

Christian Lund: Danske skibe under engelsk administration under 2. verdenskrig

Når denne årbog udkommer, vil der kun være cirka fire måneder til 60-årsdagen for Danmarks besættelse 9. april 1940 af tyske tropper. Fem lange år, som først endte ved befrielsen 5. maj 1945, var begyndt. Vi er nok endnu mange, der oplevede eller som kan huske disse år; for de unge generationer og for de mange indvandrere siden 1960'erne og deres efterkommere, er besættelsesårene næppe så interessante i dag.

Den 9. april 1940 blev en skelsættende dag for vor handelsflåde – 542 skibe på i alt ca. 1.600.000 tons dw ejet af 59 rederier. Når der trækkes en linje fra Bergen i nord til den tysk/hollandske grænse i syd, blev handelsflåden delt i to grupper – »udeskibene«, der befandt sig vest for linjen, og det var $\frac{2}{3}$ af flåden med 246 skibe på i alt cirka 1.100.000 tons dw, heriblandt mange af Danmarks største, nyeste og dermed også hurtigste skibe, og »hjemmeskibene«, som befandt sig indenfor linjen; de fleste af de 296 skibe på i alt ca. 500.000 tons dw, lå i en dansk havn for losning; for reparation af isskader efter den hårde isvinter 1939/40 eller afventede sejlorder.

145 skibe kom under engelsk kontrol
På besættelsesdagen lå 48 skibe i skotske havne, 38 i engelske og 2 i walisiske eller de

befandt sig i farvande omkring Storbritannien. Mange af dem i havn lå tillastede med kul eller koks til Danmark, men nu blev de tilbageholdt, nægtet udklarering af »Customs & Excise«. Kort efter fulgte beslaglæggelse og derefter en priseretskendelse.

Inden udgangen af april var yderligere 49 skibe kommet til – dels frivilligt sejlet ind eller opbragt til søs og ført til en engelsk-kontrolleret havn.

Ved udgangen af april 1940 var 127 skibe blevet underlagt engelsk kontrol. Fra maj 1940 og frem til marts 1944, da det sidste skib sluttede sig til – efter næsten 4 års oplægning i Las Palmas – kom der yderligere 18 skibe.

Det samlede antal danske skibe under engelsk kontrol blev således 145 på i alt 573.998 tons dw tilhørende 37 forskellige danske rederier. De kom til at udgøre et væsentlig bidrag til Englands handelsflåde.

De 145 skibe var da også grundlaget for den erstatning for brug og i 69 tilfælde desuden for tab, som benyttedes ved det finansielle opgør mellem Danmark og England efter krigen.

Men det var ikke første gang, at England i 1940 og i årene derefter bemægtigede sig danske handelsskibe. Det var faktisk fjerde gang.

Første gang skete under Revolutionskrigene 1792-1802. Her tog engelske kaperskibe fra 1798 mange af vore handelsskibe som priser; kulminationen var vel slaget på Københavns Red 2. april 1801.

Anden gang var i årene 1807-1814, men her var Danmark dog i krig mod England. Her blev København bombarderet af en engelsk flådestyrke mellem 2. og 6. september 1807, hvorefter englænderne stak af med den del af vor orlogsflåde, som ikke var blevet ødelagt under krigshandlingerne, ligesom omkring halvdelen af handelsflåden gik tabt. Som en yderligere konsekvens måtte Danmark endvidere i 1814 se hele den norske handelsflåde, der hidtil havde ført Dannebrog agter, ændre flaget efter afståelsen af Norge til Sverige.

Tredje gang indtraf under 1. verdenskrig. I begyndelsen af 1917 erklærede Tyskland den »*uindskrænkede ubådskrig*«. Det medførte, at mange skandinaviske og hollandske skibe, der lå i engelske havne, blev beslaglagt af England, som ganske vist betalte erstatning for brugen og tabet af skibene. Beslaglæggelsen skete under henvisning til en internationalt anerkendt retsregel, »*jus angariae*«, hvorefter en krigsførende nation må beslaglægge andre nationers skibe, såfremt de ligger i en af den krigsførende nations havne. Englænderne – The Shipping Controller – overtog således mindst 16 danske skibe; besætningerne blev taget i land og sendt hjem (via Holland). Alle skibe forliste under den engelske administration.

Fjerde gang var så under 2. verdenskrig. Forskellige lande i Europa havde i efteråret

1939 indgået aftaler med England (og Frankrig) om at stille en del af deres handelsflåder til rådighed for de allierede – således som det også var sket under 1. verdenskrig.

England havde et særdeles effektivt middel til at presse aftaler igennem. Ingen tonnage – ingen bunkerul (til skibe ikke omfattet af aftalen).

En dansk delegation ledet af direktør J.A. Kørbing (DFDS), Prins Axel og Rederiforeningens direktør, E. Maegaard, forhandlede i november 1939 om en aftale, uden at det lykkedes at komme til enighed med de engelske myndigheder herom.

Forhandlingerne blev dog genoptaget i begyndelsen af marts 1940, hvor en ny delegation, hvortil skibsreder A.P. Møller havde sluttet sig, resulterede i et »*War Trade Agreement*«, hvori der intet blev skrevet om dansk skibsfart. Fra engelsk side blev forhandlingerne ledet af Charles Hambro. I et særligt »*Arrangement concerning Danish Shipping*« underskrevet af skibsreder A.P. Møller, blev det imidlertid fastlagt, at Danmark skulle stille ca. 150.000 tons dw til rådighed. Da de 11 danske tankskibe på ca. 140.000 tons dw var undertaget, betød aftalen i realiteten, at »*kun*« ca. 10% af vor handelsflådes ca. 1.600.000 tons dw kunne beskæftiges af England (og Frankrig); i antal skibe dog en langt større procent. Denne aftale var »*hemmelig*«.

Den danske regering tog den til efterretning; i praksis skulle den gennemføres ved befragtninger direkte mellem danske redere og engelske (og franske) skibsmæglere. Lasterne måtte ikke bestå af våben, eks-

plosiver eller ammunition, ligesom de danske skibe ikke skulle sejle på kanalhavne eller havne på den engelske østkyst.

Den 2. april 1940 rejste den danske delegation så hjem. Besættelsen en uge senere, 9. april 1940, gjorde ende på aftalen, før den var blevet ført ud i livet!

Hvis delegationen havde måttet vente blot den uge med at rejse hjem, var den formentligt blevet tvunget til at forblive i England. Kunne dens tilstedeværelse da have ændret på den engelsk/franske beslaglæggelse af danske skibe? Kunne den have ændret på oplægning af de neutrale, deriblandt de »amerikanske« skibe, ved at have oprettet en »Danish Shipping and Trade Mission« (Dantraship) i lighed med »The Royal Norwegian Shipping and Trade Mission« (Nortraship)? Næppe, for de norske rederer havde deres regering bag sig. Det var den norske eksilregering, der 22. april 1940 ved rekvisition af alle norske skibe uden for spærringen, kunne optræde enealdigt og samle al norsk skibsfart under én administration. Men et Dantraship havde nok kunnet gøre det nemmere for de 246 danske udeskibe end tilfældet blev. Men sådan skulle det altså ikke være!

Det engelske admiralitet udsendte 9. april 1940 kl. 13.47 (engelsk tid) signal nr. 1347/9 (for klokkeslæt og dato) til den engelske krigsflåde om, at alle norske og danske skibe skulle tages under engelsk beskyttelse. De skulle tilbageholdes i engelsk havn eller føres dertil fra oceanerne. Som følge af Norges aktive indtræden i krigen på de allieredes side blev ordren om norske skibe tilbagekaldt nogle dage senere.

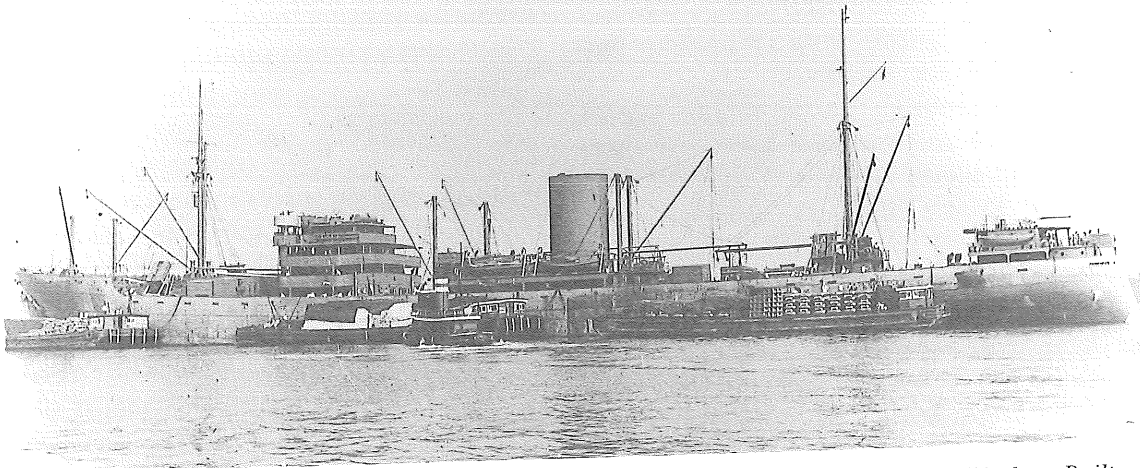
Den 10. april kom den engelske radio, BBC, med en appel til danske skibe på oceanerne eller i neutrale havne om at sejle til allieret havn. Samme dag var der fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart i København telegrafisk udsendt opfordring til danske skibe om at søge til neutrale havne, i Middelhavet fortrinsvis til italienske eller spanske havne. Telegrammet var blevet afsendt på tysk foranledning, men det tyske ord »anzuweisen« blev udlagt til »opfordres«.

Den 12. april talte kaptajn H.C. Røder, der frivilligt havde ført sit skib, D/S Orients TASMANIA til Falmouth (på rejse fra Østen til Danmark med soyabønner) i BBC, hvori han opfordrede sine kaptajnskolleger til at følge hans eksempel og føre deres skibe til engelske havne.

I USA var der blevet dannet en »Danish Shipping Committee«, hvorfra der også den 12. april blev telegraferet en opfordring til kaptajner på danske skibe om at blive liggende i neutral havn eller, hvis de var til søs, da at søge dertil.

Det var således opfordringer, der kunne forvirre. Nogle kaptajner valgte den engelske (og Røders) opfordring; andre fulgte opfordringen fra New York. Hvor mange, der fulgte opfordringen fra København, vides ikke, men det har næppe været mange.

Medvirkende til usikkerhed hos kaptajnerne har også været mangel på forholdsordrer fra rederierne. Kun J. Lauritzen havde givet sine kaptajner en stående instruks om at følge ordrer fra rederiets repræsentant i New York, direktør Tage Nielsen. Fra A.P. Møller udsendtes først telegrammer nogle få timer før besættelsen fandt sted



M/S KINA, fragtskib 12.050 tdw. Bygget på Nakskov Skibsværft 1938 til Det Østasiatiske Kompagni. Den 8. april 1940 afgik M/S KINA fra Odense i ballast på rejse til USA. Næste dag blev skibet opbragt af den engelske flåde i farvandet vest for Norge og ført ind til Kirkwall på Orkney Øerne.

