et time charter. Under forudsætning af at tilfredsstillende forsikringer kunne tilvejebringes, og at den japanske regering fik en garanti fra de allierede for, at skibet ikke ville blive opbragt, fremsatte Norden tilbud om et seks måneders time charter til en rate af US\$ 3 pr. tdw, men det lykkedes ikke at komme til forretning, og NORDBO forblev oplagt i Kobe.

Efter at Japan var indtrådt i krigen, fremsatte japanerne et nyt tilbud om befragtning, men nu ønskede rederiet ikke længe at indgå i et sådant arrangement. Japanerne havde ellers tilbudt at acceptere en værdi af skibet på kr. 6.250.000 (svarende i forhold til salgssummen for Dansk-Fransk's M/S BRETAGNE, der var afhændet til Argentina for kr. 4.800.000), og tilbød en månedlig hyre på yen 44.920 (yen 5,37 per tdw), men kunne naturligvis nu ikke tilbyde garanti mod opbringelse af engelske krigsskibe. Japanerne tilbød også at stille et tilsvarende skib til rådighed indenfor ét år efter krigens ophør eller en nybygning indenfor to år, hvis NORDBO skulle gå tabt.

NORDBO blev således liggende oplagt i Kobe, men i marts 1942 arresterede de japanske marinemyndigheder skibet. Der blev af det kongelige danske gesandtskab i Tokyo straks nedlagt protest, men den blev afvist af japanerne, som gentog deres tilbud om time charter og erstatning på basis af vurderingssummen. Rederiet gik herefter med på disse betingelser, men mod at hele forsikringssummen udbetaltes i tilfælde af forlis.

13. juli 1942 gik japanerne imidlertid et skridt videre ved at rekvirere NORDBO, satte det under japansk flag under navnet TEIBO MARU med *Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha* som bestyrer.

Allerede godt to måneder senere, 25. september 1942, på rejse i det Sydkinesiske Hav, blev TEIBO MARU opdaget af den amerikanske ubåd SARGO på positionen 10°35' N – 109°36' Ø ud for Vietnams kyst og blev sænket med torpedo.

Mens der stadig forhandlede med japanerne om betingelserne for befragtningen af skibet, fik rederiet 16. januar 1943 meddelelse fra Udenrigsministeriet om, at gesandtskabet i Tokyo havde fået oplyst, at skibet var blevet sænket i september. Der var ingen forklaring på, hvorfor man så stadig havde forhandlet om betingelserne – og der kom aldrig nogen.

Til Sø- og Handelsretten indsendte rederiet meddelelse om forliset 21. januar 1943, men noget egentligt søforhør blev aldrig afholdt.

Af skibets besætning var en del af den menige forlængst taget til Shanghai, hvor de levede under vanskelige vilkår. Ved rekvireringen 13. juli 1942 blev skibets kaptajn Hans Chr. Andersen, syv officerer og tre menige, taget i land og anbragt i en interneringslejr. De to styrmænd tog hyre på det tyske skib RAMSES for at komme hjem til Danmark, men dette skib sænkede sig selv på rejsen efter at være blevet opdaget af et engelsk krigsskib. Hele besætningen blev reddet og ført i engelsk krigsfangenskab. Kaptajn Andersen døde i oktober

1943 under opholdet i interneringslejren, mens de øvrige otte kom fri efter den japanske overgivelse 15. august 1945 og kunne nogen tid efter vende hjem, stærkt mærkede af det lange ophold.

Efter den japanske overgivelse samlede Udenrigsministeriet materiale sammen til at fremsætte et samlet (globalt) krav overfor Japan om erstatning for de tab, som krigen havde påført danske personer og deres ejendele og påført danske selskaber. Heraf var Dampskibsselskabet »Norden«s krav for brug af NORDBO fra beslaglæggelsestidspunktet 13. juli 1942 til forliset 25. september 1942 samt for tabet af skibet langt det største, og udgjorde, inkl. renter, kr. 8.355.570,88, men da rederiet efter lange forhandlinger med Udenrigsministeriet var gået med til at acceptere en samlet erstatning på i alt kr. 5.553.902, blev det dette beløb, der blev lagt til grund ved den endelige fordeling af den japanske erstatning.

