

Sømand Jens Aksel Aakjærs erindringer ca. 1940-1945

Transkriberet af Hanne Poulsen, redigeret og indledt af Kåre Lauring

Den danske handelsflåde under 2. verdenskrig

Da Tyskland den 9. april om morgenen besatte Danmark, blev den danske handelsflåde delt i tre afdelinger. De skibe, der befandt sig i neutralt område, i alt ca. 90 skibe med ca. 3000 mand, og de skibe der befandt sig i allieret område ca. 130 skibe med omkring 3500 mand om bord. Efterhånden som krigen gik, kom langt de fleste af skibene i neutral havn også under allieret kommando, og skibene blev dermed samlet i det, der blev benævnt udeflåden.

Endelig var der de skibe, der befandt sig hjemme. Den del, der blev benævnt hjemmeflåden, bestod af ca. 170 skibe med i alt ca. 3000 mand. De fleste af hjemmeflådens skibe var, bortset fra ca. 30 store motorskibe der blev lagt op, mindre og oftest ældre dampere velegnet til transport af kul og koks og jernmalm.

Hjemmeflådens skibe kom i de næste fem år under dansk/tysk kontrol. Dens operationsområde blev de danske farvande: Østersøen, Kattegat og Skagerrak samt Nordsøen, idet de skulle holde sig inden for en spærrelinje der løb fra Bergen i Norge og ned til Emden i Tyskland, fra 1941 til Rotterdam i Holland.

For at holde de allierede ude, og beskytte de tyske troppetransporter fra Jylland og Tysk-

land op til Norge, udlagde tyskerne allerede kort efter besættelsen miner i de indre danske farvande.

Englænderne kastede miner ud i et forsøg på at hindre skibsfarten i samme farvande. Da de tyske miner også kunne rive sig løse, måtte den danske orlogsmarine frem til august 1943, og i samarbejde med den tyske marine, stadigt sikre en række faste ruter i de danske farvande, hvor skibsfarten kunne foregå nogenlunde sikkert. I alt var der tale om 35 ruter på 550 sømil.

Besættelsen den 9. april lammede den danske skibsfart, men i løbet af sommeren 1940 kom skibene igen ud at sejle. Når det gjaldt hvor og med hvad, skibene skulle sejle under de nye forhold, der var opstået, blev der indgået en aftale med besættelsesmagten. Ifølge den aftale skulle den danske handelsflåde først og fremmest bruges til at dække det danske behov for import af kul og koks, papirmasse samt korn og gødningsstoffer. Den overskydende del af tonnagen skulle så sejle efter tysk ordre, hvilket i praksis ville sige, at de skulle sejle jernmalm ned fra Nordsverige til Tyskland, hvorfra skibene så havde tilladelse til at sejle kul retur fra Tyskland eller Polen til Danmark.

En af de første større kriser i forholdet mellem Danmark, dansk søfart og besættelsesmagten kom i efteråret 1940, da tyskerne fremsatte et ønske om en dansk-tysk mønt- og toldunion. For rederierne kunne en accept af det forslag ende i en katastrofe. De danske redere frygtede nemlig, og sikkert med god grund, at en sådan klar tyskvenlig tilkendegivelse fra dansk side, ville medføre, at alle danske skibe under allieret administration, samt en stor del af dem, der befandt sig i neutralt område, ville blive beslaglagt uden mulighed for erstatning efter krigen.

Andre overvejelser spillede dog også ind. Den danske maritime verden var traditionelt engelskvenlig og havde en meget stor del af sin aktivitet i den engelsksprogede verden. Man var heller ikke, og i modstrid med flere af de førende danske politikere, så sikker på, at Tyskland nu også ville vinde krigen. Fragtnævnets formand fremhævede således, at USA nok ville komme med på engelsk side, og A.P. Møller skrev i efteråret 1940 ligeud til udenrigsminister Scavenius: "Tyskland kan ikke vinde krigen".

Mønt- og toldunionen blev da heller ikke til noget, og det lykkedes også de danske redere, og i modsætning til de norske redere, at få forhindret et tysk ønske om at få de danske skibe, der sejlede for Tyskland, bevæbnet med kanoner og tyske soldater.

For de danske søfolk hjemme var det dog hårde tider. Arbejdsløsheden nåede i perioder op omkring 30% og omkring 500 mand tog årligt hyre med tyske skibe. For dem, der var

heldige og kom ud med danske skibe, var der til gengæld krigstillæg. For skibe i fart mellem Danmark og Sverige lå det i begyndelsen af krigen på 25 % for menige og 20 % for officererne. For skibe i fart på øvrige lande inden for spærringen lå det på 50% for menige og 40 % for officererne. Efterhånden som krigen for alvor nåede frem til Østersøområdet steg tillæggene, og i 1944 nåede de op på 140 % for menige søfolk.

Efterhånden som krigen gik, blev flere af skibene i hjemmeflåden involveret i modstanden mod tyskerne. De danske søfolk havde under havnebesøg i Østeuropa set, hvad der foregik uden for den danske "flødeskumsfront", og sympatien for Tyskland var ikke stor.

De danske skibe begyndte at sejle flygtninge ud af de tyske havne, mest kendt er selvfølgelig, da S/S J.C. JACOBSEN fra DFDS i 1943 sejlede to engelske flyvere, der var flygtet fra en fangelejr, til København, hvorfra de fortsatte til Sverige. Episoden dannede efter krigen grundlag for Eric Williams bog, "Den trojanske hest", der også blev filmatiseret. Fra Danmark hjalp skibene flygtninge til Sverige, enten til svensk havn, eller de hoppede af under skibets passage af Falsterbokanalen.

Fra sommeren 1943 stoppede sejladsen på Rotterdam, sommeren 1944 stoppede også sejladsen på Finland. I september 1944 standse Sverige al trafik på sin øst- og sydkyst og i løbet af foråret 1945 brød trafikken på Tyskland helt sammen. De fleste danske skibe lå derefter stille indtil Tysklands overgivelse i maj 1945.

Lige som krigen var hård ved skibe og mandskab i udeflåden, måtte også besætningerne i hjemmeflåden tage deres, man kan næsten sige, noget oversete tørn, så det besatte Danmark kunne blive forsynet med kul og andre råstoffer til industrien.

I Østersøen og i de indre danske farvande kunne skibene løbe på miner, ude i Nordsøen var de udsat for engelske flyangreb, og under

ophold i de tyske havnebyer blev de danske skibe og besætninger, efterhånden som krigslykken vendte, udsat for allierede bombeangreb.

