

*Ole Stig Johannesen:*

## Malmfarten – danske skibe i tysk malmfart<sup>1)</sup> under 2. verdenskrig

*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-Mærsk. Der er aldrig før foretaget en undersøgelse i Fragtnævnets arkiv<sup>2)</sup> med henblik på at finde frem til skibene i den pågældende malmfart. Såvel antallet af skibe som omfanget af den transporterede mængde af jernmalm virker overraskende.*

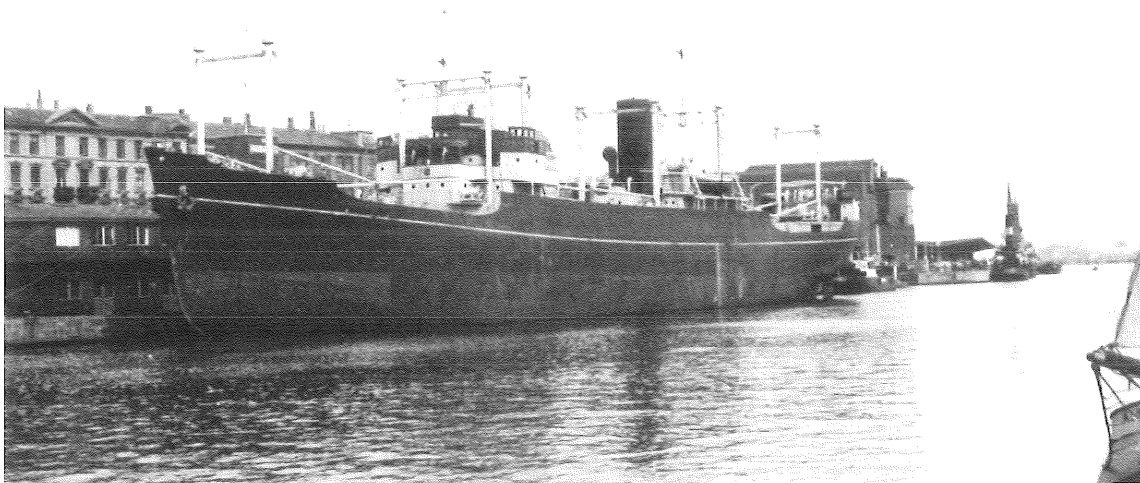
*De generelle forhold for skibsfarten  
i de danske farvande*

Med den tyske besættelse af Danmark i april 1940 blev handelsflåden som bekendt delt op i den del, der var i udenrigsfart og således uden for Tysklands rækkevidde og i den del, der befandt sig i de hjemlige farvande og som følge heraf blev underlagt tyske krav. Det var ca. en tredjedel af skibstonnagen, der nu kom til at indgå i hjemmeflåden, som blev fællesbetegnelsen for disse skibe. Nogle få dage efter at besættelsen havde fundet sted, blev indenrigs skibstrafik atter tilladt – og senere i måneden blev det tilladt at besejle Østersøhavnene uden særtilladelse, hvorimod den nordlige del af Kattegat stadig var forbudt område. Først ultimo maj blev Sydnorge indlemmet i det tilladte område.

Mineringen af farvandene begyndte og ikke kun fra dansk og tysk side, idet eng-

lænderne nedkastede store mængder af miner i håb om at spærre for gennemsejlingen i Øresund og Bælterne. En tysk minespærring blev lagt tværs over Skagerrak fra Danmark til Norge, så at ingen britiske krigsskibe kunne dukke op i de danske farvande – og de danske handelsfartøjer kunne heller ikke slippe ud. De gensidige mineringer omfattede både hornminerne, der eksploderede ved kontakt med skibet samt de mere udspekulerede magnetiske miner, der kunne indstilles, så at der skulle et vist antal oversejlinger til, før de udløstes. Der blev foretaget minestrygninger, og al sejlads foregik i disse tvangsruter, der kun var nødtørftigt afmærkede. Havnefogeden udleverede sejladsanvisninger til skibets kaptajn umiddelbart før skibets afgang. Drivende hornminer, der observeredes fra skibet kunne uskadeliggøres ved hjælp af geværskud. Til beskyttelse mod de magnetiske miner udstyredes skibet med et strømførende kabel, der modvirkede den ændring i det magnetiske felt, der sædvanligvis fik minen til at eksplodere. Endvidere foretog man senere en afmagnetisering af skibet. En anden variant var de akustiske miner.

Fyr og lysbøjer slukkede lysene; disse kunne dog evt. atter tændes efter nærmere ordre. Endelig blev der i alle større havne



VEDBY. Stik imod hvad der tidligere er oplyst om dette skib i artiklen om rederiet Motortramp i Årbogen 2005, sejlede dette skib såvel i 1943 og 1944 og foretog i den tid i alt 17 rejser med malm. I den pågældende artikel nævntes også en schalburgtageaktion mod skibet. Dette skal ændres til en sabotageaktion, sandsynligvis foretaget af modstandsfolk, der ville forhindre, at skibet kom i fart for Tyskland. Der var fejl i kildematerialet, og det beklages.

VEDBY blev indsat i malmfarten ultimo maj 1943 og lossede allerede sin første ladning malmerts (fra Luleå) i Hamburg d. 6. juni 1943. Allerede d. 13. juni var det tilbage i Luleå efter den næste ladning. Det blev til ni malmrejser i 1943 og otte rundrejser i 1944. Den sidste rejse fra Luleå fandt sted med ankomst til Hamburg 20. sept. 1944. Dette var også den sidste ladning erts, som blev bragt til Tyskland på et dansk skib. På de 17 rejser var lossehavnen altid Hamburg og bortset fra to rejser til Oxelösund var lastehavnen Luleå. Kort tid efter blev skibet lagt op.