Forhandlingerne med Japan var blevet indledt allerede i 1952, men det var først i 1959, at der kom gang i de endelige forhandlinger, hvorefter Japan i 1961 – som det sidste af de lande, hvorfra Danmark modtog erstatninger for krigens tab – betalte i alt kr. 8.375.611,48. Der måtte således med det af den danske regering 7. juni 1958 oprettede »Fordelingsnævnet vedrørende visse fra Udlandet modtagne Erstatninger« foretages en pro rata betaling til de i alt ca. 600 danske interessenter, og den fastsattes til 90,5312% (efter en foreløbig dividende på 84,757%).

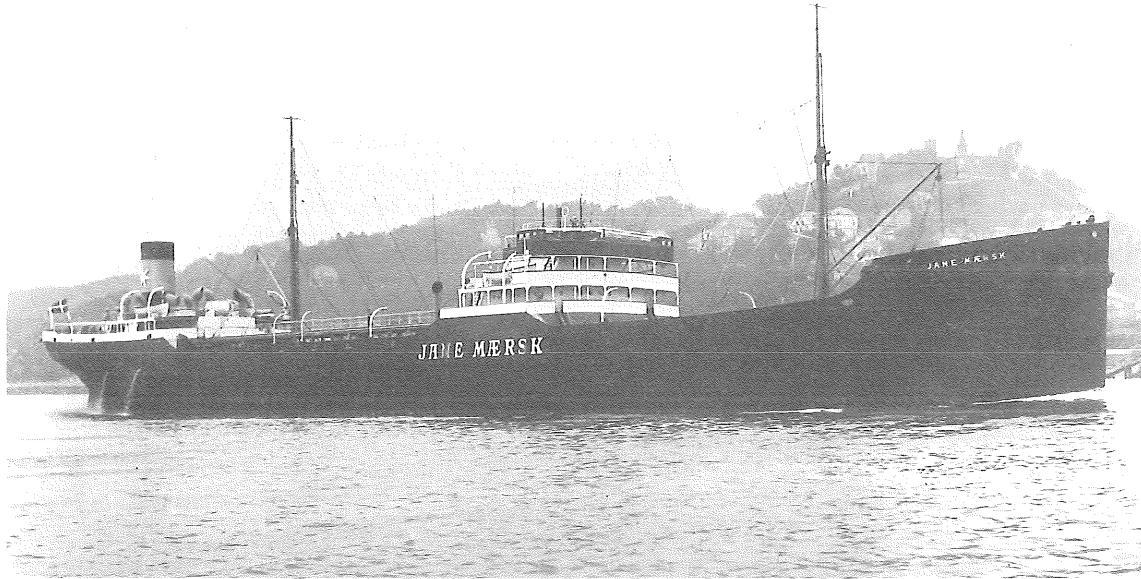
Dampskibsselskabet »Norden« modtog

således kr. 5.028.015, men heraf tilbagebetalt kr. 2.038.725 til Krigsforsikringen for danske Skibe (gl. afdeling), fra hvilket institut rederiet tidligere havde modtaget denne erstatning for tabet af skibet, nemlig krigsforsikringssummen i Instituttet samt renter. Restbeløbet blev krediteret i rederiets regnskab for 1961, dels driften, dels erstatningskontoen for rekvirerede skibe.

JANE MÆRSK, 12.675 tdw, navngivet efter skibsreder A.P. Møllers yngste datter, født 1926, var Mærsk-rederiernes første tankskib, leveret 20. juni 1928 fra Odense Staal-skibsværft (nybygning nr. 28). Det var værftets tredje tankskib – nr. 26 SOLSTAD og nr. 27 NYHOLM var søsterskibe, leveret til norske rederier.