M/S KINA var et nyt og ret hurtigt skib – så hurtigt, at det fik lov til at sejle uden konvojbeskyttelse. I de efterfølgende år foretog skibet ti større rejser, der dækkede over USA, Sydamerika, Afrika, Indien og Australien, med forsyninger til de allierede hære. November 1945 vendte M/S KINA tilbage til København og rederiets tjeneste.
(Foto H&S)

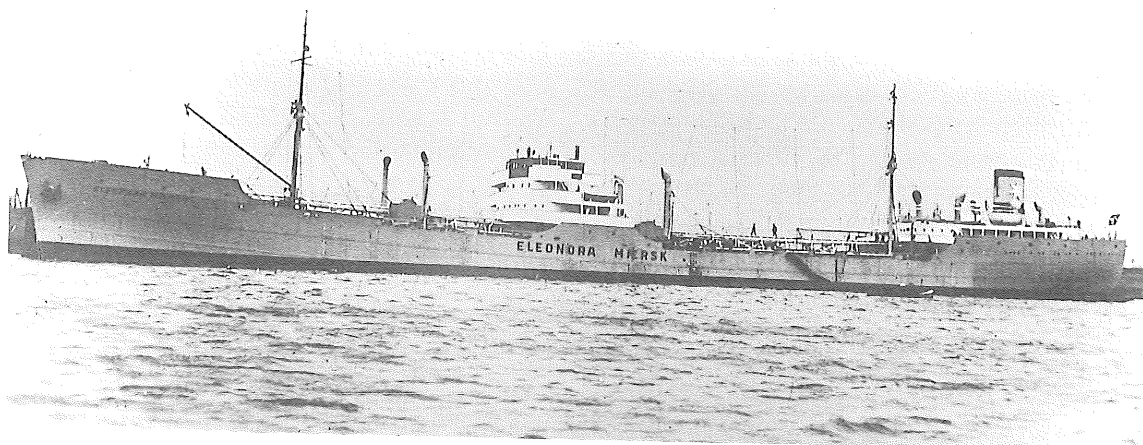
M/S KINA, a cargo ship of 12.050 dwt. Built at Nakskov shipyard in 1938 for the Østasiatisk Kompagni (ØK). On April 8th 1940 the M/S KINA sailed from Odense in ballast bound for the USA. The following day the ship was seized by the British Navy in the waters west of Norway and it was brought to Kirkwall on the Orkney Islands.

*The M/S KINA was a new and quite fast ship, – so fast in fact that it was allowed to sail without the protection of a convoy. In the following years it made 10 lengthy voyages to the USA, South America, Africa, India and Australia with supplies for the allied forces. In November 1945 the M/S KINA returned to Copenhagen and ØK's service.
(Photo: DMM)*

om at følge ordrer fra repræsentanten i New York, skibsreder Hans Isbrandtsen. Hverken ØK eller DFDS havde forholdsordrer, og det havde andre rederier heller ikke, til trods for at advarselsslamperne burde have blinket og blinket i dagene før den 9. april. *Vor militærattaché i Berlin, kommandør F. H. Kjølser, havde allerede den 4. april klart og utvetydigt advaret den danske rege-*

ring om en snarlig forestående tysk aktion mod Danmark!

Som et modtræk overfor tyskernes invasion i Norge og for at forhindre, at noget lignende fandt sted på Færøerne, besatte England disse øer 13. april. Engelske tropper gik i land i Thorshavn, og Færøerne erklæret for midlertidigt besat område. De danske skibe, der lå i havnen, blev sendt



M/S ELEONORA MÆRSK, tankskib 16.000 tdw. Bygget på Deutsche Werft, Hamburg-Finkenwerder 1936 til D/S Svendborg & D/S af 1912 (A. P. Møller). Den 9. april 1940 befandt skibet sig på rejse i ballast mod Abadan i bunden af Den persiske Bugt. Efter skibråd om bord i skibet den 23. april, hvor mandskabet, under trussel om at overtage skibet, forlangte at blive sejlet til allieret havn, ankom M/S ELEONORA MÆRSK den 24. april til Bahrein, hvor skibet blev overdraget til de engelske myndigheder.
(Foto H&S)

*M/S ELEONORA MÆRSK, a tanker of 16.000 dwt. Built at Deutsche Werft, Hamburg-Finkenwerder in 1936 for the Svendborg Steamship Co. Ltd. & D/S af 1912 (owned by A.P. Møller). On April 9th 1940 the ship was on its way in ballast to Abadan at the bottom of the Persian Gulf. On April 23rd after holding a ship's council on board, during which the crew, threatening to take over the ship, demanded to be sailed to an allied harbour; the M/S ELEONORA MÆRSK arrived in Bahrein on April 24th and was handed over to the British authorities.
(Photo: DMM)*

videre til engelsk havn, men TJALDUR, der var registreret som hjemmehørende i Thorshavn, fik lov at blive liggende indtil videre. Et par dage senere blev der så udstedt ordrer om, at skibe med færøsk, islandsk eller grønlandsk hjemsted ikke skulle beslaglægges, men kunne sejle videre under Dannebrog på betingelse af, at sejladsen ikke gik til fjendtligt (tysk-interesseret) område.

JULIUS THOMSEN fik ligeledes efter en kort tid under engelsk flag lov at fortsætte sejladsen på Grønland under Dannebrog, men blev ligesom på TJALDUR bestyret af et engelsk rederi.

Af de 145 skibe var KINA, 12.050 tdw, det nyeste, bygget i 1938; efter besættelsen blev dog HEINRICH JESSEN, 3.335 tdw, leveret fra værft i Hong Kong direkte til engelsk kontrol. ELEONORA MÆRSK, 16.000 tdw, var det største. Det ældste var KAUPØ, 3.900 tdw, bygget 1888, det mindste TYR, 627 tdw (bortset fra skonnerten MERCUR på 262 tdw.

Det engelske admiralitet udsendte 2. maj kl. 1932 (engelsk tid) signal nr. 1932/2 til engelske krigsskibe om, at *»handelskibe, der fører dansk flag, skal behandles som fjendtlige handelskibe, og danske skibe, beslaglagt som gode priser, skal føre allieret flag«*.

Alt imens var der fra engelsk side blevet opfordret til at søge under engelsk *»beskyttelse«* og lovet, at rederierne efter krigen ville modtage erstatning for brug eller tab, men man havde omhyggeligt undladt at fortælle, at danske skibe ville blive betragtet som *»teknisk fjendtlige«* og følgelig ville komme

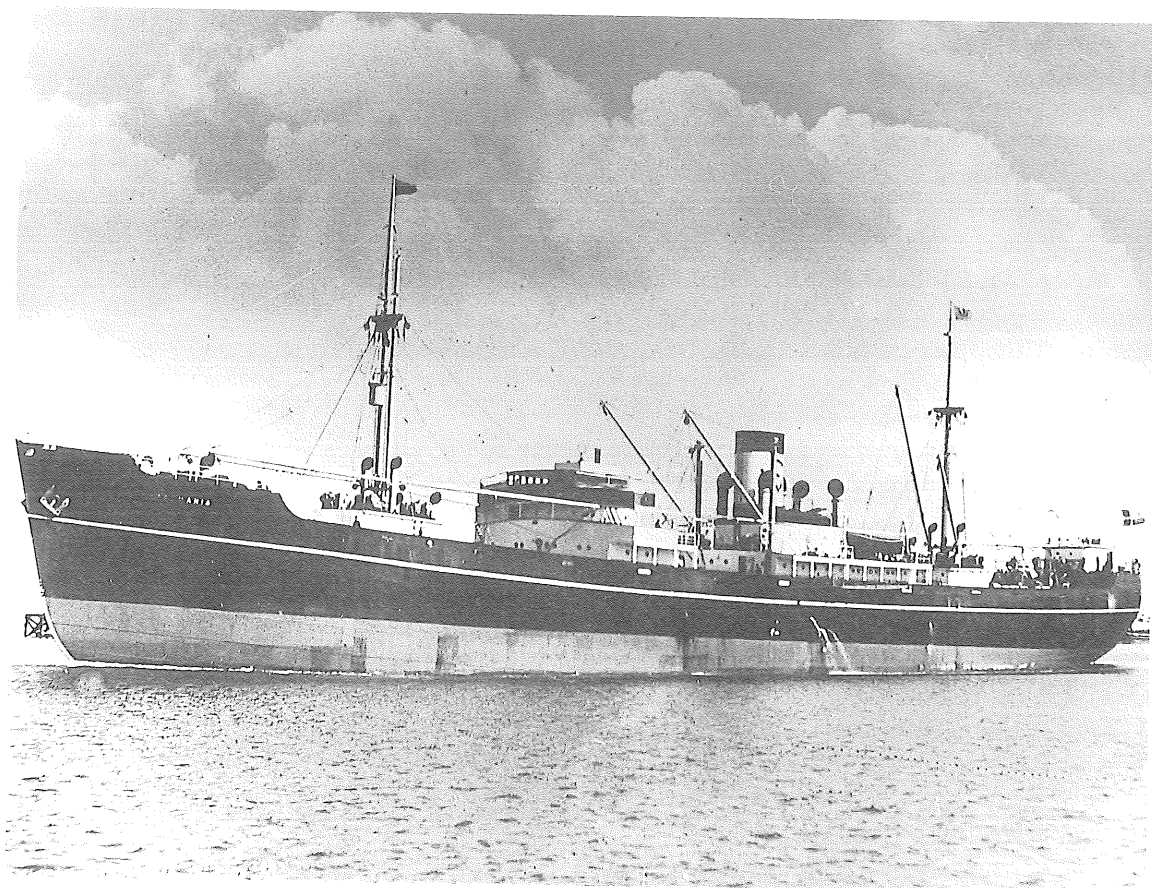
for en engelsk priseret og dér blive erklæret for beslaglagt. For det var faktisk det, der skete. Formalia skulle følges – skibet skulle for en priseret og officielt beslaglægges ved udstedelse af en *»writ«*, som ligeledes skulle anbringes på formasten af skibet; i virkeligheden normalt enten ophængt i bestiklukafet eller blot overrakt skibets kaptajn.

Der kunne godt hengå nogen tid, i enkelte tilfælde faktisk flere måneder, før et skib blev prisedømt. Det fik stor betydning ved aftalen om betaling af erstatning efter krigen, for England ville ikke anerkende tilbageholdelsesdatoen, men først datoen for priseretsdommen. Således fik D/S Oriens TASMANIA, der frivilligt var sejlet ind til Falmouth 11. april, først brugerstatning fra den 1. juni, som var den dato, hvor skibet officielt blev dømt som værende *»god prise«*.

Bestyrere (Managers)

I den første tid blev de i engelske og skotske havne beslaglagte skibe administreret af Ministry of Shipping's *»Coasting and Short Sea Division«*, indtil de kunne overdrages til forskellige engelske rederier som bestyrere (managers).

Den overordnede administration lå dog fortsat hos Ministry of Shipping, som fra maj 1941 blev ændret til Ministry of War Transport (MOWT), som havde kontorer i Berkeley Square House på Berkeley Square i Londons centrum mellem Piccadilly og Oxford Street. Ministeren var Lord Leathers, og i Room 5057 (på 5. sal i bygningen) oprettedes en særlig afdeling for



M/S TASMANIA, fragtskib 8.350 tdw. Bygget i 1935 på Nakskov Skibsværft til D/S Orient A/S, København. Den 9. april 1940 befandt M/S TASMANIA sig i Atlanterhavet ud for Lissabon, men ved meddelelsen om besættelsen bestemte skibets fører, og bestyrelsesmedlem af Den Almindelige Danske Skibsførerforening, H. C. Røder sig for at gå til engelsk havn, hvortil skibet ankom den 11. april. Dagen efter udsendte H. C. Røder en appel over BBC til samtlige danske skibsførere udenfor tysk kontrol om at søge allieret havn og ikke neutral havn, som de blev opfordret til over radioen hjemme fra Danmark.
(Foto H&S)

M/S TASMANIA, a cargo ship of 8.350 dwt. Built at Nakskov shipyard for the Orient Steamship Co. Ltd., Copenhagen. On April 9th 1940 the M/S TASMANIA was in the Atlantic off Lisbon, but after receiving the news of the occupation the shipmaster, H. C. Røder, who was also member of the board of the Danish Shipmasters Association, decided to make for a British harbour, where the ship arrived on April 11th. The following day H. C. Røder sent out an appeal via the BBC to all shipmasters outside German control urging them to sail to a British harbour instead of a neutral harbour as they had been urged to do by radio from Denmark.