(Foto H&S; se også foto med krigsbemaling i årbog 2005 side 38)

*The VEDBY. Contrary to the information that was previously given in the article about the Motortramp Shipping Company in the 2005 yearbook this ship sailed both in 1943 and 1944, and in that period it undertook altogether 17 journeys carrying iron-ore. The article concerned also mentioned a Schalburg action against the ship. This should be corrected to a sabotage action probably carried out by members of the Danish resistance movement, who wanted to prevent the ships being put into service for Germany. There was a mistake in the source material, which we apologize for.*

*The VEDBY was put into the iron-ore traffic at the end of May 1943 and took on its first cargo of iron-ore (from Luleå) in Hamburg on June 6th 1943. By June 13th it was already back in Luleå for another load. Altogether it made nine voyages with iron-ore in 1943 and eight round trips in 1944. On its last voyage from Luleå it arrived in Hamburg on 20th September 1944, and this was also the last shipment of iron-ore to Germany on a Danish ship. On all 17 trips the port of discharge was Hamburg and apart from two trips to Oxelösund the loading port was Luleå. Shortly afterwards the ship was laid up. (Photo: (DMM); see also the photo with wartime painting in the 2005 yearbook p. 38.)*

indsat tyske havnekaptajner. Alle afgang og ankomster skulle godkendes.

*Forhandlinger og tonnageaftalen med Tyskland*  
Allerede i efteråret 1939 var der nedsat et Fragtnævn, der ligesom under 1ste verdenskrig havde til opgave at varetage Danmarks forsyninger og sikre den fornødne tonnage hertil. Dette fragtnævn havde berammet et af sine møder til d. 9. april 1940 – dette møde blev selvsagt aflyst, og først et par uger senere kunne Fragtnævnet træde sammen for at imødegå den nu totalt ændrede situation, som landet befandt sig i: forhandlingerne skulle nu føres med Tyskland. Det var til alt held Fragtnævnet og fra tysk side Fachgruppe Reeder, der især forhandlede aftalen om dansk skibsfart på plads. Med andre ord så var disse forhandlinger præget af fagfolk på begge sider og kolleger, der kendte hinanden, og mindre af politikere og embedsmænd uden indsigt i shipping. Fragtnævnet gav udtryk for, at man kun ville sejle med ladninger, der ikke kunne anfægte Danmarks forhold til andre lande – dvs., ingen militære transporter<sup>3)</sup> eller troppe-transporter, da modtrækket fra de allierede magter kunne blive en definitiv overtagelse af danske skibe i den frie verden og uden senere tilbagelevering.

Man var fra dansk side fast besluttet på – så vidt det var muligt – at undgå transporter med jernmalm, og man ville især over for tyskerne anføre, at danske skibe ikke var særligt velegnede til denne specielle fart.

Aftalen – skrevet på tysk – var færdigforhandlet d. 15. maj 1940. Danske skibe skulle hovedsagelig fragte tyske kul og koks til

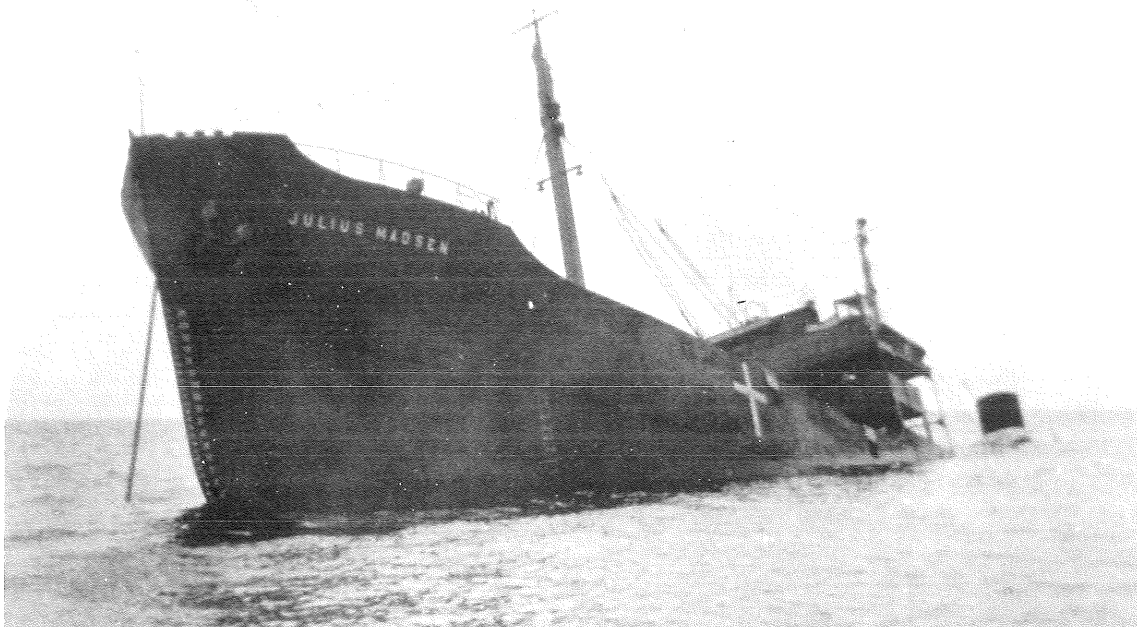
Danmark (England havde jo hidtil været hovedleverandøren). Ledig dansk tonnage skulle indsættes i fart for Tyskland med kul til Rusland og ladninger som træ, fosfat og andet fra Rusland, Sverige, Finland og Randstaterne til Tyskland. Det fremgår af et særligt punkt i aftalen, at det lykkedes at undgå malmtransporterne med netop den begrundelse, at de danske skibe ikke var velegnede til dette formål.<sup>4)</sup> Det fremgik endvidere, at de tyske fragtrater skulle være gældende, dog med en ekstra godtgørelse til danske redere for bl.a. krigsforsikring. Samtlige rejser og rater skulle approberes af Fragtnævnet, der herved nøje kunne påse, at raterne var rimelige og i overensstemmelse med det fragt- og omkostningsniveau, der var gældende på rejsens tidspunkt.

Der skulle underrettes om, hvilken dansk tonnage der var til rådighed for tysk sejlads, og i øvrigt skulle Fragtnævnet og Fachgruppe Reeder holde sig i daglig kontakt med hinanden. Malmladningerne havde man altså undgået – så vidt så godt – vi skriver medio maj 1940.

