

Yrsa Jensen

**S/S Københavns
forlis ved Hals
1948**

Hals Museum

Yrsa Jensen

S/S Københavns
forlis ved Hals
1948

Hals Museum
2002

Yrsa Jensen
S/S Kjøbenhavns forlis ved Hals 1948
Copyright © Yrsa Jensen & Hals Museum 2002
Udgivet af Hals Museum, Postboks 31, 9370 Hals
Redaktion: Henrik Gjøde Nielsen
Grafisk produktion: Hals Museum
Printed in Denmark 2002
ISBN 87-90845-16-1

I serien af skrifter fra Hals Museum er udgivet:

Carl Rise Hansen: Sognepræst og menighed, 1995.
Hanne Fredlev Nielsen: Hugdrupgård i Hou, 1996.
Klem Thomsen: Museumsforeningen for Hals Kommune, 1996.
Helge Ovesen: Lærer i Hou under Anden Verdenskrig, 1997.
G. Bergmann, O. Dal, B. Hjerm, Y. Jensen: Huse i Hals I-VIII, 1999-2001.
J. Bladsgaard Larsen: Limfjorden og dens betydning for landsbyen Gaaser, 1999.
Einar Nielsen: Præstesøn i Hals, 1999.
A. Sund Nielsen: Tilflytter til Hou i 1947, 1999.
Klem Thomsen: Publikationer fra Hals Museum, 2000.
Per Henriksen: Feriedreng i Hals i 1920'erne, 2001.
Birthe Hjeltn og Yrsa Jensen: Huse i Hals IX, 2002.
Yrsa Jensen: S/S Kjøbenhavns forlis ved Hals 1948, 2002.

Indhold

Forord af Henrik Gjøde Nielsen	4
S/S KJØBENHAVNS FORLIS VED HALS 1948 af Yrsa Jensen	
Forlis	5
Fakta om skibet	5
Minestrygning	5
Alarmering	5
Hals	6
Aalborg	9
Frigga	9
Dangulf Lube	12
Frigga i havn	15
Reaktioner	16
Hospitalerne	17
Dykkerundersøgelse	22
Savnede	22
Rygterne	23
Ny eftersøgning og bjergning af gods	24
Kritik af redningsmateriel	25
Hjælp til de reddede	26
Søforhøret	27
Sidste bjergning	32
Sidste eftersøgning	32
Sidste oprydning	33
Kilder	34
Efterskrift af Rinne Nielsen	35

Forord

De fleste i Hals kender til Københavns forlis 1948, eller har hørt om det. Det samme gælder vel de fleste mennesker af en vis alder over hele Danmark. Man husker forliset, man har hørt om det. Alle kender historien. Og ingen kender den.

Yrsa Jensen har skrevet historien om Københavns forlis for Hals Museum. Den historie udgiver vi i den foreliggende publikation. For første gang er der nu mulighed for at følge forliset på nærmeste hold, og forløbet der fulgte umiddelbart efter.

Det alvorlige emne gør, at vi ikke kan sige, at vi udgiver afhandlingen med glæde. Vi gør det i bevidstheden om, at vi nu får et endog meget væsentligt stykke Hals-historie beskrevet i detaljer. En historie som alle kender og ingen kender.

Vi kan heller ikke ønske læseren god fornøjelse. Vi kan blot sige: Læs historien. Den er dramatisk som filmen om Titanics forlis, og mere gribende.

Hals Museum, juli 2002.

Henrik Gjøde Nielsen.

S/S Kjøbenhavns forlis ved Hals 1948

Forlis

Fredag den 11. juni 1948 kl. 3.50 blev rutebåden S/S Kjøbenhavn minesprængt. Det skete 16 sømil øst for Hals, 4 sømil sydøst for Aalborg Bugts Fyrskib.

Fakta om skibet

S/S Kjøbenhavn var bygget på Helsingør Skibsværft. Skibet blev bestilt i 1915 og afleveret til DFDS i 1918. Skibet sejlede med passagerer på ruten København-Århus fra 1918 til 1928, hvorefter det blev indsat på ruten København-Aalborg. Det blev ombygget i Nakskov i 1936 og genindsat på ruten København-Aalborg. Den 11. oktober 1940 blev det lettere beskadiget ved en mineekspllosion nær Gilleleje, blev repareret i Helsingør og igen fra 31. maj 1941 sat ind på Aalborg-ruten indtil det blev oplagt i København den 31. august 1941. Den 7. maj 1942 blev skibet beslaglagt af tyskerne. Danske sabotører sænkede det ved Asiatisk Plads den 11. april 1945. Det blev hævet og repareret på B & W. Herefter blev det indsat som afløerskib på ruterne Århus og Oslo og igen Aalborg-ruten, afbrudt af ombygning til oliefyling i perioden fra 22. maj til 21. juni 1947. På rejse Aalborg-København den 27. juni 1947 kolliderede skibet med S/S Mette Skou, som sank, syd for Helsingør. Kjøbenhavn blev repareret i Helsingør og igen indsat på Aalborg-ruten. Kjøbenhavn var på 1.670 bruttoregistertons og kunne medtage 750 passagerer, 48 på 1. klasse, 156 på 2. klasse og 546 på 3. klasse. Desuden medbragte skibet fragtgods og postsække.

Minestrygning

Da Kjøbenhavn gik ud på det, der skulle blive den sidste rejse, sejlede det ad en rute, som netop var blevet frigivet den 7. januar 1948, efter at man igennem næsten tre år havde foretaget minestrygning efter de miner, som det engelske Royal Air Force havde nedkastet under 2. verdenskrig. Alligevel skete katastrofen, hvor 40 (muligvis 41) passagerer og otte besætningsmedlemmer omkom, og hvor de, der overlevede blev mærket for livet.