(Photo: DMM)

de danske skibe under ledelse af B.J. Farwell.

Der oprettedes også en »*Danish Merchant Navy Advisory Committee*« i London, hvor medlemmerne var den danske gesandt, grev Eduard Reventlow, og direktørerne Christen Larsen, H. T. Karsten, Ove Holdthusen og Sir F. M. Kroyer-Kielberg. Christen Larsen var formand og direktør for United Baltic Corporation Ltd., som ejedes 50% af ØK og 50% af den engelske Bank Line (Andrew Weir & Co. Ltd., hvis bestyrelsesformand var Lord Inverforth) og Ove Holdthusen, der var direktør for DFDS' kontor i London, blev sekretær. Komiteen havde adresse på 158, Fenchurch Street, som også var UBCs adresse. De danske shippingledere gjorde et enormt arbejde for de danske besætninger og deres rederier. I det officielle forhold til England fik komiteen dog kun ringe, eller slet ingen betydning.

I Newcastle-upon-Tyne oprettedes en »*Danish Merchant Navy Pool*« under ledelse af den honorære danske konsul i byen, Fr. J.P. Madsen og C.L. Heel fra Ministry of (War) Shipping Transport. Her fik de danske søfarende deres hovedkvarter i England; et sted, hvortil de kunne søge hen, være sammen og hvorfra de udmønstrede.

De 145 skibe blev fordelt til ikke mindre end 75 forskellige rederier. Det var kun ØK, Store Nordiske Telegrafskib og Det Danske Petroleums A/S, som det lykkedes at få deres skibe – ØKs tolv, Store Nord to og DDPAs to – under administration af associerede selskaber. ØKs skibe blev administreret af Bank Line; Store Nord havde

fælles interesser med Cable & Wireless Ltd., hvis kontorer i Hong Kong, og senere London, overtog de to kabeldampere med fortsat beskæftigelse i Østen – indtil Japans angreb i december 1941, hvorefter de blev beskæftiget vest for Malaya. DDPAs to tankskibe blev overdraget Anglo-American Oil Co. Ltd., et datterselskab af Standard Oil Co. of New Jersey, som var moderselskabet.

De fleste af rederierne eksisterer ikke i dag. De endnu overlevende kan tælles på én hånd!

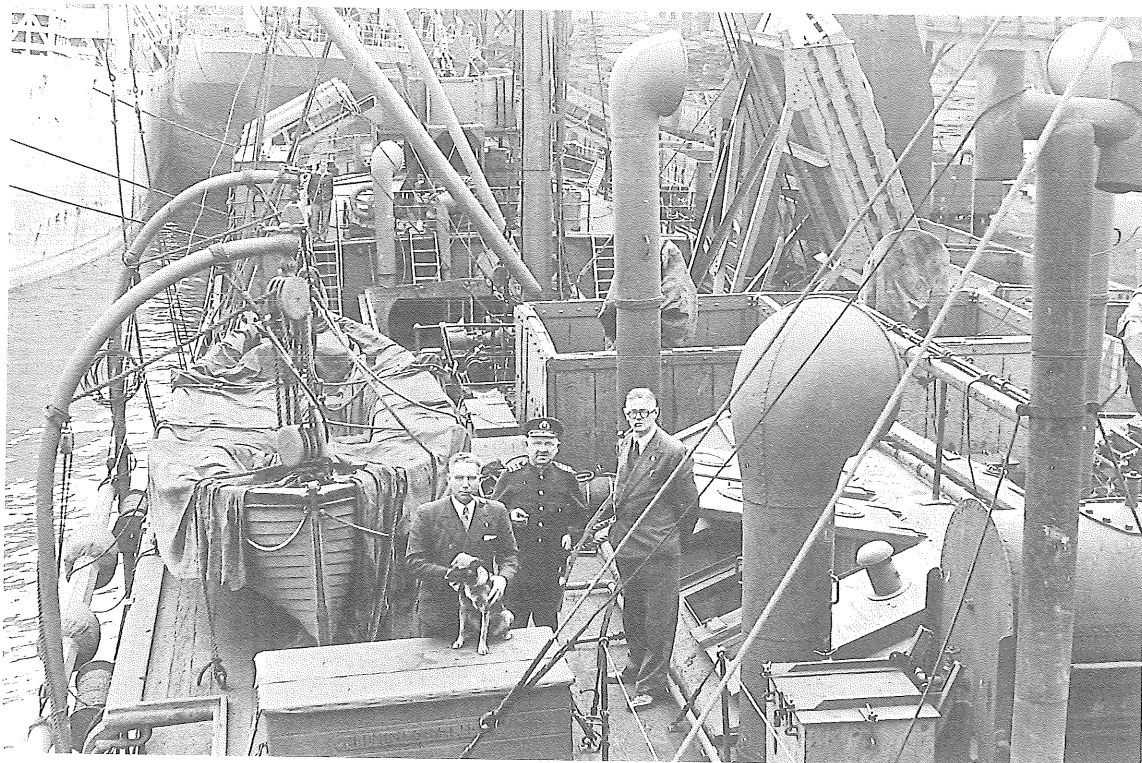
Navn og hjemsted

De 145 skibe blev efter priserettens dom alle overført til det engelske skibsregister og fik hjemsted i en engelsk havn. Stort set blev de oprindelige navne bibeholdt; dog hvor der var et »ø« eller et »æ« i navnet, blev det ændret til et »o« eller »ae«, og hvor der var risiko for forveksling med et andet skib, blev der tilføjet et romertal – I, II eller endog III - til navnet. Kun tre skibe fik helt andre navne: KNUD blev til HARDICANUTE (og så spørger man sig selv hvorfor ikke også PRINS KNUD blev omdøbt, men det skete altså ikke), PROTECTOR blev til CONFEDERATE og HEINRICH JESSEN til BARACUTA.

Flaget

Priserettens dom betød også, at Dannebrog skulle hales ned og erstattes af det engelske koffardiflag, The Red Duster.

Det var dette forhold, at Dannebrog skulle hales ned, som mere end noget andet fik



S/S KNUD, fragtskib 3.050 tdw. Bygget på Wm. Gray & Co., West Hartlepool 1900 til D/S Skjold, København. Den 9. april 1940 lå S/S KNUD sammen med en snes danske skibe ud for Bergen, hvor man ventede på at komme med i en konvoj til Storbritannien. S/S KNUD og fem andre skibe slap over med den sidste konvoj H. N. 25. Den afgik tidligt den 9. april mod Firth of Forth, hvor skibet blev overtaget af Ministry of War Transport, omdøbt til S/S HARDICANUTE og indsat i kystfart omkring De britiske Øer.
(Foto: H&S)

*S/S KNUD, a cargo ship of 3.050 dwt. Built at Wm. Gray & Co., West Hartlepool in 1900 for the Skjold Steamship Co., Copenhagen. On April 9th 1940 the S/S KNUD was lying off Bergen with about 20 other Danish ships waiting to join a convoy that could escort them to Britain. The S/S KNUD and 5 other ships managed to get over with the last convoy H.N.25. It left early on April 9th heading for the Firth of Forth, where the ship was taken over by the Ministry of War Transport, renamed S/S HARDICANUTE and put into coastal service around the British Isles.
(Photo: DMM).*

mange kaptajner til at sejle og til at få andre, der overvejede at føre sit skib til allieret havn, til at blive i eller sejle til neutral havn.

Det var også flagspørgsmålet, der forhindrede en aftale mellem England og »The Danish Shipping Committee« i New York om at få danske skibe i USA – og i andre neu-

trale havne – ud på verdenshavene igen. England holdt fast på, at skibene officielt måtte tages som priser med Dannebrog skiftet ud. Englænderne ville dog – som en gestus og for at anerkende dansk ejendomsret – gå med til, at Dannebrog blev ført som et »husflag«, eller som gøs, men dette var ikke tilstrækkeligt for den danske skibsfartskomite, som stod stejlt på Dannebrog agter, hvis skibene skulle ud at sejle. Det kom de så ikke før et års tid senere efter beslaglæggelsen i USA i marts 1941. Kun en del skibe, der sejlede på A. P. Møllers rute mellem USA og Fjernøsten og på J. Lauritzens ruter mellem USA og Sydamerika, foruden enkelte andre, fik tilladelse til med allieret fripas, »*Navicert*«, at fuldføre deres rejser begrundet i, at der var betydelige amerikanske lastinteresser om bord på skibene, og de amerikanske ladningsejere ønskede deres varer leveret eller afleveret. Efter udlosning blev skibene så lagt op.

Skibe overført til fransk kontrol

Mellem England og Frankrig var der truffet aftale om, at en del af de beslaglagte skibe skulle overføres til fransk kontrol. De første blev sendt af sted fra engelsk havn allerede i slutningen af april 1940; nogle med deres last af kul eller koks, som ellers skulle have været til Danmark. Efter ankomsten til fransk havn, for de flestes tilfælde Rouen, blev skibene overført til fransk register, fik et fransk helgen navn – »*Saint*« eller »*Sainte*« – og et fransk rederi som bestyrer.

I alt kom 22 skibe herved under fransk kontrol, heraf var de to store motorskibe, der blev tidsbefragtet til det franske fragt-

nævn, »*Les Transports Maritimes*«.

Inden den franske kapitulation 22 juni 1940 lykkedes det for 4 af skibene at slippe ud af fransk havn og sejle tilbage til engelsk kontrol. ANNA og MARIA TOFT kom i Nordfrankrig under tysk kontrol, men blev i 1941 frigivet og kom tilbage til hjemmeflåden.

Efter den allierede invasion i Nordafrika i november 1942 kom yderligere syv skibe tilbage; de fleste lå i Port Lyautey i Marokko og måtte først hæves og repareres.

Af de 22 »*engelske*« skibe overdraget til Frankrig forliste de 11. For nogle betalte Frankrig erstatning efter krigen; for resten overtog England forpligtelsen til at yde Danmark erstatning.

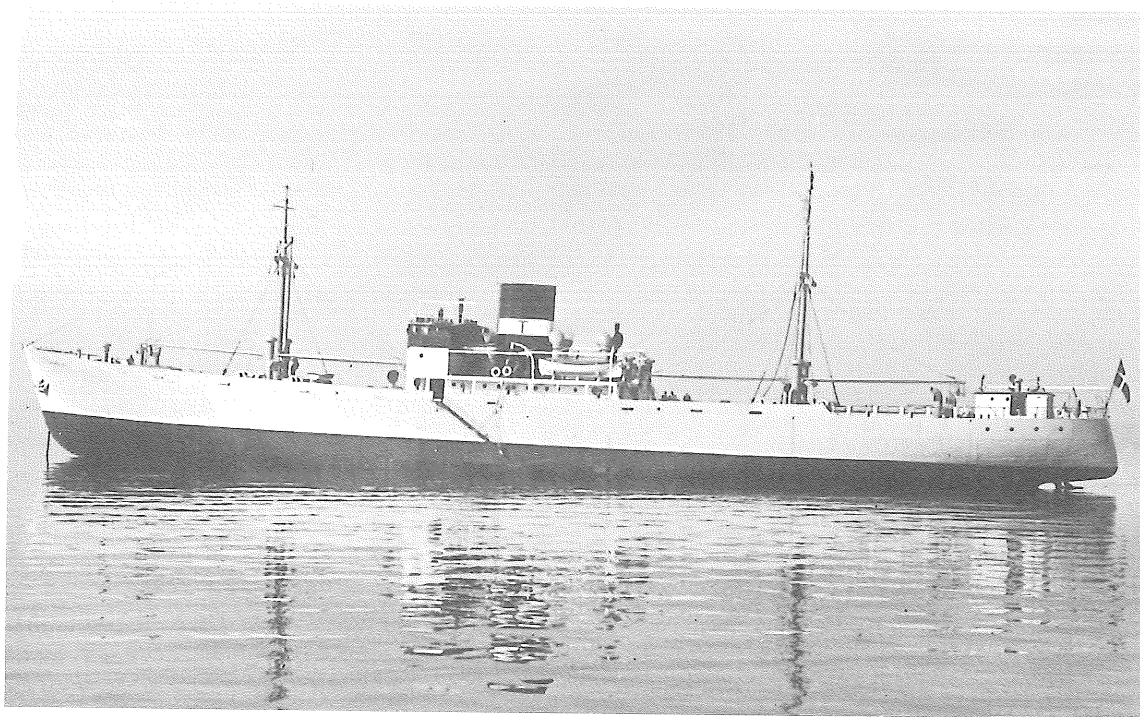
Dannebrog atter agter fra 25. december 1943

Det var begivenhederne i Danmark 29. august 1943 – ikke mindst det forhold, at den danske orlogsflåde sænkede sig selv fremfor at falde i tyskernes hænder – der bevirkede, at der nu i England kunne arbejdes alvorligt på at få tilladelse til at skifte The Red Duster ud med vort eget Dannebrog. Arbejdet hermed kronedes med held, da der 10. december 1943 blev udstedt et dekret »*Order in Council*« om, at danske skibe under engelsk administration atter måtte føre Dannebrog agter fra 25. december.

