

## Ole Stig Johannesen: Malteserkorsordningen – en modus vivendi<sup>1</sup>

*Forfatteren er lektor cand. mag. i fransk, tysk og russisk, men har også en maritim fortid. Han har desuden skrevet bøger om rederierne ØK, Ove Skou, Dansk-Fransk og A. P. Møller. Efter selv-syn i arkivmaterialet og støtte i andre kilder gennemgås her den besynderlige ordning, der involverede såvel Danmark og dansk skibsfart som de to krigsførende magter England og Tyskland i begyndelsen af anden verdenskrig.*

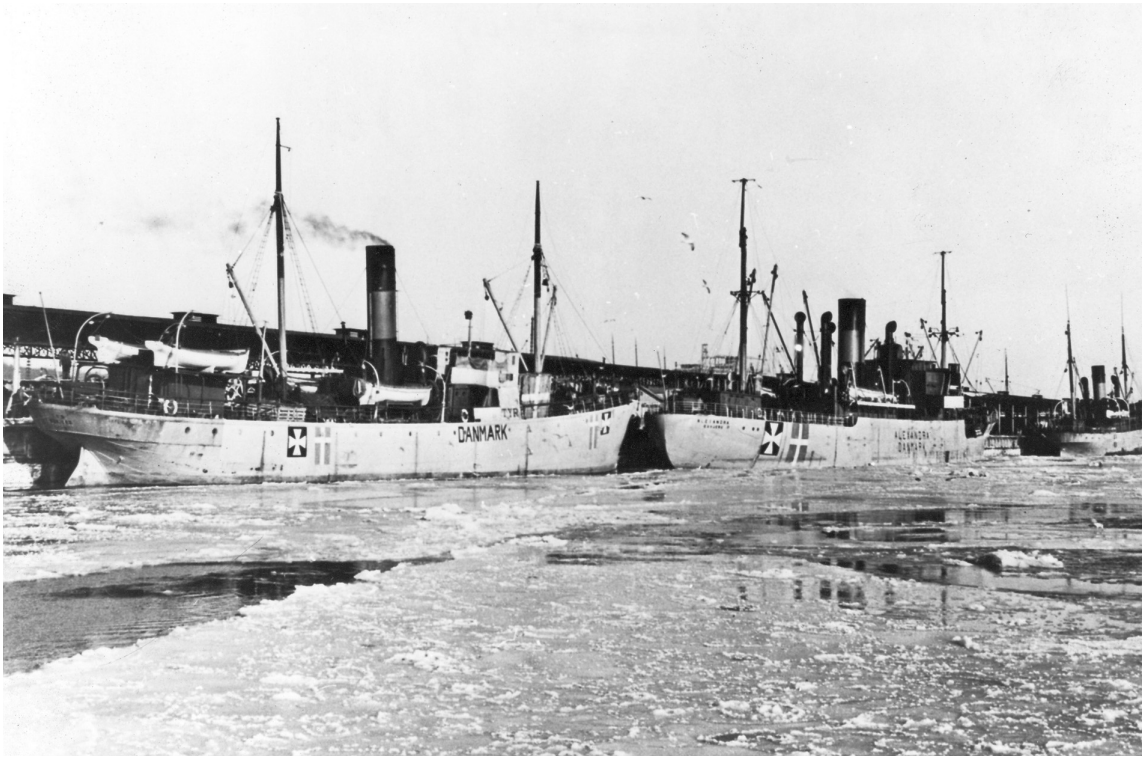
I forbindelse med historiske skildringer af forholdet mellem Danmark og Tyskland i perioden fra udbruddet af anden verdenskrig til Danmarks besættelse dukker af og til et spøgelse op ved navn Malteserkorsskibene – men ud over et par let henkastede bemærkninger fortøner det sig igen som genfærdet i den blå luft. Det er endda yderst få af de historiske værker<sup>2</sup>, der i det hele taget nævner hændelsen.

Efter Tysklands overfald på Polen i sensommeren 1939 og krigserklæringen fra England og Frankrig indtraf den bekendte stilstandsperiode indtil invasionen af Danmark / Norge og kort efter af Holland / Belgien og Frankrig. I dette tidsrum, som på fransk kaldes for den løjerlige krig – la drôle de guerre<sup>3</sup> – udspillede der sig et underligt handelsforhold mellem Danmark på den ene side og England / Tyskland på den anden.