Skibet var afsejlet fra Singapore 6. april 1940 i ballast til Abadan, hvor der skulle indtages en last råolie til Venedig. Kaptajn K. M. Kristensen modtog »Staaende Instruks Nr. 1« fra København og en tilsvarende ordre fra rederiets generalagenter i New York, Isbrandtsen-Moller Inc., om at søge til neutral havn. Kaptajnen vendte om og sejlede til Hollandsk Ostindien – som skibsreder A.P. Møller foretrak at kalde Insulinde (det poetiske navn for landet), og som nu kaldes Indonesien.

I mellemtiden havde det britiske admiralitet i London sendt et telegram 13. april 1940 til den øverstkommanderende i Singapore, at »det danske tankskib JANE MÆRSK forlod Singapore 6. april på vej til Abadan. Anslået hastighed omkring 11 knob. Hun skal bringes til en britisk havn«, men det lykkedes ikke for noget britisk krigsskib at få standset skibet, som havde



M/S JANE MÆRSK: tankskib på 12. 675 tdw. A.P. Møller rederiernes første tankskib, bygget på Odense Staalskibsværft 1928. Den 10. juni 1940 under ophold i Jakarta blev skibet overtaget af Hollænderne, der satte det i fart under navnet M/S AMBO. Da Japanerne i 1942 besatte Java lå skibet i havnen i Soerabaja, hvor det blev sænket af besætningen. Skibet blev derefter hævet og sat i japansk fart indtil 30. december 1944, hvor det blev sænket af amerikanske flyvere på positionen 17°18'N – 119°25' Ø i South China Sea. (Foto: H&S)

M/S JANE MÆRSK: a tanker of 12,675 dwt. The A.P. Møller shipping company's first tanker, built at Odense Steel Shipyard in 1928. On June 10th 1940 during a stay in Jakarta the ship was taken over by the Dutch, who put it into service under the name M/S AMBO. When the Japanese occupied Java in 1942 the ship was lying in the harbour in Soerabaja, where it was sunk by the crew. Afterwards the ship was raised and put into Japanese service until December 31st 1944, when it was sunk by American planes at position 17° 18' N and 119° 25' E in the South China Sea. (Photo: DMM)

fortøjet sikkert i havnen i Soerabaja samme dag, som admiralitetets telegram blev modtaget i Singapore. Energiske engelske forsøg derefter på at få skibet til at sejle under engelsk flag strandede.

Efter Tysklands angreb på Holland 10. maj 1940 blev JANE MÆRSK samme dag beslaglagt af de hollandske myndigheder i Batavia (nu Jakarta) og to dage senere, 12. maj, overført til hollandsk flag under navnet

AMBO, bestyret af et til formålet oprettet rederi, »Koninklijke Nederlandsch-Indische Handels-Maatschaappij voor Zeevaart IV«. Skibets besætning på 32 mand, heraf 28 danske, med kaptajn K. M. Kristensen i spidsen, blev interneret under nedværdigende forhold, men ved amerikansk intervention blev de senere løsladt. Kaptajn Kristensen blev beordret til Batavia, hvor han accepterede at sejle under hollandsk flag og på hollandske betingelser, for kaptajnens ønske var, som han udtalte, »at bevare skibet for vor store reder A.P. Møller«.

AMBO, der under den hollandske administration havde fået betegnelsen »Auxiliary naval tanker«, havde sin første rejse i juni med en ladning dieselolie fra Balik Papan, den store olieudskibningshavn på østsiden af Borneo, til Hong Kong, men derefter gik de fleste rejser til Filippinerne med olie til den amerikanske flådebase i Manila. Ved disse anløb fik kaptajn Kristensen lejlighed til kontakt med rederiet og mødte også en repræsentant fra København – det var daværende prokurist Thor-kil Høst – som overbragte personlige hilsener fra skibsreder A.P. Møller, som anmodede besætningen om at forblive om bord.