Ministry of War Transports chef, Lord Leathers, udtalte (henvendt til de danske skibsførere) ved udstedelsen af dekretet, at det var en direkte følge af og »*as a mark of recognition of the great services you and your men have rendered to the cause of the allied nations*«. I dekretet gentages, at når de tilbage-

blevne skibe leveres tilbage til Danmark efter krigen, vil der blive ydet de danske redere kompensation for brugen (og for tabene).

Det sidste skib, der sluttede sig til under engelsk kontrol var THYRA S, der sejlede ud i marts 1944 efter næsten 4 års oplægning i Las Palmas. Dette skib kom således



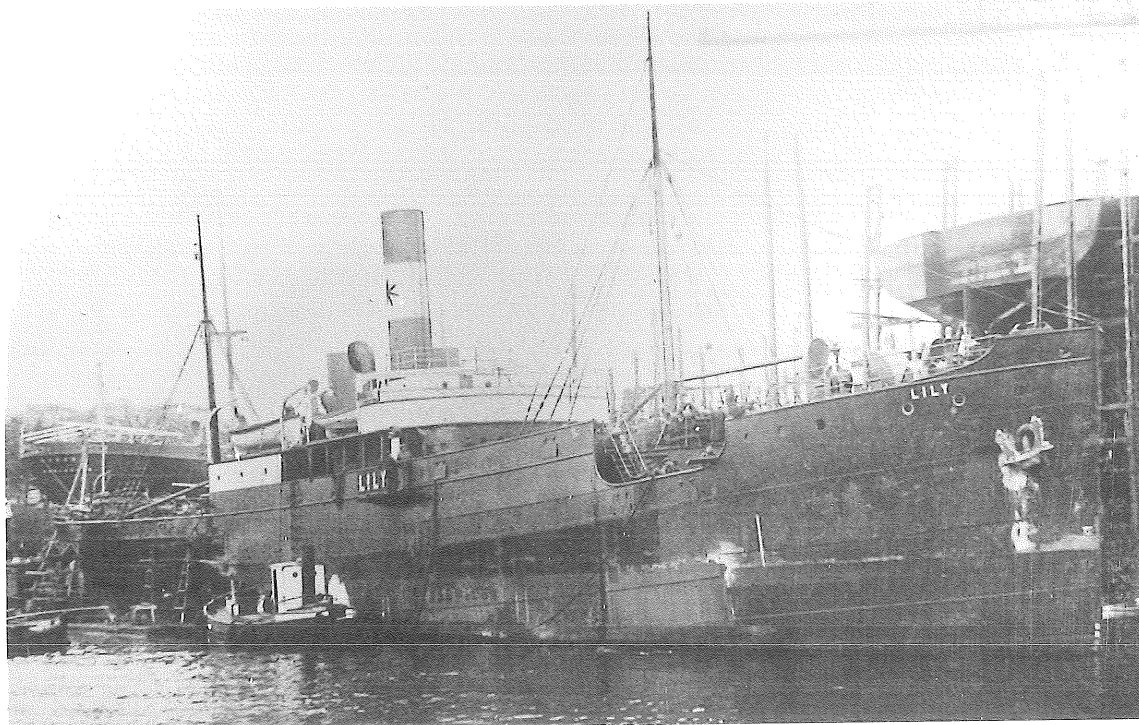
M/S THYRA S., fragtskib på 2.860 tdw. Bygget på Nakskov Skibsværft 1936 til D/S Torm A/S, København. I dagene efter den 9. april 1940 ankom THYRA S. til Rio de Janeiro, hvorfra skibet i juni måned fortsatte til Las Palmas på De kanariske Øer, hvor det blev lagt op. Den 18. marts 1944 sejlede M/S THYRA S. sammen med M/S LINDA fra rederiet Lauritzen ud af havnen på Las Palmas. M/S LINDA sluttede sig til en amerikansk konvoj på rejse til USA, medens THYRA S gik til Gibraltar, hvorfra skibet, efter et kort ophold i England, blev overført til Stillehavet. Efter krigen blev THYRA S. Leveret tilbage til rederiet. (Foto: H&S)

M/S THYRA S., a cargo ship of 2.860 dwt. Built at Nakskov shipyard in 1936 for the Torm Steamship Co. Ltd., Copenhagen. In the days following April 9th 1940 the THYRA arrived at Rio de Janeiro, from which port it continued in June to Las Palmas on the Canary Isles, where it was laid up. On March 18th 1944 M/S THYRA S. sailed out of the harbour at Las Palmas together with M/S LINDA from the Lauritzen shipping company. The M/S LINDA joined an American convoy bound for the USA, while the M/S THYRA S. sailed to Gibraltar, from where the ship, after a short stay in England, was transferred to the Pacific. After the war the THYRA S. was returned to its shipping company. (Photo: DMM).

aldrig til at føre The Red Duster, men kunne beholde Dannebrog agter.

Det første skib, der skiftede flag, var Dansk-Fransks BORNHOLM, som lå i London, og begivenheden blev behørigt fejret.

Det var imidlertid en betingelse for flagskiftet, at skibet havde en dansk kaptajn, og at det var bemanded med en overvejende dansk besætning. Derfor kunne flaget ikke skiftes på AASE MÆRSK, der havde en en-



S/S LILY, fragtskib 1.550 tdw. Bygget hos F. Schichau, Elbing 1920 til D/S Skagerrak A/S København, hvorfra det i 1931 blev solgt til D/S Progress A/S København. Den 9. april 1940 lå S/S LILY i havnen i Kirkwall, og skibet blev overtaget af Ministry of War Transport. Skibets aktive indsats i krigen blev dog kort, for i dagene mellem den 22. og 25. april på rejse mellem Kirkwall og London forsvandt skibet med hele sin 18 mands besætning.

(Foto: H&S)

S/S LILY, a cargo ship of 1.550 dwt. Built at F. Schichau, Elbing in 1920 for the Skagerrak Steamship Co. Ltd., Copenhagen, and sold in 1931 to the Progress Steamship Co. Ltd., Copenhagen. On April 9th 1940 the S/S LILY was lying in harbour at Kirkwall, and it was then taken over by the Ministry of War Transport. The ship's active service in the war turned out to be very brief, however, because in the period April 22nd – 25th the ship disappeared with its entire 18-man crew on a voyage from Kirkwall to London.

(Photo: DMM)

gelsk kaptajn, og på CHRISTIAN HOLM og SCANDIA, hvor besætningerne overvejende bestod af udlændinge.

Også på fiskekutterne, der opererede fra engelske havne, kunne flaget skiftes.

Danmark blev nu ikke længere af England anset for at være »en teknisk fjendtlig nation«, men blev officielt anerkendt som allieret!

Forlisene

Af de 145 skibe, der var blevet beslaglagt af England, var de 69 gået tabt før Danmarks befrielse. Det første forlis skete allerede 25. april 1940, da LILY minesprængtes i Nord-søen; det sidste var PANAMA, der (under Dannebrog) kæntrede ud for Azorerne 11. april 1945, fordi lasten havde forskubbet sig.

Af de 32 torpederinger blev to foretaget af italienske og en af japansk ubåd. Heraf var syv skibe først blevet meldt »*overdue and must be feared lost*« (»borteblevet«, som var det danske udtryk herfor); det blev dog senere opklaret hvor og hvornår disse forlis var sket.

En detaljeret oversigt over forlisene findes blandt bilagene.

Gesandt Eduard Reventlows budskab på befrielsesdagen

På befrielsesdagen, lørdag 5. maj 1945, udsendte den danske gesandt i London, grev Eduard Reventlow, gennem BBC en henvendelse til de danske søfarende, hvori det blandt andet hed:

»I denne Time er det mig magtpaaliggende at sige til de danske Søfarende, som har sejlet i Storbritanniens Tjeneste under Kri-gen, at der er skabt Sikkerhed for, at Danmarks Skibe efter Befrielsen snarligt over-gaar til dansk Register paany. Der har været ført Forhandlinger mellem interesse-rede Parter om de Betingelser, hvorpaa der skal mønstres, naar Skibene paany er under dansk Register.

De danske Skibe vil, som andre allierede Søfartsnationers, fortsat yde deres Indsats efter en fælles Plan, indtil Striden er kæm-pet tilende. Vore Skibe maa sejle – nogle til de danske Havne, andre paa de syv Have«.

Tilbagelevering

Der var kun 76 skibe i behold under engelsk kontrol, da Danmark blev befriet. Tilbagelevering skulle ske, så snart det var »*praktisk muligt*«; DFDS' små FRIGGA, ROTA, THYRA og TYR blev som de første leveret tilbage 28. juni 1945. Derefter fulgte resten af de danske skibe successivt, de fleste inden udgangen af 1945, men det sidste skib, SLESVIG, dog først så sent som 22. oktober 1946. Det havde sammen med 4 andre skibe, GUDRUN MÆRSK, ROBERT MÆRSK, HELVIG og HEINRICH JESSEN, der var leveret tilbage nogle måneder tidligere, gjort tjeneste som forsynings-skib i Fjernøsten. Eng-lænderne havde ønsket at beholde disse skibe i denne for dem så vigtige tjeneste, og for hvilken de betalte en særlig brugsgodtgørelse.

S/S FRIGGA, fragtskib 1.600 tdw. Bygget på Frederikshavn Værft & Flydedok 1922 til DFDS i København. Den 9. april 1940 befandt S/S FRIGGA sig i farvandet ud for Pentland Firth mellem Skotland og Orkney Øerne. Skibet kom til havn, hvor det blev overtaget af Ministry of War Transport. Billedet viser da S/S FRIGGA, som et af de første skibe fra udeflåden, den 28. juni 1945 vendte hjem til København.

(Foto: H&S)

S/S FRIGGA, a cargo ship of 1.600 dwt. Built at the Frederikshavn Shipyard and Floating Dock in 1922 for DFDS in Copenhagen. On April 9th 1940 the S/S FRIGGA was lying off Pentland Firth between Scotland and the Orkneys. The ship sailed into harbour, where it was taken over by the Ministry of War Transport. The picture shows the S/S FRIGGA on June 28th 1945 when it returned to Copenhagen as one of the first ships from the Outside navy.