Danmark havde jo gjort visse erfaringer i første verdenskrig, hvorunder det var lykkedes dels at holde sig neutral og dels at sælge landbrugsvarer til begge krigsførende parter: England og Tyskland. Det var denne balancegang, man ville prøve igen. England havde også gjort sig visse overvejelser. Man vidste, at det ville være umuligt helt at stoppe den danske landbrugseksport til Tyskland, men den kunne eventuelt nedskæres, hvis der blev lukket for tilførslen til Danmark af oversøiske foderstoffer og gødningsmidler, således at udbyttet udelukkende kunne dække det danske hjemmemarked og med en mindre eksport til England og endnu mindre til Tyskland. Man erklærede derfor alle slags levnedsmidler og foderstoffer for betinget kontrabande.

Fra dansk side overvurderede man sin egen rolle og mente, at de danske landbrugsvarer var absolut nødvendige for England, såvel som at Tyskland ligesom under første verdenskrig kunne risikere udsultning uden en dansk landbrugsproduktion, og at forudsætningerne for denne produktion var tilførsel af de nævnte oversøiske foderstoffer og gødningsmidler.

Der var indgået en ikke-angrebspagt mellem Tyskland og Danmark<sup>4</sup>, ifølge hvilken



Efter at være vendt tilbage fra en dramatisk rejse til England ligger de to DFDS Maltserkorsskibe, TYR og ALEXANDRA, her fredeligt i Esbjerg den 20. februar 1940. De to skibe samsejlede, og på turen var TYR den 3. februar om formiddagen blevet angrebet af to Heinkel bombefly og beskudt med maskinkanoner, hvorefter der ved gentagne angreb blev kastet en halv snes bomber mod skibet. Takket være forskellige spektakulære manøvrer, som kaptajnen selv tillagde højere magter, blev skibet ikke ramt. (Kort tid forinden, den 6. februar, var det nævnt i KTB, at man burde gøre Maltserkorsskibene synlige fra luften, og den 8. februar taltes der om at foretage en yderligere udformning af Maltserkorsafmærkningen).

Den lidt naive samsejlingsordning var efter ønske fra organisationerne kommet i stand i december 1939 som en henstilling fra Handelsmi-

nisteriet og i februar 1940 som et påbud. Den var tænkt som en hjælpeforanstaltning i tilfælde af det ene skibs minesprængning, men ordningen fordoblede til gengæld ofte ubådenes jagtudbytte. Således havde man netop fra TYR aftenen før i snetykningen observeret to andre samsejlende danske skibe ENGLAND og FREDENSBORG, der begge to blev torpederet om natten.

De to skibe TYR og ALEXANDRA overlevede i øvrigt krigen på hver sin måde. Deres samsejling ophørte, og den 9. april 1940 befandt TYR sig i Glasgow, hvortil det var ankommet få dage forinden fra Frederikshavn. Det kom til at gøre tjeneste i udeflåden. ALEXANDRA lå fuldt lastet i Esbjerg klar til afgang. Dette blev forhindret af de tyske tropper, og to dage senere blev skibet beordret til Hamburg for at aflevere lasten. Det kom derefter i hjemmeflåden. (Foto H&S)

*After returning from a dramatic voyage to England the two DFDS Maltese Cross ships TYR and ALEXANDRA, are seen here lying peacefully in Esbjerg on February 20th 1940. The two ships sailed together and during the journey, on the morning of February 3<sup>rd</sup>, two Heinkel bombers had attacked the TYR with machine-gun fire and then in repeated attacks had tried to hit it with about 10 bombs. Thanks to a number of spectacular manoeuvres, which the captain himself attributed to higher powers, the ship was not hit. (Shortly before this, on February 6<sup>th</sup>, the question of making the Maltese Cross ships more visible from the air was mentioned in KTB and on February 8<sup>th</sup> they discussed a further revision of the Maltese Cross logo).*

*The rather naïve arrangement for sailing together was started in December 1939 at the request of the organisations in the form of a recommendation from the Ministry of Trade, and in February 1940 in the form of an order. It was seen as a remedial measure in*

en normal vareudveksling skulle finde sted. Hvis England forhindrede eksporten til Tyskland, ville det være et brud på Danmarks neutralitet. Danmarks hævdede, at en forudsætning for eksporten af landbrugsvarer også var en import af foderstoffer / gødningsmidler, og til gengæld herfor ville England også have sin andel af den danske landbrugsproduktion. Nu var betingelserne sat i dette trekantsdrama. Alle tre parter var interesserede i en form for status quo ordning – dvs. en opretholdelse af tingenes tilstand. Tyskland og England havde begge forståelse for Danmarks situation, idet de dog samtidig overvejede, hvorledes de kunne nedskære modstanderens fordele og bevare egne. Det drejede sig nu ganske enkelt om følgende: Tyskland skulle tillade Danmark at eksportere til England og følgelig lade visse danske ski-

