

Christian Lund: Chilean Reefer's korte liv 1936 - 1941

Forfatteren til de to følgende artikler har gennem årene markeret sig i vore årbøger gennem en række portrætter af danske rederier og deres skibe før, under og efter krigen 1940-45, dansk søfartshistorie krydret med de detaljer, som kun selvoplevelsen kan give. Pennen er nu lagt. Christian Lund afgik ved døden under årbogens redigering.

Blandt 1930'ernes smukkeste skibe var de tre søsterskibe CANADIAN REEFER, CHILEAN REEFER og BRAZILIAN REEFER, bygget ved A/S Nakskov Skibsværft. Hvert skib var på 2.350 tons dw; maskineriet var en 2250 IHK - B&W motor, som gav en fart på knap 14 knob – egentlig ikke særlig hurtigt for den tidsalders specialskibe, som disse jo repræsenterede. De indgik i Rederiet J. Lauritzens flåde af hvidmalede køleskibe, hvis udseende mere tydede på en lystyacht end på et fragtskib. Apteringen var yderst smagfuld, og besætningen havde – efter Lauritzen-ånden – hver sit kammer.

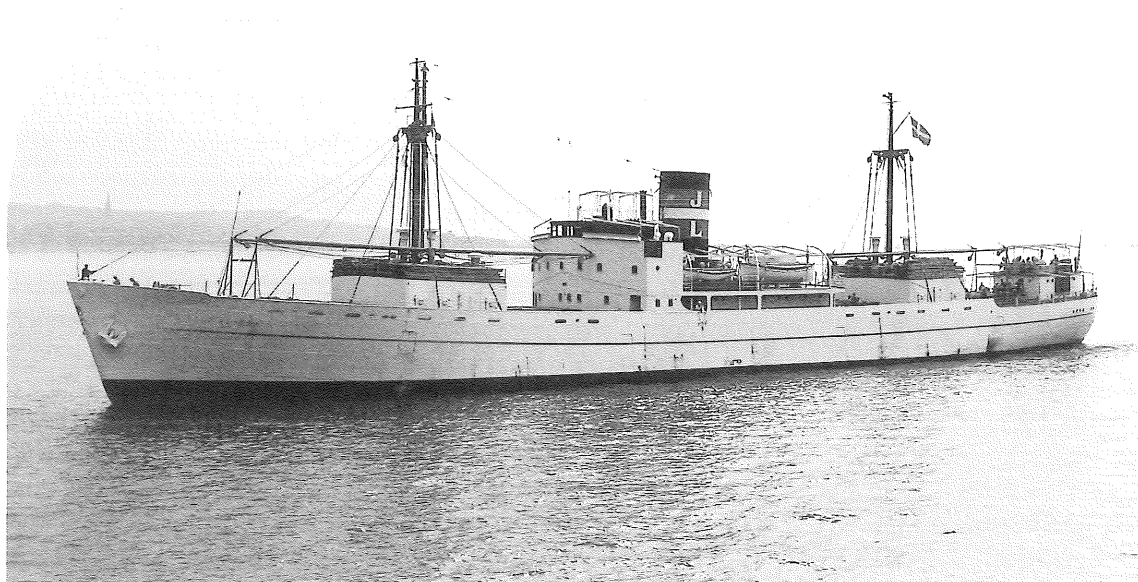
Lørdag 1. februar 1936 gled nybygning nr. 70 hurtigt og elegant ned ad beddingen ud i sit rette element i Nakskov Fjord. Der fandt ingen officiel navngivning sted; måske skulle der spares på champagneflasken og den efterfølgende frokost i de dengang for skibsfarten så vanskelige tider!

Søsætningen blev overværet af skibsreder Knud Lauritzen og rederiets tekniske leder, prokurist A. Christiansen. Skibet fik navnet CHILEAN REEFER og kendingsbogstaverne OYNH.

Allerede mindre end 3 måneder senere, 27. april, blev CHILEAN REEFER efter en vellykket prøvetur overtaget af Dampskibsselskabet Vesterhavet A/S ved dets forretningsfører Firmaet J. Lauritzen og stævnedes ud af danske farvande på sin første rejse – for aldrig mere at gense sit hjemland.

Firmaet (Rederiet) J. Lauritzen foretog i 1938 en bemærkelsesværdig disposition. Den 4. januar oprettedes det selvstændige rederi, Rederiet Ocean A/S, hvortil overførtes alle Dampskibsselskabet Vesterhavet A/S' 7 »reefer«-skibe samt 8 af de nyeste dampskibe, som var beskæftiget på den af rederiet i begyndelsen af 1930'erne oprettede linjefart mellem USAs østkyst og Sydamerikas vestkyst, den såkaldte West Coast Line. Overførslen af de i alt 15 skibe blev anmeldt til det danske skibsregister 22. januar 1938.