Efter det japanske angreb på Pearl Harbor 7. december 1941 og derefter følgende angreb i Sydøstasien kunne AMBO ikke længere forsyne basen i Manila og nåede faktisk lige akkurat at slippe afsted, før japanerne besatte øen Luzon. Herefter sejlede AMBO fra den ene havn til den anden, snart i konvoj, snart alene, på stadig flugt fra japanerne, og skibet nåede også at slippe væk fra Balik Papan, før Borneo blev indtaget. Skibet kom tilbage til Soerabaia

og lå her under voldsomme japanske luftangreb i slutningen af februar/begyndelsen af marts 1942. Kaptajn Kristensen bad de hollandske myndigheder om tilladelse til at føre skibet gennem Bali-strædet til Australien, men det blev nægtet – og derefter var det for sent!

Den 2. marts kl. 14 kom der ordre til alle i Soerabaia liggende skibe, 26 i alt, om at sænke sig selv for ikke at falde i japanernes hænder. På AMBO, der lå på reden, blev ordren udført kl. 16. Alle søventiler blev åbnet, og besætningen roede i land i to redningsbåde. Tre timer senere lå skibet kæntret og sunket på bunden af havnen. Besætningen fik hjælp af den svenske konsul, Axel Wieslander, der var direktør for SKF's – Svenske Kuglelejer Fabrik – lokale afdeling, og kunne leve under så tålelige forhold, som det var muligt under den japanske besættelse. Efter Japans kapitulation fik besætningen noget bedre forhold, og kort efter tog de indonesiske frihedskæmpere magten og var venligtsindede overfor de danske søfolk, som efter de mange år var blevet ret godt kendt af den lokale befolkning i Soerabaia. Omsider kom engelske krigsskibe til Java, og efter nogen tid kunne de danske søfolk komme om bord på et stort transportskib, som førte dem til Singapore, hvor de efter fire dages ophold kunne sejle med troppe-transportskibet ORANTES til England, hvorfra de så endelig kunne vende hjem til Danmark.

I en beretning 6. juli 1942 fra det kongelige danske gesandtskab i Tokyo via Udenrigsministeriet, havde rederiet i Køben-

havn fået meddelelse om forliset 2. marts. Men der blev først afholdt søforhør i København 6. april 1947! Og det var et meget kortvarigt forhør, der blot konstaterede, at skibet havde sænket sig selv efter ordrer fra de hollandske myndigheder.

I januar 1943 kunne gesandtskabet i Tokyo meddele, at man fra den japanske regering havde fået en oplysning om, at vraket af AMBO endnu ikke var blevet hævet. Så hvornår det skete i 1943, og hvor skibet blev repareret og atter sat i stand til at kunne sejle, har det ikke været muligt, trods ihærdige undersøgelser i Japan, at få opklaret, men på et eller andet tidspunkt kom AMBO under japansk flag, fik navnet ændret til TEIKAI MARU, bestyret af *Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha*.

Det var ikke nødvendigt for Japan at påberåbe sig »jus angariae« med JANE MÆRSK. Dels lå skibet (vraket) ikke i en japansk havn, dels var skibet under hollandsk flag – et land, som Japan var i krig med, og som derfor betragtede AMBO (JANE MÆRSK) som krigsbytte.

31. december 1944 blev TEIKAI MARU opdaget i det Sydkinesiske Hav af ameri-

kanske fly, der sænkede skibet fra luften på positionen 17° 18' N – 109° 25' Ø.