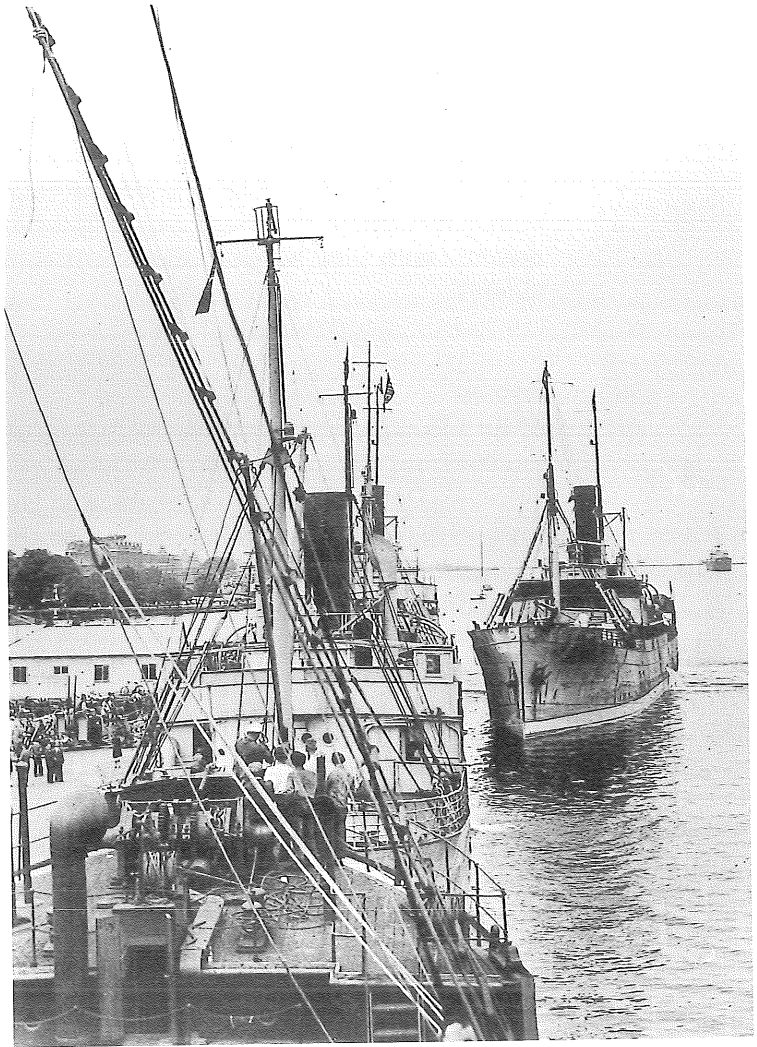
(Photo: DMM)

Skibe under dominionsflag

For fuldstændighedens skyld bør nævnes, at

- Canada beslaglagde fem skibe, hvoraf de tre forliste;
- Sydafrika beslaglagde fire skibe, hvoraf et forliste; og
- Australien beslaglagde et skib, som blev leveret tilbage 22. december 1945

og for disse skibes vedkommende betalte Canada og Australien erstatning efter samme retningslinjer, som var blevet aftalt mellem Danmark og England, mens der med Sydafrika måtte indgås forlig på noget ringere vilkår og først efter vanskelige forhandlinger og efterfølgende retssag.



Erstatningen fra England

Kort efter befrielsen blev der taget initiativ til overfor Ministry of War Transport til at få truffet aftaler om tilbagelevering af de skibe, der havde sejlet for England, og som endnu var i behold, og om erstatning for

brug af skibene og for brug af de, der var gået tabt. Der henvistes fra dansk side til de løfter, der var afgivet af den engelske regering på dennes og på Frankrigs vegne.

Fra England modtog danske redere oplysninger om, på hvilke rater og på hvilke betingelser England forestillede sig at skulle betale erstatning, hvilket svarede til dem, som engelske redere blev tilbudt.

Herefter nedsatte Rederiforeningen den 5. august 1945 et udvalg, som skulle gøre indstilling til rederierne om, hvorledes deres krav skulle formuleres samt gøre forslag til den fremgangsmåde, der skulle anvendes overfor England ved fremsættelsen af kravene. Udvalget bestod af direktør Hakon Christiansen som formand, skibsreder Christian Harhoff, skibsreder A. P. Møller, direktør L. O. Normann, skibsreder Axel Kampen, skibsreder Aage Vollmond, og som sekretær fungerede J. L. Buch-Larsen.

Som udgangspunkt i forhandlingerne med England enedes de implicerede 37 danske rederier, repræsenterende de i alt 145 skibe (inklusive nogle af de skibe, der af England var overdraget til Frankrig) på et rederrimøde 5. oktober 1945 at arbejde efter følgende retningslinjer.

- for forliste skibe (69) en godtgørelse, der svarede til den krigskaskotakst, et skib havde pr. 9. april 1940, plus excedent-forsikring og bogført selvforsikring;
- for trampskibe en brugsgodtgørelse i overensstemmelse med de engelske regler;

- for linjeskibe en brugsgodtgørelse på 10% p.a. af et skibs kaskotakst plus excedent-forsikring;
- i tilfælde af forlis en brugsgodtgørelse udregnet til datoen for forliset;
- for skibe tilbageleveret en brugsgodtgørelse indtil datoen for tilbageleveringen, eller såfremt skibet endnu ikke var tilbageleveret, til 31. juli 1945. (Faktisk blev kun fire små DFDS-skibe tilbageleveret inden denne dato);

ud over brugsgodtgørelsen:

- 1 en »*Organisation Allowance*« for linjeskibe, for herved at yde linjerederierne økonomisk hjælp til at få dækket udgifter ved opretholdelse af deres organisation;
 - 2 en »*Management Allowance*« for trampskibe;
 - 3 en »*Survey Allowance*« for trampskibe over 5.000 tons dw, som tilskud til dækning af udgifterne ved den første klassning af et skib efter krigen;
- en rente på 6% p.a. fra det tidspunkt, hvor et skib blev beslaglagt og indtil forlis, tilbagelevering eller indtil 31. juli 1945;
 - for skibe, der ikke var tilbageleveret inden 31. juli 1945 – og det var ikke mindre end 63 – skulle brugsgodtgørelse stort set ske efter de regler, der blev fastlagt af UMA (United Maritime Authority), som Danmark havde tilsluttet sig;

mens spørgsmålet om betaling for stores, bunkers etc. om bord på beslaglæggelsestidspunktet (for de skibe, der var forlist) samt for reparation af opståede skader på overlevende skibe og for den tid, der ville medgå til udførelse af reparationen, kunne henstå til senere forhandlinger.

Den danske rederdelegation rejste så til London 13. november 1945, og de indledende forhandlinger med de engelske myndigheder, hvis chefforhandler var F.H. Keenlyside, fandt sted 16. november.

Efter mange, ofte lange, forhandlinger lykkedes det at komme til en aftale, hvorefter den engelske regering ville betale de danske rederier en lumpsum på GBP 10 millioner, som skulle dække ovennævnte krav med undtagelse af renter, som englænderne ikke ville betale.

Aftalen blev bekræftet i et brev af 8. marts 1946 underskrevet af Sir Cyril Hurcomb, generaldirektør i Ministry of War Transport. Brevet var vedlagt en oversigt over hvilke skibe, der var grundlag for aftalen og i hvilke kategorier, de var opdelt. Man kan her undre sig over, hvorledes visse skibe er blevet klassificerede som linje- eller som passagerskibe. I brevet blev der endvidere refereret til »*særlige*« skibe (to kabelskibe og to bjærgningsfartøjer), for hvilke erstatningsspørgsmål skulle henstå samt gjort forbehold på forskellige andre punkter.

Sir Cyril blev kort efter adlet som Lord Hurcomb for sine fortjenester for engelsk skibsfart under krigen.

GBP 3 mio. var blevet betalt à conto, og de resterende GBP 7 mio. blev indsat på

den danske konto i London 26. marts.

De 37 implicerede rederier fordelte de GBP 10 mio. med

GBP 5.735.961	som erstatning for forliste skibe
GBP 4.260.346	som brugsgodtgørelse
GBP 5.693	hensat til senere regulering.

Ved efterfølgende forhandlinger – og der blev også mange – opnåedes enighed om udestående punkter, som foruden erstatning og brugsgodtgørelse for de »*særlige*« skibe, også omfattede betaling for stores, bunkers etc., og for reparation af skader og for den tid, der medgik, eller som ville medgå hertil. Fra engelsk side var der modkrav om betaling af stores, bunkers etc. ved tilbagelevering samt dækning af udgifter opstået i tiden mellem et skibs opbringelse og priseretskendelse. På dette punkt blev der enighed om, at hver part skulle bære halvdelen af disse udgifter.

Herefter bad man fra dansk side om betaling af et à conto beløb på GBP 600.000, som blev betalt i januar 1947, og inden udgangen af året modtoges yderligere GBP 280.000, hvorefter der kun henstod mindre tilgodehavender.

Den samlede erstatning fra England blev på i alt GBP 10,9 mio. for brug af 145 skibe, heri medregnet skibe, som Frankrig havde fået overdraget fra England, men som franskmændene ikke ville betale for, og som England havde givet tilsagn om så at ville stå inde for.

Erstatningsspørgsmålet med England blev løst hurtigt, sammenlignet med hvad der skete med andre lande, der havde be-

slaglagt danske skibe. Skibsreder A. P. Møller udtalte, »at det, der opnåedes, var vel temmelig langt fra, hvad man fra dansk side havde håbet, men jeg mener dog, at det bør siges, at man fra britisk side, når sagen ses med britiske øjne, har handlet korrekt og storsindet«. I Rederiforeningens årsberetning for 1949 skrives da også: »selv om de danske rederiers krav ikke er blevet opfyldt fuldtud, må det siges, at den måde, hvorpå forhandlingerne er blevet ført på fra britisk side har vist, at »fairness« ikke blot er en glose i det engelske sprog«.

De GBP 10,9 millioner svarede efter datidens kurs til ca. 250 millioner kroner. Det var mange penge dengang, men er mindre end en tredjedel af, hvad et »Mærsk«-containerskib i »S«-klassen koster i dag. Pengenes værdi er sandelig mindsket siden 1945.

Krigsforsikringen

Den truende udvikling med voksende spænding mellem Hitler-Tyskland og de andre lande i Europa skabte grundlaget for vedtagelse af lov nr. 183 af 4 maj 1939 om oprettelse af »Krigsforsikringen for danske Skibe« med en garantikapital på DKK 80 mio. Den danske stat garanterede for de 40, de danske redere for 20, danske forsikrings-selskaber og et privat konsortium for resten.

Der oprettedes samtidigt en tilsvarende Krigsforsikring for Varer og Fragt med en garantikapital på DKK 40 mio.

Besættelsen 9. april 1940 resulterede i, at Krigsforsikringen for danske Skibe måtte deles op i 2 afdelinger. En ny, der dækkede krigsforsikring for danske skibe inden for spærringen – den såkaldte »hjemmeflåde« –

blev oprettet ved lov nr. 211 af 29. april 1940.

For skibe, der var uden for spærringen – den såkaldte »udeflåde« – var forholdet anderledes. For de skibe, der blev beslaglagt af de allierede, blev sølovens bestemmelse om erstatning efter seks måneders beslaglæggelse lagt på hylden i afventen af løfter fra de beslaglæggende parter om erstatning for brug (og tab ved forlis) efter krigens ophør. Hvis erstatningerne så var mindre end krigsforsikringssummen 9. april 1940, ville krigsforsikringen dække forskellen plus renter.

Det viste sig alligevel efter krigens ophør 15. august 1945 vanskeligt at opnå enighed mellem krigsforsikringen og de involverede danske rederier, der havde haft skibe beslaglagt. En truende voldgift blev dog afværget ved vedtagelse af et kompromis 20. maj 1948, hvorefter der opnåedes enighed om, at

- for forlis betalte krigsforsikringen for forskel mellem den danske krigsforsikringssum (pr. 9. april 1940) og den fra udlandet modtagne erstatning plus renter;
- for forlis, hvor erstatningen fra udlandet oversteg den danske krigsforsikringssum, beholdt rederiet hele beløbet, men krav om renter fra krigsforsikringen blev nedsat;
- for skibe beslaglagt af USA blev beslaglæggelsesdato anset for at være dato for forlis, hvor sådan var indtruffet; samt
- godtgørelse for brug af skibe tilfaldet rederierne.