Den 9. april 1940 befandt CHILEAN REEFER sig – under kommando af kaptajn

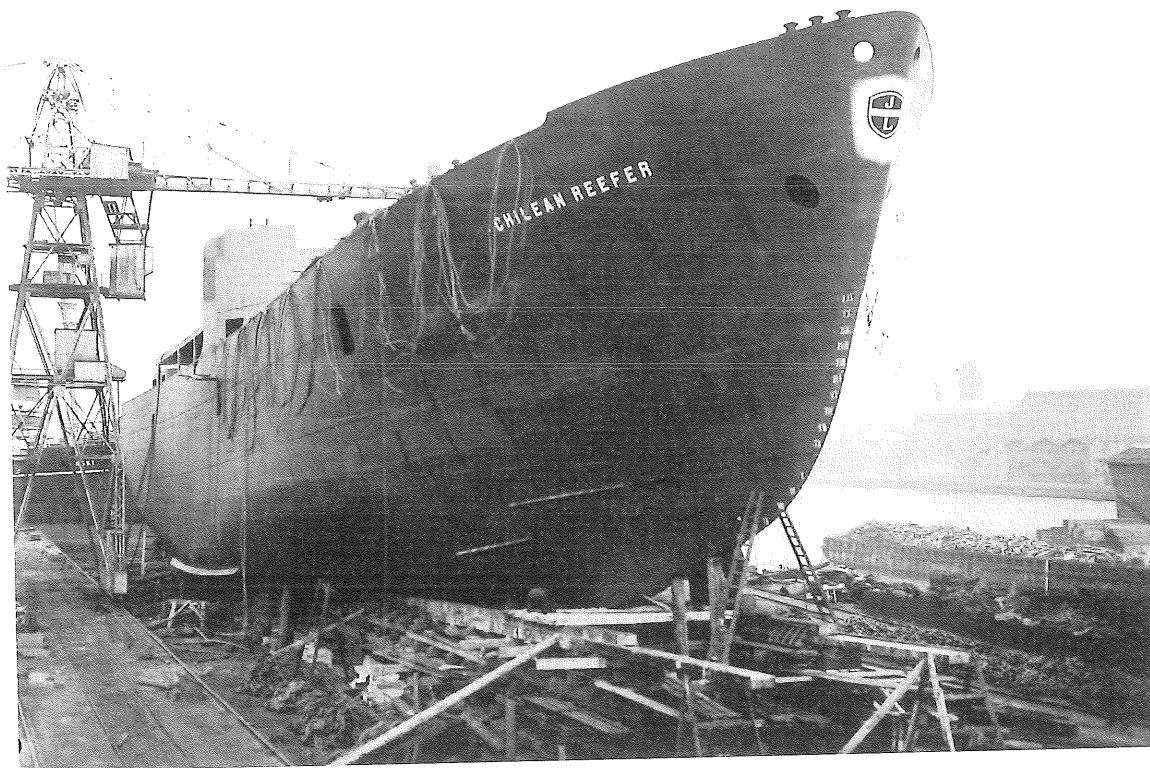


M/S CHILEAN REEFER: Frugtkøleskib på 2.350 tdw. Bygget 1936 på Nakskov Skibsværft til Dampskibsselskabet Vesterhavet A/S København. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet)

The M/S CHILEAN REEFER: A refrigerated fruit ship of 2,350 dwt. Built at Nakskov Shipyard in 1936 for the steamship company Vesterhavet A/S of Copenhagen. (Photo: DMM.)

Anton Knud Knudsen – i Det indiske Ocean på rejse i ballast fra Europa til New Zealand. Aden blev passeret 3. april. Rederiets repræsentant i New York, direktør Tage Nielsen, var i god tid forinden besættelsen blevet udstyret med en fuldmagt til at handle på rederiets vegne; han telegraferede til skibet om at sejle til nærmeste hollandsk-ostindiske havn eller anden neutral havn. Kaptajn Knudsen rådførte sig med sine officerer; der kunne enten sejles vest-

over til Lourenco Marques i den portugisiske koloni Mocambique eller fortsætte østover, men mod Benkoelen på Sumatra. Lauritzens agenter i London, firmaet J. A. Finzi, Layman & Co., opfordrede skibet til at søge til britisk havn i tråd med den opfordring, der var udsendt gennem British Broadcasting Corporation af det britiske admiralitet. Fra København indløb ordre om at gå til nærmeste neutrale havn. Nogle dage senere telegraferede Tage Niel-



M/S CHILEAN REEFER på beddingen på Nakskov Skibsværft 1936.
(Foto: Handels- og Søfartsmuseet)

*The M/S CHILEAN REEFER on the slipway at Nakskov Shipyard in 1936.
(Photo: DMM.)*

sen igen fra New York om kun at efterkomme ordrer fra ham samtidig med, at kaptajn H. C. Røder i den engelske radio opfordrede alle danske skibe om at sejle til en allieret havn.

Om bord på CHILEAN REEFER var der ikke søkort over Sumatra, så da skibet ankom til Benkoelen 16. april, viste det sig, at der ikke var nogen egentlig havn; det besluttedes derfor at fortsætte nordover til Padang, hvortil CHILEAN REEFER var fremme 17. april kl. 03.00. Kaptajn Knudsen

ønskede at afvente daggry, før han ville føre sit skib ind i havnen, men kun en halv times tid senere dukkede et britisk krigsskib op, satte folk derfra om bord på CHILEAN REEFER, som blev erklæret for opbragt og beordret til at sejle videre til Penang i Malaya, hvorfra rejsen fortsattes til Singapore med ankomst dertil 22. april.

