

ET KRIGSFORLIS I FREDSTID

Flere år efter Anden Verdenskrigs afslutning løb passagerskibet KJØBENHAVN ud for Hals Barre ved Limfjordens munding på en mine fra krigens tid og sank med adskillige omkomne. Den danske marine havde ellers minestrøget området, og myndighederne havde godkendt, at der kunne sejles med passagerer. Det officielle Danmark anså ruten for sikker, men de tog fejl.¹ Også efter den første verdenskrig var der lignende katastrofer. Torpedobåden SVÆRFISKEN ramte 14. december 1918 i Langelandsbæltet under arbejdet med at minestryge selv en mine og otte fra besætningen omkom.² I begyndelsen af det nye år var det CARMEN's tur.

Af Gorm Præst Jørgensen

Klokken var lidt over syv tidligt om morgenen den tredje februar 1919, det var stadig mørkt, og solen ville ikke komme over kimmingen før om en times tid. Skruedampskibet HALVDAN skar sig syd for Norge gennem Skagerraks brodsøer på sin rejse fra Sunderland til København. Styrmand Peter Lauritsen Bastholm havde vagten og stod på broen sammen med rorgængereren og udkiggen, da en af dem om styrbord på lang afstand i mørket observerede en udefinerlig genstand, hvor der syntes at være bevægelse. Bastholm gav ordre til rorgængereren om at dreje mod det ukendte, og skibet svingede hurtigt til sin nye kurs.

HALVDAN nærmere sig snart tingesten, der for Bastholm begyndte at ligne en redningsbåd med bunden i vejret. Og på toppen sad en mand overskrævs.³ Skibets fører CL Christensen var på dette tidspunkt utvivlsomt purret og tropet op på broen. Han kommanderede *fuld stop*,⁴ jollen firedes ned, et par fra besætningen roede hen og bjærgede manden.⁵

Yderligere en kæntræt redningsbåd lå i området, der var også en havareret flåde og masser af vraggoods. Men ikke andre skibbrudne. Man krydsede ellers igennem disse stumper i en times tid, men flere blev ikke fundet.⁶

Den skibbrudne blev bragt ombord på HALFDAN. Med forkomne ord fortalte han, at han hed HP Petersen og havde været påmønstret det danske skruedampskib CARMEN.⁷ Petersen blev vasket med varmt vand og svøbt i uldne tæpper, hvorefter hovmesteren gav ham noget stærkt til halsen. Allerede dagen efter var sømanden nogenlunde vel, selvom han havde pådraget sig bronkitis,⁸ var forslået og vanskeligt kunne støtte på sit ene ben.⁹



Peter Lauritsen Bastholm stod på broen af HALFDAN, da redningsbåden, der lå med bunden i vejret, blev fundet. Billedet af ham er taget nogle år senere. Bastholm var født i 1879 på søfartsøen Ærø og må i 1919 karakteriseres som at være blandt de lidt ældre styrmand. Først i 1925 ses han som fører af et skib.¹⁰ Foto: Navigatørernes bog.

CARMEN afgår København

I aviserne var der ofte optegnelser over skibe, som var for ind- eller udgående af hav-

nene. Dagen før styrmand Bastholm midt i Skagerrak opdagede den skibbrudne, melder københavneravisen *Social-Demokraten* lakonisk: »Carmen«, Iversen, til Methil.¹¹ Fire ord var, hvad der kunne afsættes til redegørelsen om damperens sidste afgang – og så var de oven i købet fejlagtige, hendes destination var ikke Skotland, men udmundingen af Tyne River i England, hvor der skulle lastes kul.¹²