Fra A.P. Møller blev der efter krigens ophør 15. august 1945, ved den japanske kapitulation, ikke stillet krav til Japan om erstatning. Det hænger nok sammen med, at rederiet forinden havde krævet erstatning fra Holland for brugen af Jane Mærsk fra 12. maj 1940 til 2. marts 1942, og for tabet af skibet i Soerabaias havn. Efter lange forhandlinger med Holland blev der så i januar 1949 modtaget erstatning på basis af samme regler, som gjaldt for hollandske skibe, og udover erstatningen for brugen af skibet, blev der modtaget kr. 4.287.990 for tabet. Da krigsforsikringssummen i Krigsforsikringen for danske Skibe, gamle afdeling, imidlertid havde været på kr. 5.250.000, måtte Krigsforsikringen udrede det yderligere beløb på kr. 962.010 for at dække differencen.

Derimod rejste besætningen krav om erstatning og fik den, ganske vist først i 1961, i forbindelse med det samlede (globale) danske krav mod Japan.

Noter

- 1 De 6 rederier var »Nippon Yusen Kaisha«, »Osaka Shosen Kaisha«, »Kokusai Kisen«, »Daido Kaiun«, »Tatsuma Kisen« og »Yamashita Kisen«; de to handelshuse var »Mitsui Bussan Kaisha« og »Mitsubishi Shoji Kaisha«.
- 2 Jus Angariae. Den hollandske statsmand og retslærde Huig de Groot, bedre kendt som Hugo Grotius (1583-1645), udgav i 1609 skriftet »Mare liberum«, hvori han formulerede

grundsætningen for Havenes Frihed. I 1625 udgav han i Paris »de jure belli ac pacis« – om retten i krig og i fred; det anses for det grundlæggende værk indenfor folkeretten. Herfra stammer den internationalt anerkendte regel »Jus Angariae«. Den blev især anvendt af den franske solkonge Louis XIV (1638-1715). Ordet »angaria« er middelalderlig latin og betyder »post-station«, udviklet fra et græsk ord for »budbringer«. »Jus Angariae« betyder således, bogstavelig talt, »retten til transport«.

Under denne regel påberåbte krigsførende lande sig retten til at beslaglægge neutrale handelsskibe, der lå i deres havne og tvang dem – med deres besætninger – til at transportere gods, inkl. ammunition og tropper, til nærmere definerede områder imod betaling af fragt i forskud. For at beskytte sine skibe mod sådanne overgreb begyndte mange lande i det 17. århundrede at afslutte traktater om gensidig afkald på retten til beslaglæggelse. I det 18. århundrede blev anvendelsen af reglen således betydeligt mindsket, for derefter slet ikke at blive benyttet i det 19. århundrede. Der var derfor en vis tro på, at reglen var blevet overflødiggjort.

Men under 1. Verdenskrig beslaglagde England i foråret 1917 (som følge af den uindskrænkede ubådskrig) en række danske – mindst 16³ – svenske og hollandske skibe, ligesom USA i marts 1918 beslaglagde 77 hollandske skibe, der lå i amerikanske havne. Den anerkendte engelske søfartsjurist J. Bullock har defineret de essentielle punkter i »Jus Angariae« som følger:

- a) en stat er berettiget til at rekvisionere fremmede skibe, luftfartøjer eller anden form for transportmidler, som
- b) er nødvendige for udførelse af transport, og som
- c) på tidspunktet for rekvisioneringen befinder sig inden for dets territoriale jurisdiktion. Sådanne rekvisioneringer kan kun foretages
- d) i tilfælde af national nødvendighed, og
- e) mod betaling af fuld erstatning, men
- f) tvungen anvendelse af fremmed personel (som f.eks. besætninger på skibe eller luftfartøjer) er ikke tilladt under nogen omstændigheder.

Under anden verdenskrig er så vidt vides »Jus Angariae« kun blevet benyttet af Japan ved beslaglæggelsen af blandt andet GUSTAV DIEDERICHSEN og NORDBO.