Hjemmeflåden havde da også en del tab, og selv om tabene ikke nåede op på siden af udeflådens, så blev der fra april 1940 til maj 1945 sænket 37 af hjemmeflådens skibe på over 500 brt., omkring 40 skibe blev skadet og i alt mistede omkring 100 danske søfolk livet.

Jens Aksel Aakjærs erindringer

I museets arkiv findes en håndskreven beretning, hvori Jens Aksel Aakjær beskriver sine oplevelser under 2. verdenskrig. Jens A. Aakjær blev født den 17. november 1925 og døde den 30. maj 1997. Han sejlede i 35 år i rederiet Dannebrog, og har skrevet erindringerne efter sin pensionering. Manuskriptet blev givet til museet af hans familie i 1998. Han skriver:

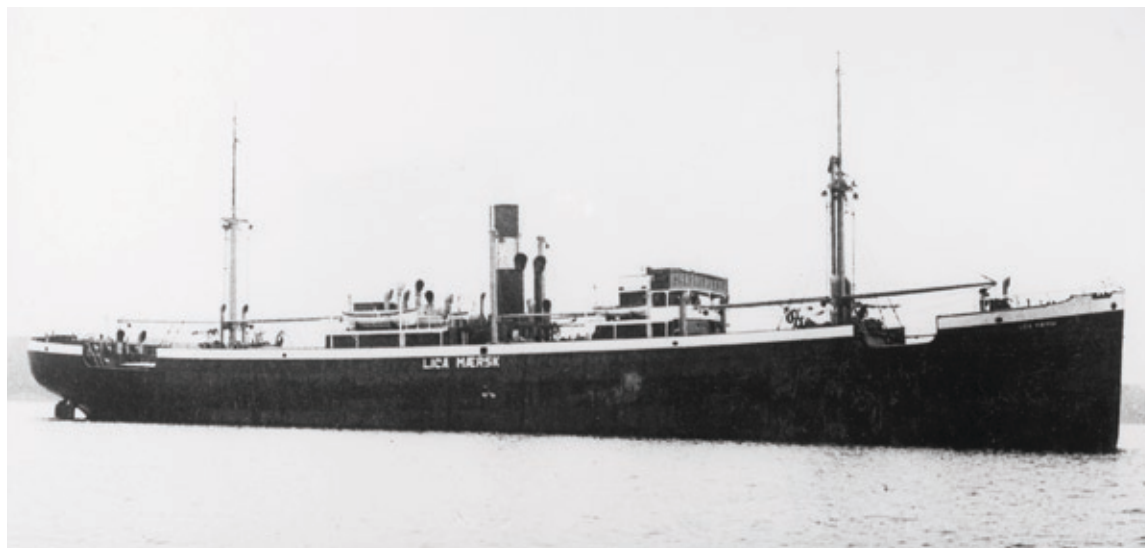
På rejser i Nordsøen til f.eks. Rotterdam eller Bremen blev der sejlet i konvoj. Almindeligvis samledes 8-10 skibe på reden ud for Kielerkanalen, hvor de blev forsynet med spærreballoner, og helt forude blev lagt en "gravsten", d.v.s. en bøje med skibets navn. Bøjen var fastgjort til skibet med en lang wire, og i tilfælde af forlis skulle bøjen flyde op til overfladen og markere, hvor skibet var sunket. Efter at være samlet, sejlede konvojen af sted under beskyttelse af et par krigsskibe.

Når vi entrede tysk farvand, fik vi altid en tysk officer (Geleider) om bord sammen med et par soldater. De skulle observere, at vi ikke foretog os noget, som i tyskernes øjne kunne opfattes som illegalt.

Hvis vi havde en spærreballon om bord, kom der yderligere 4 soldater til at passe ballonen.

Under opstanden derhjemme i august [1943]¹ lå vi i Stettin og ventede på at komme til at laste korn til Bremen. Da rygterne om generalstrejken i Danmark nåede til Tyskland, blev skibet omgående besat af soldater, og al landgang blev forbudt. Efter 4 dage blev besættelsen ophævet, vi begyndte at laste, men det var nogle nervepirrende dage, og vi fik ikke nogen besked om, hvad der foregik.

Som jungmand havde man baktørn d.v.s. holde messen ren, vaske op samt hente og ser-



S/S LICA MÆRSK. Fragtskib på 4.250 tdw. Bygget 1927 Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft til D/S Svendborg A/S (A.P. Møller) 1940-1945 i hjemmeflåden. 30. maj 1942 angrebet af allieret fly og beskadiget. Angrebet skete i Nordsøen, hvorefter skibet søgte ind til Emden for reparation. Solgt til Tyskland 1955. Forlist ud for Tanzania 1967.

Photo H&S

S/S LICA MÆRSK. Cargo ship of 4.250 dwt. Built in 1927 at Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft for the D/S Svendborg A/S (A.P. Møller) shipping company. From 1940-45 in the home fleet. On 30th May 1942 it was attacked by an allied plane and damaged. The attack took place in the North Sea, and afterwards the ship sailed into Emden for repairs. Sold to Germany in 1955. Sank off Tanzania in 1967.

Photo DMM

vere mad. Folkelugarerne lå helt ude i forskibet under bakken, mens kabyssen lå midtskibs, hvor maden skulle hentes og bæres forud, mange gange hen over en høj dækslast. Tit hændte det, når man nåede frem med maden, at en eller anden matros sagde: "Hov, der hører rødbeder eller agurker til!" Så måtte man tilbage til kabyssen og parlamentere med kok og hovmester, om der nu iflg. reglementet hørte rødbeder til. Når spisningen var overstået, skulle der hentes varmt vand i kabyssen til opvask, idet der overhovedet ikke fandtes varmt vand forude.

Dørk (gulv) og borde i messen var hvidskurede og skulle altid være rene. Arbejdet om bord begyndte med morgenkaffe kl. 06.30-07.00, kl. 10 var der 10-kaffe, kl. 12 middagsmad, kl.15-15.30 kaffetid og kl. 17.00 aftensmad. Når man så tænker på, at vi ofte havde kul og koks som last, er det ikke svært at regne ud, hvordan dørken så ud. Når folkene havde været inde til frokost, skulle der skures. Det samme efter middag og efter aftensmad. Man skulle nok få det at høre, hvis der ikke var rent. Baderummene var iskolde jernhuse ude

på dækket, hvor man ikke opholdt sig mere end højst nødvendigt.