#### *Begyndelsen på malmfarten*

Redernes holdning til malmfarten ændrede sig dog forbavsende hurtigt, og i begyndelsen af juni sluttes de første fem skibe for transport af erts fra svenske havne til Tyskland.<sup>5)</sup>

Mangelen på tysk tonnage bevirkede, at der fra tysk side snart blev fremsat ønsker om at beskæftige en del af den danske tonnage – problemer med de tyske kulsyndikater havde medført langt færre kultransporter til Danmark end planlagt, og der var

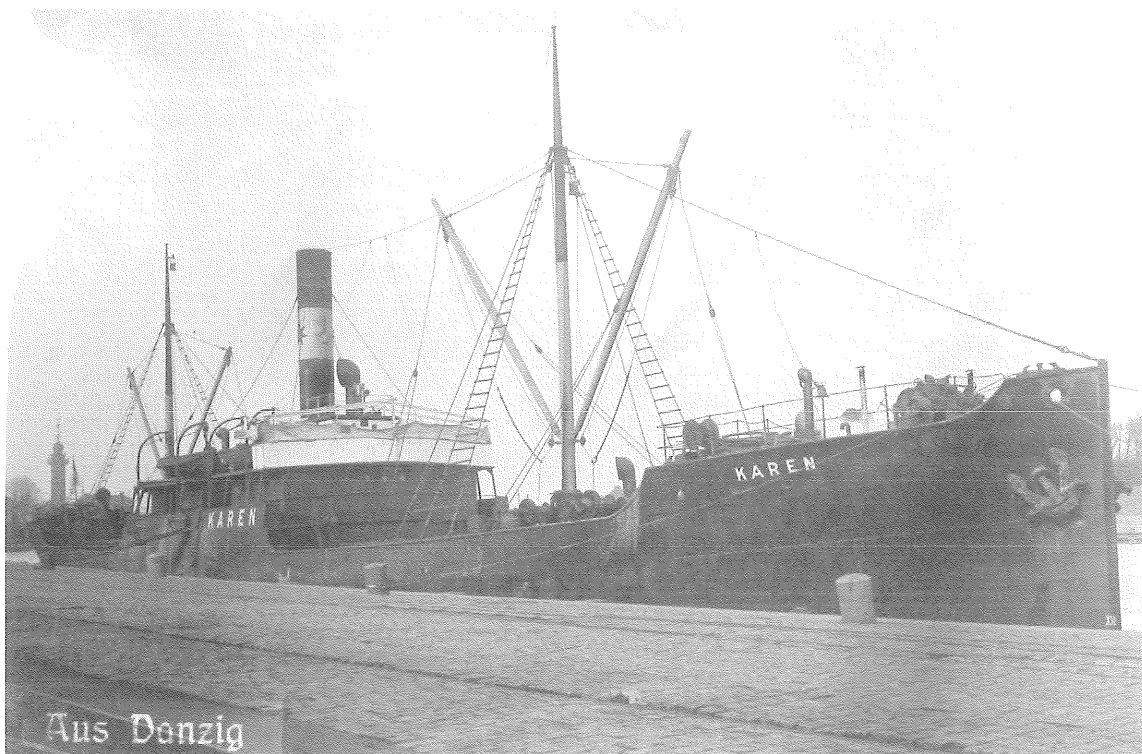


JULIUS MADSEN (D.D.K.), som var blevet leveret i 1942 fra Helsingør Skibsværft, fik en kort levetid. Det befandt sig d. 5. juni 1944 på rejse i Østersøen fra Luleå til Holtenau med erts. (Holtenau ved indsejlingen til Kielerkanalen var blot den foreløbige destination, hvor der ville blive givet nærmere ordre om lossehavn). Sydvest for Møn indtraf der kl.1345 en voldsom eksplosion, og skibet begyndte at synke. Man prøvede forgæves at lænse skibet, men det sank stadigt, og da vandet kl. 1900 stod ind på dækket, gik besætningen i bådene, og kort efter sank agterskibet. Kl. 2200 brækkede skibet over ved to-lugen, og forskibet sank. Besætningen blev senere taget op af et andet skib. Eksplosionen skyldtes formodentlig en mine. Oprejsen i ballast til de svenske lastehavne var selvfølgelig ligeså farlig. Som eksempel kan nævnes VIRGINIA (DFDS), der d. 21. juli 1942 på rejse fra Emden til Luleå blev udsat for en voldsom eksplosion i nærheden af skibet. Det blev stærkt beskadiget, men kunne selv sejle ind til Trelleborg og kom senere til Helsingør for reparation. Ligeledes blev ELLENSBORG (Dannebrog) udsat for en voldsom eksplosion d. 23. okt. 1943 på rejse fra Odense til Luleå. Skibet blev sat ind på lægt vand og senere slæbt til Malmø for reparation. (Foto H&S)

*The JULIUS MADSEN (D.D.K.), which was delivered from the Elsinore Shipyard in 1942, had a short lifetime. On June 5th 1944 it was in the Baltic en route from Luleå to Holtenau with ore. (Holtenau, at the mouth of the Kiel Canal, was just the provisional destination, where it would receive new orders about the final port of discharge.) South-west of the island of Møn at 1.45 p.m. there was a violent explosion and the ship began to sink. The crew tried in vain to bale out the ship but it continued sinking. When the water reached the deck at 7.00 p.m. the crew took to the boats, and shortly after this the stern sank. At 10.00 p.m. the ship broke in two at the number 2 hatch and the forepart of the vessel sank. The crew were picked up later by another ship. The explosion was presumably caused by a mine.*

*The voyage in ballast up to the Swedish loading ports was of course just as dangerous. Take the VIRGINIA (DFDS), for example, which experienced a violent explosion in the vicinity of the ship on 21st July 1942 while sailing from Emden to Luleå. The ship was badly damaged, but it could continue under its own steam to Trelleborg and later to Elsinore for repairs.*

*In the same way the ELLENSBORG (Dannebrog) met with a violent explosion on 23rd October 1943 en route from Odense to Luleå. The ship was put into shallow water and later towed to Malmø to be repaired. (Photo DMM)*