*case one of the ships was blown up by mines, but, on the other hand, the arrangement often doubled the prey taken by the u-boats.*

*As a matter of fact the crew of the TYR had on the very eve of the attack observed through the heavy snowfall two of the other ships sailing together, the ENGLAND and the FREDENSBORG, both of which were torpedoed during the night.*

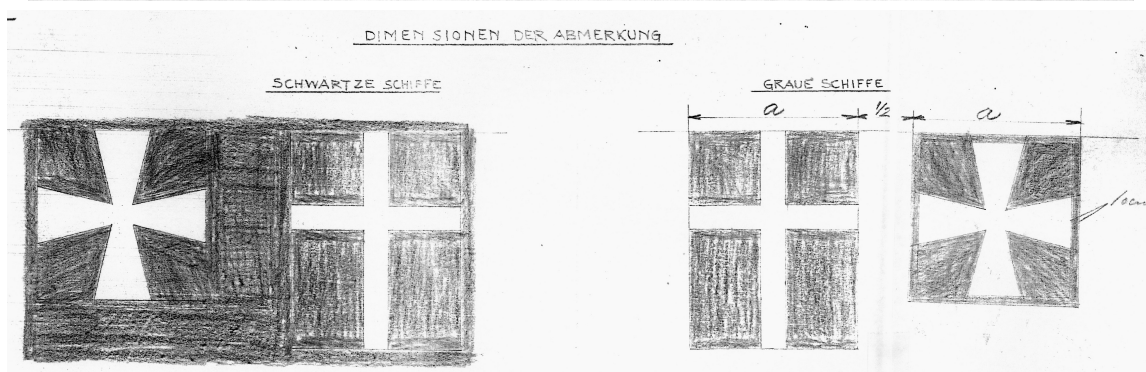
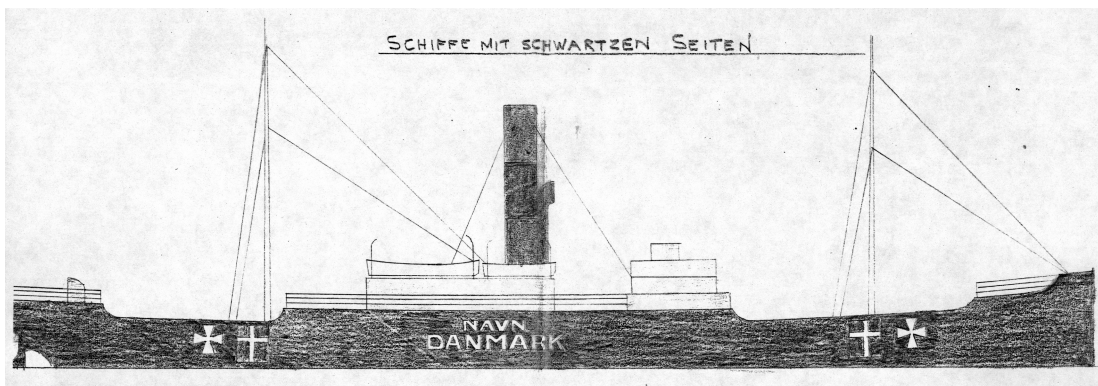
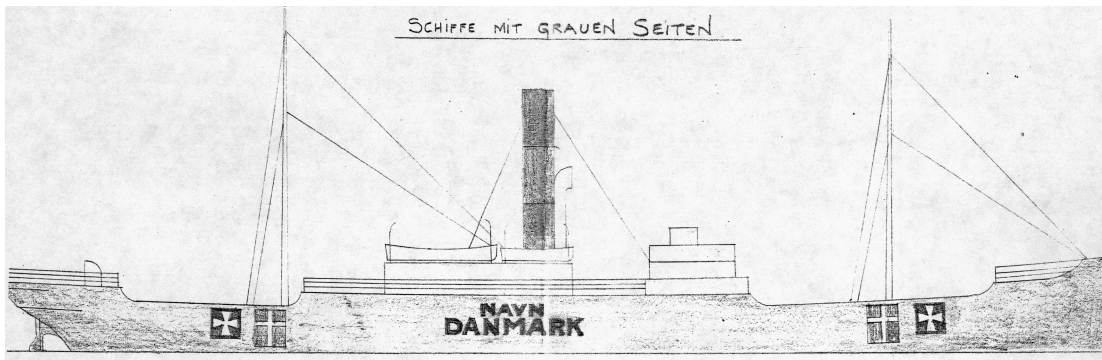
*As it happens the two ships, TYR and ALEXANDRA, each survived the war in their own way. They stopped sailing together, and on April 9<sup>th</sup>, the date of the German occupation of Denmark, the TYR found itself in Glasgow, where it had arrived a few days before from Frederikshavn. It came to serve in the Danish fleet in exile. The ALEXANDRA lay in Esbjerg, fully loaded and ready for departure, but this was prevented by the German troops, and two days later the ship was ordered to sail to Hamburg and deliver its cargo there. Afterwards it served in the home fleet.*