Alarmering

Straks ved mineekspllosionen blev Kjøbenhavns telegrafstation sat ud af drift, således at det ikke var muligt at tilkalde hjælp. Imidlertid befandt DFDS's eksportdamper Frigga sig lige i nærheden. Frigga

var på vej fra København til Aalborg for at laste landbrugsprodukter til England. Så snart man om bord på Frigga så den voldsomme eksplosion, udsendte man SOS-signaler over Skagen Radio, som rundkastede nødsignalerne, idet man bad om assistance fra alle fartøjer, der måtte befinde sig i området. Der blev derefter slået alarm til alt redningsmateriel i det meste af Nordjylland. Ved femtiden var således både Falck- og Zoneambulancer, Røde Kors-vogne og CBU-kolonnens (Civil-Beskyttelses Udrykningskolonne) redningsmateriel fra Sæby på vej mod Hals. Samtidig stod Svitzers bjergningsdampner Garm ud fra Frederikshavn for at gå til ulykkesstedet, ligesom samtlige læger i Stor-Aalborg rykkede ud, for at komme til undsætning.

Kl. 7.26 udsendte DFDS den første officielle meddelelse om ulykken. Den lød således:

"Dampskibet "Kjøbenhavn," som afgik med passagerer og gods fra København til Aalborg torsdag aften kl. 21.00, blev kl. 3.50 dags morgen minesprængt 4 sømil sydost for Aalborg Bugts Fyrskib i den minestrøgne rute. Skibet sank i løbet af ca. 10 minutter, således at nu kun styrhuset rager op over vandet. Umiddelbart efter eksplosionen fik skibet stærk slagside, således at det var umuligt at sætte både i vandet, men efter at skibet var sunket, blev det dog muligt at udsætte 2 både. De efterretninger, selskabet indtil nu har modtaget, er ufuldstændige, men skibets kaptajn har meddelt, at en del mennesker er kommet til skade, og at mange passagerer faldt eller sprang i vandet efter eksplosionen. DFDS's dampskib "Frigga" kom ret hurtigt til ulykkesstedet, og redningsaktionen foregår fra "Frigga," en skonert og flere tililende fartøjer, ligesom lægehjælp straks afgik med flyvebåd fra København. Ved afgang fra København var ca. 400 passagerer ombord. Det må befrygtes, at der ved ulykken er gået menneskeliv tabt. Så snart nærmere oplysninger foreligger, vil disse blive offentliggjort."

Hals

Forhenværende fisker Hjalmer Severinsen, Hals, fortæller i august 1998, at han den morgen kl. 4.30 var på vej til havnen for at tage på fiskeri. Da han passerede havnefogdens hus, hang denne ud af vinduet og fortalte om minesprængningen. Samtidig bad han Severinsen om at sejle til undsætning. Da de ankom til stedet, som Severinsen kalder "Den bette grund," stod Kjøbenhavn på bunden med toppen oven vande. De var de første fiskere på stedet. Senere kom der flere af de både, der allerede var taget på fiskeri ved 2-tiden. En del af Hals-fiskerne var på fiskeri ved vestkysten, men de, der var hjemme, kom til hjælp, og de blev derude hele dagen for at søge efter overlevende eller omkomne. Ved middagstid fik Severinsen øje

på to lig, der drev rundt. Det var ikke stille vejr, så det var ikke let at få øje på dem. De fik ligene op og tog dem med ind til Hals. Det var en ca. 20-årig kvinde og en mand, der viste sig at være formand for fiskeriforeningen i Hanstholm. Formanden havde været i København for at forhandle om den havn, som Hanstholm endnu ikke havde fået på det tidspunkt. De havde begge redningsbælter på, men det havde ikke været nok til at holde deres hoveder oven vande.

Forhenværende fisker Kesse Hemmingsen, nu Ålbæk, var én af dem, der lå og fiskede, da ulykken skete. De sejlede til stedet, men der var ikke rigtigt noget, de kunne gøre, for da var de overlevende allerede kommet ombord på Frigga og Danguif Lube.

Urmager Kurt Tranberg Nielsen fortæller, at han blev vækket ved 5.30-tiden af lyden af ambulancer. Det var ikke usædvanligt at høre en ambulance i Hals, men her var så mange, at han stod op og gik ind til sin far, lods Willemoes Nielsen, som allerede stod ved vinduet, mens han var ved at klæde sig på. Der var ca. 30 ambulancer på havnen i Hals. Senere blev nogle af dem dirigeret tilbage til Aalborg. Da Kurt og hans far kom ned på havnen, var også CF-kolonnerne kommet. Lods båden sejlede ud med lodsvagt Valdemar Pedersen ved roret. De havde læger med ombord. Kurt, som dengang var 18 år, sad på styrehusets flade tag og skulle passe på lægetaskerne.

Også redningsbåden sejlede ud med otte mand ombord plus Dr. Jensen, som var læge i Hals. En af redningsfolkene, Jens Peter Pedersen, som var søn af lodsvagt Valdemar Pedersen, flyttede fra redningsbåden over i lods båden for at være til hjælp der. Begge bådene sejlede ud til Frigga, hvor lægerne kom ombord.

Kurt fortæller videre:

"Lige pludselig var jeg midt i hele dramaet. Noget af det, der slog mig, var, at blufærdigheden var gået fløjten. Pludselig så vi damer i kun trusser. Det var vi sandelig ikke vant til dengang."