KAREN (Progress). Sejladsen for hjemmeflåden var ikke mindre farlig end for udeflåden, dog havde man som regel altid en kyststrækning inden for synsvidde. Til gengæld var opholdet i de tyske havne ofte et mareridt, og det blev mere og mere farligt, eftersom luftangrebene tiltog. Her skal blot nævns et par eksempler ud af mange: Skibet var ankommet fra Oxelösund med en ladning erts til Hamburg og ventede nu på en returladning kul til Danmark og blev i mellemtiden forhalet til forstaden Harburg. Under et bombeangreb d. 6. aug. 1944 blev det ramt i forskibet og sank. Senere hævet og repareret. (Foto: H&S)

således dansk tonnage ledig – danske skibe begyndte derfor nu at gå fast ind i malmfarten. Der var et stigende pres fra den danske regerings side over for rederne, og det blev betonet, at de tyske anmodninger skulle opfattes som krav, der burde imødekommes. Man frygtede for, at en vægring ville medføre en opsigelse af den dansk-

*KAREN (Progress). Sailing for the home fleet was no less dangerous than sailing in the fleet abroad, although there was usually a stretch of coast nearby. On the other hand the stop-over in German harbours was often a nightmare, and it became more and more dangerous as the air raids intensified. Here are just a few of the many examples: The ship had come to Hamburg from Oxelösund with a shipment of ore and was now waiting for a return cargo of coal to Denmark. In the meantime it shifted berth to the suburb of Harburg. During a bombing raid on 6th August 1944 it was hit in the forepart of the ship and sank. It was later raised and repaired. (Photo: DMM)*

tyske skibsfartsoverenskomst og eventuel en beslaglæggelse af hele hjemmeflåden. Set fra rederens side ville skibene jo blive beskæftigede, og raterne var tilmed bedre end andre fragtrater. I august indgik Fragnævnet en fast aftale om malmtransporterne.<sup>6)</sup> Betingelserne for sejladsen skulle være som de tilsvarende svenske.



IVAN KONDRUP (D.D.K.) lå 16. dec. 1943 i Bremen, da det under et luftangreb på havnen fik en bombe ned gennem skorstenen. Skibet blev svært beskadiget og forskibet sank. Fire af besætningen omkom. Senere hævet og repareret.  
(Foto H&S)

*IVAN KONDRUP (D.D.K.) On 16th December 1943 it was lying in Bremen, and during an air raid on the harbour it received a bomb down the funnel. The ship was severely damaged and the forepart sank. It was later raised and repaired.  
(Photo: DMM)*

Formanden for Fragtnævnet, direktør J. A. Kørbing fra D.F.D.S., følte sig tilsyneladende mest forpligtet af regeringens ønsker – i hvert fald gik dette rederi forrest med sine skibe. D.F.D.S. var i øvrigt det rederi, der havde langt de fleste skibe i hjemmeflåden, nemlig 50, og også det rederi, der stillede med den største samlede tonnage, hvad der jo også var en vis logik i. Fire større skibe fra D.F.D.S., dampskibene ALABAMA, BRASILIEN, VIRGINIA samt motorskibet LOUISIANA blev indsat i farten endvidere motorskibet BONITA fra rederiet Dania. Tyskerne lovede at fremskaffe den fornødne olie til motorskibene.

#### *Spillet om ØK's ASIA*

ØK havde ingen intentioner om at få sine skibe ind i malmfarten – tværtimod. Man foretrak at lade skibene være oplagte og så at tage det økonomiske smæk, som uvirk-somheden medførte. Og Kompagniet stod ret stærkt. Forhandlingerne skete gennem Fragtnævnet, der fremførte ØK's holdning over for Fachgruppe Reeder, sidstnævnte var som Fragtnævnet professionelle shippingfolk, der forstod synspunkterne fra ØK, der gik ud på at deres skibe var motorskibe, og det kneb jo stærkt med olie; skibene var ikke byggede til Østersøfart og navnlig ikke egnede for sejlads med en så tung ladning som erts, idet skibene var konstruerede som udprægede stykgodsskibe og passagerskibe. Det eneste skib, der med en del bekostning muligvis kunne komme på tale var ASIA, men der var et problem med skibets dybgang. Vanddybden i Luleå tillod kun en dybgang på 26

fod, og skibet kunne således ikke laste en fuld ladning på 10.200 tons på sommerfribord, men max. 7800-8000 tons, hvad der ikke var rentabelt, hvis ikke raterne beregnes på skibets fulde dødvægtskapacitet og til en fragtrate op 16,75 SKR pr ton. I denne fart ville skibet bruge 200 tons olie pr. måned, der skulle leveres til en rimelig pris. Hertil kom, at det ikke var muligt at få en tilstrækkelig sø- og krigsforsikring for så stort og dyrt et skib. Fachgruppe Reeder udtrykte forståelse for, at ØK's skibe ikke var anvendelige, men pludselig insisterede man på, at ASIA skulle klargøres, og d. 30. sept. 1940 blev det sluttet for tre konsekutive rejser fra Oxelösund til tyske Nord-søhavne med første afsejling i sidste halvdel af oktober. Dog blev fragtraten presset ned til 15 SKR pr ton, men beregnet på skibets dødvægtskapacitet. Dieselolien skulle leveres til en pris af 50 Reichsmark pr ton. Efter at skibet var klargjort kom der kontraordre, man kunne alligevel ikke anvende skibet. På et møde i Hamburg rejste Fragtnævnet spørgsmålet vedrørende ASIA. Man fandt, at både Fragtnævnet og rederiet havde fået en dårlig behandling. Da kompagniet omsider havde erklæret sig villig til at indsætte skibet i malmfarten og havde haft store udgifter til klargøringen, så afviste man nu skibet, og udgifterne var spildte. Fachgruppe Reeder beklagede forløbet. Det viste sig, at det var ertsbefragterne, der havde ført Fachgruppe Reeder bag lyset, og det skulle ikke gentage sig. Man fastslog nu, at skibet ikke var egnet, ”og hermed var sagen forhåbentlig for stedsede ude af verden.” Det var den nu ikke helt. I juni 1942 henvender Fragtnævnet<sup>7)</sup> sig igen

til ØK, da man "fra tysk side ønsker oplysninger om skibene, og hvad der mangler for at sætte dem i fart." I brevet nævnes med navn alle skibene: INDIA, JAVA, KOREA, ASIA, ANNAM, JUTLANDIA, LALANDIA, FIONIA og MONGOLIA. Som det måske er bekendt, undgik de dog alle at komme i fart.