Besætningerne

Om bord på de 246 »udeskibe« befandt sig ca. 6.500 søfarende (Handelsministeriet opgjorde tallet til 6.351). De fleste var danske, men der var dog også en del udlændinge beskæftiget, fortrinsvis på skibe i oversøisk fart.

På de 145 skibe, der kom under engelsk administration, har der været ca. 4.100 søfarende. Endvidere ca. 200 fiskere om bord på de 44 fiskefartøjer, som blev beslagnet af England og opererede ud fra engelske østkysthavne.

På de 69 handelsskibe, der forliste, omkom ifølge Dansk Søulykke-Statistik 441 danske og 225 udenlandske søfarende. De-

res navne står indristet under skibsnavnet på monumentet ved Tower Hill undergrundsstation i London. Ankret ved Nyhavn, der blev rejst i 1947, er ikke kun til minde om de danske søfarende og fiskere, der mistede livet i engelsk tjeneste, men om alle danske derude og herhjemme, der gav deres liv på søen for at tjene Danmark.

Om de søfarendes indsats på havet udtalte skibsreder A. P. Møller i december 1943: »Det maa dog staa klart, at de, der i Krigstid gør den største Indsats, er de Søfarende, der sejler med Skibene, thi de sætter selve Livet som Indsats. De gør det på en ejendommelig rolig og bramfri Vis, og har vist som oftest ikke selv Følelsen af, at der er noget stort deri«.

Kildemateriale:

Christian Tortzen: *Søfolk og Skibe 1939-1945*

H. C. Røder: *De sejlede bare*, Kbh. 1974.

Dansk Skibsfarts Renaissance, 1962.

F. Holm-Petersen & A. Rosenthal:

Fra Sejl til Diesel, Bd. III, side 46.

Ole Feldbæk: *Dansk Søfarts Historie*,
bind 3, 1720-1814.

L. O. Normann: *DFDS 1866-1922*, side 75

Ove Hornby: *Ved Rettidig Omhu*, 1988.

Chr. Lund: *Redegørelse over danske skibe i England*
(skrevet i London i 1944/45).

Danmarks Rederiforenings årsberetninger
1939 og 1945/1947.

Dansk Søulykke-Statistik 1941-1947.

Leif Høegh, reder: *I skibsfartens tjeneste*
Udgivet i Norge.

Jürgen Rohwer: *Die U-Boot Erfolge der Achsen-
mächte 1939/1945*.

Ordlyden til en WRIT

Writ of Summons - Ship and Whole Cargo

IN THE HIGH COURT OF JUSTICE,
PROBATE, DIVORCE, AND ADMIRALTY DIVISION. - - No.....

IN PRIZE

..... (Name of Ship)
Master

GEORGE THE SIXTH, by the Grace of God, of Great Britain, Ireland and the British Dominions beyond the Seas, King, Defender of the Faith,

To the owners and parties interested in the ship of the Port of and the goods laden therein seized and taken as prize by Our (ship of war Commander)

(Officers of Customs at)

We command you that within thirty days after the service of this writ, inclusive of the lday of such service, you do cause appearances to be entered for you in the Registry of Our said Court in a cause instituted on Our behalf by Our Procurator General or other the proper officer of the Crown against the said ship and goods for the condemnation thereof as good and lawful prize,

And take notice that in default of your doing so Our said Court may proceed therein and judgment may be given in your absence.

Witness, **THOMAS WALKER HOBART, WISCOUNT CALDECOTE**, Lord High Chancellor of Great Britain, this day of in the year of Our Lord One thousand nine hundred and

N.B. This writ is to be served within twelve calendar months from the date thereof, or, if renewed, within six calendar months from the date of the last renewal, including the day of such date, and not afterwards.

Appearances hereto may be entered either personally or by solicitor, at the Admiralty Registry, Royal Courts of Justice, London.

L.360. Dd-1- Wt. 7037 Order 9704. Gp. 422. 4/40.

This writ was issued by the said Procurator General of and whose address for service is Storey's Gate, St. James's Park, London, L.W.1.

This **WRIT** was served by me
insert name, of address, and occupation
on the ship (and on the cargo laden on board her) by nailing or fixing this original writ for a short time on the mast of the said vessel, and on takin off this writ by leaving a true copy thereof nailed or fixed in its place at on day, the day of 19... .

Indorsed the day of 19.. .

(signed)

De 37 danske rederier med 145 skibe under engelsk administration under 2. verdenskrig
 The 37 Danish Owners with 145 Ships under British Administration during World War Two

Rederi	Antal skibe	Tons dødvægt	Bruttoregister-tonnage
Østasiatisk Kompagni	12	123.600	
A. P. Møller-rederierne	19	121.831	
DFDS	22	50.994	
D/S Orient	3	25.550	
Det Danske Petroleums A/S	2	24.573	
Dansk-Fransk D/S	6	21.300	
D/S Progress (Marius Nielsen & Søn)	12	20.730	
D/S Torm	7	20.240	
J. Lauritzen	8	18.342	
D/S Dannebrog (C. K. Hansen)	5	18.020	
Alfr. Christensen	4	10.635	
D/S Dania (Chr. Andresen)	3	10.400	
D/S Heimdal (Martin Carl)	3	7.500	
A/S Motortramp (A. Reimann)	1	7.350	
Anglo-Danish Shipping Co.	1	7.300	
D/S Hetland (T. Basse)	3	6.850	
D/S Vendila (Svendesen & Christensen)	2	6.830	
Rhederi M. Jebsen, Aabenraa	2	6.785	
D/S Jutlandia (Jens Toft)	2	6.775	
D/S Myren (Holm & Wonsild)	2	6.775	
D/S Norden (P. Brown Jr. & Co.)	1	6.750	
D/S Baltic (Chr. Jensen)	2	6.620	
D/S Pacific (L. R. Schmidt)	3	6.400	
D/S Orion	1	4.000	
D/S Dorthe Jensen	1	3.900	
Det Danske Kulkompagni	1	3.460	
A. E. Sørensen, Svendborg	3	3.227	
Store Nordiske Telegraf-Selskab	2	5.050	3.026
D/S Activ, Korsør	1	2.300	
D/S Nautic (A. Vollmond)	1	1.500	
H. C. Christensen, Marstal	1	1.430	
D/S Draco (R. Fischer-Nielsen)	1	1.300	
Skipafelagid Føroyar, Torshavn	1	2.000	1.130
E. B. Kromann, Marstal	3	1.034	
Em. Z. Svitzer	2	1.512	905
Kryolith Mine & Handels A/S	1	900	
A. E. Asmussen	1	285	
I alt	145	573.998	

De 37 rederier med 145 skibe – 573.998 tons dw – under engelsk administration 1940-46
 The 37 Owners with 145 Ships – 573,998 Tons DW – Under British Administration 1940-46

Det Østasiatiske Kompagni

	Skibsnavn	Tons dw
+	ms MALAYA	13.400
+	ms AFRIKA	13.275
+	ms DANMARK	12.200
	ms KINA	12.050
+	ms AMERIKA	11.375
+	ms CHILE	10.325
+	ms PERU	10.325
+	ms SIAM	10.075
+	ms PANAMA	9.825
	ms ERRICA	9.300
+	ms BORINGIA	8.000
+	ms BINTANG	3.450
I alt	12 skibe	123.600

A. P. Møller-rederierne:

Dampskibsselskabet Svendborg
 Dampskibsselskabet af 1912
 Interessentskab mellem
 D/S Svendborg & D/S af 1912

	Skibsnavn	Tons dw
+	ms ELEONORA MÆRSK ..	16.000
+	mt MARIE MÆRSK	13.580
+	mt ANGLO MÆRSK	11.306
	mt AASE MÆRSK	9.600
+	ms PETER MÆRSK	8.805
	mt BENTE MÆRSK	8.620
++	ms NICOLINE MÆRSK	8.068
+	ms SALLY MÆRSK	5.231
+	ms LEISE MÆRSK	4.915
	ms GUDRUN MÆRSK	4.050
	ms ROBERT MÆRSK	4.050
+	ss SUSAN MÆRSK	3.990
	ss KIRSTEN MÆRSK	3.940
+	ss AGNETE MÆRSK	3.579
	ss GUNVOR MÆRSK	3.297
+	ss JESSIE MÆRSK	3.285
++	ss ARNOLD MÆRSK	3.250
+	ss SONJA MÆRSK	3.140
++	ss JOHANNES MÆRSK ...	3.125
I alt	19 skibe	121.831

Det Forenede Dampskibsselskab

	Skibsnavn	Tons dw
+	ms OREGON	8.740
+	ss TENNESSEE	4.225
	ss BRYNHILD	3.650
	ss HARALD	3.002
	ss KNUD	3.002
	ss HINDSHOLM	2.775
	ss SVANHOLM	2.368
+	ss DAGMAR	2.360
	ss SKJOLD	2.200
+	ss EGHOLM	2.135
+	ss ALGARVE	2.042
	ss TOMSK	1.930
+	ss EBRO	1.925
+	ss SVAVA	1.875
	ss THYRA	1.535
	ss FRIGGA	1.488
+	ss FLORA	1.173
	ss ROTA	1.030
+	ss BELLONA	1.030
	ss HEBE	917
+	ss DIANA	915
	ss TYR	627
I alt	22 skibe	50.944

Dampskibsselskabet Orient:

+	ms TACOMA	9.100
+	ms TASMANIA	8.350
	ms WESTRALIA	8.100
I alt	3 skibe	25.550

Det Danske Petroleums Aktieselskab

	mt CHRISTIAN HOLM	12.900
	st SCANDIA	11.673
I alt	2 skibe	24.573

+ skibet forliste

++ skibet forliste efter at være overdraget til fransk administration

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab

Skibsnavn	Tons dw
ms SLESVIG	6.000
ms BORNHOLM	5.500
+ ss LIFLAND	3.850
+ ss GRØNLAND	2.000
+ ss HALLAND	2.000
ss SKAANE	1.950
I alt 6 skibe	21.300

Dampskibsselskabet Progress:

Marius Nielsen & Søn

ss ULRIK HOLM	2.450
+ ss KNUT	1.960
+ ss ROBERT	1.960
ss MARIANNE	1.930
ss MARX	1.930
+ ss LILY	1.800
+ ss RIGMOR	1.800
+ ss ELISABETH	1.550
+ ss SKAGERAK	1.550
ss THYRA	1.300
ss VALBORG	1.300
ss FYLLA	1.200
I alt 12 skibe	20.730

Dampskibsselskabet Torm:

ms HELVIG	3.900
+ ms OLGA	3.900
ss GYDA	2.885
ms THYRA S	2.860
+ ss BIRGITTE	2.480
ss HILDA	2.315
++ ss INGEBORG S	1.900
I alt 7 skibe	20.240

Rederiet J. Lauritzen:

Dampskibsselskabet Vesterhavet

Rederiet Ocean

++ ss ELSE	3.700
+ ss ERNA	2.622
ss ULLA	2.500
+ ms CHILEAN REEFER	2.400
ss LILIAN	2.000
ss ANNA	1.960
ss NANCY	1.760
+ ss DAGMAR	1.400
I alt 8 skibe	18.342

Dampskibsselskabet Dannebrog:

C. K. Hansen

Skibsnavn	Tons dw
ss URANIENBORG	6.280
+ ss FLYNDERBORG	3.320
ss SØBORG	3.270
+ ss ROSENBERG	3.250
++ ss AALBORG	1.900
I alt 5 skibe	18.020

H. Alfr. Christensen & Co.:

ss ALF	3.360
ss BELGIEN	3.150
+ ss FRANKRIG	2.150
+ ss HOLLAND	1.975
I alt 4 skibe	10.635

Dampskibsselskabet Dania:

Chr. Andresen

ss TOVELIL	3.700
ss CYRIL	3.500
+ ss IRENE MARIA	3.200
I alt 3 skibe	10.400

Dampskibsselskabet Heimdal:

