

101451



DE  
UTROLIGE  
ÅRENE  
1940—1945

Februar 1940:  
«Altmark» var  
nesten hjemme  
etter en  
eventyrlig ferd.  
Men Winston  
Churchill hadde  
personlig  
besluttet noe  
annet. På hans  
ordre skjedde en  
av de underligste  
og mest  
skjebnesvangre  
aksjoner under  
Den annen  
verdenskrig. For  
Norge fikk den  
en meget spesiell  
betydning. . .



Historien  
om «Altmark»:

# SKIPET SOM SKAPTE 9. APRIL

**D**a kaptein *Heinrich Dau* så byen Wilhelmshaven forsvinne bak seg, ante han ingenting om at han og skipet han førte, hadde lagt ut på en av de mest skjebnesvangre og underligste sjøreiser i moderne tid.

Det vil aldri bli mulig å slå klart fast hvilke konsekvenser den skulle komme til å få. Men noen har hevdet at det var kaptein Dau og hans fantastiske reise, så å si jorden rundt, som fikk Hitler til å lansere sin storoffensiv på vestfronten våren 1940, og gi ordre om invasjon av Norge den 9. april.

Det dunket taktfast under bena til kaptein Dau, en 65 år gammel, erfaren og dyktig sjømann. Skipet var bare to år gammelt og i stand til å holde en fart på rundt 20 knop, noe som var beundringsverdig på den tiden.

Skipet var motortankeren «Altmark» på 10 698 bruttoregister tonn, bygd ved det kjente Howaldt-verftet i Kiel og det var på vei til Port Arthur i Mexico-gulven for å laste olje — angivelig for Rotterdam. Men i kaptein Daus safe befant det seg en konvolutt som han hadde fått ordre om ikke å

åpne før marinedelsen i Kiel hadde gått beskjed over radio.

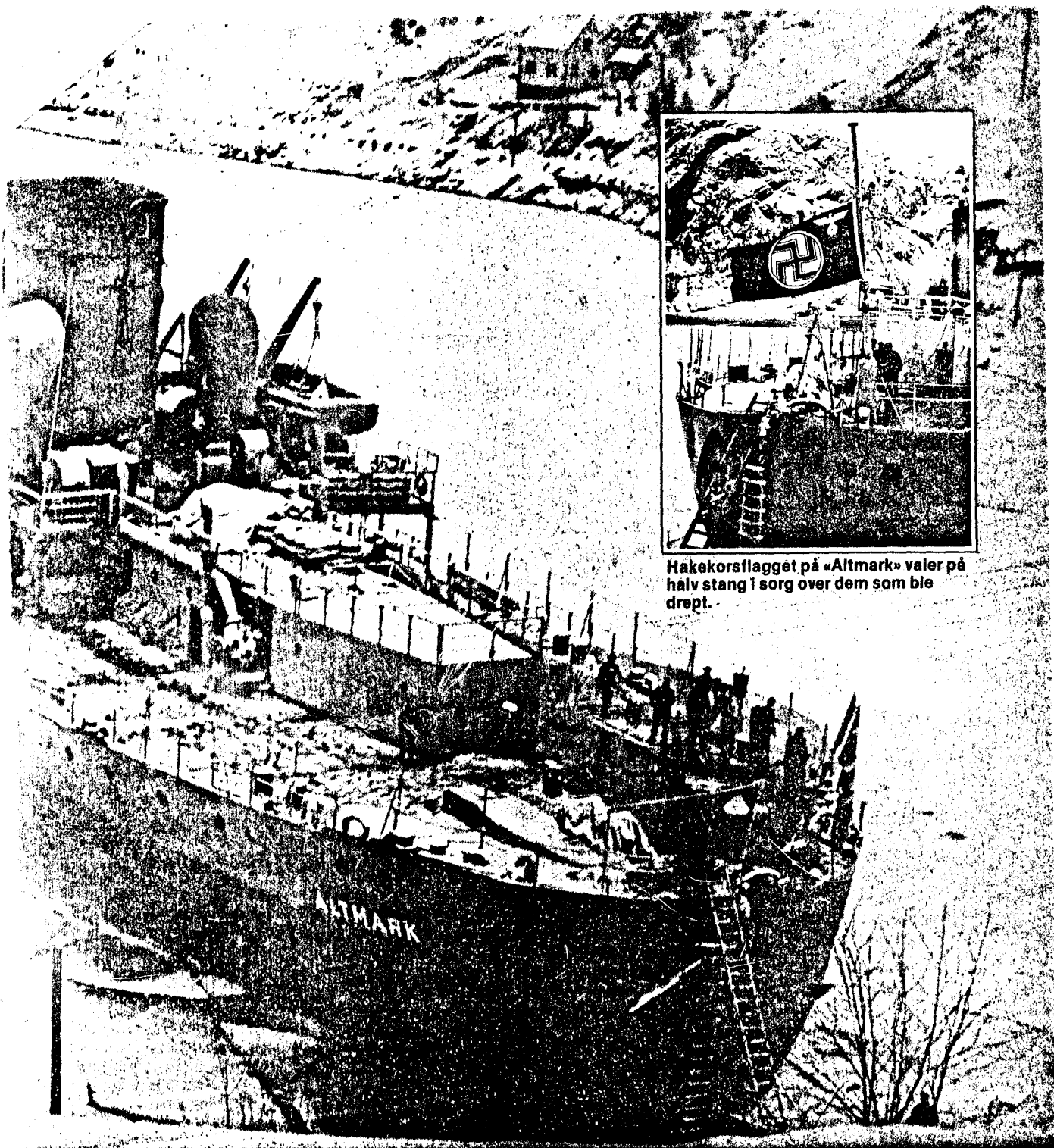
**D**et var den 5. august 1939 og verden var like ved å bli kastet ut i en ny og blodig verdenskrig. Og de som om tre uker skulle tenne ilden, hadde allerede sine planer med motortankeren «Altmark» der den skummet ut mot Nordsjøen og Atlanteren.