Under et ophold i København kom en Mærsk-inspektør om bord. En af matroserne havde været vagtmand på nogle oplagte Mærsk-både, og derfra vidste han, at der var installeret nogle små kulfyrede kakkellovne i de skibe. Så vi spurgte, om vi ikke kunne få sådan en om bord. Det mente inspektøren var det vildeste luksus, han endnu havde hørt om, men det endte alligevel med, at vi fik den om bord. Resultatet blev, at jeg skulle fyre op i den kl. 16.30, så der kunne være nogenlunde varmt kl.17, når folkene holdt fyraften. Det blev en stor succes, og den personlige renlighed steg betydeligt om bord. Brusbad fandtes naturligvis ikke, men der var en lille tank på toppen af baderummet, som kunne fyldes op med en spand vand og således fungere som bruser. Al vask af personligt tøj foregik også med håndkraft og skurebørster.

Jeg husker et par sjove episoder fra LICA MÆRSK. Den første indtraf lige efter jeg var mønstret på i Nakskov. Vi havde en matros, der blev kaldt Jørgen Guldtand, en noget vidtløftig personlighed. Han havde inden krigen erhvervet sig en mægtig guldtand i Kina, deraf navnet. Han var en dag kommet i klammeri med kaptajnen. Jeg husker ikke, hvad det drejede sig om, i hvert fald udviklede det hele sig, og kaptajnen sagde et eller andet, som Jørgen opfattede som en trussel om øretæver. Han gik derefter i land, og efter et passende antal øl og snaps gik han til politiet og anklagede kaptajnen for voldstrusler og erklærede, at han ikke turde være om bord. Hen på eftermiddagen så

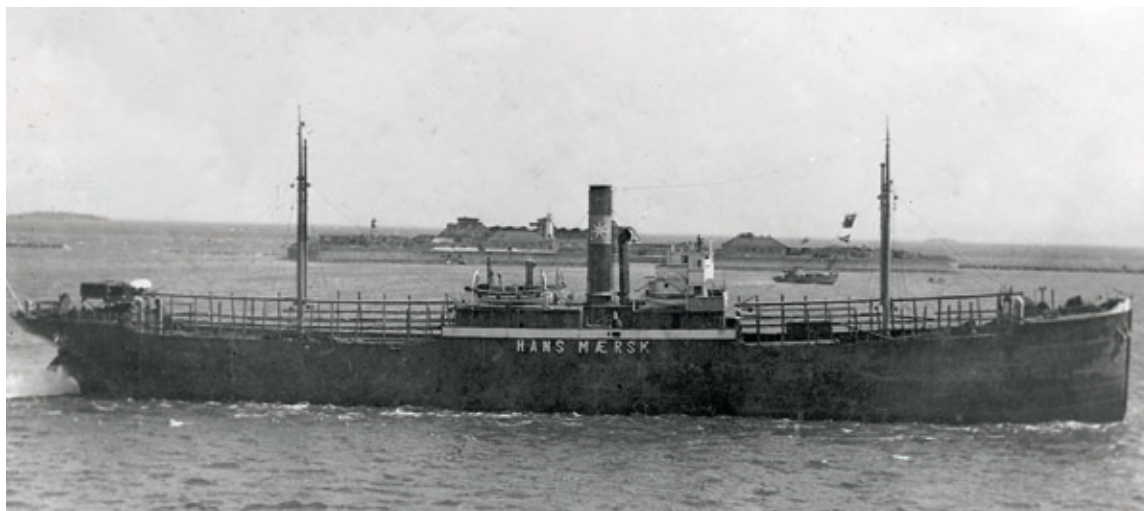
vi en betjent komme cyklende ned mod skibet og Jørgen løbende forpustet bagefter. Hvad det hele endte med, ved jeg ikke, men Jørgen var da stadig med, da vi sejlede fra Nakskov.

Den næste episode indtraf, da jeg var mønstret af fra LICA. Mens jeg ventede på et nyt job, boede jeg på Cafe West i Nyhavn. Værtinden på West plejede at passe på vore penge, når vi havde afmønstret. Skulle man have nyt tøj eller lign., måtte man vise regningen, før man fik pengene. Det var selvfølgelig godt for os og for hende, for så kunne vi jo ikke gå hen og bruge pengene på de andre værtshuse, hvorimod vi kunne få, hvad vi ville have på klods i Cafe West.

En aften, hvor vi havde fået lidt rigeligt at drikke, dukkede Jørgen Guldtand op. Han spurgte om jeg havde husket at betale mit forbundskontingent. Det havde jeg ikke fået gjort endnu. Nå, så må du hellere lade mig få dem, så du ikke drikker det hele op. Jeg gav ham selvfølgelig pengene, 40 kroner, men mit kontingent blev ikke betalt.

I 1951 lå jeg i Gøteborg med et andet skib, her dukkede pludselig Jørgen Guldtand op, han var blevet blacklistet i danske skibe og havde taget hyre på et norsk skib. Med sig havde han en ung jyde, der var lige så naiv, som jeg havde været den gang. Da han så mig, sagde han: "Det er sandt, jeg skylder dig 40 kr". Og så sagde han til sin ledsager: "Lån mig lige 40 kr, så jeg kan betale min gæld". Således fik jeg 40 sv. Kr for mine 40 d. kr. Om den anden nogensinde fik sine penge igen, ved jeg ikke.

Mærsk havde altid tre levende grise med om bord. Når den ældste blev fed nok, blev



S/S HANS MÆRSK. Fragtskib på 3.250 tdw. Bygget 1916 A. Vuijk en Zonen, Capelle a/d IJssel til D/S 1912 (A.P. Møller). 1940-1945 i hjemmeflåden. HANS MÆRSK, der var det sidste dampskib, der blev solgt fra A. P. Møller rederierne, blev i 1958 solgt til Liberia. 1962 strandet og forlist ved Ancona, 10 mand omkom.

Foto H&S

S/S HANS MÆRSK. Cargo ship of 3.250 dwt. Built in 1916 at A.Vuijk en Zonen, Capelle a/d IJssel for the D/S 1912 (A.P. Møller) shipping company. From 1940-45 in the home fleet. The HANS MÆRSK, which was the last steamship to be sold from the A.P. Møller shipping companies, was sold in 1958 to Liberia. In 1962 it stranded and sank near Ancona with the loss of 10 men.