*(Photo DMM)*

be med landbrugsvarer få frit lejde over Nordsøen, mod at Tyskland til gengæld fik del i eksporten, og England måtte ikke forhindre tilgangen af de for landbruget vigtige råstoffer.

I et efterkrigsnotat<sup>5</sup> fra 1948 fremgår det, at Tyskland den 20. september 1939 havde udtrykt en del betænkeligheder ved arrangementet, da ordningen med Danmark var i Englands favør, eftersom englænderne skulle modtage ca. 70 % af eksporten og Tyskland de resterende 30 % svarende til forholdene før udbruddet af krigen. Man nævnte, at det kunne så til gengæld opvejes af en lignende ordning med Argentina – England – Tyskland, der ville være i Tysklands favør. Dette forslag blev dog ikke til noget.

Ved et møde den 8. oktober 1939 drøftes sagen mellem på dansk side O. C. Mohr fra



De to skibstegninger, der blev udfærdigede af DFDS og fremsendt til tyskernes orientering om bemalingen med Malteserkorset. Den ene til brug på de gråmalede skibsskrog og den anden for de sortmalede. Den tredje tegning er en detaljetegning af bemalingen på skibssiderne.  
(Inscannet fra kopi fra sagsmappen i Rigsarkivet)

*The two ship's drawings that were made by DFDS and sent to the Germans in order to brief them on the painting of the Maltese Cross. One was for use on grey-painted hulls and the other for black-painted hulls. The third drawing shows the details of the painting on the sides of the ships.*

*(Copy of the case file in the Record Office)*

udenrigsministeriet og på tysk side gesandt Renthe-Fink samt Dr. Walter fra den økonomiske afdeling i det tyske udenrigsministerium. Tyskerne medbringer et skriftligt oplæg uden underskrift, det skal heller ikke underskrives fra dansk side, hele aftalen forbliver mundtlig. Hvad angår transporten, fremgår det af sagsakterne<sup>6</sup>, at DFDS som det største rederi fremkommer med udkast til det tyske gesandtskab. Der skal tilgå tyskerne oplysninger om skibsnavn, afgangshavn, tidspunkt og bestemmelsehavn samt angivelse af mængder af forskellige varer. Der vedlægges tegninger af et skib med grå sider og et skib med sorte sider. Endvidere tegninger, der i større skala viser de aftalte afmærkninger samt oplysninger om dimensioner. Desuden en liste over navne på de skibe, som skal anvendes. Afmærkningen skal være et hvidt Malteserkors på sort baggrund – på begge skibssider – og de skal anbringes bag det agterste og foran det forreste nationalitetsmærke. Da DFDS er det ledende af de tre indblandede rederier, bliver det derfor dette selskabs rederimærke, der anvendes, altså Malteserkorset.

De fra tysk side fastsatte retningslinier omfatter 5 punkter:

- 1) Ingen blandet ladning, men kun landbrugsprodukter og evt. andet såsom øl eller kondenseret mælk / dåsekonserves.
- 2) Helst kun én udskibningshavn. (Dette blev dog ved forhandlinger ændret til fem havne: København / Odense / Aarhus / Aalborg / Esbjerg. (Senere blev også Frederikshavn tilføjet, mulig-

vis på grund af de store isproblemer i vinteren februar-marts 1940).

- 3) En generel anmeldelse af alle de skibe, der ville blive anvendt med erklæring om, at disse udelukkende ville blive anvendt dertil, desuden en speciel anmeldelse af hver enkelt afsendelse. (Da DFDS er udset til at administrere ordningen, skal selskabet afgive meddelelser også på vegne af de to andre delta-gende danske rederier og på vegne af den danske regering).
- 4) Returfragt tillades til København. (Ændres senere til de fem pågældende havne).
- 5) Hver enkelt kaptajn får en erklæring fra det tyske gesandtskab til fremvisning over for de tyske søstridskræfter.

Fortegnelsen over skibe omfatter 20 skibe fra DFDS Desuden 3 fra rederiet C. K. Hansen / Dannebrog og 2 fra rederiet H. A. Christensen. Altså oprindeligt 25 skibe.