Lods båden fik nogle af de reddede med ind til Hals. Blandt dem var Knud B. Poulsen, som havde skibsprovantering i Hals. Han havde kun nået at få en badekåbe på. Han havde svømmet rundt og hjulpet mange mennesker. Knud B. Poulsen var noget af en personlighed. Nu er han død, men hans enke Ruth Poulsen fortæller om hans oplevelser ved forliset:

Mens han svømmede rundt i vandet, så han en mor med to små piger. Hendes mand var væk. Knud B. tog den mindste af pigerne fra hende. Pigen smuttede fra ham i vandet, men han fik fat i hende igen. Da han kom ombord på Frigga, blev den lille pige lagt ned i kaptajnens seng, hvor der lå en dame (Mary Rasmussen, som senere nævnes). Senere så Knud B. Poulsen en dame, der stod og smurte ostemadder. En anden dame kom hen til hende og beklagede sig

over, at hun havde mistet sin taske. Hun fik øje på Poulsen og begyndte at anklage ham for at have taget hendes barn og mistet det. Da Poulsen tog hende med ned til kaptajnens køje, blev hun selvfølgelig lykkelig over at finde sin lille datter. Senere viste det sig, at hendes mand også var reddet. Nogen tid efter forliset sendte forældrene et takkebrev til Poulsen og et billede af den pige, han havde reddet.

Med lods båden ind til Hals var også operasanger Otte Svendsen. Han havde ikke selv været med København, men det havde hans far Richard Svendsen, som var fabrikant i Aalborg. Otte Svendsen var taget med en båd ud til Frigga, hvor han fandt sin far i god behold og derefter tog tilbage til Hals. Flere af de overlevende roste Richard Svendsen, fordi han havde gjort så meget for at holde humøret oppe hos sine medpassagerer.

På havnen i Hals var der stor aktivitet. Allerede ved 5-6-tiden var det begyndt at strømme ind med hjælp fra hele Nordjylland. Hovedparten af Aalborgs læger var der. Nogle af dem var sejlet med ud til ulykkesstedet, mens resten var klar til at modtage de overlevende. Auktionshallen var blevet omdannet til nødlazaret. CBU-kolonnerne fra Hobro og Sæby var mødt op, og der var Røde Kors-samaritter, arbejdersamaritter og også samaritter fra DKB (Danske Kvinders Beredskab) i Hals (f.eks. fru Willemoes Nielsen, Rita Petersen, Astrid Bergmann og Nanna Andersen. Nanna Andersen fortæller, at da hun kom ned til havnen, var Dr. Stapelfeldt fra Ulsted netop ankommet i sin store, sorte bil. Han havde kørt så hurtigt, at køleren kogte.

Vester og Øster Hassing Samariterforening var der også. De fik senere fra Danmarks-Samfundet overrakt en sølvplade med inskription til deres fane, som tak for deres indsats. Denne fane med sølvpladen har foreningen senere foræret til Hals Museum, hvor man i dag kan se den udstillet.

Der samledes hurtigt en stor menneskemængde på havnen af pårørende og andre. Der var naturligvis en trykket stemning. Ingen vidste jo rigtigt, hvor galt det var fat. Man blev nødt til at spærre havneområdet af. Samtidig oprettede politiet en informationstjeneste for de pårørende. Specielt politimandskab blev sat ind og var klar til at registrere de reddede, der kom ind til Hals.

På et tidspunkt kom der meddelelse om, at Frigga var på vej ind med ca. 220 overlevende passagerer og besætningsmedlemmer. Det var meningen, at de skulle ind til Hals, men i stedet fortsatte Frigga til Aalborg.

Der kom dog enkelte ind til Hals med fiskerbåde og lods båden. Ved middagstid kom Dangulf Lube med 13 reddede.

Aalborg

Allerede tidligt om morgenen anede aalborgenserne uråd, da de mange tudende ambulancer jog over Limfjordsbroen. Som en løbeild bredte nyheden om katastrofen sig i byen, og store menneskeskarer samledes ved kajen ud for Toldboden, hvor københavnerbåden havde anløbsplads. En del kom intetanende for at tage imod pårørende, der var med båden. Andre kom for at spørge nyt om familie og pårørende, som man vidste skulle med båden. Der var selvfølgelig en dyster stemning. Det var kun småt med nyt, der kom ned til kajpladsen i morgentimerne. Enhver der havde noget supplerende at fortælle, fik straks en stor tilhørerskare. En bloddonor fortalte, at der nu var gået bud rundt til byens bloddonorer om at melde sig på hospitalerne. Denne meddelelse gjorde ikke stemningen bedre. En mand udtrykte sin harme over, at DFDS ikke havde meddelt spor om ulykken til skaren på kajen, f.eks. ved opslag. Folk, der kom udenbys fra kunne jo intet ane. De fleste gav ham ret i dette synspunkt.

I løbet af formiddagen udkom aviserne med ekstraudgaver. De første meldinger gik på, at der savnedes 225 personer. Ved middagstid var tallet nede på 117. Om søndagen mente man, at tallet ville ende på omkring 55.

Frigga

Straks efter, at man ombord på Frigga havde opdaget eksplosionen, satte skibets kaptajn Carl Johan Leth kursen mod ulykkesstedet. Der var meget stærk strøm, så man lagde skibet op mod strømmen på afstand af Kjøbenhavn og satte tre redningsbåde ud, som kunne drive med strømmen ned mod de mennesker som lå i vandet. Frigga fungerede således som et opsamlingskib. Efterhånden som redningsbådene blev fyldt op, sejlede de tilbage til Frigga, blev hejst op med skibets spil, hvorefter de reddede blev bragt ud på dækket, og bådene atter blev sat i vandet.

Det var en dramatisk redningsaktion med mange tragedier, som det fremgår af de mange øjenvidneberetninger.