Den 133 mann sterke besetningen, inkludert Dau, var sivile og det var ingen våpen om bord. Men skipets status var underlig. Det var ikke mari-

neskip, og det tilhørte ikke noe sivilt rederi. Tyskerne kalte det et «statsskip», og det førte såkalt «rikstjensflagg».

Både dette forholdet og mange andre ved «Altmark» og dets lange, forvirrende ferd, skulle komme til å skaffe folkerettslærde på begge sider av Atlanteren hodebry i årevis.

Myndighetene i Port Arthur, Texas, var skeptiske til tankbåten med den uvanlige flaggingen, men den 19. august stevnet den likevel hjemover med 9434 tonn olje og 500 tonn vann om bord.



Hakekorsflagget på «Altmark» valer på halv stang i sorg over dem som ble drept.

Utenfor Bahamas-øyene mottok kaptein Dau radioordre om å åpne brevet. Det var ikke noe muntert mannskap som fikk høre om det nye oppdraget: De skulle seile rett østover Atlanteren og møte panserskipet «Admiral Graf Spee» på et nøye angitt sted sør for Azorene. Møtet skjedde den 1. september 1939, dagen da Hitler angrep Polen og Den annen verdenskrig var i gang.

Sammen seilte de to vidt forskjellige skipene sørover for å åpne Hitlers krig mot den allierte sivile skipsfart i Sør-Atlanteren. «Altmark» opp-

gave var å sørge for drivstoff-forsyningen og ta om bord eventuelle fanger.

For å villedde engelskmennene ble skipet malt om og fikk en rekke nye navn, blant annet «Sogne» og «Haugesund», og en stund hadde styrehuset norske farger.

I løpet av høsten senket «Admiral Graf Spee» ni allierte handelsskip. I bytte for olje mottok kaptein Dau til sammen 228 engelskmenn, åtte negrer og 67 indere som fanger.

Den 18. desember fikk de melding om at panserskipet var gått ned uten-

for kysten av Argentina etter å ha vært i kamp med engelske krigsskip.

Den samme dagen begynte «Altmark»s lange, viderverdige og livsfarlige vei hjem til Tyskland.

Den 14. februar 1940 klokken 14.45 visiterte en offiser fra torpedobåten «Trygg» et skip i Edøysfjord på kysten av Nordmøre. Kontreadmiral C. Tank-Nielsen, sjef for 2. sjøforsvarsdistrikt, Bergen, mottok rapport samme kveld. Skipet het «Altmark», og var på vei til tysk havn med olje fra Port Arthur i Texas.

Noen av mannskapet bar uniform, og skipet hadde 20 mm antiluftsskyts som var rigget ned.

Det var spørsmål om det befant seg fanger om bord, men kaptein Daus svar var nei. Han hadde på forhånd gitt ordre til at fangene skulle føres ned i et lasterom. Dersom de begynte å bråke for å gi signal om sin eksistens, skulle man sette i gang vinsjen. Så til tross for at engelskmennene fortvilet forsøkte å gi lyd fra seg, hørte nordmennene ingenting.