- 3 DFDS: ALGARVE, ANTWERPEN og ROMNY.
Torm: AGNETE, RAGNHILD og SJÆLLAND.
C.K. Hansen: GULDBORG, KALLUNDBORG og KALØ.
Dansk-Fransk: NORMANDIET og SLESVIG.
Dansk-Russisk: EXCELLENCE PLESKE og ROTA.
Hafnia: LIVONIA.
Gorm: L.H. CARL.
H.C. Christensen, Marstal: ERINDRING.
Intet Ø K-, J. Lauritzen-, Mærsk- eller Vendilaskib var med i beslaglæggelserne.

Kildemateriale:

Ove Hornby: »Ved rettidig omhu« (side 169-170).

Christian Tortzen: »Søfolk og Skibe«, bind I, side 483-484, bind II, side 279-280, bind III, side 140, 392-394 og 398.

H.C. Røder: »De sejlede bare«, side 106-109.

Oppenheim's International Law, bind VII (om »jus angariae«).

Nippon Kyokai Kaija (Det japanske Klassifikationselskab) vedrørende Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha.

Danmarks Rederiforenings årsberetning 1939/45, bind 2, side 91-92.

Dampskibsselskabet »Norden« A/S' årsberetning 1961 og 125 års jubilæumsbøge 1996.

Dansk Søulykkes statistik 1942, nr. 133, 156 og 224 samt tillæg 1946, nr. 68.

Korrespondance med orlogskaptajn Akira Endoh, Tokyo.

Korrespondance med direktør O. Sternkopf, Rhederi M. Jebsen A/S, Aabenraa.

Korrespondance med prokurist Jørgen Falkenstein, Dampskibsselskabet »Norden« A/S.

Danish Ships Under the Japanese Sun Banner

Summary

On July 25th 1940 the Japanese government established the state shipping company *Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha* (The Imperial Steamship Company Ltd.) to run the foreign ships which Japan purchased, chartered or later seized. They amounted to 39 ships altogether, which all received names beginning with »Tei« and the Japanese Sun Banner astern. Among them were three Danish ships.

The M. Jebsen Shipping Company's S/S GUSTAV DIEDRICHSEN, 3,300 dwt. and built in 1930 came to Dairen on April 10th 1940. The Norden Shipping Company's first motor ship M/S NORDBO, 8,365 dwt. and built in 1923 was unloading salt in Tokuyama and after the unloading it was delayed in Kobe for laying up. Attempts to get both ships out sailing in Japanese coastal traffic failed because agreement could not be reached on the conditions. Afterwards, in July 1942, the ships were seized under the internationally recognised rule of »jus angariae«, whereby a nation at war has the right, under certain circumstances and with compensation, to seize foreign ships that are lying in its ports. The rule was written in 1625 by the Dutch legal expert Huig de Groot, better known as Hugo Grotius (1583-1645).

The S/S GUSTAV DIEDRICHSEN, under the name TEIKYU MARU was torpedoed off Hokkaido on September 2nd 1942 by the American submarine GUARDFISH, and the ship's captain J. Elberg was killed.

The NORDBO, under the name TEIBO MARU, was torpedoed by the American submarine SARGO on September 25th 1942 off Vietnam. Thus both ships spent a very short time sailing under the Japanese flag. Japan paid compensation for the S/S GUSTAV DIEDRICHSEN as early as 1943, whereas compensation for the NORDBO was not paid until 1961, as part of the total Japanese war reparations to Denmark.

A.P. Møller's ship JANE MÆRSK, 12,675 dwt., built in 1928, had been seized by Holland in May 1940 and sailed under the name of AMBO. On March 2nd 1942 the ship lay at harbour in Soerabaya when orders were received to sink the ship. After the invasion of Java the Japanese raised the wreck, had it repaired and put it into service under the name of TEIKAI MARU. American planes sank the ship from the air on December 31st 1944 in the South China Sea. The JANE MÆRSK did not fall under the rule of »jus angariae« since it was Dutch war booty, and when compensation for the ship was paid after the war it came from Holland and not from Japan.