26. april udstedte Højesteret i Singapore, som sag nr. 11/1941, et »Writ of Summons in a Cause« underskrevet af N. A. Worley,

Attorney General, på vegne af Sir Percy Alexander McElwaine, Chief Justice of the Straits Settlements, hvorefter rederiet og andre parter interesseret i skibet skulle møde for retten i anledning af de engelske myndigheders beslaglæggelse af skibet som en »good and lawful prize«. Hvis der ikke blev givet fremmøde, ville retten afsige dom efter dens skøn.

Den 4. maj afgav chefen for Naval Establishments i Singapore, Rear-Admiral Thomas Bernard Drew, forklaring for retten, hvorunder han forklarede, at The Crown ønskede at rekvisitionere CHILEAN REEFER, da skibet var nødvendigt for »the defence of the Realm, the protection, prosecution of the War and matters including national security«. En ordentlig mundfuld.

Herefter udbad Mr. N. A. Worley sig Højesterets dom for, at Chilean Reefer omgående blev (frigivet og) udleveret til The Crown for at blive rekvisitioneret.

På vegne af rederiet og kaptajn Knudsen mødte så sagførerfirmaet Allen & Gledhill i retten 6. maj. Sagførerfirmaet var engageret af ØKs kontor, som også fungerede som honorært dansk konsulat i Singapore og afgav forklaring om opbringelsen udfør Padang samt protesterede mod, at skibet skulle betragtes som en »good and lawful prize«. Protesten har næppe været særlig ihærdig, fremført af et engelsk firma i en engelsk koloni og har nok mere været en formssag. Skibspapirerne på CHILEAN REEFER må i øvrigt ikke have været ført åjour eller det nye ejerforhold til Rederiet Ocean A/S ikke bragt i orden, for af fremlæggelsen i retten i Singapore fremgår det

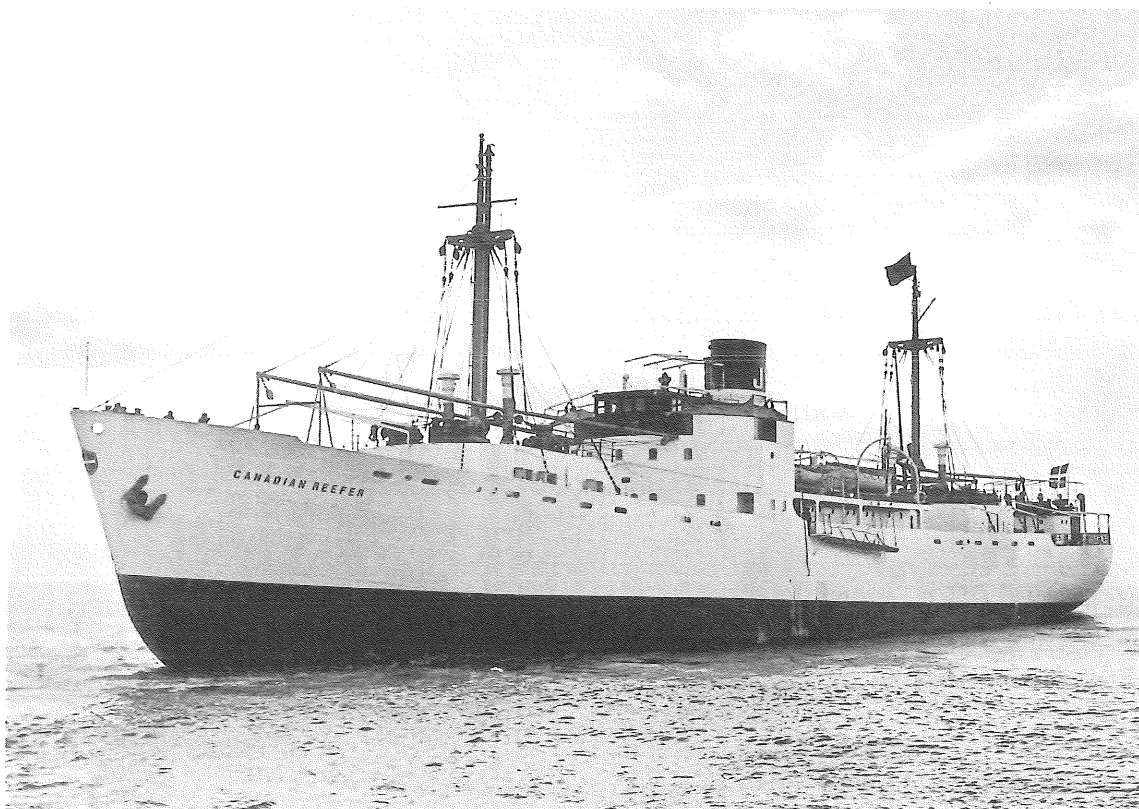
klart, at ejeren af CHILEAN REEFER var Dampskibsselskabet Vesterhavet A/S hjemmehørende i Esbjerg med firmaet J. Lauritzen, København, som selskabets forretningsfører.

Højesteret efterkom – naturligvis – opfordringen til at rekvisitionere skibet, og 9. maj blev CHILEAN REEFER så officielt overdraget. Myndighederne udpegede det engelske rederi Alfred Holt & Co. – bedre kendt som The Blue Funnel Line – i Liverpool til bestyrer (war time manager).