Martin Carl

+ ss SAMSØ	2.550
+ ss AARØ	2.500
+ ss MANØ	2.450
I alt 3 skibe	7.500

A/S Motortramp, Stensved:

A. Reimann

ms TUREBY	7.350
-----------------	-------

Anglo-Danish Shipping Co.:

+ ss JOHANNE JUSTESEN ..	7.300
--------------------------	-------

Dampskibsselskabet Hetland:

A. H. Basse

+ ss STORAA	3.300
ss GRENAA	2.000
ms LILLEAA	1.550
I alt 3 skibe	6.850

Dampskibsselskabet Vendila:

Svendsen & Christensen

+ ss EDV. NISSEN	3.600
+ ss LARS KRUSE	3.230
I alt 2 skibe	6.830

Rhederi M. Jebsen, Aabenraa		
	Skibsnavn	Tons dw
+	ss MICHAEL JEBSEN	3.450
	ss HEINRICH JESSEN	3.335
	I alt 2 skibe	6.785
Dampskibsselskabet Jutlandia:		
Jens Toft		
+	ss INGER TOFT	3.560
	ss MARIA TOFT	3.215
	I alt 2 skibe	6.775
Dampskibsselskabet Myren:		
Holm & Wonsild		
	ss STAL	3.900
+	ss MARGIT	2.875
	I alt 2 skibe	6.775
Dampskibsselskabet Norden:		
P. Brown Jr. & Co.		
	ss NORDLYS	6.750
Dampskibsselskabet Baltic:		
Chr. Jensen		
	ss DAGØ	3.350
	ss FANØ	3.270
	I alt 2 skibe	6.620
Dampskibsselskabet Pacific:		
L. R. Schmidt		
+	ss PARIS	2.400
+	ss LONDON	2.000
	ss PRINS KNUD	2.000
	I alt 3 skibe	6.400
Dampskibsselskabet Orion:		
C. P. Jensen		
+	ss ASTRA	4.000
Dampskibsselskabet Dorthe Jensen:		
+	ss KAUPØ	3.900
Det Danske Kulkompagni:		
+	ss N. C. MONBERG	3.460
A. E. Sørensen, Svendborg		
	ss NORCO	2.230
+	msk RUTH	512
	msk ELIN	485
	I alt 3 skibe	3.227

Det Store Nordiske Telegrafelskab		
	Skibsnavn	Tons dw
	ks PACIFIC	2.620
	- (brt 1.570)	
	ks STORE NORDISKE	2.430
	- (brt 1.456)	
	I alt 2 skibe	5.050
	- (brt 3.026)	

Dampskibsselskabet Activ, Korsør:		
	ss AVANCE	2.300

Dampskibsselskabet Nautica:		
A. Vollmond & Co.		
+	ss FEDDY	1.500

H. C. Christensen, Marstal:		
+	ss H. H. PETERSEN	1.430

Dampskibsselskabet Draco:		
R. Fischer-Nielsen		
	ss SKAGEN	1.300

Skipafelagid Føroyar, Torshavn		
	ss TJALDUR	2.000
	- (brt 1.130)	

E. B. Kromann, Marstal:		
	msk ELISABETH	392
	msk NORDSTJERNEN	380
	msk MERKUR	262
	I alt 3 skibe	1.034

Em. Z. Svitser:		
	bf PROTECTOR	940
	- (brt 562)	
	bf VALKYRIEN	572
	- (brt 343)	
	I alt 2 skibe	1.512
	- (brt 905)	

Kryolith Mine & Handels Selskabet Øresund:		
	ss JULIUS THOMSEN	900

A. H. Rasmussen:		
	msk AXEL	285

Oversigt over bestyrere (managers) af danske skibe under engelsk administration
List of Managers of Danish Ships under British Administration

Ministry of Transport

(Coasting & Short Sea Division)

London

ANNA

ELSE

INGEBORG S

JOHANNES MÆRSK

JULIUS THOMSEN

LILY

MARIA TOFT

SUSAN MÆRSK

TACOMA

AALBORG

Ministry of War Transport

London

PROTECTOR

VALKYRIEN

The Admiralty

London

HELVIG

The Royal Indian Navy

Bombay

HEINRICH JESSEN

David Alexander & Sons

Glasgow

MICHAEL JEBSEN

Anglo-American Oil Co. Ltd.

London

CHRISTIAN HOLM

SCANDIA

Atkinson & Prickett Ltd.

Hull

MARGIT

SKAGEN

Athel Line

(United Molasses Co. Ltd.)

London

BENTE MÆRSK

ELEONORA MÆRSK

C. T. Bowring & Co. Ltd.

London

MARIE MÆRSK

AASE MÆRSK

British India Steam Nav. Co. Ltd.

London & Calcutta

HEINRICH JESSEN

JOHANNE JUSTESEN

WESTRALIA

Thos. & Jno. Brocklebank Ltd.

Liverpool

GUDRUN MÆRSK

ROBERT MÆRSK

TASMANIA

Broomhill Steamship Ltd.

Newcastle upon Tyne

GYDA

IRENE MARIA

Burnett Steamship Co. Ltd.

Newcastle upon Tyne

LEISE MÆRSK

Butterfield & Swire Ltd.

Hong Kong

HEINRICH JESSEN

Cable & Wireless Ltd.

London & Hong Kong

PACIFIC

STORE NORDISKE

Cayzer, Irvine & Co. Ltd.

London

ROBERT MÆRSK

R. Chapman & Son

Newcastle upon Tyne

URANIENBORG

Charlton, McAllum & Co. Ltd.

Newcastle upon Tyne

ULLA

Chine Shipping Co. Ltd.

Cardiff
INGER TOFT

Claymore Shipping Co. Ltd.

Cardiff
SØBORG

Comran Brothers Ltd.

Newcastle upon Tyne
LILLIAN
SONJA MÆRSK
TENNESSEE

Joseph Constantine Steamship Ltd.

Middlesbrough
ERNA

Constants (South Wales) Ltd.

London
KIRSTEN MÆRSK

Coppack Brothers & Co.

Liverpool
ELISABETH (MSK)
MERKUR
NORDSTJERNEN

Wm. Cory & Son Ltd.

London
AVANCE
FEDDY

James Currie & Co. Ltd.

Leith
PARIS

R. S. Dalgliesh Ltd.

Newcastle upon Tyne
HOLLAND
MARX

Dene Ship Management Co. Ltd.

London
ARNOLD MÆRSK
STAL

Wm. Dickinson & Co. Ltd.

Newcastle upon Tyne
ELISABETH (Progress)

Dover Navigation Co. Ltd.

London
OLGA S

T. L. Duff & Co.

Glasgow
BELGIEN

Dundee, Perth & London Shipping Co. Ltd.

London
LILLEAA

J. T. Duncan & Co. Ltd.

Cardiff
FYLLA

Thos. Dunlop & Sons

Glasgow
BORNHOLM
GUDRUN MÆRSK

Ellerman's Wilson Line Ltd.

Hull
BELLONA
DIANA
EBRO
EGHOLM
FLORA
FRIGGA
HEBE
HINDSHOLM
ROTA
SKJOLD
SVANHOLM
THYRA
TYR

F. T. Everard & Sons Ltd.

London
ELIN
RUTH
THYRA (Progress)

W. France, Fenwick & Co. Ltd.

Newcastle upon Tyne
PRINS KNUD
ROBERT

George Gibson & Co. Ltd.

Leith
BRYNHILD
GRØNLAND
HALLAND

Glen & Co.

Glasgow
LONDON
MARIANNE

Walter T. Gould

Cardiff
JESSIE MÆRSK
STORAA

Hall Brothers

Newcastle upon Tyne
CYRIL
FLYNDERBORG
KAUPO

Harper, Hopps & Co. Ltd.

Glasgow
DAGØ

J. Hay & Sons

Glasgow
VALBORG

Alexander F. Henry & McGregor Ltd.

Leith
AXEL
THYRA (Progress)

G. Heyn & Sons Ltd.

Belfast
ROSENBERG

Alfr. Holt & Co. Ltd.

(Blue Funnel Line)
LIVERPOOL
CHILEAN REEFER
PETER MÆRSK

Houlder Brothers & Co. Ltd.

London
ANGLO MÆRSK

Hunting & Son Ltd.

Newcastle upon Tyne
BENTE MÆRSK

John Kelly Ltd.

Belfast
NANCY

Lambert Brothers Ltd.

London
GUNVOR MÆRSK
LARS KRUSE

Septimus Marshall & Co.

Sunderland
SVAVA

W. A. Massey & Sons Ltd.

Hull
BIRGITTE NORDLYS

Moss, Hutchinson Line Ltd.

Liverpool
PETER MÆRSK
SALLY MÆRSK
TUREBY

Neill & Pandelis (Greece) Ltd.

London
HILDE

E. W. Newbiggin & Co. Ltd.

Newcastle upon Tyne
NORCO
RIGMOR

George Nisbet & Co.

Glasgow
DAGMAR (DFDS)
LIFLAND

North of Scotland & Orkney & Shetland Steam Navigation Co.

Aberdeen
TJALDUR

The Northern Coal & Shipping Co. Ltd.

London
AARØ

Prince Line Ltd.

(Furness, Withy & Co. Ltd.)
London
HELVIG
SLESVIG
THYRA S

Richley, Halvorsen & Sample
Newcastle upon Tyne
TOMSK

Robert Rix & Sons
Hull
H. H. PETERSEN

Wm. Robertson
Glasgow
DAGMAR (JL)

Chr. Salvesen & Co.
Leith
ALGARVE
KNUD
LILIAN

Wm. Scott & Co.
Glasgow
SKAANE

W. A. Souter & Co. Ltd.
Newcastle upon Tyne
ALF
FANØ
ULRIK HOLM

The Springwell Shipping Co. Ltd.
London
MANØ
SKAGERAK

Stephens, Sutton & Co. Ltd.
Newcastle upon Tyne
OREGON

Stone & Rolfe Ltd.
Llanelly (Swansea)
GRENAA
SAMSØ

Stott, Mann & Fleming
Newcastle upon Tyne
HARALD
N. C. MONBERG

J. S. Stranaghan & Co.
Belfast
ASTRA
ROSENBERG

W. J. Tatem Ltd.
Cardiff
KIRSTEN MÆRSK

J.J. Thomas & Co. Ltd.
Cardiff
NICOLINE MÆRSK

The Thompson Steam Shipping Co.
London
SUSAN MÆRSK
TOVELIL

United Baltic Corp. Ltd.
London
AFRIKA
AMERIKA
BINTANG
BORINGIA
CHILE
DANMARK
ERRIA
KINA
MALAYA
PANAMA
PERU
SIAM

The West Hartlepool Steam Nav. Co.
West Hartlepool
BRYNHILD

Mark Whitwill & Co.
Bristol
AGNETE MÆRSK

T. & C. Wilton & Co. Ltd
London
FRANKRIG

Witherington & Everett
Newcastle upon Tyne
EDV. NISSEN
KNUT

Yeoward Brothers
Liverpool
EBRO

Skibe, der havde mere end en bestyrer (manager)
Ships Managed by more than one Administrator

BENTE MÆRSK	Hunting & Co.	senere	Athel Line
BRYNHILD	The West Hartlepool Steam Navigation Co.	senere	George Gibson & Co.
EBRO	Yeoward Brothers	senere	Ellerman's Wilson Line
GUDRUN MÆRSK	T. Dunlop	senere	Thos. & Jno. Brocklebank
HEINRICH JESSEN	Butterfield & Swire	senere senere	British India Steam Nav. Co. Royal Indian Navy
HELVIG	Prince Line	senere	The Admiralty
KIRSTEN MÆRSK	W. J. Tatem	senere	Constants (South Wales)
LILIAN	Comron Bros.	senere	Chr. Salvesen & Co.
PETER MÆRSK	Alfr. Holt	senere	Moss, Hutchison
ROBERT MÆRSK	Cayzer Irvine & Co.	senere	Thos. & Jno. Brocklebank
ROSENBORG	G. Heyn	senere	J. S. Stranaghan
SUSAN MÆRSK	Ministry of Transport	senere	The Thompson Steam Shipping Co.
THYRA (Progress)	A. F. Henry & McGregor	senere	F. T. Everard & Sons