#### *Sejladser i 1940*

I mellemtiden var farten nu kommet i gang. Den første approbationsdato foreligger d. 30. maj, altså kun 15 dage efter tonnageaftalens underskrivelse og vedtagelsen om ikke at anvende danske skibe i denne fart! De tre store svenske lastehavne under hele krigen var Luleå, Gävle og Oxelösund, men især i begyndelsen optræder der også enkelte andre havne, såsom Köping, Stockholm og Västerås i Sverige, desuden Leningrad (nu St. Petersborg), da der endnu var gode relationer til Rusland. Ladningerne herfra var kromerts til Stettin (JAKOB og LICA MÆRSK) såvel som et par ladninger fra Riga til Danzig med glødeskæl.<sup>8)</sup> Lossehavnene var frem for alt Hamburg, Bremen og Emden, og i enkelte tilfælde Stettin og Danzig. Den transporterede mængde løftet på dansk køl udgjorde for halvåret 1940 i alt 174,050 tons.

De fire nævnte D.F.D.S. skibe foretog tilsammen 12 rejser med knap 95.000 tons, desuden deltog fra samme rederi HALFDAN, OLAF, KATHOLM med en rejse (sidstnævnte med Delfzijl som lastehavn). Fra rederiet Ove Skou skibene METTE og LOTTE med hver en rejse. Ligeledes med hver en rejse Mærsskibene CORNLIA

MÆRSK, OLUF MÆRSK, ELISABETH MÆRSK, LICA MÆRSK samt JAKOB MÆRSK med to rejser. Det ovenfor nævnte BONITA (Dania) foretog tre rejser.

Herudover med hver en rejse skibene JULIANE (Vestjysk), KARLA, INGER, (begge J. Lauritzen), THOR (K.K.K.K.), KAREN og SOPHIE (begge Progress).

#### *Farten i 1941 og 1942*

I året 1941 tager transporten for alvor fart. Der fragtes i de sejlbare måneder det vil i dette år sige april – november 660.712 tons udelukkende malmerts fra Sverige til de tre tyske hovedlossehavne fordelt på 183 rejser. Afskibningshavnene er i overvejende grad Luleå, i mindre grad Oxelösund og enkelte gange Gävle.<sup>9)</sup>

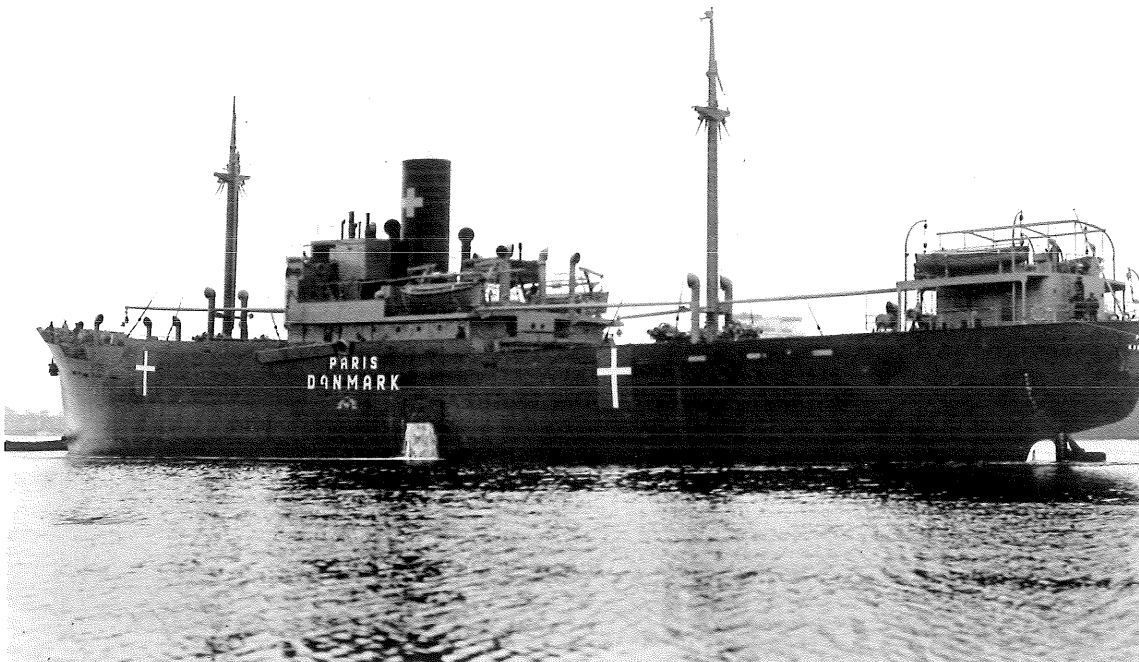
Det følgende år, 1942, er der en enkelt rejse i januar, men så lukker isen for sejladsen i de næste tre måneder, til gengæld sejles der fra april og december måned med. I alt afskibes der 591.267 tons malmerts fordelt på 159 rejser.

#### *1943*

Dette er året med den største eksportmængde. Der sejles i alle måneder undtagen april, og på 256 rejser fragtes der 1.002.135 tons malmerts til de tre tyske Nordsøhavne.

I juni 1943 foretager Fragtnævnet en opgørelse for årene 1941, 1942 og 1943 frem til 30. april. Det fremgår heraf hvilke rederier og med hvilket antal skibe, der var involveret i farten i denne periode på 2¼ år. Der opgøres for de særskilte år. Her vises kun totalsummen:





PARIS (Pacific). Det nybyggede skib fra 1943 lå i Bremen, da det under et luftangreb d. 24. juni 1944 blev stærkt beskadiget og slået læk. Det blev dog hurtigt repareret. Men ud over de direkte trusler som miner, torpedobåde og luftangreb er der i krigstid også indirekte farer, opstået i kølvandet på krigsbegivenhederne. PARIS var således nær blevet indhentet af skæbnen en måned senere, da det befandt sig i Århus d. 4. juli 1944. På grund af skødesløshed ved losning af en ammunitionslægter eksploderede ladningen på 100 tons højeksplosiv ammunition. Ved eksplosionen, hvor alt liv i det nærmeste område på havnen udslettedes, omkom 36 af byens indbyggere, og flere hundrede såredes. De tyske tab blev holdt hemmelige og kendes ikke præcist, men det formodes, at det var særdeles stort. PARIS blev overdænget med sprængstykker og vragsstumper og måtte forhales ud på reden for at undgå brandfare fra de omkringliggende brændende skibe.  
(Foto H&S)