Ved opgørelsen efter krigen om erstatning for brugen af CHILEAN REEFER fastholdt englænderne, at erstatning først skulle finde sted fra 9. maj – og ikke allerede fra 17. april – og da de ikke ville give efter for krav fra dansk side om den tidligere dato, blev J. Lauritzen altså »snydt« for brugsgodtgørelse i 22 dage!

CHILEAN REEFER kom så i fart under det engelske koffardiflag. Skibet var blevet malet i krigsgrå farve og havde fået påmonteret en 4" kanon (fra 1. verdenskrig) på fordækket.

Blue Funnel Lines lokale agent var shipping- og handelsfirmaet Mansfield & Co., et af Singapores daværende største firmaer. En repræsentant herfra kom om bord på CHILEAN REEFER for at arrangere besætningens mønstring på engelske betingelser. Disse nægtede flere af besætningen, officerer såvel som menige, at acceptere og blev derfor afmønstret, taget i land og anbragt i detention. De øvrige, inkl. kaptajn A. K. Knudsen, godkendte de engelske betingelser, men under protest.

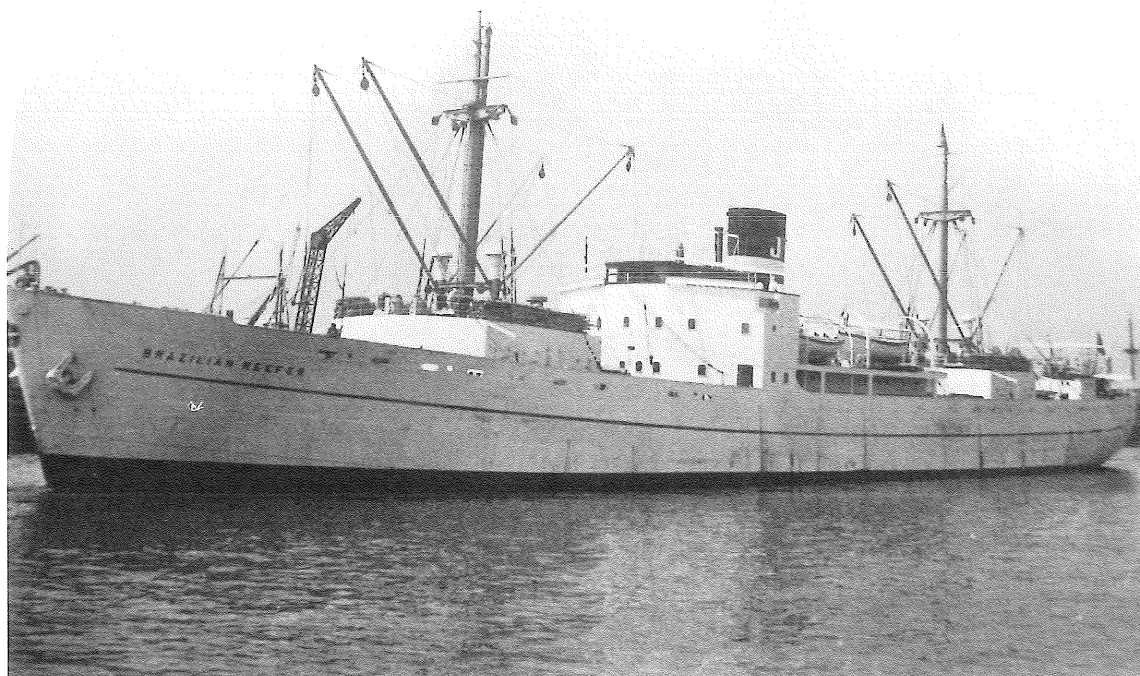


M/S CANADIAN REEFER: Frugtkøleskib på 2.350 tdw. Bygget 1936 på Nakskov Skibsværft til Dampskibsselskabet Vesterhavet, København. 18. januar 1940 totalforlist p. r. Haifa til Glasgow med frugt. Torpederet af tysk ubåd U-44, 20 sømil VSV af Cape Finisterre. Besætningen, der blev advaret og fik lov til at gå i bådene inden torpederingen, blev samlet op af en spansk trawler.
(Foto: Handels- og Søfartsmuseet)

The M/S CANADIAN REEFER: A refrigerated fruit ship of 2,350 dwt. Built at Nakskov Shipyard in 1936 for the steamship company Vesterhavet A/S of Copenhagen. On January 18th 1940 it was totally wrecked en route from Haifa to Glasgow with fruit. It was torpedoed by German submarine U-44 some 20 sea miles WSW of Cape Finisterre. A Spanish trawler picked up the crew, who had been warned and allowed to take to the boats before the torpedoing. (Photo: DMM.)