Direktør Victor Frederiksen, Hjørring, berettede om ulykken blandt andet, at han, da eksplosionen havde kastet ham ud af køjen i anden etage under dækket midtskibs, gav sig tid til at iføre sig alt sit tøj. Da han kom op, havde skibet svær slagside, og han kravlede derfor op til den side af forskibet, der lå højest over vandet, idet agterskibet, hvor tredje klasses saloner var allerede få minutter efter eksplosionen lå næsten under vand. Da han befandt sig over forskibets lastrums store luge, som var fastgjort med en snes svære planker, så han, at et stort antal passagerer, deriblandt mange kvinder og børn,

stod ved rælingen under lugen lige ved vandspejlet, parat til at springe over bord, men pludselig blev luge og planker af trykket fra skibets indre sprængt ud i vandet. Samtidig slog svære vandsøjler ud fra den åbne luge og sugede Frederiksen med ud i vandet, og skønt der kun var gået sekunder, siden luge og planker havde revet de mange passagerer over bord, så han ikke en eneste i vandet. De må alle være revet med i dybet eller er dræbt af de nedstyrtede planker. Frederiksen klamrede sig til en planke og drev rundt i et par timer, indtil han blev opdaget af Frigga. Victor Frederiksen fortalte videre, at da han var på vej op fra kahytten, hørte han skrig om hjælp fra adskillige kabytter, hvis døre havde kilet sig fast ved eksplosionen, så de hverken kunne åbnes indefra eller udefra, således at passage-rerne var blevet indespærrede i kabytterne, som hurtigt blev fyldt med indstrømmende vand.

En ung mor fortalte:

"Jeg er gravid, jeg venter mit andet barn. Vi var på vej hjem til Aalborg mit lille barn og jeg. Det lykkedes mig at redde mig i vandet med mit barn, jeg svømmede rundt med mit barn i hænderne. Hun skreg, og jeg var fortvivlet, jeg kunne næsten ikke mere. Jeg kom ind i en oliepøl, og min lille datter blev kvalt i olien. Jeg var ved at miste mine sidste kræfter, og for at blive reddet måtte jeg give slip på mit barn. Det var min eneste redning. Jeg klarede den, min datter blev derude... kvalt i olie."

En anden passager, maskinmester Milbach, København, fortalte:

"Præcis kl. 3.50 mærkede vi en voldsom eksplosion, der rystede hele skibet. Alt lys gik ud, og man mærkede straks, hvorledes skibet krængede voldsomt over. Hvordan jeg kom op på dækket aner jeg ikke, jeg tror, jeg er blevet "blæst" op, men jeg havde dog åndsnær-værelse nok til at snappe et redningsbælte oppe på dækket og så lige på hovedet i vandet."

På spørgsmålet, om der var tilløb til panik, svarede Milbach:

"Nej, mærkeligt nok ikke. Skønt alle lå i deres dybeste søvn, tog de det meget roligt. Dette er så meget mere beundringsværdigt, eftersom der ikke var lejlighed til at sætte redningsbådene ud før efter, at skibet var sunket. Der er blot én ting, jeg vil sige: Hvis passagererne ikke havde været så omhyggelige med at låse deres kabytsdøre, var der måske ikke omkommet så mange. Når døren er låset, og skibet krænger over, kan den i mange tilfælde ikke lukkes op, så er de fanget som rotter i en fælde. De låsede døre har en stor del af skylden for, at så mange mennesker er gået ned med "Kjøbenhavn."

Blandt de reddede på Frigga var også den 81-årige forhenværende cykelhandler og smed Larsen fra Aalborg – formentlig Københavns ældste passager. Larsen havde været en tur på Sjælland. Han sov

om bord på København hos en søn, der var fyrbøder. Den gamle Larsen var rød i øjnene af smerte og saltvand, og han græd, når han ville fortælle om de forfærdende øjeblikke. Mange kvinder med små børn i armene kastede sig ud i havet, fortalte han med skælvende stemme. Den 81-årige mand svømmede i en halv time rundt, indtil han fik tag i en redningsbåd, der lå med bunden i vejret. Hertil klamrede han sig fast. Lidt senere blev han fisket op af en af bådene fra Frigga. Det hele var gru og gråd, sluttede den gamle mand sin beretning.

Aksel Pedersen, Lyngby, med sin to-årige søn Bjørn på armen, fortalte:

"Min kone, drengen og jeg skulle til Thisted og besøge vore slægtninge, og vi var sammen lige til skibet stod omtrent lodret. Så faldt hun, og siden så jeg ikke noget til hende. Jeg sprang ud med drengen og svømmede med ham om halsen i en halv time. Jeg tænkte på min kone som en vanvittig – og så mødtes vi på skibet [Frigga]. Næh, nu kan jeg ikke mere."

Aksel Pedersen sluttede sin beretning, og styrtede med barnet hen til sin kone, der lå på en bære, men hun smilede – til ham og barnet.

Mange af de passagerer der var reddet op på Frigga ville ikke udtale sig, eller rettere kunne ikke. De var alt for chokerede. Maskinhandler Ove Givskud, Støvring, havde bevaret fatningen og fortalte:

"I grunden havde jeg bestemt mig til at tage af sted allerede i forgårs, men der kom noget i vejen, så jeg først kunne komme med båden i aften. Det var mærkeligt, for jeg var nervøs på forhånd og bestilte min billet så højt oppe, som muligt. Vi måtte 4 mand til at presse døren op efter ulykken, og selv om det tog sin tid, var jeg en af de første, der var på dækket. Nede i vandet lå nogle tømmerflåder, og så sprang jeg uden betænkning. Jeg har ikke selv set det, men jeg har hørt, at da skibet kæntrede, stod en masse af passagererne oven over lasten – og det blev manges ulykke. Bjælkerne over lasten rev sig nemlig løs, og da skibet stod næsten lodret, faldt de ned sammen med de mange mennesker. Slaget fra bjælkerne blev fleres død."

Da Ove Givskud blev spurgt om stemningen på Frigga svarede han:

"Der var ingen panik, og man må sige, de fleste tog situationen tapert, både når de fandt dem, de var blevet skilt fra, og når de ikke fandt dem. Men det var hjerteskrærende scener, som jeg aldrig havde troet, jeg skulle blive vidne til."