Photo DMM

den slagtet, hvorefter en ny blev sendt om bord ved første anløb af dansk havn. Grisene levede hovedsagelig af affald fra kabys og messe. Uden for messen stod en spand til madrester. Her kom alt muligt ned i en pærevælling: kartoffelpil, kødrester, sødsuppe med mere. Når vi lå i tysk havn, blev russiske krigsfanger under bevogtning sat til at trimme kullasten. Disse fik hurtigt fært af denne affaldsspand og spiste rub og stub direkte fra spanden. Blev de opdaget af de tyske vagter, blev de tævet med geværkolber og jaget væk. Det skal dog siges, at der var enkelte af soldaterne, der så den an-

den vej og lod dem spise. Det skete også, at vi inviterede soldaterne ind på lidt mad, medens vi diskret stillede affaldsspanden udenfor, så russerne kunne forsyne sig. Inden skibet afsejlede fra tysk havn kom Gestapo om bord med hunde og søgte overalt på skibet efter russiske krigsfanger, som evt. havde gemt sig. Det skete ret tit, at de fandt nogle gemt væk nede i kullasten. Staklerne blev gennemtævet foran de andre krigsfanger til skræk og advarsel.

En gang, mens vi lå i Gdynia (Polen), det var kort efter, at Italien havde overgivet sig², havde vi italienske krigsfanger til trimning.

Pludselig ankom der en delegation af højstående tyske officerer samt et par italienske officerer med fjerbusk i hatten og det hele. Det blev meddelt, at hvis krigsfangerne ville melde sig frivilligt til en italiensk division under værnemagten, så ville de få uniform og masser af mad. Mange meldte sig, hvad man nok ikke kan fortænke dem i, når alternativet var ussel mad, tæv og kultrimning.

Foråret 1944 afmønstrede jeg fra LICA MÆRSK og få dage senere mønstrede jeg ud med HANS MÆRSK.

Jeg husker ikke meget fra den tid, men dog husker jeg en kæmpestor fyrbøder, der blev kaldt Helsingør Hans. Han forelskede sig i mit spisebestik, som var et rigtig gedigent sæt med kniv, gaffel, ske og et fint sæt tallerkner, som jeg tilbyttede mig på en DFDS-damper. Resultatet var, at ved hvert måltid overtog han mit spisegrej, jeg måtte spise af blik tallerken, og hvad jeg ellers kunne finde, jeg turde i hvert fald ikke protestere ret højt. Da der jo var rationering under krigen, fik hver mand ugentlig udleveret 125 gr., smør en lille pose sukker, og meget lidt såkaldt kaffe. I messen var der et skab, hvor hver mand havde sit lille aflukke til rationerne. Smør, sukker og sæbe var imidlertid en god handelsvare hos damerne på Reberbahn, og hvad ellers de forskellige damekvarterer hed i de tyske havne, så der blev jo ikke spist så meget smør og sukker om bord. Problemet var at holde smørret nogenlunde frisk til næste havn, da der jo ikke var noget, der hed køleskab. I øvrigt var forplejningen i danske skibe under krigen ret god, og vi fik lidt større

rationer end folk i land. Kødrationering fandtes ikke i skibene, og brød var der også nok af.

Af og til oplevede vi vældige bombeangreb både i Hamburg, Stettin og Bremen. Det kunne sommetider gå ret voldsomt til. En nat i Hamburg sad vi inde i et beskyttelsesrum i en af de såkaldte Hochbunkers³. Vi havde stået udenfor og betragtet sceneriet med antiluftskyts og søgelys, et flot syn, men da angrebet trak hen mod os, måtte vi gå ind i bunkeren. Pludselig lød der et vældigt brag, og alt lys gik ud. Det viste sig, at en bombe havde ramt lige oven i bunkeren og var gået lige igennem de to øverste etager, hvor der på det tidspunkt ikke var nogen mennesker. Nede hos os i stueetagen skete intet, udover at cementpuds regnede ned over os, og stemningen blev noget trykket.

Den 14. juli 1944 afmønstrede jeg fra HANS MÆRSK og tog på ferie hos min far, som i mellemtiden var flyttet til Kibæk ved Herning. Jeg var tilmeldt ved hyrekontoret, og på den lokale telefoncentral fulgte man nøje med i begivenhederne. Vi havde ingen telefon derhjemme, så jeg måtte hentes til centralen, hver gang der var et hyretilbud.

Den 27. juli tog jeg hyre med S/S NORD-BORG, som lå i Århus. Dette skib tilhørte rederiet Dannebrog, et rederi der senere skulle blive min arbejdsplads gennem 35 år. Den første nat, jeg var om bord, var jeg nattevagt, og lige efter midnat blev Cafe Jomsborg, der lå lige over for skibet, sprængt i luften af Schalburgkorpset. Ej eller her kom nogen til skade.

Da jeg mønstrede af fra HANS MÆRSK, havde jeg købt et nyt sæt tøj i København. Det



S/S NORDBORG. Fragtskib på 3.265 tdw. Bygget 1930 af Wm. Gray & Co. West Hartlepool til Dampskibsselskabet Dannebrog A/S. 21. maj 1942 blev skibet stærkt beskadiget, efter at det løb på en mine i Lillebælt, hvor 1 omkom og 9 blev såret. Derefter slæbt til Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri for reparation. 1958 solgt til Italien og solgt 1970 til ophugning i La Spezia.

Foto H&S

S/S NORDBORG. Cargo ship of 3.265 dwt. Built in 1930 at Wm. Gray & Co. West Hartlepool for the Dannebrog A/S shipping company. On 21st May 1942 the ship was badly damaged after hitting a mine in the Little Belt, with the result that 1 person died and 9 were wounded. After this it was towed to Elsinore to the Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri for repairs. In 1958 it was sold to Italy and in 1970 it was sold to the breaker's yard in La Spezia.

Photo DMM

var det såkaldte maksimaltøj, som blev fremstillet under krigen. Det var flot med storternet mønster. Mens vi lå i Aarhus med NORDBORG kom min far på besøg. Vi besluttede os for at gå ud at spise på restaurant, og jeg iførte mig min nye habit. Uheldet ville imidlertid, at vi pludselig fik en gevaldig tordenbyge, så vi blev drivvåde. Resultat: Mit fine tøj krøb, så buksebenene sluttede halvvejs oppe ved knæene og jakkeærmerne ved albuen.

Med NORDBORG kom vi til Luleå i Nord-sverige, og der oplevede jeg for første gang

midnatssolen. Det var en mærkelig oplevelse. Folk lagde deres liv fuldstændigt om og arbejdede på alle tider af døgnet og sov, når de følte for det.