Listen udvides senere med endnu 9 fra DFDS og 2 fra C. K. Hansen. I alt 36 skibe var således involverede<sup>7</sup>, se boks side 94.

En telefonisk godkendelse fra Berlin til det tyske gesandtskab indtraf den 9. oktober. Der var dog et forbehold, man ville ikke give nogen lang opsigelsesfrist, kun en »passende frist«, hvad der mundtligt fortolkedes som mindst 14 dage. Ordningen skulle træde i kraft kl. 0600 den 11. oktober 1939.

Indholdet af aftalen blev meddelt den engelske gesandt, men ellers var der både fra dansk og tysk side enighed om at holde aftalen hemmelig. Dog blev det Udenrigspolitiske Nævn underrettet, såvel som



Billedtekst se næste side

Skibet på fotoet er sandsynligvis TOMSK, der her er i færd med at losse bacon den 12. april 1940 i Manchester, hvortil det var ankommet umiddelbart før Danmarks besættelse. Det blev beslaglagt af de engelske myndigheder og under den videre sejlads bestyret af rederiet Richley, Halvorsen & Cample, London, der satte det i engelsk kystfart. I 1944 var det blandt de skibe, der deltog i invasionen, idet det blev indsat i transporten af krigsmateriel til de amerikanske styrker på Utah Beach i Frankrig. Her var der stor trængsel, og TOMSK måtte den første gang vente en uge på at blive losset.

Der opstod under ventetiden en del uoverensstemmelser mellem kaptajnen, der var afløser, og besætningen. Begge parters nerver var i forvejen tyndslidte på grund af krigssejladsen. TOMSK kom dog uskadt gennem krigen, og i oktober 1948 vendte det atter tilbage til DFDS, der indsatte det på sit europæiske rutenet.

En dramatisk hændelse fandt sted på rejse fra Rotterdam til Århus i aug. 1948, hvor udbrød der brand i lasten, da skibet befandt sig i Århusbugten. Der indtraf en kraftig eksplosion i nogle tromler med kemikalier, og i løbet af kort tid var båddækket og broen omspændt af ilden. Kaptajnen sprang over bord fra broen for at undgå de voldsomme flammer. To andre besætningsmedlemmer blev forbrændt. Skibet sejlede dog for egen kraft ind og blev senere sat på grund, da det fik stærk slagside af slukningsvandet.

Efter en langvarig reparation i Frederikshavn genoptog det sejladsen, men i september 1957 blev det lagt op i København; det kneb efterhånden med rentabiliteten for de gamle dampskibe. I april 1959 blev skibet, der var på 1.930 tons dw og bygget i 1911 hos B&W, solgt til ophugning i Hamburg.

(Scanpix, Hulton-Deutsch Collection / Corbis).

*The ship in the photograph is probably the TOMSK, which is seen here unloading bacon on April 12<sup>th</sup> 1940 in Manchester. It had arrived here just before the German occupation of Denmark. It was seized by the British authorities and during the rest of its service it was put under the management of the shipping company Richley, Halvorsen & Cample, London, who put it into service in the English coastal traffic. In 1944 it was one of the ships that took part in the invasion of Normandy, when it was used to transport war material to the American forces on Utah Beach in France. It was very busy in the harbour and the first time the TOMSK had to wait a week to unload.*

*During the wait a number of disagreements arose between the captain, who was a replacement for the previous captain, and the crew. The nerves of both parts were already worn thin by sailing in war conditions. However, the TOMSK came out of the war unharmed and in October 1948 it returned to DFDS, which put it into service in their European routes.*

*A dramatic event took place on the voyage from Rotterdam to Århus in August 1948, when a fire broke out in the hold when the ship was in the Bay of Århus. There was a big explosion in some drums filled with chemicals, and within a few minutes the boat deck and the bridge were ringed by fire. The captain jumped overboard from the bridge to avoid the violent flames. Two other members of the crew were burnt. However, the ship managed to continue sailing under its own steam and was later set aground, since the water used to extinguish the fire had given the ship a list.*

*After a lengthy repair in Frederikshavn it resumed sailing but in September 1957 it was laid up in Copenhagen; it was becoming increasingly difficult for the old steamships to make a profit. In April 1959 the ship, which was built in 1911 at B&W and had a tonnage of 1,930 dwt., was sold to the breaker's yard in Hamburg.*