*PARIS (Pacific). This newly built ship from 1943 was lying in Bremen during an air raid on 24th June 1944 when it was severely damaged and sprang a leak. However, it was repaired quickly.*

*As well as direct threats such as mines, torpedo boats and air raids there are also indirect dangers in wartime that arise as a consequence of the events of war. The PARIS was thus almost overtaken by fate a month later on 4th July 1944, when it lay in Århus. Due to carelessness while unloading an ammunition lighter the cargo containing 100 tons of high-explosive ammunition was accidentally ignited. About 36 inhabitants of the city died in the explosion, several hundred were injured, and all life in the immediate vicinity of the harbour was wiped out. The German losses were kept secret and are not known exactly, but it is assumed that they were quite big. The PARIS was showered with shell fragments and pieces of wreckage and had to move berth out on to the roads to avoid the danger of fire spreading from the ships which lay nearby.*

*(Photo DMM)*

Rederi, antal skibe og tonnage	Tons malmerts i alt		
		<i>Dannebrog</i> 8 skibe, ca. 21.000 tons	87.827
<i>Dania</i> 2 skibe, heraf 1 forlist, ca. 8.400 tons	52.475	<i>D.D.K.</i> 3 skibe, ca. 9.400 tons	61.426
<i>Ove Skou</i> 3 skibe, ca. 7.300 tons	29.589	<i>D.F.K.</i> 4 skibe, ca. 11.800 tons	64.641
<i>Vendila</i> 2 skibe, ca. 7.500 tons	55.982	I løbet af 1943 begyndte tonnagemanglen at gøre sig stærkt gældende, og Tyskland stillede nu krav om, at oplagte skibe og nybygninger skulle sættes ind i malmfarten. På trods af de allieredes intense bombninger af Tysklands industriområder, steg produktionen i den tyske krigsindustri drastisk, og hertil behøvedes der stål, og det betød atter endnu flere ladninger erts. I en del tilfælde lykkedes det at modificere kravene derhen, at nybygninger blot skulle holdes klar til indsats, og i mange tilfælde blev dette undgået ved at trække forhandlingerne i langdrag.	
<i>J. Lauritzen</i> 8 skibe, ca. 17.500 tons	10.939		
<i>Jens Toft</i> 2 skibe, heraf 1 forlist, ca. 6.200 tons	50.627		
<i>Progress</i> 11 skibe, heraf 2 forlist, ca. 23.000 tons	63.676		
<i>Myren</i> 5 skibe, heraf 3 forlist, ca. 12.700 tons (Kun 2 totalforlis, da et af skibene senere blev repareret.)	59.189		
<i>Pacific</i> 3 skibe, heraf 1 forlist, ca. 6.100 tons	33.377	Rederiet Dansk-Fransk havde sit motorskib NORMANDIET (bygget 1935) oplagt i Kolding Fjord, hvor det havde ligget siden april 1940. Hårdt presset måtte rederiet sætte det i fart, og efter en dokning i København afgik det d. 18. juli med kurs mod Luleå. På returrejsen til Emden kolliderede skibet d. 1. august 1943 med et hollandsk fartøj i Kielerkanalen, hvorefter det tungt lastede skib sank i løbet af 10 minutter. Man opgav bjærgningen, og det blev kondemneret.	
<i>Torm</i> 6 skibe, heraf 1 forlist, ca. 14.500 tons	9.474		
<i>A. P. Møller</i> 9 skibe, heraf 2 forlist, ca. 26.500 tons	111.051		
<i>D.F.D.S.</i> ? skibe (tallet kan ikke læses), ca. 51.000 tons	551.526	Et andet rederi, Motortramp, havde lige fået leveret sin nybygning VEDBY <sup>10)</sup> i maj måned. Det blev nu sat i fart og ankom alle-	

rede 6. juni 1943 til Hamburg med sin første ladning fra Luleå.

*1944. Slutningen på malmfarten*

I 1944 sejles der i januar, og en enkelt rejse foretages i februar. I marts og april blokerer isen for afskibninger. Sent i maj genoptages farten. Denne indstilles imidlertid i september, hvor der kun foretages 3 rejser, (af ABSALON / HAFNIA / VEDBY) og hermed ophører farten. Det var blevet farligere at færdes i Østersøen, den russiske flåde begyndte at blive mere aggressiv. For øvrigt lukkede Sverige d. 27. september for al fremmed skibstrafik fra Torneå til Falsterbokanalene. Desuden var såvel Kielerkanalen som lossehavnene udsat for hyppige angreb. Luftangrebene på skibene tog til, og man opgav besejlingen af de tyske Nordøsthavne. Olie til motorskibene kunne i øvrigt ikke mere fremskaffes, og kullene var det ligeledes småt med. I alt blev det i dette år til 104 rejser med totalt 414.738 tons erts.

Den samlede mængde jernmalm, der i årene 1940-44 fragtedes på danske skibe, og som var medvirkende til at holde den tyske krigsmaskine i gang, udgjorde knap 3 millioner tons eller helt præcis 2.842.902 tons,<sup>11)</sup> fordelt på 734 rejser og 85 forskellige skibe.

*Skibene*

(Det drejer sig her om det samlede antal skibe, der er fundet ved en gennemgang af malmrejserne, og som har udført transport af malm. Listen gør ikke krav på fuldstændighed. Det kan således ikke udelukkes, at enkelte andre skibe kan have været invol-

veret i eller været tiltænkt denne fart, som det da også vil fremgå senere).