Det var også med NORDBORG, at jeg oplevede det værste bombeangreb. Det skete, medens vi lå i Bremens industrihavn, vi var til lastet, men kunne ikke afsejle, fordi der under det foregående bombeangreb var blevet bombet et skib i slusen, og der var derfor ingen trafik ud af havnen, før dette skib var fjernet. Jeg havde været vagtmand natten før, lå derfor og

sov og hørte ikke luftværnssirenerne, men vågnede ved nogle gevaldige bombenedslag. Vi boede agterude i Nordborg, jeg gik op i opgangen for at se, hvor alvorligt det hele var. Lige agten for os lå et stort norsk skib. (Norske skibe var i modsætning til danske skibe bevæbnet med tysk antiluftskyts og tyske soldater). Der blev skudt kraftigt med skibets skyts, og medens jeg stod i opgangen og lurede, faldt vores flagmast pludselig om ramt af et projektil fra skytset. Mens jeg stod og ventede på et ophold i angrebsbølgerne, så jeg et finsk skib, som lå agten for Nordmanden blive ramt af en bombe.

Da der blev et ophold, løb jeg ud for at komme over i bomberummet på kajen, men jeg var kun lige kommet ind på land før de næste angreb, og jeg måtte smide mig ind under en togvogn lastet med erts. Mens jeg lå der, blev et andet dansk skib tilhørende "Det Danske Kulkompagni"⁴ ramt. Endelig nåede jeg over i bomberummet, hvor jeg selvfølgelig blev mødt med spørgsmål fra de forskellige besætninger, hvordan det gik med deres skib. Efter angrebet viste det sig, at det var gået værst ud over det danske skib, som havde fået en bombe direkte ned gennem skorstenen, og skibet var sunket. Uheldigvis havde en maskinmester, hovmesteren og en messedreng valgt at søge ned i maskinrummet i stedet for at gå i bomberum. De omkom alle tre.

DDK-skibet havde ligesom Mærskskibene grise om bord, og da skibet sank, flød de simpelthen ovenud af den åbentstående luge, og en svømmede endnu rundt i havnen. Da vi kom op fra bomberummet var russiske krigsfanger

ivrigt i gang med at forsøge at redde den, og det lykkedes også at få den på land, men i mellemtiden var de tysk vagter også kommet til stede, og der opstod stor ballade, men grisen forsvandt på mystisk vis. Jeg tror og håber, at det lykkedes russerne at organisere den.

Da vi slap ud fra Bremen, sejlede vi til Hamburg, hvor vi lossede vores kullast for straks efter at indtage den samme last til Stockholm. Efter den omgang havde vi fået nok for en tid, og hovedparten af besætningen mønstrede af på Gedser red.

Vi blev afmønstret og sendt i land med lods-båden. Da vi kom ind til Gedser, var klokken blevet omkring 21.00, og det viste sig umuligt at få natlogi i Gedser. Der kørte ingen tog eller bus på dette tidspunkt, og der var heller ingen taxi, der var villig til at køre til Nykøbing F. Til sidst fik vi overtalt en vognmand til at fyre op i generatoren i sin lastbil og køre os til Nykøbing F. Vel ankommet til Nykøbing blev vi installeret på et hotel, hvor der også var en danserrestauration. Da vi kom ind for at deltage i festlighederne, var der øretæver i luften, for nogle af gæsterne havde set os ankomme i en overdækket lastvogn og antog os for at være hipofolk. Men da vi fik forklaret dem situationen, blev vi vel modtaget. Næste dag gik turen videre mod København.

Den 24. august 1944 mønstrede jeg i S/S SEINE tilhørende DFDS. Jeg gjorde det i håb om at undgå at komme til Tyskland igen, idet skibet var planlagt til at sejle mellem Danmark, Gøteborg og Norge. Det holdt nu ikke stik, for allerede efter anden rejse blev Stettin inddraget



S/S SEINE. Fragtskib på 1813 tdw. Bygget 1899 af Wm. Dobson & Co., Newcastle upon Tyne til DFDS. 1903 solgt til DFDS agent i Dunkerque. 1935 tilbagekøbt til DFDS. 1940-1945 i hjemmeflåden, hvor det fortrinsvis sejlede med kul mellem Danmark og Tyskland. Solgt til ophugning i Tyskland 1954.

Foto H&S

S/S SEINE. Cargo ship of 1813 dwt. Built in 1899 at Wm. Dobson & Co., Newcastle upon Tyne for DFDS. In 1903 it was sold to a DFDS agent in Dunkerque. In 1935 it was bought back by DFDS. From 1940-45 it was in the home fleet, where it mainly sailed between Denmark and Germany with coal. It was sold to the breaker's yard in Germany in 1954.

Photo DMM

i ruten. Når skibet lå i København, var jeg fast nattevagt, idet de fleste af besætningen boede i København og gerne ville hjem for natten. Jeg bed mærke i, at styrmanden gerne kom om bord sammen med en tolder den sidste nat i havn. Jeg fik så besked på, at jeg godt kunne gå hen i messen og sætte mig. Det fandt jeg naturligvis lidt underligt, så jeg lurede mig til at se, hvad der skete, og det varede ikke længe, før der dukkede en 18-20 mennesker op på dækket, en luge blev åbnet, og de forsvandt ned i lastrummet, hvorefter der blev lukket til igen. Selvom der var tyske soldater om bord for hver afgang, opdagede de aldrig fidusen. Så

snart skibet var godt ude i Kattegat, blev lugen åbnet og alle så behørigt overraskede ud, når flygtningene kom op et øjeblik for at få frisk luft, før de blev lukket ned igen indtil ankomsten til Gøteborg, hvor de svenske toldere tog sig af den sag. På en af rejserne havde vi kun en kasse til Gøteborg. Rederiet havde derfor bestemt, at vi skulle gå til Oslo først og anløbe Gøteborg på tilbagerejsen. Det var jo ikke så godt, da disse mennesker ikke ville blive godt modtagne i Oslo, og selvom det skulle lykkes at skjule dem under opholdet, kunne man forvente meget striksere kontrol ved afgang end i København. Det svenske toldvæsen

havde set problemet, og vi blev kaldt ind til Vinga, hvor de lå klar med en slæbebåd og en pram, så flygtningene kunne omlades. Problemet var blot, at der også lå et tysk marinefartøj til ankers, men det lykkedes at få dem ned af en lodslejder fra den side, der vendte bort fra tyskeren. De kunne nu ikke have gjort os noget, da det foregik i svensk søterritorium, men der var jo ingen, der kunne forhindre dem i at lade oplysninger gå videre, hvis de havde observeret noget. Så vi var jo lidt spændte ved ankomst til Oslo, men der skete intet.