*(Scanpix, Hulton-Deutsch Collection / Corbis).*

**DFDS:**

A. P. BERNSTORFF  
 ALEXANDRA  
 BELLONA  
 CHARKOW  
 DAGMAR  
 DIANA  
 DRONNING MAUD  
 EBRO  
 FLORA  
 FRIGGA  
 HEBE  
 HROAR  
 I. C. JACOBSEN  
 MARGRETHE  
 RHONE  
 ROTA  
 SLEIPNER  
 THYRA  
 TYR  
 VIDAR

**C. K. Hansen:**

AALBORG  
 JÆGERSBORG  
 LILLEBORG

**A. H. Christensen:**

FRANKRIG  
 HOLLAND

**Efterfølgende tilføjedes yderlige 11 skibe:****DFDS:**

FRODE  
 HINDSHOLM  
 KATHOLM  
 SIGRUN  
 SKJOLD  
 SVANHOLM  
 TOMSK  
 TULA  
 TAARNHOLM

**C. K. Hansen:**

ELLENSBORG  
 SKODSBORG

udenrigsminister P. Munch meget kort orienterede pressen, men med betoning af, at der ikke skulle skrives noget herom. Også under første verdenskrig havde Danmark faktisk opnået en lignende ordning som Malteserkorsordningen. Desværre var den dengang blevet røbet i avisen Nationaltidende, hvorefter Tyskland ikke ønskede at medvirke. Fra tysk side ønskede man ikke for megen omtale af sagen, der var forhandlet af det tyske udenrigsministerium, Auswärtiges Amt, men ikke helt i overensstemmelse med hensigterne hos flådens ledelse, Seekriegsleitung.

Allerede før ordningens ikrafttræden havde Tyskland opbragt danske landbrugsskibe; de var blevet ført til Hamburg, ladningen opløst og beslaglagt, men der blev betalt for dem. Skibene blev derefter frigivet. Men også nogle af skibene, der opererede efter den nye ordning, blev opbragt –

dog nu uden konfiskation af ladningen, såvel som der hos adskillige blev foretaget stikprøver af ladningerne til søs. Men ikke nok hermed. Kort før jul 1939 forsvinder JÆGERSBORG<sup>8</sup> sporløst på rejse fra København til Leith. Man formodede først, at det skyldtes en minesprængning,<sup>9</sup> men de efterfølgende torpederinger af fire DFDS skibe<sup>10</sup> i Malteserkorsflåden kunne antyde endnu en torpedering i dette tilfælde.

Årsagen hertil kan man kun gisne om, men den skal muligvis søges i den dualisme, der prægede hele det tyske styre gennem krigsårene. Det var en bevidst taktik fra Hitlers ide, at undlade at give helt klare beføjelser til diverse myndigheder og ledelser; der var således ikke altid klarhed over, hvem der havde ansvaret for en bestemt opgave, ansvarsfordelingerne var flydende, hvad der ofte gav anledning til stor rivalisering parterne imellem. Ganske vist havde



Auswärtiges Amt ansvaret for aftalerne med udlandet, men Seekriegsleitung havde ene og alene ansvaret for at opretholde blokaden rundt om England. Hvem bestemte altså i Nordsøen? Var det Auswärtiges Amt eller Seekriegsleitung?

Den tyske ledelse af Kriegsmarine havde udtrykt sin utilfredshed med ordningen,<sup>11</sup> og den 30. oktober havde ledelsen både anmodet om og fået bekræftet flådens rettigheder til at borde og inspicere også Malteserkorsskibene.

I HWK<sup>12</sup> havde man atter i januar 1940 studeret flådens kritik af Malteserkorsordningen, og resultatet blev en anbefaling af en skarpere kurs over for de neutrale lande i forbindelse med den skærpede søkrig over for England. Det blev dog indskærpet over for Seekriegsleitung, at man skulle undgå langvarige inspektioner af de danske skibe; skibene skulle inspiceres hurtigt og på en høflig måde og ikke opbringes unødvendigt. Sidstnævnte var nemlig ikke politisk ønskværdigt, dels eftersom de danske leverancer til Tyskland var meget tilfredsstillende, og dels ville man ikke provokere de spirende anti-tyske holdninger i Skandinavien ved at bryde aftaler med mindre lande. Der blev dog på den anden side aftalt, at man kunne true Malteserkorsordningen lidt

uden at bringe aftalen til ophør ved simpelthen at arrangere nogle hændelige forlis af nogle få af disse skibe. Det skulle fremstå som minesprængning, men i virkeligheden skulle de torpederes uden forvarsel af tyske ubåde.<sup>13</sup> Efterfølgende blev fire skibe torpederede.<sup>14</sup>

Afslutningsvis må dog erkendes, at intet i det foreliggende materiale fra Seekriegsleitung peger på en direkte ordre til torpedering af de Malteserkorsskibene, de nævnes derimod adskillige gange som en særlig undtagelse.<sup>15</sup>