ABSALON (Progress)  
AGNETE (Torm)  
ALABAMA (DFDS)  
ANNE (Torm)  
ASLAUG (Torm)  
ASTRID (Myren)  
BETTY MÆRSK (A.P. Møller)  
BIRTE (Myren)  
BONITA (Dania)  
BRASILIEN (DFDS)  
CIMBRIA  
(D.F.K. = De forenede Kulimportører)  
CLARA (MYREN)  
CONCORDIA (D.F.K.)  
CORNELIA MÆRSK (A. P. Møller)  
DANIA (D.F.K.)  
DELAWARE (DFDS)  
EFFIE MÆRSK (A. P. Møller)  
ELIE (Dania)  
ELISABETH MÆRSK (A.P. Møller)  
ELLENSBORG (Dannebrog)  
FINLAND (A/S Dampskibet Finland)  
FREDERIKSBORG (Dannebrog)  
GUDRUN (Torm)  
GUNHILD (Torm)  
HAFNIA (D.F.K.)  
HALFDAN (DFDS)  
HANNE (O. Skou)  
HANS BROGE (Progress)  
HANS MÆRSK (A. P. Møller)  
HENRY TEGNER (Progress)  
HILMA LAU (J. Lauritzen)  
INGA (Myren)  
INGER (J. Lauritzen)  
IVAN KONDRUP  
(D.D.K. = Det danske Kulkompagni)

IVAR (DFDS)	STOCKHOLM (Pacific)	
JAKOB MÆRSK (A.P. Møller)	SVANHILD (DFDS)	
JELVA LAU (J. Lauritzen)	SVEND PII (Vendila)	
JULIANE (Vestjysk)	THOR (K.K.K.K.)	
JULIUS MADSEN (D.D.K.)	TAARNHOLM (DFDS)	
KAI (Myren)	UFFE (DFDS)	
KAREN (Progress)	VEDBY (Motortramp)	
KAREN TOFT (Jutlandia)	VIBEKE MÆRSK (A.P. Møller)	
KARLA (J. Lauritzen)	VIBORG (Dannebrog)	
KATHOLM (DFDS)	VIRGINIA (DFDS)	
KEJSERINDE DAGMAR (Progress)	WILH. COLDING (Progress)	
KENTUCKY (DFDS)	WM. TH. MALLING (D.D.K.)	
KJØBENHAVN (Pacific)	ØRNEBORG (Dannebrog)	
LICA MÆRSK (A.P. Møller)		
LILLEBORG (Dannebrog)	<i>Rederierne</i>	<i>Antal skibe</i>
LISE (Nautic)	Baltic	1
LOTTE (O. Skou)	Dania	1
LOUISIANA (DFDS)	Dannebrog	8
MARGRETE (Progress)	Dansk-Fransk	1
MARIANNE TOFT (Jutlandia)	Dansk-Norsk	1
METTE (O. Skou)	D/S Finland	1
NIELS R. FINSEN (Det Dansk-Norske D/S)	D.D.K.	3
NAVITAS (Navitas)	DFDS	13
NORDBORG (Dannebrog)	D.F.K.	5
NORMANDIET (Dansk-Fransk)	Jutlandia	2
ODIN (K.K.K.K. = Københavns Kul og Koks Kompagni)	K.K.K.K.	2
OLAF (DFDS)	J. Lauritzen	4
OLUF MÆRSK (A.P. Møller)	Motortramp	1
OSLO (Pacific)	Myren	5
OTTO PETERSEN (Vendila)	A. P. Møller	9
PARIS (Pacific)	Nautic	1
RIKKE (O. Skou)	Navitas	1
RUNØ (Baltic / J. C. Th. Jensen)	Pacific	4
SCANDIA (D.F.K.)	Progress	9
SIGRID (Progress)	O. Skou	4
SILKEBORG (Dannebrog)	Torm	5
SKODSBORG (Dannebrog)	Vendila	2
SOPHIE (Progress)	Vestjysk	1

Divergensen mellem antallet af de enkelte rederiers skibe i de to opgørelser, hvor 3 rederier i den første anføres med flere skibe end i den sidste, skyldes simpelthen den faktor, at der i den første opgørelse for nogle rederiers vedkommende var tale om chartret tonnage fra nogle af de rederier, der nu medtages i den samlede fortegnelse, hvad man ikke umiddelbart kan læse ud af tallene.

Ud over de skibe, der her er nævnt, kan der tilføjes endnu et, nemlig ORION fra D/S Orion. Det var i de første par krigsår ofte i fart mellem Danmark og Tyskland især med korn og kul desuden med brunkul fra Horsens til andre danske havne og havde også en enkelt gang hentet salpeter i Norge samt fragtet en ladning træ fra Haparanda til Tyskland. Under ophold i Rotterdam i okt. 1941 blev der kastet seks bomber mod skibet, men de ramte alle ved siden af. Nu var det i sommeren 1942 for første gang blevet indsat i malmfarten, hvad der fremgår af korrespondancen med Fragtnævnet.

I en skrivelse af 17. juni 1942 blev det ”approberet pr. 22.6.1942 for en fuld ladning malm Luleå – Hamburg / Bremen”.

Den 19. juni 1942 var det derfor på vej op gennem Østersøen, men sent om aftenen blev skibet torpederet af en russisk ubåd. Besætningen gik i bådene<sup>12)</sup> og blev opsamlet af et svensk fartøj og bragt ind til Visby. ORION blev få dage efter bjærget ind til Visby af den svenske marine og senere repareret, men det kom tilsyneladende aldrig igen i berøring med malmfarten. Dette er således årsagen til, at det heller ikke optræder i de samlede opgørelser, der kun medregner lastede skibe.

I militærhistorien er der ved beskrivelsen af besættelsen af Danmark og Norge fokuseret meget på Norges strategiske betydning som udgangspunkt for en beherskelse af Nordsøen og en trussel mod England. Sjældnere ser man det forhold nævnt, at Tyskland i høj grad ønskede at sikre sig råstofferne fra Sverige til sig selv og at afskære England fra den svenske malm.<sup>13)</sup>

Det er undertiden blevet hævdet, at den svenske malmeksport forlængede 2. verdenskrig med to år – desværre var den danske tonnage i så fald en stærkt medvirkende faktor – om end på ufrivillig vis for rederiernes vedkommende.<sup>14)</sup>

*Kilder:*

Chr. Tortzen: *Søfolk og skibe 1939-45*, I-IV, København 1981-85.

Fragtnævnets arkiv i Rigsarkivet.