På sin første rejse under engelsk kontrol skulle Chilean Reefer laste te i Colombo til Marseilles i charter for det franske fragtnævn, Les Transports Maritimes. CHILEAN REEFER ankom til Colombo 10. juni, men

inden indlastningen var tilendebragt, kapitulerede Frankrig 22. juni, og i stedet for at sejle til Marseilles blev skibet så omdestineret med te-lasten til Liverpool via Sydafrika. Inden afgang fra Colombo 23. juni hav-



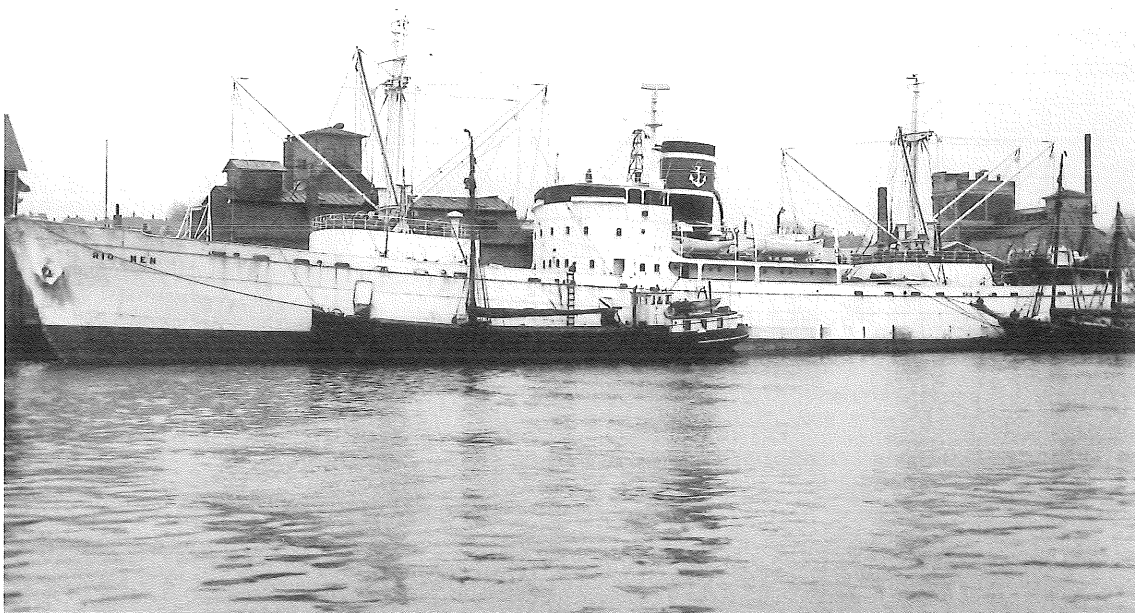
M/S BRAZILIAN REEFER: Frugtkøleskib på 2.350 tdw. Bygget 1936 på Nakskov Skibsværft til Dampskibsselskabet Vesterhavet, København. Efter besættelsen i april 1940 oplagt i Argentina.
(Foto: Handels- og Søfartsmuseet)

The M/S BRAZILIAN REEFER: A refrigerated fruit ship of 2,350 dwt. Built at Nakskov Shipyard in 1936 for the steamship company Vesterhavet A/S of Copenhagen. After the occupation of Denmark in April 1940 the ship was laid up in Argentina. (Photo: DMM.)

de kaptajn Knudsen bedt de lokale repræsentanter for Ministry of Transport om at sørge for, at der var nye 3. og 4. maskinmestre samt 3 maskinassistenter klar ved ankomsten til Durban, da disse officerer ikke ønskede at fortsætte på de engelske betingelser. Efter ankomsten 8. juli viste det sig, at der intet var gjort for at skaffe afløser, og da tilmed nu også 1. og 2. styrmand samt 1. maskinmester meldte fra,

ønskede kaptajn Knudsen heller ikke at fortsætte udelukkende med engelske officerer. Han blev så, sammen med de øvrige, taget i land og anbragt i en detentionslejr, i klostret Marian Hill, i nærheden af byen Pietermaritzburg.

Ny kaptajn blev Thomas Bell, 45 år, en af Alfred Holt & Co.s mest erfarne skibsførere. Han var meget glad for CHILEAN REEFER, selvom det var et langt mindre skib



M/S BRAZILIAN REEFER: Marts 1943 tvangssolgt til Flota Mercante del Estado, Buenos Aires. 1977 solgt til ophugning i Argentina. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet)

The M/S BRAZILIAN REEFER: In March 1943 it was sold by order of the court to Flota Mercante del Estado, Buenos Aires. In 1977 it was sold to the breaker's yard in Argentina. (Photo: DMM.)

end de, han plejede at føre; han kaldte da også skibet »a smart little passenger ship, my tiny CHILEAN REEFER«.

Efter flere rejser i Nordatlanten forlod CHILEAN REEFER Newcastle-upon-Tyne omkring månedsskiftet februar/marts 1941 og Loch Ewe i Skotland 3. marts for i ballast at sejle til St. John, New Brunswick, hvor der skulle indtages en ladning på 1500 tons bacon til England. Skibet sejlede alene og

ikke i konvoj på grund af dets fart på ca. 14 knob.

Besætningen bestod nu – foruden kaptajn Bell – af 17 andre englændere, 12 danskere, de fleste udmønstret fra det danske mønstringskontor i Newcastle-upon-Tyne og 6 kinesere; de var alle i kabyssen.

Den 15. marts opfangede den ene af skibets 2 engelske telegrafister signaler, der angav, at andre skibe længere forude blev angrebet af fjendtlige overfladefartøjer. I

sin rapport til Alfred Holt & Co. skriver kaptajn Bell, at han i første omgang havde besluttet sig til at fortsætte rejsen, men da nye nødsignaler indløb næste dag, ændrede han kurs – men da var det allerede for sent!