Kaptein Dau hadde faktisk pustet lettet ut da han krysset den usynlige



grensen til norsk territorialfarvann ved Halten fyr. Hele turen fra farvannet sør for Tristan da Cunha hadde vært en lang gjemselslek. Nå kunne han seile trygt sørover langs kysten av Norge som han visste strengt håndhevet sin nøytralitet, og derfor ga tillatelse til det som på folkerettspråket ble kalt «uskyldig passasje».

**K**aptein Dau hadde ikke følt seg like rolig dersom han hadde visst hvem som hadde fattet sterkeste personlig interesse for skipet hans. Mannen var marineminister i Storbritannia og het *Winston Churchill*, en mann som ikke hadde for vane å gi opp ved første tilbakeslag. Han hadde sverget på at «Altmark» aldri skulle nå tysk havn med sine britiske fanger.

I mellomtiden stevnet «Altmark» sørover langs kysten. Torpedobåten «Snøgg» overtok eskorten og foretok ny visitasjon, noe som norske myndigheter senere innrømmet var feil, fordi skipet var sett på som marineskip. Da «Altmark» nærmet seg Bergen krigshavn, kom også jageren «Garm» med Tank-Nielsen selv om bord ut til tyskeren. Kaptein Dau nektet nå å la skipet visitere, han begynte å bli kraftig irritert og forsøkte å kontakte ambassaden i Oslo.

Det var nå blitt den 15. og London var i ferd med å bli gjort oppmerksom på at skipet de hadde leitt etter rundt halve kloden, var dukket opp så å si rett utenfor stuedøren og var samtidig i ferd med å unnsnippe.

Norske marinefolk hadde nå oppdaget at det likevel fantes fanger om bord, noe som de burde ha visst på forhånd etter rapporter som britisk marineledelse hadde sendt ut. Men også med fanger om bord hadde «Altmark» rett til fri passasje gjennom norsk farvann ifølge gjeldende rett.

**Winston Churchill** hadde et annet syn. Dagen etter mens «Altmark» ble eskortert videre sørover gjennom Bergens krigshavn, var allerede en liten britisk krigsflåte med destroyeren «Cossack» i spissen på plass utenfor Jæren. Klokken 13.50 samme dag hadde tre britiske fly kretset over «Altmark». Kaptein Dau og offiserene hans begynte nå å innse at Kjel lå svært langt borte. Det eneste de hadde å sette sin lit til, var nord-



mennenes vilje til å håndheve nøytraliteten. Dau stolte ikke 100 prosent på dem. Inne i Oslo var et intrikat diplomatisk spill i gang med utenriksminister *Kohls*, kommanderende admiral *Diesen* og den tyske ministerråden *Bräuer* som hovedrolle-innehavere.

Churchill hadde allerede gjort seg opp sin mening: «Altmark» skulle stanses og fangene befri uansett hva folkeretten og norske myndigheter sa. Den tidligere journalisten var ikke blind for den enorme propagandaeffekten et slikt kupp ville ha.

**U**tpå ettermiddagen den 16. hadde torpedobåten «Skarv» kommet til, og litt senere kom en annen torpedobåt «Kjell». Bevoktningsbåten «Firer» var også i nærheten, og utenfor lå fem britiske krigsskip — en enorm overmakt — som sultne hyener.

Klokken 17.20 grep Churchill telefonen nede i det vesle kjellerrommet hvor marinens overkommando holdt til, og ba om å få snakke med *Lord Halifax*, utenriksministeren. Fem minutter senere gikk følgende signal

ut: *Dersom norske torpedobåter nekter at «Altmark» blir ført til Bergen med britisk-norsk mannskap om bord og under felles eskorte, skal skipet bordes, tas i besittelse og fangene befri. Dersom torpedobåtene skyter, skal ilden besvares så langt det er nødvendig som selvforsvar.*

Den første alvorlige krenkelsen av norsk nøytralitet var et varselskudd som ble avfyrt fra en engelsk jager langt inne på norsk område.

Kaptein Dau hadde nå bestemt seg for å styre inn den trange, isbelagte Jøssingfjorden — fire mil sør for Egersund. Han hadde før planlagt forskjellige metoder for å motsette seg bording i åpen sjø. Nå forsto han at det ikke var noen vits i å sette seg til motverge. Han syslet imidlertid med tanken på å senke «Altmark».

(Finson)

**L**øytnant Halvorsen på «Kjell» som var den ansvarshavende av de norske marineoffiserene på båtene rundt «Altmark» innså på sin side at også han var maktesløs dersom britene ville ty til vold. Han avleverte imidlertid en skarp protest til kaptein *Philip Vian* på «Cossack» som svarte at



han hadde sine ordrer å følge. I første omgang så det imidlertid ut til at britene ville respektere norsk nøytralitet, for skipene stevnet utover etter at Vian hadde sagt de ville vente på tyskeren utenfor sjøgrensen.