En stor del af lasten fra Norge til Stettin bestod af radioapparater, som tyskerne havde konfiskeret fra den norske befolkning. Den 19. september, da det danske politi blev taget af tyskerne,⁵ lå skibet i Nyborg og lastede. Det var en mærkelig dag, tyskerne beslaglagde skibet, og vi vidste ikke om vi var købt eller solgt, men allerede dagen efter blev vagterne draget tilbage og lastningen kunne fortsætte, men selvfølgelig svirrede det med alle mulige rygter.

På en af rejserne fra Oslo til København befandt vi os en nat i et sandt inferno af luftskyt og maskingeværild. Pludselig blev alt oplyst af faldskærmsblus, og det viste sig, at vi var havnet midt i en tysk konvoj på vej fra Frederikshavn til Norge, der blev angrebet af britiske fly. Efter den omgang fik kaptajnen travlt med at søge ind i den svenske skærgård.

Medens jeg var med NORDBORG og lå til ankers ved Bremerhaven, oplevede vi et dagangreb på Bremen. Det var et fantastisk syn at se de mange fly komme ind næsten vingetip ved vingetip. Vi kunne også se de tyske jager-

fly lette fra en flyveplads ved Nordenhaven for at gå op og bekæmpe bombeflyene.

Under vort sidste ophold i Stettin oplevede vi igen et meget kraftigt luftangreb, hvor der blev bombet med meget kraftige bomber, og der blev anrettet forfærdelige skader på industri- og havneområder. Da vi lå til ankers midt i havnen, havde vi ingen mulighed for at søge i bunkers, og måtte blot afvente og håbe, at de ramte ved siden af.

Efter den oplevelse havde jeg fået nok, og jeg og en kammerat besluttede os for at stå af næste gang skibet kom til Gøteborg. Vi kunne ikke afmønstre i svensk havn, så vi besluttede os for at rømme. Da skibet ankom til Gøteborg, forsvandt vi lige så stille om natten, det var den 11. november 1944, samme nat som et tysk slagskib blev sænket i en nordnorsk fjord⁶ og forresten også dagen for Tysklands kapitulaton i 1918.

Vi vandrede rundt i Gøteborgs gader, vi kunne ikke melde os til politiet, før skibet var sejlet, da vi ellers ville blive sendt om bord igen, og mens vi småfrysede travede rundt strejfede tanken os, at vi blot kunne gå tilbage til vores varme køje.

Ud på natten sneg vi os ind på banegården for at få lidt varme. Der måtte vi ikke sove, men en banemand forbarmede sig over os og lod os blive. Han delte endda sin madpakke med os.

Næste formiddag henvendte vi os til politiet, hvor vi blev pænt modtaget og sendt hen til et opsamlingscenter for danske og norske flygtninge. Her fik vi udleveret noget arbejds-

tøj, vores eget tøj blev brændt, og vi blev afluset. Vi protesterede lidt, men fik at vide, at det var almindelig procedure. Derpå blev vi indlogeret for natten, og næste dag blev vi sendt til en tøjforretning, hvor vi blev upegeret fra top til tå inklusiv en blød hat (havde aldrig ejet sådan en før)

I de næste par dage blev vi afhørt af danske modstandsfolk for at finde ud af, om vi kunne oplyse noget om de tyske stillinger i Danmark, men da vi ikke havde opholdt os meget i Danmark, var der intet, vi kunne fortælle, som de ikke allerede vidste. Vi hørte så fra dem, at der var oprettet en dansk brigade i Sverige, hvortil vi omgående meldte os som frivillige⁷.

Efter endt afhøring blev vi sendt til en herregård nær Gislaved, her skulle vi blive sammen med andre flygtninge, indtil vores forhold i Danmark var fuldstændig belyst. Jeg husker ikke, hvor mange dage vi var der, men husker, at tiden føltes meget lang, da der intet var at foretage sig. Jeg tror dog ikke, der gik mere end 8-10 dage, før vi fik besked på, at vi skulle af sted til brigaden. Fra rejsen husker jeg, at lokomotivet blev fyret med træ, og en gang stoppede vi ved en tømmerplads midt i en skov og få fyldt brænde på. Efter en dags rejse ankom vi til Konga, en lille stationsby, hvor vi blev afhentet af en transport fra brigaden og kørt til lejren Sofienlund, som lå midt inde i en skov, og her begyndte vores soldatertid.

Vi blev indkvarteret i sovebarakker (ca. 30 mand i hver barak), fik udleveret uniformer dvs. arbejdsuniformer og skidragter, de rigtige uniformer var vist ikke færdige endnu. Våben

var også en mangelvare i den første tid, så når øvelser med geværgreb og adskillelse/samling af geværer skulle indøves, måtte de få geværer, vi havde, gå på omgang, men efterhånden blev vi da fuldt udrustet. Selvom der manglede våben, kunne den almindelige kadaverdisciplin, med eksersits og lange march- og løbeture, godt indøves, og det blev den også.

Der var et utrolig godt kammeratskab i brigaden. Politik blev aldrig diskuteret, selvom der ikke var noget forbud derimod, ligeledes blev der heller aldrig diskuteret, hvad de forskellige havde bedrevet under krigen. Der var heller ikke nogen speciel klikdannelse. Mange af officererne var kommet til Sverige i forbindelse med besættelsen, og flere underofficerer havde været menige i den hærafdeling, som rejste til Sverige, da Danmark kapitulerede⁸. Øvelserne var meget hårde, idet formålet var at gøre brigaden kampklar på tre måneder, da man ventede et snarligt tysk sammenbrud.

Af hensyn til Sveriges neutralitet, blev brigaden kaldt en politibrigade, men var i virkeligheden en fuldt udrustet militærenhed. Der kom engelske officerer over for at instruere os i guerillakrig. Det var officerer, der havde været udsendt til Grækenland og andre steder for at undervise partisaner. De demonstrerede, hvordan man slår folk ihjel, så de øvelser, vi nærmest havde anset for lidt leg, blev pludselig til ramme alvor, og man begyndte at tænke dybere over meningen med det hele. Ingen kunne jo forudse, at tyskerne ville kapitulere, inden brigaden blev sendt til Danmark.

Når vi havde skydeøvelse, havde vi ordre til at opsamle patronhylstre til genbrug, og det lærte vi. Så godt at da vi efter hjemkomsten til København blev beskudt af tyske medløbere og måtte besvare ilden, lå vi alle bagefter med de tomme patronhylstre i hånden. Vi gloede på hinanden og smed dem så væk.