I marts 1940 fremlagde HWK for Hitler et studie af mulighederne for at nedskære de danske eksporter til England. Hvad enten man nu opsagde aftalen med Danmark eller for den sags skyld blot torpederede Malteserkorsskibene (man kendte jo deres sejlplaner), så ville en sådan handling over for et neutralt land fremstå uheldigt, og det ville være i Englands favør. Det bedste ville være, om man kunne bringe hele Danmarks landbrugsøkonomi ind under tysk kontrol.<sup>16</sup> Man skulle dog først have bragt tilstrækkelig store mængder foderstoffer til Danmark. Hitler var enig med rapporten, han nævnte dog intet om sine umiddelbart forestående planer om en besættelse af Danmark, hvad jo elegant ville løse problemet.

## Noter

<sup>1</sup> Ved udtrykket *modus vivendi* forstås især en foreløbig ordning, der gør det muligt at holde et samarbejde gående. Både englænderne og tyskerne anvendte dette udtryk om ordningen.

<sup>2</sup> Ud over egne undersøgelser i arkiverne baserer artiklen sig på værkerne af V. Sjøqvist og Chr. Tortzen samt en artikel af Giltner. (Se Litteraturliste). Aftalen med Tyskland er først blevet kendt ret sent, men i dag er den tilgængelig under nedennævnte arkivnummer. Sagen omtales kort i nyere historiske værker som f.eks. C. Bundgård Christensen / J. Lund / N. Wium Olesen / J. Sørensen: *Danmark besat. 2005*; p.76-77, samt i Bo Lidegaard: *Dansk Udenrigspolitisk historie bd. 4. Overleveren 1914-45. 2003*; p. 349-350.

<sup>3</sup> Hvorimod engelsk anvender udtrykket *the phoney war* i betydningen den falske krig om denne periode, der på tysk kaldes for *stillstandskrig: Sitzkrieg*

<sup>4</sup> Danmark havde allerede om eftermiddagen den 1. september udstedt en neutralitetserklæring, der to dage senere blev efterfulgt af en ny erklæring om neutralitet, da man erfarede, at verdenskrigen var en realitet.

<sup>5</sup> Notat fra C. C. Mohr, der i 1939 var direktør for udenrigsministeriet. Udenrigsministeriets arkiv. Se note 6.

<sup>6</sup> Udenrigsministeriets arkiv: Læg 83 D 5 b. Overenskomst med Tyskland 8. oktober 1939 (Malteserkorsarrangementet).

Selve aktstykket, der har påskriften *Strengt fortroligt*, har overskriften: *Tysk forligstilbud accepteret 8. oktober 1939*.

<sup>7</sup> I søkrigsledelsens krigsdagbog anføres også MINSK (DFDS) som Malteserkorsskib, dette sker i forbindelse med en notits om sænkningen af MINSK og CHARKOW og kan muligvis være en fejl i indberetningen fra gesandtskabet i København. Seekriegsleitung, KTB, pk. 2, læg 41.

<sup>8</sup> Der havde været rygter om, at skibet havde med-

bragt maskingeværer på en tidligere rejse. Falske informationer fra diverse stikkere angående skibenes ladninger var der mange af. Ganske vist havde Danmark en produktion af det berømte Madsen rekylgevær, men det blev aldrig benyttet i England, og England havde endnu ikke mistet store mængder våben, som det senere skete for ekspeditionskorpsset ved Dunkerque. Det var dog muligt, at tyskerne her for alle tilfældes skyld ville minde Danmark om at overholde spillets regler. I krigsdagbogen (KTB) ses dog 14. januar 1940 følgende note: *Mistanken om misbrug af Malteserkorsaftalen er ikke hidtil blevet bekræftet.*

<sup>9</sup> Tortzen undlader helt at tage stilling hertil, idet han ikke lader skibet figurere som krigsforlis.

<sup>10</sup> VIDAR, den 31. januar 1940; RHONE og SLEIPNER begge den 15. februar 1940; CHARKOW den 19. marts 1940.

<sup>11</sup> I et memorandum af den 15. oktober 1939 anfører Seekriegsleitung sin opfattelse, at hovedmålet er handelsskibene og ikke kun fjendtlige, men ethvert, der kunne bidrage til fjendens forsyning. Enhver handel med England skal forhindres, og alle indvendinger fra neutrale lande skal tilbagevises: »Das Hauptobjekt der Seekriegsführung ist ... jedes Handelsschiff zur Versorgung der feindlichen Kriegsgewirtschaft ... Jede Einfuhr nach England ... zu verhindern. Sämtliche Einsprüche der Neutralen müssen zurückgewiesen werden.« Der gøres dog visse indskrænkninger så som passagerskibe samt skibe fra velvilligt indstillede neutrale lande (her nævnes specifikt Italien, Spanien, Japan og Sovjetunionen). En yderligere indskrænkning er for tiden frigivelsen af den danske eksport til England på grund en aftale med Danmark. Seekriegsleitung, pk. 2, læg 21.