Men nå var ordren fra Churchill kommet gjennom — klar og konsis — og klokken 23.00 var «Cossack» igjen inne i Jøssingfjorden.

«Altmark» beveget seg nå sakte mot fjordbunnen, mens «Kjell» og «Skarv» lå ved siden av hverandre lenger ute. «Firer» hadde lagt seg til bak et nes. Det var bekmørkt.

Plutselig lyser det i en morselampe like ved «Altmark» og kaptein Dau hører en stemme på tysk «*Drehen Sie bei, oder ich eröffne das Feuer*», (legg til eller jeg åpner ild).

14 minutter senere fulgte samme kommando. Dau hadde til nå trodd at det var et norsk marinefartøy han hadde med å gjøre, for han holdt det for utenkelig at nordmennene ville tillate britene å gå til angrep. Nå skjønte han hva som foresto. Etter å ha unngått fienden i månedsvis i fjerne farvann, skulle enden komme her inne i en liten fjordarm så nær hjemmet.

V.M. nr. 8-85



De syv døde sjøfolkene fra «Altmark» ble begravet på Sogndal kirkegård.

Phillip Vian, kaptein på «Cossack» (øverst til høyre).

Den britiske destroyeren H.M.S. «Cossack».

Fanger fra «Altmark» på dekket til «Cossack» ved ankomsten til Løth (nederst til høyre).

Men han ville ikke gi seg så lett. Plutselig slo han full fart akterover og rente hekken inn i «Cossack». Hadde det ikke vært for isen og den sterke maskinkraften på 44 000 hestekrefter, ville engelskmannen antakelig ha kantroet ved sammenstøtet.

I stedet brøt nå helvete løs. Dau kunne ikke følge med i det som skjedde fra broen, men han kunne høre vilke krigsrop og tredjestyrmann kunne melde at bevæpnede soldater var i ferd med å entre «Altmark». Skuddsalver runget mellom knausene. Lyskasterne fra «Cossack» sveiper over den tyske båten.

Til tross for britiske påstander om det motsatte, ble det sannsynlig-

V.M. nr. 8-85



V  
I  
C  
I  
S  
I  
R  
S  
E  
C  
A  
F  
R  
V  
«  
F  
I  
I

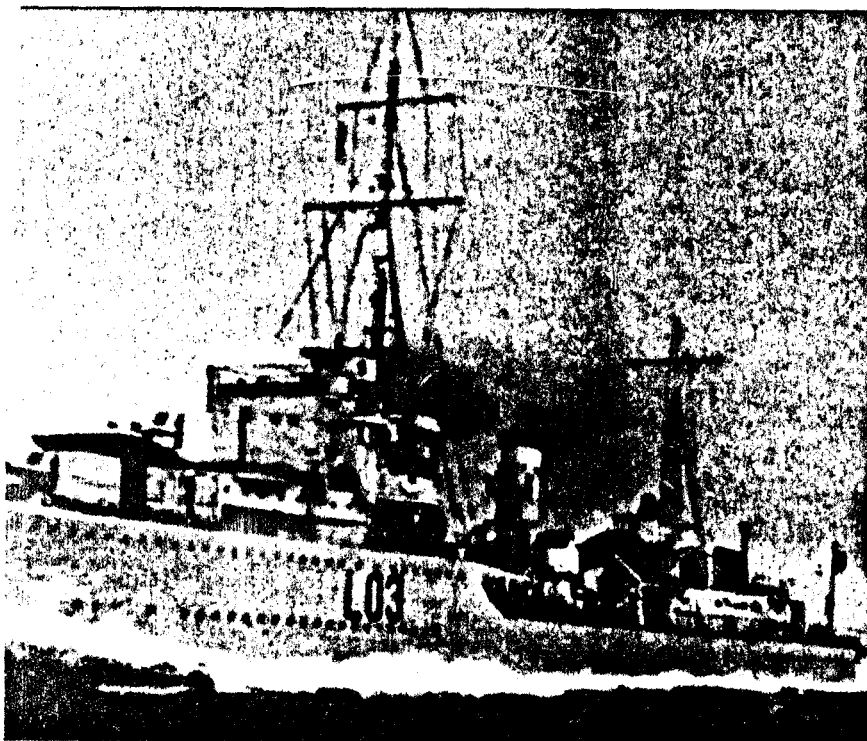
vis ikke løst et skudd fra tysk side. Tyske sjøfolk skrek og falt sammen på dekket. Noen hoppet ned på isen og ble beskyttet fra «Cossack». Britiske matroser skjøt på tyske matroser som forsøkte å få en båt på vannet. Båten slet seg og krasjet i sjøen. En mann ble fisket opp av sjøen med flere skuddsår. Han døde senere om bord på «Cossack». Syv andre tyskere ble drept i løpet av få minutter og flere andre hardt såret. De norske marinefolkene var bare maktesløse tilskuerer, eller rettere sagt tilhørere, for det var lite de kunne se fra «Kjell» og «Skarv».