<sup>1)</sup> Her behandles hovedsagelig malmtransporterne fra de svenske udskibningshavne, dog med enkelte henvisninger til Norge. Før besættelsen af Norge havde man i Tyskland overvejet problemerne med en transport fra Narvik: ".en tysk besættelse af Norge vil få til følge, at malmfarten fra Narvik i det mindste foreløbig vil blive indstillet, da en sikring af søtrafikken vil være meget vanskelig på den 800 sømil lange strækning". Note fra 23.2.1940 med påskriften Geheime Kommandosache i Seekriegsleitungs arkiv, pk. 2, læg 22. Der ses i øvrigt heller ikke i Fragtnævnets arkiv nogen omtale af danske skibes fart på Narvik.

<sup>2)</sup> Fragtnævnets arkiv er ret omfattende; det udgør ca. 115 hyldemeter og er ikke altid lige gennemskueligt. Der henvises én gang for alle til dette samlede arkiv og ikke til de særskilte pakker og læg.

<sup>3)</sup> I en pakke i arkivmaterialet med påskriften Kystfart ses det dog, at nogle mindre danske skibe af og til var i time charter til Værnemagten.

<sup>4)</sup> Eine Beteiligung dänischer Tonnage an der Erzfahrt kommt in Ermangelung geeigneten Schiffsraums nicht in Betracht.

Aftalen er trykt i „Den danske Handelsflaades Stilling fra 9. April 1940 til 31. December 1942“, Udenrigsministeriet, 1943, Bilag 324, samt hos Chr. Tortzen: *Søfolk og skibe 1939-1945*.

<sup>5)</sup> Muligvis fandt også enkelte rejser fra Norge sted, således afsejlede JULIANE fra Vestjysk Dampskibsselskab A/S d. 14. juni fra Bergen med jernmalm til Memel i Østpreussen.

<sup>6)</sup> Chr. Tortzen bemærker tørt: ”Rederne erfarede, hvad det betød at færdes på forhandlingspolitikens skråplan, og samtidig var de klar til at give forretningsmæssige interesser større spillerum på bekostning af nationale interesser.” (*Søfolk og skibe I* p. 129).

<sup>7)</sup> Brev af 16. juni 1942 fra Fragtnævnet til ØK.

<sup>8)</sup> Og enkelte sejladsere fra Norge: Arendal, Sags-

vaag, Sarpsborg, Sauda, Lysaker og Oslo. Ladningerne herfra var svovlkis, kobberkoncentrat, ferromangan og glødeskæl. Disse varearter indgår alle i Fragtnævnets opgørelser over ertsfarten på Tyskland i 1940.

<sup>9)</sup> Västerås, Stockholm, Halmstad og Värtan optræder en enkelt gang som lastehavn.

<sup>10)</sup> For korrektioner til forkerte oplysninger om dette skib i tidligere artikel i Årbogen 2005, se nærmere i fototeksten.

<sup>11)</sup> Heri er medregnet de få ladninger svovlkis, glødeskæl, kromerts etc., der medtages under året 1940.

<sup>12)</sup> En person blev hårdt kvæstet ved eksplosionen og omkom.

<sup>13)</sup> Synspunkt fremsat af den tyske historiker Fritz Petrick. Omtalt i kort referat af foredrag, refereret af G. Wehner under titlen Schwedisches Eisenerz für die deutsche Kriegsführung. In: *Bulletin für Faschismus- und Weltkriegsforschung*, nr. 12, Berlin 1999.

<sup>14)</sup> Af de nævnte rederier var et af dem kendt for sit tyskenlige sindelag, nemlig K.K.K.K. Selve firmaet var oprindeligt blevet oprettet med hjælp af tysk kapital fra Stinneskoncernen. Den tyske finansfyrste Hugo Stinnes var svigerfar til direktøren for K.K.K.K., Albert Jensen, der døde i 1941 under et ferieophold i Tyskland. Efter krigen blev der indledt politiundersøgelse af firmaet, der blev sat under administration. Selve rederiafdelingen var blevet oprettet i 1940. Undersøgelserne strandede til dels, da det ikke lykkedes at gennemskue de komplicerede internationale finansieringsforhold. Administrationen blev ophævet i 1947, og firmaet blev givet fri til at fortsætte sin virksomhed, dog mod indbetaling af 4 mio. til den danske statskasse. (Bemærkningerne er refereret fra H. C. Røder: *Dansk skibsfarts renaissance II*, 1962, p. 169-170).

After the German occupation of Denmark in April 1940 all ship's traffic in the home waters was paralysed. The ships of the Danish merchant fleet that had been captured while they were in the Baltic or surrounding countries as well as those in Norwegian and German North Sea harbours were now subject to German demands and restrictions. However, ship's traffic was allowed again, but now the seaways were under a blackout – the lights in the lighthouses and buoys were turned off – and there were mines everywhere. As early as in 1939 Denmark had established the so-called Cargo Board to take care of the country's supplies and to obtain the necessary tonnage for this purpose. This board now became a major factor in the tonnage agreement that Denmark and Germany entered into in the middle of May 1940. One of the main points in this agreement was that Danish ships should be used to transport supplies, i.e. especially German coal, to Denmark. Idle tonnage could be put to work in German traffic, amongst other things transporting wood from the Baltic countries to Germany. There was no question of the Danish ships being used for military transports, nor for the shipping of Swedish iron-

ore from the Swedish Baltic ports, transports which were so important to Germany. It was mentioned as a separate point in the agreement that Denmark did not have suitable tonnage for this heavy traffic. All journeys and loads had to be approved by the Cargo Board, which was in daily contact with the corresponding German organisation Fachgruppe Reeder. Therefore it can come as a surprise that just three weeks later the first agreements on the transport of iron-ore to the German North Sea harbours were entered into. It was a case of German pressure as well as strong persuasion from the Danish government's side. The ship owners, too, were extremely worried that the Germans might seize their ships if they refused to comply. The ØK shipping company managed to avoid this traffic by arguing that the company's motor-driven ships were unsuitable and too expensive to be put into service in this traffic. The study shows that up until September 1944, when the traffic stopped, something like 3 million tons of iron-ore had been carried on Danish ships. A search of the material in the archives reveals 85 ships that were involved in this iron-ore traffic.