I julen 1944 var vi nogle stykker, der blev inviteret til Stockholm by for at holde jul. Vi blev indkvarteret i en skole, og hver mand blev inviteret hjem til en familie for at holde juleaften. Jeg kom til en familie, hvor fruene var svensk og manden var dansk konditor. Først fik vi den traditionelle svenske julemad med ludfisk og skinke i dyp. Som den høflige fyr jeg var, sagde jeg selvfølgelig, at ludfisken var bra og fik som tak slasket en ordentlig portion mere op. Efter at have kæmpet mig igennem ludfisk og skinke m.m., viste det sig, at nu skulle vi have dansk middag med andesteg, brunede kartofler og hele musikken, så det var en overmæt soldat, som ud på natten travede tilbage til skolen.

Anden juledag var vi på Berns Saloner og høre Jussi Bjørling synge, og bagefter var vi på en danserestaurations, hvor Raquel Rastenni optrådte. Da det var tid at vende tilbage til lejren, havde de fleste af os brugt de penge, som vi havde fået til hjemrejsen, så vi måtte op på Brigadekontoret og have flere penge, men her var man blevet klog af skade og gav os billetterne i stedet for penge.

Lejren i Sofienlund lå, som nævnt tidligere, i et stort skovområde, og bortset fra en skøn natur var der ikke de store oplevelser. Konga

(ca. 1000 indb.) lå vel en 4-5 km derfra. Her var der en biograf og bal en gang om ugen, alt i Folkets Hus. Når der var biograf, blev vi kørt derind med lastbil, som også hentede os efter forestillingen, men hvis man ikke var indstillet på at tage hjem lige efter biografen, måtte man selv trave hele vejen. Jeg husker, vi var inde for at se "Den gyldne stad". Det var en tysk UFA film, som nogen mente indeholdt tysk propaganda, så da vi kom ud fra forestillingen, var nogle af de lokale unge stillet op og beskyldte os for at være nazister. Det skal bemærkes, at vi i forvejen ikke var særlig velanset af de unge mænd, fordi det jo hændte, at en eller anden af os løb af med pigerne, når der havde været bal.

I januar blev Kongalejren forflyttet til Ronneby. Det var noget af en omvæltning at komme fra det stille liv midt i skoven til en by af anseelig størrelse. Vi blev indkvarteret i en af RESO's feriebyer og vores messe blev feriebyens restaurations. Vi fandt hurtigt ud af, at vi med vore 2000 mand var i mindretal i byen, idet der ud over en svensk garnison på ca 3000 mand også var en svensk flyverlejr med ca 1400 mand og ca 800 amerikanske flyvere. Vi fik 2 sv. kr. om dagen, de svenske soldater 5 kr., og flyvetropperne endnu mere, for ikke at snakke om amerikanerne, som fik deres fulde løn. Det kan nok undre nogle, hvad amerikanerne lavede i Sverige, men sagen er, at hver gang, der var luftangreb på Tyskland, nødlandede nogle fly i Sverige, d.v.s. det var proforma nødlandings af hensyn til Sveriges neutralitet. Der blev således opbygget en fuldt oprustet

flyflåde, som var klar i tilfælde af, at tyskerne skulle gå til angreb på Sverige.

I Ronneby fortsatte træningen med uformindsket styrke. Gennem mine præstationer på skydebanen, blev det hurtigt klart, at jeg aldrig kunne blive skarpskytte. Jeg blev derfor udtaget til en sprængningsgruppe. Så længe, det drejede sig om øvelser, var det en klar fordel, idet det medførte en del teoritimer, som ofte faldt, når resten skulle ud og falde på maven i mudder og dynd. Tænker man derimod på, hvad der kunne ske, hvis brigaden kom i rigtig aktion, så ser det hele lidt anderledes ud. En af hovedopgaverne for en sprængningsgruppe er nemlig at liste sprængladninger ind i fjendtlige maskingeværstillinger eller anbringe sprængladninger på panservogne.

Medio april blev bataillonen forlagt til en skov ved Neberød i Skåne. Her blev vi ind-

kvarteret i 12-mands telte, en noget kølig sag på denne årstid. Samtidig blev bataljonen fuldt udstyret med transports og lottekorps. Disse korps havde hidtil været i træning andre steder i Sverige. Dette medførte nye øvelser for at alt kunne sammenkøres.

Den 2. maj rykkede hele bataillonen ud til en storstilet øvelse, hvor "fjenden" var en svensk bataljon. Denne manøvre varede til kl. 10 den 4. maj, og vi var tilbage i lejren kl. ca. 14. Derefter skulle våben og materiel rengøres, og efter aftensmad blev vi beordret til ro. Men allerede ved 20-tiden indløb der melding om tyskernes kapitulation. Der blev givet ordre til opbrud til midnat, men der var selvfølgelig ingen, der kunne sove. Ved midnat begyndte opbrud og pakning, og kl. ca 03 den 5. maj drog de første afdelinger af sted med kurs mod Helsingborg.