Fru Engelke Louis Hansen, Gentofte, var taget alene afsted for at besøge en veninde i Nibe. Fru Hansen fortalte, at hun vågnede ved et brag og lyden af klirrende glasskår. I et nu iførte hun sig frakke og

sko og greb sin taske, som hun dog mistede siden. Med opbydelsen af alle sine kræfter fik hun kahytsdøren, der var slået fuldkommen skæv, presset op, men i det samme væltede vandet ind. Efter at være kommet op på dækket sprang hun ud forsynet med redningsbælte. Hun husker ikke, hvor længe hun svømmede rundt, inden hun fik fat i en planke, og så drev hun rundt med den, indtil et norsk ægtepar pludselig optrådte som hendes redningsmænd. Det var den norske styrmand Herskind, Oslo, der fik hende slæbt op i en redningsbåd. Fru Hansen var ikke glad for at udtale sig om sine indtryk, men hun ville aldrig glemme dem, sagde hun.

Dangulf Lube

Ca. kl. 5.30 kom tankbåden Dangulf Lube til ulykkesstedet. Kaptajn Bernhard Nielsen var først ikke klar over, hvad der var sket. Han havde set Frigga, men fik først senere øje på mastetoppen af Kjøbenhavn. Han vidste, at der på det pågældende sted ikke skulle ligge noget vrak, og han styrede derfor omgående mod stedet. Skibet var på vej til Skagen fra København med en olielast. Kjøbenhavn havde passeret Dangulf Lube i løbet af natten.

Da Dangulf Lube ankom til ulykkesstedet, var Kjøbenhavn allerede sunket. Havet var fyldt med vraggods, og rundt om i den oprørte sø kæmpede mennesker for at hage sig fast i vragsdelene eller det sunkne skibs vanter og lejdere, der ragede op over havet. Det var ret stærk sø, og der blev sat en redningsbåd ud, men det var ikke muligt at komme i nærheden af vraget fra nordsiden, hvorfor man måtte sejle om på sydsiden. Her lykkedes det at få en trosse over til vraget, og de nødstedte – 13 i alt – blev taget over i redningsbåden. Flere af dem, især kvinderne, var meget forkomne og var ikke i stand til at støtte på benene, da de blev taget ombord.

En af de 13 reddede, fabrikant Helge Petersen, Aalborg, fortalte:

"Jeg lå og sov, da ulykken skete. Jeg hørte ikke selve eksplosionen, men vågnede ved at jeg hørte vand plaske, ligesom der var råben og skrigen ombord på skibet. Jeg troede først, at vi var ude i svært vejr, og at det var søsyge folk, der klagede sig, men pludseligt gik det op for mig, at skibet sank. Jeg styrtede op på dækket, idet jeg kun fik et par benklæder med mig. Netop som jeg kom op, sank skibet. Det lykkedes mig at redde mig op i en lejder, og der hang jeg sammen med de andre i ca. 2 timer, inden hjælpen kom. Det var i sidste øjeblik. Vi var alle meget udmattede."

Købmand Johannes Petersen, Aalborg, fortalte, at han lå i sin køje, da han vågnede ved et mægtigt drøn. Han kom ud af kahytten, og der var vældigt oprør i gangen. Lyset var slukket og kunne ikke tændes. Alle vinduer var knust, og glas og borde lå og væltede mellem

hinanden, men der herskede i øvrigt ro blandt skibets passagerer, som ikke var helt klar over, hvad der var sket. Så hurtigt, det kunne lade sig gøre, løb købmand Petersen op på dækket, og her var efterhånden de fleste passagerer kommet op. De fleste kastede sig straks ud i havet, uden at vente på, at redningsbådene blev sat i vandet. Købmand Petersen fortalte videre, at selve begivenhederne ombord vanskeligt lod sig rekonstruere, fordi alt udviklede sig med rivende fart.

Landmand Laurits Clemmensen, Fjerritslev, der havde været i København for at søge læge, lå ligeledes i sin køje i ulykkesøjeblikket. Han fortalte:

"Jeg vågnede ved et vældigt brag og ved, at jeg blev slynget op mod køjen over mig. Samtidig blev der mørkt over hele skibet, idet alt lys gik ud. Der blev straks en forfærdelig tumult, der blev råbt og skreget, folk masede i gangene for at slippe op på dækket. Da jeg selv kom op på dækket, havde skibet allerede fået slagside og var ved at synke. Jeg løb hen til redningsbåden, men i det samme gik skibet under, og alle, der var på dækket, sprang ud i bølgerne. Det sidste jeg så, var en af skibets styrmænd, der forgæves forsøgte at få en båd i vandet. Jeg var sprunget ud fra forskibet. Så snart jeg var kommet ud i bølgerne, så jeg, at skibet begyndte at hæve sig igen, og ved at gribe fat i en tovende lykkedes det mig at hale mig ombord igen, og der var flere, der gjorde det samme som jeg. Derefter vendte skibet langsomt igen, men ved at klatre op ad lejderen til skibets stormast lykkedes det mig at holde mig fri af vandet. På toppen af stormasten kunne jeg se, hvorledes en mængde mennesker blev revet bort i den stærkt oprørte sø, klamrende sig til redningsbælter, redningsbåde og forskelligt stykgods. Jeg så således en kvinde drive af sted med sit lille barn på brystet, men det varede ikke længe, før hun sank til bunds. Vi var seks, der havde reddet os op i masten, og der sad vi i to timer, inden vi blev bjerget. "Frigga" kom ret hurtigt efter ulykken til katastrofestedet, men da de så, vi var i god behold på masten, sejlede den i stedet rundt for at fiske de mennesker op, som flød i vandet, og på den måde så vi mange blive reddet. Vi blev selv bjerget fra "Dangulf Lube," der satte en redningsbåd ud. Jeg fik kastet en tovende op til mig, og jeg kunne herfra hjælpe dem, der sad længere nede på masten, til at komme ombord i båden, og på den måde blev vi reddet ombord i "Dangulf Lube" i to omgange."