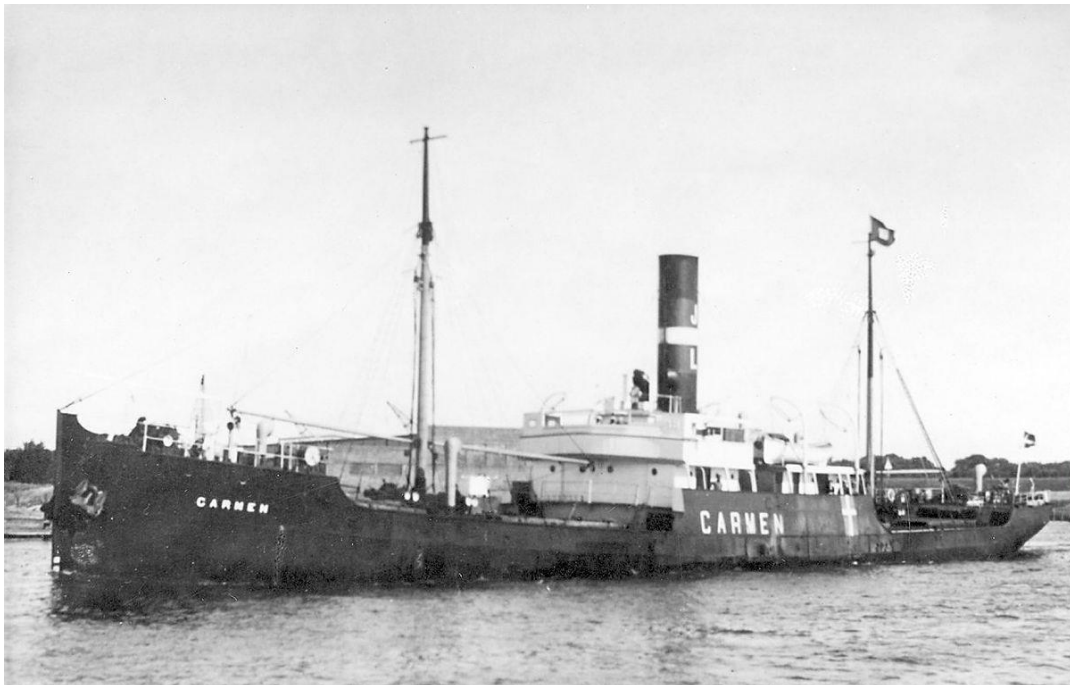
Matros HP Petersen var 23 år og fra Mern syd for Præstø.¹³ Hans unge alder, gode konstitution og simpelt held var årsagerne til, at han overlevede. Foto: Social-Demokraten

Kaptajn på CARMEN, eller skibsfører som det rettelig hedder, hvis man vil være helt korrekt med de nautiske titler, var den 45-årige Niels Iversen, der var gift og boede i Nordby på Fanø. Han var lige påmønstret; et par dage tidligere var han rejst fra Esbjerg til København.¹⁴

Udover kaptajn Iversen var der 17 mand ombord - blandt dem HP Petersen der var forhyret som matros få dage før afrejsen.¹⁵

CARMEN kunne laste godt 1800 tons og var et ret nyt skib, bygget i 1915 i København til rederiet J Lauritzen. I 1918 videresolgtes skibet til Progress,¹⁶ som forsikrede hende for 1.188.000 kroner hos *Krigsforsikringen for danske skibe*.¹⁷

CARMEN havde overlevet en verdenskrig, hvor hun ofte bragte kul til Esbjerg. To gange blev skibet dog opbragt af tyskerne og ført til Cuxhaven, hvor hun lå i længere tid, før hun blev sat fri igen.¹⁸ Nu skulle hun overleve freden.



CARMEN med rederiet J Lauritzens skorstensmærke. Billedet er derfor taget før d/s Progress overtog skibet. Foto: M/S Museet for søfart

Minerne flyder rundt

Året var 1919. Krigen var slut, men minerne var der endnu, både de britiske og de tyske. Marinen begyndte godt nok allerede i november 1918 med at rydde minefelterne i de danske farvande, men det var et stort arbejde og tog lang tid.