Ved 17-tiden rapporterede udkiksmænd, letmatros Henry Jensen, et skib ca. 12 sømil forude. CHILEAN REEFER drejede hurtigt bort i modsat retning og øgede farten til maksimum samtidig med, at der udsendtes røgslør i det nu tiltagende tågemørke. Telegrafisten udsendte signalet QQ (angrebet af armeret handelskrydser),

CHILEAN REEFERs modstander det tyske slagskib GNEISENAU.

Foto: Orlogsmuseet.

men da fjenden kl. 17.10 åbnede ild, sendtes signalet RR (angrebet af krigsskib).

Udkiksmænd Henry Jensen var i mellemtiden blevet sat til rors.

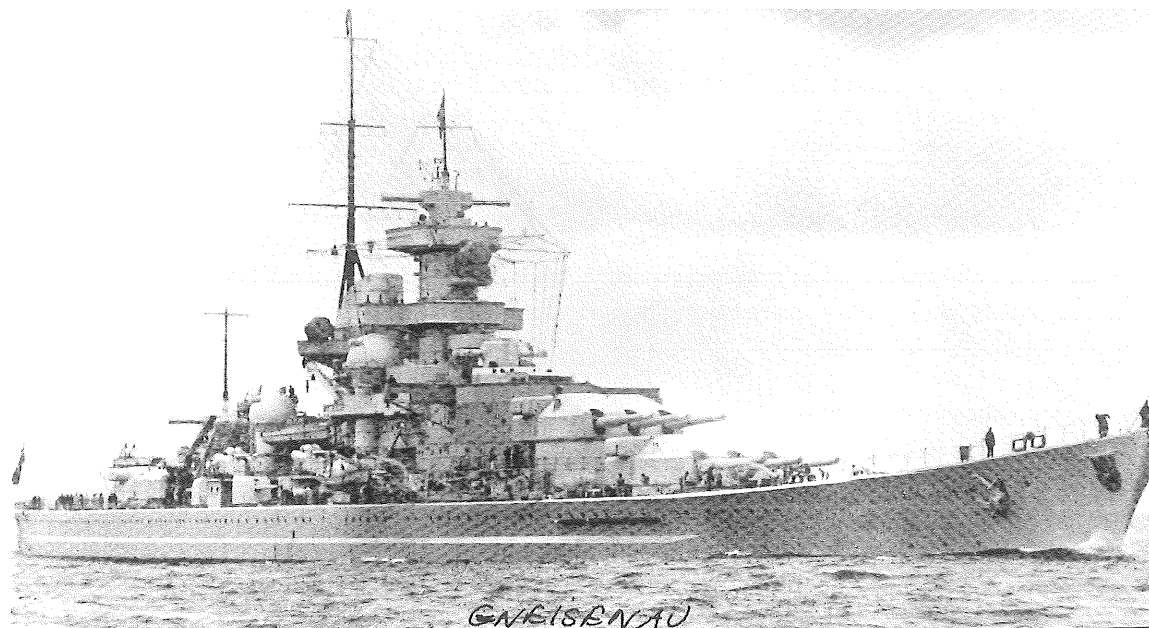
Fjenden viste sig nu at være ingen ringere end det tyske lommeflagskib GNEISENAU¹, fra hvis kanoner der affyredes skud mod CHILEAN REEFER.

Nødsignalerne blev opfanget af det engelske slagskib RODNEY², som øjeblikkeligt ændrede kurs for at forsøge at komme CHILEAN REEFER til undsætning.

Om bord på CHILEAN REEFER ændredes kursen efter hvert skud fra GNEISENAU, og

The CHILEAN REEFER's opponent, the German battleship GNEISENAU.

(Photo: The Naval Museum)



da forfølgeren skønnedes at være indenfor rækkevidde, gav kaptajn Bell ordre til at besvare ilden med den lille kanon. Det var som at prøve at skyde elefanter med et pusterør, men kaptajn Bell håbede i det mindste at kunne forårsage nogen skade på hans angriber, men, desværre, uden held. Fra tysk side anerkendtes det, at CHILEAN REEFER »wehrte sich tapfer« (forsvarede sig tappert).

På CHILEAN REEFER var der udbrudt brand. Kaptajn Bell besluttede derfor at »abandon ship«. Den danske 2. mester J. Jacobsen, stoppede maskineriet og drog omsorg for, at alle i maskinrummet kom op på dækket. Herfra affiredes først bagbords redningsbåd, som kom godt i søen med halvdelen af besætningen om bord. Letmatros Henry Jensen var sammen med ungmand Peter Ryberg Hjorth og den engelske 2. styrmand C. T. Collett sat til at affire styrbords redningsbåd med 15 mand om bord, men den kæntrede i den svære sø. Alle ombordværende blev skyllet overbord, men kom op på redningsflåder. Hjorth bliver stående på dækket, ubevægelig, da de to andre springer i havet; det lykkes for dem at komme op i redningsbåden sammen med den engelske 4. maskinmester G. Jones.

Efter at kaptajn Bell havde forvissat sig om, at der ikke var flere om bord på CHILEAN REEFER, sprang han selv ned i bagbords redningsbåd. Men hvor var mon ungmand Hjorth blevet af?