NOTER

- 1 I begyndelsen af august 1943 var der betydelig uro og strejker i Odense. I den forbindelse blev den danske regering stillet over for tyske krav om rege- ringsindgreb over for sabotage, og et krav om at alle straffe for sabotage på mere end otte år skulle afsones i Tyskland.
Den 7. august bredte uroen sig til Esbjerg, og derefter fortsatte det til flere andre byer. På den baggrund blev den danske regering stillet over for et tysk ultimatum med nogle krav, bl.a. om dødsstraf for deltagelse i sabotage, som regeringen umuligt kunne gå ind på. Regeringen trådte derefter tilbage, og den 29. august blev den danske hær og flåde afvæbnet. Flåden nåde dog forinden at sænke de fleste af sine skibe. Lan- det var uden regering, og de forskellige ministeriers departementschefer var derefter forbindelsesleddet mellem det officielle Danmark og besættelsesmagten frem til befrielsen i maj 1945.
- 2 10. juli 1943 invaderede de allierede Sicilien. På kun 14 dage var halvdelen af øen erobret, og den 25. juli vedtog Det fascistiske Storråd at Mussolini skulle træde tilbage. Ny leder blev marskal Badoglio, der erklærede den fascistiske stat for opløst, og den 3. september 1943, efter at de allierede var gået over Messina Strædet til det italienske fastland, kapitule- rede Italien.
- 3 Hochbunkers, var en særlig type bunkers som kun tyskerne byggede. De var i modsætning til den nor- male bunkers ikke gravet ned, men bestod af en byg- ning to til tre etager høj, støbt i beton, med tag og sider der kunne være op til 1,5 meter tykke.
Hochbunkers var hurtige at lave, da de ikke skulle graves ned. De var derfor også billigere end nedgra- vede bunkers, de fyldte mindre og var dermed veleg- nede som beskyttelsesrum i tæt befolkede byområ- der.
- 4 Datoen var den 18. august 1944, men skibet, der blev sænket ved dette angreb, var nu ikke et skib fra Det Danske Kulkompagni, men S/S GUNHILD fra rede- riet Torm, og så vidt vides var der ingen omkomne. Skibet blev ramt af bomber, kom i brand og gik til bunds, men det var ikke mere skadet, end at det i januar 1946 blev bjærget af Em. Z. Svitzers Bjerg- nings-Entreprise og slæbt til Svendborg Værft for reparation. I 1951 blev det døbt om til GUNHILD TORM og i 1954 blev det solgt til Tyskland.
- 5 Efter 29. august var det danske politi ikke mere in- volveret i sager der angik sabotage og andre aktioner rettet imod besættelsesmagten. Mistilliden til det danske politi fra besættelsesmagts side blev der- med styrket, ligesom tyskerne var klar over at en række ledende politifolk var dybt involveret i det il- legale arbejde.
Det var baggrunden for, at tyskerne den 19. septem- ber 1944 slog til mod det danske politi, arresterede alle dem, de kunne få fat på, og deporterede dem til koncentrationslejre i Tyskland. En lang række poli- tibetjente gik dog fri, og de fleste af dem blev snart efter involveret i det illegale arbejde.
- 6 Det tyske slagskib, der her tænkes på, er TIRPITZ, der efter flere bombeangreb havde søgt skjul i den nor- ske fjord Søbotn ved Tromsø. Angrebet, der endelig sænkede TIRPITZ, fandt ikke, som her nævnt, sted den 11. november, men dagen efter, da 31 Lancaster bombemaskiner fra de engelske 9. og 617. Squadron angreb skibet, og fik det sænket. RAF mistede ikke en eneste maskine ved angrebet, til gengæld omkom 917 ud af skibets besætning på ca. 1700.
- 7 Under krigen søgte i alt 18.000 danskere tilflugt i Sverige. At få dem sat tilbage i en form for aktiv tje- neste var baggrunden for, at man i efteråret 1943, efter aftale mellem de danske efterretningsofficerer og de svenske myndigheder, fik grundlagt en dansk brigade i Sverige. I begyndelsen var der tale om en form for politistyrke, der kunne sættes ind for at opretholde ro og orden i forbindelse med en tysk kapitulation, men hurtigt udviklede brigaden sig til en egentlig kampenhed bestemt for indsættelse i for-

bindelse med en evt. tysk slutkamp i Danmark. Ved befrielsen talte brigaden ca. 5.000 mand.

- 8 Den 9. april 1940 lykkedes det oberst Helge Bennike fra 4. regiment i Roskilde, at slippe med et kompagni soldater til Sverige med færgen fra Helsingør mod Hålsingborg med afgang kl. 10 00. Bennike havde den opfattelse, at også Sverige var blevet angrebet, og da kampen nu var opgivet i Danmark, ønskede Bennike med sine soldater at slippe

til Sverige, hvorfra de så kunne fortsætte kampen mod tyskerne.

Efter ankomsten til Sverige opdagede Bennike, at Sverige ikke var blevet angrebet, hans soldater blev så interneret, og i løbet af maj måned blev de sendt hjem til Danmark. For enkelte af Bennikes folk lykkedes det at slippe via Norge til England, men ellers blev alle returneret. Hvis der har været folk i Brigaden, der også har været med Bennike, så har de derfor næppe været i Sverige i den mellemliggende tid.

Sailor Jens Aksel Aakjær's memoirs 1940-1945

SUMMARY

The memoirs of a sailor called Jens Aksel Aakjær from his voyages in domestic waters in the period 1940-1945. The manuscript was donated to the museum by his family in 1998.

The author was very young during World War II and sailed as an apprentice the first few years.

His second ship was the M/S LICA MÆRSK, which sailed in the North Sea, for example to Rotterdam or Bremen where they used to sail in convoys of 8 -10 ships. In German waters the ship was boarded by German soldiers, and during the General Strike in Denmark in 1943 the ship was kept isolated from the outside world and the crew kept in ignorance of what was happening for several days. The author's tasks on board were cleaning, serving the rest of the crew and working as a peggy after meals, which were placed with morning coffee from 06.30-07.00, 10 o'clock coffee at 10.00, dinner at 12.00, afternoon coffee 15.00-15.30 and supper at 17.00. The mess quarters had to be scrubbed and cleaned after each meal.

During the war years the author signed on with several A. P. Møller ships in the domestic traffic to Norway, Sweden, Germany and Holland. With these ships he came under fire several times and experienced bombs falling in the harbour nearby, as his ships experienced the war at close quarters in German and Dutch harbours. On these occasions the ship's crew went into air-raid shelters ashore. In 1944 he served for a while on the S/S NORDBORG, which lay in Århus. This ship belonged to the Dannebrog Shipping Company, which later became his place of work for a period of 35 years.

Later in 1944 he signed on with the S/S SEINE, which belonged to DFDS.

When the ship was in Copenhagen Aakjær always had the night watch and he observed the mate and the customs officer bringing civilians aboard, hiding them from the Germans and later putting them ashore on Swedish territory. There were some very tense moments when the ship was being examined or when the route was changed and the ship put into harbour in Norway instead of Sweden. During a stay in Gothenburg in 1944 Aakjær and a friend of his jumped ship and joined up with the Danish Brigade in Sweden.

In the middle of April 1945 the Danish Brigade was removed to a forest near Neberød in Skåne in order to be closer to Denmark, where the collapse of the German occupation forces was expected at any time. The volunteers were billeted here in 12-man tents, and the battalion was fully equipped with transport corps and Lottekorps (Women's Voluntary Army Corps). Up until now these corps had been in training at other locations in Sweden. On May 2nd 1945 the whole battalion marched out on a large-scale military exercise, where "the enemy" was a Swedish battalion. This exercise lasted until 10 a.m. on May 4th and the troops were back in camp by approximately 2 p.m. But by 8 p.m. the same evening reports were being received of the German capitulation in Denmark. They were given orders to move out at midnight, but of course nobody was able to sleep. Around midnight they began striking camp and packing, and at 3 a.m. on May 5th the first units set off towards Helsingborg to be ferried over to Elsinore.