Nemtest gik det med dem, danskerne selv havde udlagt – her vidste man, hvor hver enkelt lå.¹⁹ De tyske minefeller blev foreløbigt bevogtet af danske og svenske krigsskibe, så var man sikker på, at ingen uforvarende forvildede sig ind i dem. Desuden blev fyrene atter tændt og bøjerne udlagt på deres pladser.²⁰

Noget andet var dog de mange hornminer, som drev rundt. Ganske vist var der en anordning, som automatisk skulle desarmere den djævelske indretning, hvis den rev sig løs fra sin plads i minefeltet. Anordningen svigtede bare tit – ofte på grund af rust efter lang tid i havet.²¹ Miner som rev sig løs kom altid op til overfladen, og hvis der blev holdt forsvarligt udkig kunne skibene undgå dem, de var let synlige. Desuden blev de blodtørstige tingester som oftest vasket bort af bovvandet, hvis de blev overset. Men var sigtbarheden dårlig, eller var det nat, steg risikoen – og var uheldet ude så ...²²



Hornmine driver i havoverfladen. Foto: Fotomuseum Bergen

CARMEN flås i stykker

Efter halvandet døgn i søen lå damperen sent om aftenen i Skagerrak mellem Jylland og Sydnorge, da hun sejlede på en drivende mine, der straks sprang i luften og rev side og bund i stykker. Matros HP Petersen lå i sin køje ude under bakken, men blev vækket ved, at vandet strømmede ind i lukafet. Han fór ud på dækket, forsøgte at komme bagud til redningsbådene, som allerede var klargjorte²³ – det var normal procedure under krigen, at redningsbådene altid var svunget ud over skibssiderne, så

de øjeblikkeligt kunne fires ned. Derudover var det også sædvanligt, at der på en af lastlugerne lå en flåde, som ikke var bundet fast; den ville poppe op til overfladen, hvis skibet forliste.²⁴

Petersen blev stoppet af materiel, som sprængningen havde kastet henover forskibet,²⁵ tilligemed stod havet som et springvand op gennem lugerne.²⁶ CARMEN sank lynhurtigt, det tog næppe mere end et par minutter, og Petersen valgte at hoppe overbord. Først klamrede han sig til en planke, derefter kom han op på en kæntret redningsbåd. Andre fra besætningen svømmede også rundt i det kolde vand,²⁷ frosten kunne mærkes, desuden sneede det.²⁸

Pludseligt hørte Petersen kaptajn Iversen råbe i mørket: "Hvem er på jollen?"

"Det er Petersen."

"Kan De komme hen og hjælpe mig?"

"Jeg kan ikke, jeg ikke har noget at ro med. Jeg må klamre mig til kølen."

"Kan De råbe til den damper, som passerer forbi?" lød det derefter fra kaptajnen.

Både Petersen og kaptajnen havde opdaget et andet skib i nærheden. Et skib som må have været tæt på CARMEN, da eksplosionen skete. På kaptajnens opfordring skreg Petersen sig hæs for i den sorte nat at henlede den fremmede dampers opmærksomhed, men desværre forgæves.²⁹

Den fremmede sejlede østover og forsvandt mere og mere. I mørket mistede Petersen efterhånden kontakten til de andre skibbrudne, også kaptajn Iversen. Det sidste, han hørte, var lyden fra en fløjte, som sandsynligvis tilhørte en af styrmændene.³⁰

Efter en halv time i frosten så Petersen en luge med en stump presenning komme drivende. Han tænkte, at han ligeså godt kunne drukne som at sidde på kølen og fryse ihjel. Han sprang i og svømmede hen til lugen, fik fat i presenningen, som det lykkedes ham at få slæbt tilbage til den kæntrede redningsbåd, hvor han atter kom overskrævs på kølen. Petersen svøbte den våde presenning om sig, den hjalp til at skærme mod kulden, men den skarpe frost gjorde dog, at huden "gik i stykker på mig," som han senere udtrykte det.³¹

I løbet af natten passerede tre dampere forbi, men ingen hørte hans råb. Næste morgen så han i mørket endnu et skib, han viftede med en stump af presenningen, denne gang stod heldet ham bi, han blev opdaget af styrmand Bastholm, og kort efter befandt han sig på HALVDAN.³²