GNEISENAU beskød stadig sit bytte; det er antaget, at der blev affyret ca. 80 skud (sal-

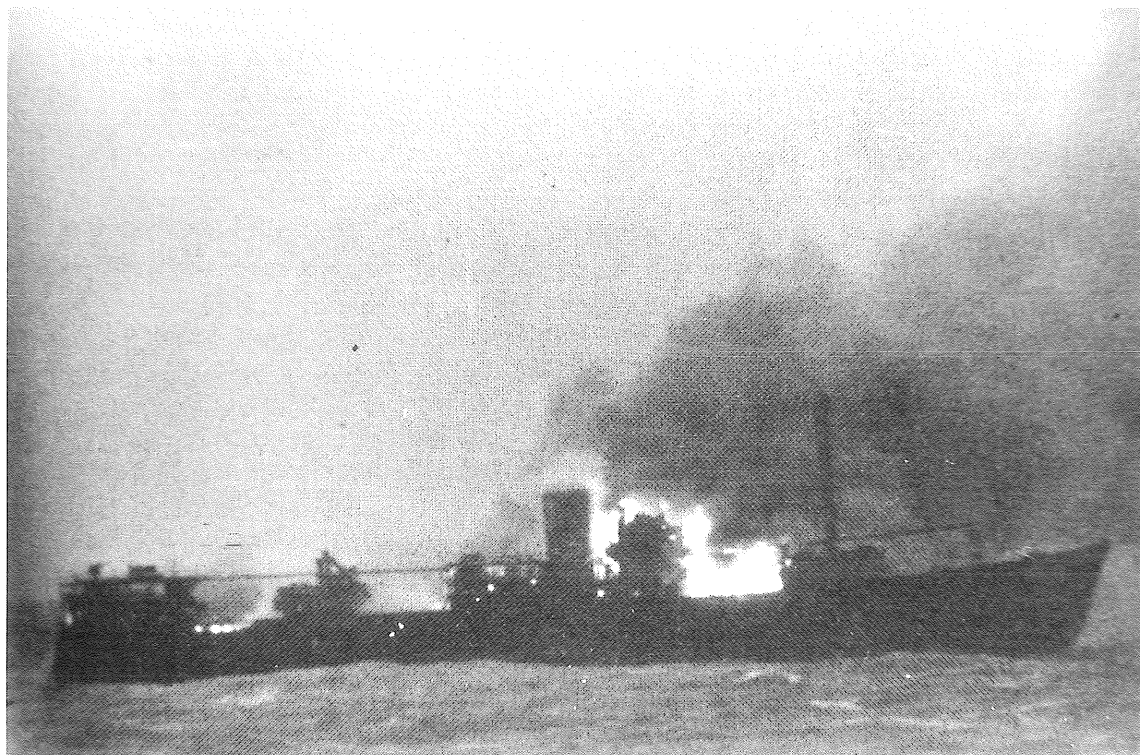
ver) – senere er det opklaret, at det var 82! Granatstumper slog ned omkring bagbords redningsbåd, som var i færd med at samle andre overlevende op fra redningsflåderne.

I mellemtiden dukkede RODNEY nu op på krigsskuepladsen. Herfra blev der sendt signal til det tyske krigsskib om at identificere sig; der indløb svar, at det var H.M.S. EMERALD. Kostbar tid gik tabt, inden man om bord på RODNEY opdagede fejltagelsen. I mellemtiden havde GNEISENAU samlet de 3 mand fra styrbords redningsbåd op og forlod derefter skyndsomst scenen og styrede mod Brest, hvortil skibet ankom i god behold. Med 28 knobs fart, måske endda mere under forcering, var det ikke muligt for RODNEY med sine »kun« 24 knob at optage forfølgelse.

RODNEY nærmede sig nu den brændende CHILEAN REEFER. I mørket tændtes et projektørlys, som fejede hen over havoverfladen. De overlevende i bagbords redningsbåd blev derved fundet og samlet op og taget med til Island, hvor deres veje skiltes.

Omsider sank CHILEAN REEFER - på positionen 46°13'N - 44°45'V, ca. 200 sømil øst for Cape Race på New Foundland.

Ved forliset omkom 7 mand, deriblandt ungmand Hjorth. I sin bog »De sejlede bare« beretter kaptajn H. C. Røder om en letmatros Henry Jensen, der var blevet dræbt under forsvaret af CHILEAN REEFER, mens han arbejdede ved den lille kanon. Det må dog bero på en fejltagelse. Når kaptajn Bell i sin rapport om forliset til rede-



Den brændende CHILEAN REEFER. På papiret var kampen utrolig ulige, men det lykkedes alligevel gennem denne kamp Royal Navy med slagskibet HMS RODNEY at komme så tæt på GNEISENAU, at den blev jaget væk fra Atlanten og ind til Brest, hvor skibet lå indtil det sammen med sit søsterskib SCHARNHORST i februar 1942 sneg sig op gennem Kanalen til Norge. SCHARNHORST blev sænket i 1943 under et angreb på en allieret konvoj til Murmansk, medens GNEISENAU blev sænket i Gdynia havn under et bombeangreb. (Foto: Rederiet J. Lauritzen)