<sup>12</sup> Forkortelse for *Sonderstab für Handelskrieg und wirtschaftliche Kampfmaßnahmen* (Særafdeling inden for den tyske generalstab til varetagelse af handelskrig og økonomiske forholdsregler).

<sup>13</sup> Giltner henviser til en HWK rapport af 21. januar 1940, der skulle omhandle en undersøgelse af en intensivering af truslen over for Malteserkors-skibene uden dog en påfølgende opsigelse af aftalen. I krigsdagbogen KTB ses intet herom; 3 dage tidligere indføres derimod, at så længe den dansk-tyske aftale er i kraft skal de danske skibe undtages fra den skærpede krigsførelse. Dog nævnes allerede den 5. januar 1940 ved en situationsdrøftelse hos chefen for Seekriegsleitung, at der uden forudgående advarsel bør foretages ubådsangreb for at opretholde fiktionen om en minesprængning: »zur Aufrechterhaltung der Fiktion Minentreffer.« KTB, pk. 2, læg 39.

<sup>14</sup> For de tre førstes vedkommende (VIDAR /

RHONE / SLEIPNER) bemærker Tortzen, at jævnfør udtalelser fra søfolk så var disse tre skibe ikke bemalet med Malteserkors, da de blev torpederet. Det lyder mærkeligt, og man kan hertil sige, at så var det jo ikke så mærkeligt, at de blev torpederet. På den anden side, forledes man til at tro, at søfolkernes hukommelse spiller dem et puds. Hvorfor skulle man dog have undladt den ekstra beskyttelse?

<sup>15</sup> Hvis der havde foreligget en ordre, ville den være omtalt i Kriegstagebuch. Der har tidligere været tale om »skydegale ubådskommandanter«, men disciplinen var høj, og man gik ikke imod en forholdsordre.

<sup>16</sup> Se Giltner.

#### Kilder:

Viggo Sjøqvist: *Danmarks udenrigspolitik 1933-1940*. 1966. (Dette er det grundlæggende værk, der især behandler det politiske spil. Sjøqvist var den første, der henledte opmærksomheden på Malteserkorsordningen).

Chr. Tortzen: *Søfolk og skibe 1939-45*. Bd. I og II. 1981-85. (Tortzen kommer mere ind på den søfartsmæssige del, men det fremgår ikke, hvorfor de danske skibe blev torpederede).

Philip Giltner: *Trade in »Phoney Wartime«: The Danish-German Maltese Agreement of 9 October 1939*. In: *The International History Review*. No.19, 1997, Ontario. (Her forsøges det tydeliggjort, hvorfor Tyskland på trods af aftalen torpederede de danske skibe).

Udenrigsministeriets arkiv.

Fragtnævnets arkiv.

### *Summary*

At the outbreak of World War II Denmark had declared its neutrality and hoped for a repeat of the model from World War I, whereby Denmark could trade with both the warring parties, England and Germany. Both countries also had a vested interest in the continued import of Danish agricultural produce.

With the Germans Denmark used the argument that Danish agricultural production was dependent on the import of feedstuffs and fertilizers, and if the export of Danish agricultural produce was not maintained at the same level as hitherto England would put a blockade on the Danish import of these goods in return. All three countries – perhaps Denmark most of all – were interested in a kind of triangular trade agreement. Denmark reached an agreement with Germany whereby a number of named ships were allowed to sail with Danish agricultural produce to England. The ships had to have a distinctive charac-

teristic – and the Maltese Cross was chosen. It was the logo of the DFDS, which was the leading shipping company with the majority of the ships, and the one that also administered the arrangement for the two other participating shipping companies. The agreement was unwritten and kept strictly secret.

It is understandable that Germany should be told which ships were involved, when they were sailing, and what goods they were carrying, but it does not make much sense that some of the 36 ships covered by the agreement were torpedoed nonetheless. Apparently this was due to disagreements between the German Foreign Ministry, who had negotiated the deal and who had an interest in continued good diplomatic relations with Scandinavia, and the German Naval Command, who were in charge of the sea blockade against England. Naturally the arrangement stopped when Germany occupied Denmark.