De 69 forlis i kronologisk rækkefølge
The 69 Total Losses Chronologically listed

Dato	Skibsnavn	Begivenhed	Antal omkomne	
			Danske	Udlændinge
1940				
25-4	ss LILY	Minesprængt ved Aberdeen	15	2
3-6	ss EDV. NISSEN	Sænket i Dunkerque som havnespærring		
4-6	ss HOLLAND	Sænket i Dunkerque som havnespærring	8	7
?-6	ss KAUPØ	Sænket i Dieppe som havnespærring		
29-7	ss GRØNLAND	Luftbombet i Den engelske Kanal på rejse Blyth/Plymouth og slæbt til Dover, hvor ramt af nye bomber og sunket		
29-8	ss ASTRA	Torpederet i Nordatlanten af U-100 på rejse River Tyne/Rimouski (Canada)		5
15-9	ss HALLAND	Luftbombet på rejse London/Dundee med cement	6	
24-9	ms TACOMA	Skudt i brand af engelske krigsskibe på Dakar Red	3	1
8-10	ss BELLONA	Luftbombet ud for Firth of Forth på rejse Hull/Reykjavik	5	3
17-10	ss FRANKRIG	Minesprængt ud for Yarmouth		
23-11	ms LEISE MÆRSK	Torpederet ved Pentland Firth af U-100 på rejse Nova Scotia/River Clyde med hvede	15	
28-11	ss IRENA MARIA	Meldt udeblevet; senere opklaret torpederet af U-95 på rejse Milford Haven/Canada i ballast . . .	19	
15-12	ss N. C. MONBERG	Torpederet ud for Harwich		
1941				
7-1	ss H. H. PETERSEN	Minesprængt i Nordsøen på rejse Rochester/? med kul		
9-2	ss DAGMAR (DFDS)	Luftbombet ud for Kap St. Vincent på rejse Malaga/Liverpool med appelsiner	4	
15-2	ss PARIS	Kollideret med norsk ss SELVIK på rejse Blyth/London med kul. Sat på grund i Robin Hood Bay og slået til vrage.		
19-2	ss ALGARVE	Torpederet af Schnellboot S-102 på rejse London/Leith	19	8
19-2	ss RIGMOR	Luftbombet i Den engelske Kanal på rejse Newport, Mon./Plymouth med kul		
16-3	ms CHILEAN REEFER	Sænket ved kanonild fra lommeflagskibet GNEISENAU på rejse Newcastle, Tyne/St. John N.B. med stykgods	1	6

Dato	Skibsnavn	Begivenhed	Antal omkomne	
			Danske	Udlændinge
1941				
21-3	ss LONDON	Luftbombet ud for Swansea på rejse Manchester/Cardiff med jern	4	1
24-3	ss AGNETE MÆRSK	Meldt udeblevet; senere opklaret torpederet og derefter skudt i sænk af italiensk u-båd VINIERO på rejse Belfast/Canada i ballast	21	
6-4	ms OLGA S	Luftbombet nord for Irland på rejse Glasgow/Freetown med krigsmateriel	1	
7-4	ss ELISABETH (Progress)	Torpederet i Bristolkanalen med kullast	13	1
11-4	mt MARIE MÆRSK	Luftbombet i Piræus, senere sunket (ved flyangreb på Kreta 21-3)	6	
1-5	ss SAMSE	Torpederet af U-103 på rejse Bathurst/England med jordnødder	1	
17-5	mt ELEONORA MÆRSK	Luftbombet i Sudabugten (Kreta)		
9-6	ss DAGMAR (JL)	Luftbombet ud for Bournemouth på rejse til Poole med kul	3	
9-6	ss DIANA	Luftbombet ud for Færøerne på rejse Hull/Reykjavik med stykgods		1
12-6	ss SUSAN MÆRSK	Meldt borteblevet; senere opklaret torpederet af U-553 på rejse Milford Haven/USA	20	
27-6	ms MALAYA	Torpederet af U-564 på rejse Halifax/England med krigsmateriel	26	17
24-8	ss SKAGERAK	Minesprængt ved Ipswich på rejse Dunston/Ipswich med koks	11	
10-9	ms SALLY MÆRSK	Torpederet af U-81 øst for Julianehaab på rejse Sydney, N.S./Murmansk		
25-9	ss ERNA	Meldt borteblevet; senere opklaret torpederet af U-562 ud for Kap Farvel på rejse Milford Haven/Halifax i ballast	16	
3-11	ss FLYNDERBORG	Torpederet af U-202 på rejse Sydney, N.S./London med træ	2	1
12-11	ms PERU	Torpederet af U-126 i Sydatlanten på rejse Cape Town/Freetown		
1942				
3-1	ss ROBERT	Minesprængt ud for Southwood på rejse London/Blyth i ballast		
15-2	ss JOHANNE JUSTESEN	Torpederet af japansk ubåd J-165 ud for Alleppey på rejse Akyab/Cochin med ris		1

Dato	Skibsnavn	Begivenhed	Antal omkomne	
			Danske	Udlændinge
1942				
22-2	ms BINTANG	Luftbombet på rejse Alaxandria/Tobruk med benzin i tønder	4	8
18-3	ss EBRO	Strandet på Rattray Head på rejse Reykjavik/Hull med fisk		
5-4	ss FEDDY	Kollideret ud for Færøerne med engelsk eksorteskib VISCENDA på rejse Torshavn/England med stykgods		
5-6	ss SONJA MÆRSK	Strandet ved Chedabucto Bay, Nova Scotia på rejse Swansea/Halifax med kul		
7-6	ms CHILE	Torpederet af italiensk u-båd DA VINCI på rejse Cape Town/Freetown	4	1
30-7	ms DANMARK	Torpederet af U-130 ud for Freetown på rejse Cape Town/Halifax i ballast		
2-8	ss FLORA	Torpederet af U-254 ud for Island på rejse Reykjavik/Hull med fisk		
14-8	ss MICHAEL JEBSEN	Torpederet af U-598 på rejse Barbados/England med sukker	2	5
22-9	ss TENNESSEE	Torpederet af U-617 i Nordatlanten på rejse Canada/England med hvede	8	8
28-9	ss LIFLAND	Torpederet af U-610 i Nordatlanten på rejse USA/Island; oprindeligt meldt borteblevet	20	
30-9	ms SIAM	Torpederet af U-506 i Sydatlanten på rejse fra Cape Town		
7-10	ss JESSIE MÆRSK	Torpederet ud for Cromer på rejse London/Blyth i ballast	8	10
8-10	ms BORINGIA	Torpederet af U-159 ud for Tenerife på rejse til England med bomuld	16	
27-10	mt ANGLO MÆRSK	Torpederet af U-604 ud for Tenerife på rejse Freetown/England i ballast		
30-10	ms TASMANIA	Torpederet af U-659 ud for Kanarieøerne på rejse Freetown/England med stykgods	1	2
19-11	ss BIRGITTE	Torpederet af E-båd i Den engelske Kanal på rejse Southampton/Barry i ballast	7	3
8-12	ms PETER MÆRSK	Torpederet af U-185 i Nordatlanten på rejse England/Nordafrika	30	
23-12	ss KNUT	Minesprængt i Det irske Hav på rejse Belfast/Mumbles i ballast		

Dato	Skibsnavn	Begivenhed	Antal omkomne	
			Danske	Udlændinge
1943				
10-1	m/sk RUTH	Strandet ved Belfast i stormvejr	1	
7-2	ms AFRIKA	Torpederet af U-412 på rejse Halifax/England med ammunition	5	19
21-4	ms AMERIKA	Torpederet af U-305 på rejse Halifax/England . .	29	57
24-4	ss ROSENBORG	Torpederet af U-386 på rejse Reykjavik/Belfast i ballast	18	9
3-11	ss STORAA	Torpederet af E-båd ud for Dungeness på rejse London/Bristol med krigsmateriel	10	17
2-12	ss LARS KRUSE	Luftbombet i Bari	10	8
1944				
7-2	ss MARGIT	Torpederet af U-985 på rejse England/Island . . .	15	
10-3	ss SVAVA	Kollideret med engelsk FORT BEAUSEJOUR ud for Blyth på rejse Amble/London med kul . .	5	1
21-8	ss MANØ	Strandet på Geirfugleskär på rejse London/ Reykjavik med cement	3	
6-10	ss AARØ	Kollideret med norsk ss LYSLAND ved Omaha Beach, Normandiet; kondemneret		
1945				
4-1	ms OREGON	Strandet ved Belfast på rejse Newport, Mon. UK/ St. John, Nova Scotia i ballast		
25-2	ss EGHOLM	Torpederet af U-2322 ud for Firth of Forth på rejse Leith/London	2	3
16-3	ss INGER TOFT	Torpederet af U-722 ud for Hebriderne på rejse Reykjavik/England		
10-4	ms PANAMA	Kæntret ud for Acorerne i stormvejr; ballasten forskubbede sig på rejse Cardiff/Philadelphia	24	20

Opgørelse over tabene fordelt på typer af forlis
Summary of the Losses by groups

Type	Dato						I alt
	94 - 31/12 1940	1941	1942	1943	1944	1/1-55 1945	
Torpederet	3	5	12	3		2	25
Forsvundet	1	4	1		1		7
Luftbombet	3	8	1	1			13
Minesprængt	2	2	2				6
E - skib		1	1	1			3
Skudt i sænk	1	1					2
Havnespærring	3						3
Kollision		11		2			4
Strandet			2	1	1	1	5
Alm. søforlis						1	1
I alt	13	22	20	6	4	4	69

Danish Ships Under British Administration During World War II

Summary

When Denmark was occupied on April 9th 1940 the Danish merchant navy consisted of 542 ships totalling 1,6 million dwt. and owned by 59 shipping companies. The occupation caused the fleet to be divided into two groups: the ships which were located west of a line from Bergen to the German / Dutch border became the »Outside navy« and consisted of 246 ships totalling 1,1 million dwt., including the largest, newest and fastest ships. The »Home navy« consisted of 201 ships totalling half a million dwt.

Via the Admiralty Britain quickly ordered all Danish ships in British-controlled harbours to be detained; at sea Danish ships were seized and taken into harbour. Others sailed voluntarily into British-controlled harbours. By the end of April a total of 127 ships had come under British control; later another 18 came, making 145 ships altogether under British control.

The ships were declared »lawful« prize and 22 of them were transferred to France as part of a British / French tonnage deal. The remaining ships were divided out to be administered by 75 different British shipping companies. Most of the ships kept their names, only if the name could be misunderstood was it changed – and only very few received a completely different name.

The British authorities insisted that the Danish flag Dannebrog be replaced by the Red Ensign. If they had given in on this point many of the ships which sought refuge in a neutral harbour would have sailed out and joined the »British« ships. The surviving ships were not allowed to fly the Dannebrog again until December 25th 1943.

69 of the 145 ships sank. Seven of them were reported missing – »overdue and must be feared lost with all hands« – and it was not until the onset of peace that it was possible to clarify who had sunk the ships and when it had happened.

The return of the surviving 76 ships began at the end of June 1945. However, the last ship, the M/S SLESVIG, was not handed over until October 22nd the following year.

For the use of the ships and for the loss of the wrecked ships Britain paid compensation according to the same rules as British shipowners. It was a good deal less than Denmark had wanted, but after the settlement, which gave Denmark a lump sum of £10 million, it was stated that Denmark first and foremost appreciated the speedy conclusion of the compensation agreement, and secondly that it was a manifestation of »fairness«.