The CHILEAN REEFER on fire. On paper the battle was extremely unequal, but nevertheless in this battle the Royal Navy, in the shape of the battleship HMS RODNEY, succeeded in getting so close to the GNEISENAU that it was chased away from the Atlantic and had to sail to Brest. Here the ship lay until February 1942, when together with its sister ship SCHARNHORST it sneaked up through the English to Norway. The SCHARNHORST was sunk in 1943 during an attack on an allied convoy bound for Murmansk, while the GNEISENAU was sunk in Gdynia harbour during a bomb attack. (Photo: J. Lauritzen Ship.Com.)

riet Alfred Holt & Co. specielt omtaler tre besætningsmedlemmer, deriblandt »ordinary seaman« Henry Jensen som »manden ved roret, der var blevet såret, men ikke

desto mindre fortsatte« og indstiller ham, posthum, til den engelske »Brave Conduct Commendation«, må kaptajn Bell ikke have vidst, at Henry Jensen havde overlevet

og, efter at være kommet fra borde, var samlet op af GNEISENAU. Letmatros Jensen blev efter ankomsten til Brest sat i fangelejr, hvorfra han i juli 1941 blev frigivet og kunne vende hjem til Danmark.

Rederiet J. Lauritzen fik meddelelsen om forliset fra Det Kgl. Danske Gesandtskab i Berlin 16. juni. Der blev indgivet anmeldelse om forliset til Sø- og Handelsretten i København 13. august. Samme dag afholdtes søforhøret, og skibet blev derefter

11. september afmeldt i skibsregistret.

Efter krigen bad kaptajn Thomas Bells søn, kaptajn Harold Bell, den engelske marinemaler John Wood om at male nogle scener fra forliset. John Wood udførte herefter tre malerier; de to forestiller CHILEAN REEFER i brand under beskydningen fra GNEISENAU; det tredje maleri forestiller RODNEY, hvis søgelys i mørket finder den bagbords redningsbåd. Det har ikke været muligt at efterforske, hvor de tre malerier i dag befinder sig.

Noter

¹ GNEISENAU var officielt på 26.000 tons, men var de facto på ca. 34.000 tons. Bygningen var påbegyndt i 1934 og afleveringen skete 8. december 1936. Skibet var blandt andet armeret med 9 stk. 11" og 12 stk. 5½" kanoner og kunne gøre en fart på godt 28 knob. Skibet var opkaldt efter den preussiske general Neidhardt von Gneisenau (1760-1831) og efter et slagskib af samme navn, der var blevet sænket ud for Falklandsøerne under 1. verdenskrig. GNEISE-

NAU var under kommando af admiral H. Lütjens.

² RODNEY var på 38.000 tons. Bygningen var påbegyndt i 1922 og afleveringen fandt sted i august 1927. Skibet var armeret med blandt andet 9 stk. 15" og 12 stk. 6" kanoner og kunne gøre 24 knob. Skibet var opkaldt efter admiral George Brydges Rodney, First Baron Rodney (1719-1732) og var under kommando af Captain (senere admiral sir) Fredrick H. G. Dalrymple-Hamilton, R.N. (Royal Navy).

Kildemateriale

Frivagten nr. 4, maj 1938 og nr. 17, november 1941

Lauritzen News nr. 124, september 1989

Danmarks Skibsliste 1939-1940

Rigsarkivet: Skibsregistret Bd. 43, Folio 58

H. C. Røder: *De sejlede bare*, side 407

Christian Tortzen: *Søfolk & Skibe 1939-1945*,

bind I, side 490-491

bind II, side 277-278, 287 og 291

bind III, side 275-278

Søren Thorsøe: *J. Lauritzen 1884-1984*, skib nr. 107

Dansk Sø-Ulykkes-Statistik 1941, nr. 53

Mandskabslisten pr. 16. marts 1941

High Court of The Straits Settlements of Singapore, case no. 11 of 1940

Jane's Fighting Ships 1939

Ministry of Defence, Naval Historical Branch, London

Lincoln, Rutland & Stamford Mercury, 11/11 og 22/12 1967

Leicester Mercury 18/11 1967

Wolfgang Kähler: *Schlachtschiff Gneisenau - Ein Tatsachenbericht* (Wilhelm Heyne Verlag, Münch, 1985)

M/S Chilean Reefer 1936 - 1941

Summary

CHILEAN REEFER, a 14-knot refrigerator ship of 2,350 dwt., was delivered from the shipyard in Nakskov on April 27 1936 to the J. Lauritzen shipping company. When Denmark was occupied on April 9 1940 the ship was travelling in ballast west of Sumatra, where it was seized by a British warship. The CHILEAN REEFER was taken to Singapore, where it was declared good prize. The ship was given the British flag and put under the management of Alfred Holt & Co. (Blue Funnel Line) in Liverpool. In March 1941 the CHILEAN REEFER was sailing in ballast from Scotland to Canada, alone because of its speed. On March 15

the ship was discovered and attacked by the German pocket battleship GNEISENAU, which quickly fired on the ship and set it alight. The British battleship RODNEY picked up emergency signals from the CHILEAN REEFER and the battleship immediately changed course in order to assist the CHILEAN REEFER. Before the RODNEY arrived on the scene the GNEISENAU had disappeared after having picked up three survivors from the CHILEAN REEFER, but the RODNEY managed to pick up the remaining survivors and was able to set them ashore in Reykjavik. Seven men out of a crew of 36 died.