Snedkermester Christensen, København, var sammen med sin kone på vej til Aalborg. Christensen fortalte, at han var den sidste, der forlod Kjøbenhavn. Han fortalte, at han ikke var klar over, hvad det egentlig var, der var sket, og der var ikke tid til at komme i tøj. Det drejede sig kun om at komme op på dækket og i øvrigt kaste sig ud i

bølgerne, som efterhånden farvedes kulsorte af olie. Christensen fortalte videre, at han havde 5.000 kr. liggende i sin tegnebog under hovedpuden. Det var penge, han skulle bruge til sin datters bryllup i København. Han havde ikke turdet lade dem ligge derhjemme, mens de rejste på ferie, og tog dem derfor med. Nu lå de på havets bund. Christensens kone, Eva Christensen, var også blandt de 13, der blev reddet af Dangulf Lube. Hun måtte til køjs, men havde det i øvrigt godt efter den strenge tur. Hun fortalte, at det var hendes indtryk, at der var mange kvæstede, og mange som skreg for livet. Hun så en ældre mand springe på hovedet i det frådende vand.

Smørrebrødsjomfru Christa Sander, København, hørte til Kjøbenhavns faste besætning. Hun tog situationen med ro og var tilsyneladende den ombord på tankbåden, der mest roligt kunne forklare om begivenhederne. Hun var kun iført en laset natkjole, da hun blev trukket ombord i en af tankbådens redningsbåde, men tiltrods herfor havde hun ikke tabt modet. Hun fortalte, at alt var glas og splinter. Hun var i kahyt sammen med to andre kvinder, der ikke kunne komme ud af køjerne, fordi de sad fast. Hun hoppede i vandet, straks hun kom op på dækket, og blev efter halvanden times forløb reddet af tankbådens mandskab.

Den 64-årige Anine Jensen fra Bagsværd var stærkt chokeret over ulykken. Sammen med sin mand Marius Jensen skulle hun til Øster Brønderslev for at besøge sønnen, smed Aage Jensen. Hun vidste ikke, hvor manden var blevet af. Hun kunne kun fortælle, at hun lå og plaskede rundt i vandet, mens hun holdt sig oven vande ved en planke. Den blev imidlertid slået væk under hende, men hun fik fat i en ståltrådswire, og hun stod i vand til skulderen i et par timer, inden tankbådens redningsmandskab nåede frem. Det viste sig heldigvis senere, at hendes mand var reddet ombord på Frigga. Det var først fredag eftermiddag på Aalborg Amtssygehus, hvor de lå på hver sin stue og græd over tabet af hinanden, at de igen blev lykkeligt forenede.

Fru Helen Jensen, Vokslev ved Nibe, havde været på ferie i København sammen med sin mand og deres to-årige datter. Fru Jensen anede ikke, hvor hverken manden eller pigen var blevet af. Det sidste, hun så til dem, efter at manden sprang på hovedet i bølgerne med den lille pige i favnen, var at de blev reddet op på en tømmerflåde, men senere forsvandt den også af syne. Også hun opdagede senere, at mand og barn var blandt de reddede på Frigga.

Fru Petrea Skou, Hasseris, havde været på ferie hos sin datter i København. Hun fortalte, at hun var kommet i klemme under en planke, men det lykkedes hende at få sig frigjort, således at hun blev taget med ombord på tankbåden.

Handelsmand Peter Andersen, Vrå, fortalte, at han havde indtrykket af, at der var nogle mennesker, der gik og skubbede andre i vandet, for at de ikke skulle blive ombord på København, af frygt for, at de skulle blive suget ned. Ingen tænkte dengang på, at København kunne "bunde," således at man ved at kravle op i vantet kunne holde sig oven vande. Peter Andersen så også mange kvinder springe i vandet med deres børn i favnen.

Fru Katrine Simonsen, København, skulle på besøg hos sin mor på Stiftshospitalet i Aalborg. Fru Simonsen fortalte, at hun lå og svømmede i halvanden time, førend hun blev taget op af tankbådens redningsmandskab. Hun lå derefter i en køje og mistede bevidstheden og var ikke helt klar over, hvad der egentlig var foregået.

Frøken Dagmar Pedersen, København, skulle sammen med sin søster, Elna Pedersen, til Aalborg for at besøge moderen og fejre søsterens 40-års fødselsdag om lørdagen, den 12. juni. Frøken Pedersen fortalte, at hun ikke vidste, hvor søsteren var blevet af. Hun stod ud af køjen, og kunne først ikke få døren op, men det lykkedes til sidst. Oppe på dækket kom hun ombord på en flåde, men her blev hun skyllet overbord, da skibet krængede meget stærkt til styrbords side. Desværre viste det sig senere, at hendes søster stod på listen over de omkomne.

Fru Valborg Madsen, København, havde slået hovedet alvorligt, men var alligevel ved godt mod. P.g.a. slaget huskede hun ikke meget, førend hun sad oppe i vantet på København.

Frigga i havn

Det havde først været meningen, at Frigga skulle sejle ind til Hals med de reddede. Man besluttede i stedet at sejle til Aalborg. Kl. 11.30 passerede Frigga Hals med flaget på halv stang. De mange reddede stod ombord i tætte klynger og vinkede ind til den mængde tilskuere, der havde samlet sig på Hals Havn. Fra Hals blev der sendt en båd ud med tæpper og læger. Man regnede med, at der var døde ombord, siden Frigga sejlede med flaget på halv stang.

Ved 13-tiden kom Frigga til Aalborg og lagde til ved DFDS's indenrigskaj med ca. 220 overlevende passagerer og besætningsmedlemmer fra Kjøbenhavn. Desuden medbragte Frigga ligene af fire voksne og tre børn.