Det siste kaptein Dau klarte før han ble arrestert, var å renne «Altmark» på grunn i et desperat forsøk på å hindre at den ble slept til England i triumf.

Dau ble nå tvunget til å vise engelskmennene veien til lasterommet hvor fangene ble holdt. Både han og de andre tyske offiserene ventet det verste. De kunne bli mishandlet og kanskje drept av den innesperrede gjengen.

Senere grunnga utenriksminister Lord Halifax aksjonen først og fremst med at de måtte befri fangene som var «behandlet som hunder og utsultede». I virkeligheten hadde fangene fått tyske rasjoner, og nå kom flere av dem bort til Dau og tok ham i hånden og takket for den gode behandlingen.

Hurtig ble de heist over i «Cossack», og bare noen få minutter senere lå «Altmark» alene igjen innerst inne i Jøssingfjorden.



I London satt Churchill våken sammen med admiral Pound. Han var helt klar over at dette var en krenkelse av norsk nøytralitet. Og dersom aksjonen mislyktes, ville han få en skyllerbøtte. Det var derfor med stor lettelse han mottok meldingen om suksessen klokken 03.00.

Senere skrev han: «Vi følte oss lykkelig opphisset og lettet da meldingen kom om at 300 fanger var funnet og reddet. Det var hovedsaken. Redningen av fangene og kaptein Vians snedige fremgangsmåte førte til en bølge av begeistring i Storbritannia, like stor som etter senkingen av «Admiral Graf Spee». Begge hendelsene styrket meg og admiralitetets anseelse. Ut-

Forts. side 78

## Altmark . . .

Forts. fra side 13

trykket «The Navy is here» gikk fra munn til munn.»

Begeistringen var ikke like stor i Norge. I marinen følte man en viss skam over ikke å ha kunnet hindre et slikt overgrep. Utenriksminister Kohlt var klar over at han måtte protestere sterkt overfor Storbritannia. Samtidig måtte ikke Norge manøvrere seg inn på tysk side.

Bräuer var rasende. Han sammenlignet krenkelsen med den engelske bombarderingen av København i 1807.

Meldingen om aksjonen gikk verden over og diskusjonen raste om hvem som hadde retten på sin side. I dag er de fleste folkerettslærde enige om at den norske holdningen var riktig, og at Storbritannia begikk et overgrep mot et lite, nøytralt land.

Det ble sendt en lang note til den britiske regjering. Men før den rakk å svare, hadde noe annet skjedd: Operasjon «Weserübung» var satt i gang. Det var ingen regjering i Norge som kunne svare.

En kald morgen i februar ble syv tyske sjøfolk begravet på Sogndal kirkegård. Kaptein Heinrich Dau holdt bevegte gravtalen:

«Mine skipskamerater: Dere var det ikke forunt å gå fienden i møte med våpen i hånd. Vårt skipskarakter forbød oss å kjempe. Det måtte søke sin beskyttelse i den folkeretten som også England har anerkjent. Vi trodde at vi var trygge for et britisk overfall i en nøytral havn, men det har vi grundig lært var feil. Men det tyske folk vil kjempe for at britiske sjøvermetoder, slik de er blitt åpenbart her — en gang for alle — vil forsvinne fra jordens overflate. Derfor har ikke deres død vært forgjeves. Hvil i fred.»

Den 26. februar forlot «Altmark» Jøssingfjorden, hjulpet av norske slepebåter. Etter en måneds opphold i Sandefjord gikk slepet videre, og om kvelden den 28. mars 1940 var «Altmark» tilbake i tysk havn.

Noen måneder senere ble skipet omdøpt til «Uckermark». Den 30. november 1942 lå det i Yokohama for å rense tankene da en kraftig eksplosjon tilintetgjorde skipet. Det gikk ned sammen med to andre tyske skip.

Før kaptein Heinrich Dau var turen via Jøssingfjord siste reis. Under krigen arbeidet han på et kontor i flåtekommandoen. Den 10. mai 1945 tok han sitt eget liv.