Desværre sås der aldrig mere noget til de resterende 17 søfolk.³³

Intens debat

Få dage efter CARMEN's forlis begyndte kritikken at hagle ned over marineministeriet og over flåden, fordi der ikke blev gjort tilstrækkeligt. I sømandskredse følte man, at der meget sjældent var danske krigsskibe ude og fjerne miner, man fremhævede, at de britiske farvande var fuldstændigt tømt for de drivende monstre, mens det i de danske vrimlede med dem, adskillige skibe havde på bare en enkelt tur observeret 20 af slagsen, påstod man.³⁴ En læserbrevskribent går så langt som til at mene, at "mange af vore prægtige søfolk snigmyrdes under udøvelsen af deres i forvejen strenge og selv under normale forhold ikke farefrie gerning," og flåden gjorde intet.³⁵

Den modsatte holdning fandtes selvfølgelig også, den kom dog nok mest til udtryk, når folk efter et stykke tid var faldet lidt ned og kunne se mere nuanceret på tingene. *Nationaltidende* fremhævede, at flådens skibe siden verdenskrigens start havde patruljeret alle danske farvande og ødelagt eller desarmeret over 6000 miner. De påpegede desuden, at CARMEN var forlist i internationalt farvand syd for den norske kyst på en strækning, som der var blevet advaret imod.³⁶

Som et apropos til den voldsomme diskussion berettede *Under Dannebrog* om marineren Godtfred Olsen, som havde uskadeliggjort 310 miner og næsten alle ved at skille dem ad. Og det havde han gjort på havet i både snestorm og høj søgang velvidende, at et eneste fejltrin betød døden for både ham og hans hjælpere.³⁷

KILDER:

Rasmus Dahlberg: Danske katastrofer. Gyldendal.

Petersen & Lund(red): Fra sejl til diesel. Bind I - IV

Ole Lisberg Jensen: I skyggen af Tyskland. Marinehistoriske skrifter.

Søforklaringer over minesprængte og krigshavarerede danske skibe 1919-1920. Sag nr. 318. Udgivet af handelsministeriet 1921.

Under Dannebrog. Udgivet af Marineforeningen

Social-Demokraten

Berlingske Politiske og Avertissementstidende

Vestkysten. Esbjerg Avis

Ærø Avis

Nationaltidende

Navigatørernes bog 1938

Fotomuseum Bergen

Jmarcussen. dk

¹ Dahlberg. Danske katastrofer

² Under Dannebrog. 1919-2

³ Søforklaringer

⁴ Forfatterens analyse

⁵ Søforklaringer

⁶ Søforklaringer

⁷ Vestkysten. Esbjerg Avis. 6. februar 1919

⁸ Social-Demokraten. 6. februar 1919

⁹ Nationaltidende. 5. februar 1919

¹⁰ Navigatørernes bog

¹¹ Social-Demokraten. 2. februar 1919

¹² Søforklaringer

¹³ Social-Demokraten. 6. februar 1919

¹⁴ Vestkysten. Esbjerg Avis. 5. februar 1919

¹⁵ Søforklaringer

¹⁶ JMarcussen. dk

¹⁷ Søforklaringer

¹⁸ Vestkysten. Esbjerg Avis. 5. februar 1919

¹⁹ Fra sejl til diesel. Bind II

²⁰ Ole Lisbjerg. I skyggen af Tyskland

²¹ Fra sejl til diesel. Bind II

²² Berlingske. 7. februar 1919

²³ Søforklaringer

²⁴ Fra sejl til diesel. Bind II

²⁵ Søforklaringer

²⁶ Nationaltidende. 5. februar 1919

²⁷ Søforklaringer

²⁸ Social-Demokraten. 6. februar 1919

²⁹ Social-Demokraten. 6. februar 1919

³⁰ Søforklaringer

³¹ Social-Demokraten. 6. februar 1919

³² Social-Demokraten. 6. februar 1919

³³ Søforklaringer

³⁴ Ærø Avis. 8. februar 1919

³⁵ Nationaltidende. 17. februar 1919

³⁶ Nationaltidende. 17. februar 1919

³⁷ Under Dannebrog. 1919-11