Det var hjertegribende scener, der udspillede sig på kajen, da Frigga havde fået sine to landgange sat. Passager efter passager i nødtørftig beklædning, snavsede, forgræmmede og chokerede spadserede i land, de fleste med bare fødder, mange i nattøj og indsvøbt i uldne tæpper. Alle var blege, furede i ansigtet og tilsprøjtet med olie. Mange havde arme eller fødder i bandager. En ældre dame, der

mente, kræfterne nok kunne holde, så hun selv kunne gå i land, faldt sammen af udmattelse på landgangen og måtte lægges på en bære. Båre efter bære hentede sårede passagerer på Frigga. Ambulancerne kørte uafbrudt i timen mellem kl. 13.00 og 14.00. De fleste af de ambulancer, der havde holdt klar på kajen i Hals, var blevet dirigeret til Aalborg.

Tusinder af mennesker stod bag afspærringerne og fulgte det dramatiske sceneri. Politiet under politimester Heilmanns og politikommissær Rostbølls ledelse opretholdt, bistået af spejdere, en håndfast afspærring på kajen. Ingen uvedkommende fik lov til at gå ombord på Frigga. Ved borde nedenfor landgangen sad kriminalfolk og registrerede de overlevende efterhånden som de kom i land. Gennem en af politiets højtalervogne sendtes efterlysninger og etableredes kontakt mellem ilandbragte og ventende pårørende. Rotaryklubberne i Aalborg og Viborg havde sendt en større sending tøj til DFDS's Aalborgkontor, hvor de forkomne reddede kunne blive foreløbigt påklædt.

Ved 14-tiden var ilandbringningen tilendebragt. De sidste, der gik fra borde, var de overlevende fra Københavns besætning.

Der var udbredt enighed om, at det redningsarbejde, som besætningen på Frigga havde udført med kaptajn Leth som førstemand, var stor respekt værd, og at det ikke mindst skyldtes den beslutsomme og rådsnare måde, hele arbejdet med optagning af de mange mennesker, der lå i vandet, blev grebet an på, at det lykkedes Frigga at redde så stor en del af passagererne.

Ombord på Frigga havde en del af besætningen arbejdet i timevis med at udspørge de reddede om deres navn og adresse, og pr. iltelegraf blev navnene derefter telegraferet henholdsvis til DFDS's Aalborg- og Københavnskontorer, der derefter underrettede de pårørende til passagererne.

Reaktioner

Skibskatastrofen satte sit præg over hele landet. Statsradiofonien udsendte meddelelser om programændringer fra fredag og helt til om mandagen. Således blev grammofonprogrammer ændret til lødig musik, norske og svenske viser, radioteatrets Holbergkomedie og "Familien Hansen," samt dansemusik fra restaurant Kilden i Aalborg og lignende underholdningsudsendelser blev erstattet med mere seriøse programmer.

I Aalborg skulle der afholdes Børnehjælpsdag om lørdagen. Den blev aflyst, ligesom alle forlystelser og biografer i Aalborg og Nørresundby holdt lukket. En fodboldkamp mellem byrådene i Løgstør og Nibe, som skulle have været spillet om lørdagen, blev aflyst.

På telefon og telegrafstationerne i Aalborg var der stor travlhed. Allerede kl. 4.50 fredag morgen, en time efter katastrofen, måtte natholdet rekvirere ekstra mandskab for at klare bestillingerne. Forstanderinden på Jysk Telefon i Aalborg kunne berette, at der havde været et utal af opringninger, både indenbys og udenbys. Linjer, der havde kontakt med ulykken, som f.eks. DFDS's, var fuldstændigt blokeret, og til Hals var der lang ventetid. Også på Rigstelefonen var der stor travlhed, lige fra de åbnede kl. 7.00. Også her måtte man rekvirere ekstra mandskab, og der blev etableret 17 linier til København mod de daglige 12. Alligevel var der et par timers ventetid på ekspressamtaler til København. På bestyrerindens kontor blev der indrettet et interimistisk studie. Herfra skulle redaktør Gunnar Nu-Hansen i løbet af dagen lave udsendelser til Pressens Radioavis.

Radioen udsendte hver halve time navne på de reddede. Ved 11-tiden kørte politiets højtalervogn rundt i Aalborg og meddelte, at den første båd med reddede kunne ventes til Aalborg ved 13-tiden, og at man af hensyn til de pårørende skulle undgå at stimle sammen på havnen.

DSB indsatte et ekstra lyntog fra København til Aalborg for pårørende. Toget, der afgik fra København kl. 13.00 og standsede efter behov ved alle stationer for at medtage pårørende, ankom til Aalborg kl. 19.32, ca. to minutter forsinket. På Aalborg Banegård blev det meddelt de 25-30 passagerer, der var med toget, at to af politiets store omnibusser holdt på Banegårdspladsen, og ved henvendelse hertil kunne de rejsende få oplyst, hvor deres pårørende befandt sig og af politiet blive transporteret dertil.

Også i Aalborgs lufthavn var der stor travlhed. En ekstramaskine kom med pressefolk fra København, og der kom en maskine fra Bel-dringe flyveplads, foruden alle de ordinære rutemaskiner. Direktør Fruensgaard, Falck, kom med en af Falcks maskiner fra København og tog omgående til Hals. For at hjælpe de pårørende til at komme hurtigt til Aalborg, indsatte DDL fem ekstramaskiner fra Kastrup. Dansk Lufttaxa stillede syv maskiner til rådighed for læger og pårørende.

Hospitalerne

Fredag aften havde man gjort antallet af reddede op til ca. 260. Heraf var de 38 besætningsmedlemmer. Af de ca. 260 var 123 kørt på hospitalerne. De fleste blev dog udskrevet samme dag efter behandling, mens 36 forblev indlagt.

En af dem, der ikke blev udskrevet lige med det samme, var Johannes Wolf, Kokkedal. Han nedskrev den 16. august 1948 følgende beretning til sit barn (kopi af beretningen og samme indtalt på bånd

senere afleveret til Hals Museum), hvilket forklarer den indforståede brug af "du," "mor," "far" o.s.v.:

"Far skulle rejse til Aalborg for at tale med biskoppen. Han ringede til DFDS om køjeplads, men alt var udsolgt. Så fulgte mor, Bodil og Anne far til København. Ved billethullet fik far alligevel køjeplads. Far talte med fisker Konradsen (fruen var fra Thisted) til sent ud på aftenen, før han gik i seng. Det var 10. juni 1948.

Da far sejlede fra København, fulgte mor med på kajen og vinkede, så længe hun kunne. Jeg selv tænkte på, at der kunne ske noget, og jeg savnede min salmebog med bønner, når man rejser til søs. Da jeg lagde mig til at sove, tænkte jeg også på den alvorlige mulighed.

Jeg vågnede ved, at sengen (1. "sal") løsned sig fra væggen. Så rakte jeg hånden ud efter det net, hvor jeg havde lagt mine værdier. Nettet var tomt. Så trykkede jeg på kontakten. Lyset var ude. Jeg hoppede ned på gulvet og råbte: "Nu skal vi være rolige," men det var vi øjensynligt enige om. Kort efter så jeg en lysende lomme-lygtepære bevæge sig skråt opad. Der måtte trappen vel være. Det var den også. Oppe ved nedgangen til vore kahytter stod en dame med et korkbælte om sig. Hun stod og rakte et andet korkbælte frem. Jeg tænkte, det var til mig. "Åh ja, tag det bare," sagde hun. Jeg spændte det om mig og stak nogle papirer i det, jeg havde haft i hånden. Så gik jeg opad til døren til promenadedækket. Her fik jeg fat i dørstolpen og kunne række en hånd til dem, der kom op ad trappen fra kahytterne, og give dem et ryk, så de kom ud på promenadedækket. En dame sagde: "Der er en dame spærret inde på 39." Jeg lod den besked gå videre til et par unge mænd. De havde korkbælter om sig og gik så ned til kahytterne.

Nogle damer havde råbt: "Hvad sker der? Hvad er der sket?" Der var ingen af besætningen til at vejlede os. Man troede, vi var druknet. Damerne kunne ikke lide at komme barfodede ud på promenadedækket, der var overstrøet med glassplinter.

Hvornår eller hvorfor, jeg har forladt min position i døren, ved jeg ikke. Skibet blev minesprængt kl. 3.50 og var sunket kl. 4.00, så der var ikke megen tid, men dog tid nok til, at de, der var kommet ud på promenadedækket, også kom ud af vinduerne og ud på skibssiden, undtagen 1 mand. Da jeg kom op på skibssiden, stod der en ældre herre i undertøj. "Jeg kan ikke svømme," sagde han. Så fik han mit korkbælte, men mens vi byttede, tabte jeg en dreng, der var blevet rakt op til mig. Der var dog en anden, der fik fat i ham. Så kom der en kvinde, der ikke selv kunne komme op ad vinduet. Hun hang i armene. Jeg prøvede at trække hende op i redningsvesten. Den gik itu. Så tog jeg hende om enden. Det ene stykke siddekød var næsten skåret af, men det var livet, det gjaldt, og jeg fik hende op. Så så jeg,

der sad den ene mand tilbage. Han var forslået i hovedet. Og nu kom vandet hen ad promenadedækket. Så tog jeg damen i hånden, og vi gik eller krøb ad skibssiden ned i vandet. Jeg svømmede lidt langs skibssiden. Der kom jeg forbi en dame, der holdt sig oppe ved et tov, der sad fast i det synkende skib. Hun var den første, jeg mødte, der havde noget i retning af panik. Folk, der stod ovenpå skibet, kastede et stykke kork ned til hende, men jeg måtte svømme hen til hende to gange med det, før hun fik det.

Så svømmede jeg væk fra skibet. Vi vidste jo ikke, det kunne bunde. Vi frygtede, det ville suge. Ude på det mere åbne vand mødte jeg en stor, grøn, tom syreflaske. Den baksede jeg med og fandt ud af, at man skulle holde med venstre hånd om halsen og lægge højre arm om den. Så førte strømmen mig afsted. Jeg kom forbi en mand, der havde fat i en bjælke. Men han havde også en stor frakke på, så han var ved at drukne. Jeg tilbød at bytte, da min flaske var bedre end hans bjælke. Han kunne imidlertid ikke holde på flasken. Så fik jeg ham til at smide en mappe, gav ham bjælken og indhentede flasken.

Derude tænkte jeg, at jeg havde tænkt mer over liv og død end så mange, der nu druknede. En råbte: "Farvel, farvel." Nogle forsøgte at sætte mod i ham. Men han blev ved at råbe så længe, han kunne. "Farvel, farvel." Jeg kunne se redningsflåder, og nødblus glimtede. En overgang havde jeg tænkt: "Når du ligger herude, er du reddet," men så så jeg damperen "Frigga" og en redningsbåd. Intet nærmede sig. Jeg blev helt klar over livsfaren og var ikke glad for at skulle dø. Jeg tænkte også på mor og jer to. Så valgte jeg at svømme efter damperen. Det sidste stykke vej gik bølgetoppene over mit hoved hver gang. Jeg nåede rebstigen og besvime. Hvordan jeg kom op, ved jeg ikke. Jeg troede stadig, jeg lå i vandet. De andre i hovmesterens kahyt sagde, jeg havde sagt: "Hils min kone." To store snapse fik mig til at kaste meget saltvand op. Jeg fik en god cigaret og lidt ostemad. Højre lår fik foreløbig forbindelse. Af mit eget havde jeg kun et armbåndsur tilbage, lånt under mit eget urs reparation. En mand lovede at sige mit navn på kommandobroen, men glemte det.

Det var uhyggeligt, da vi brød op og fløjtede de 3 gange. Så vidste vi, at slaget var endt. Vi havde en læge blandt passagererne. Marinen fløj en anden læge ud. De så på damen med enden. (Tilføj 12.6. 1949: Damen var fru bogholder Aksel Pedersen, Lyngby. Aksel Pedersen er bror til min sidekammerat i Thisted, Jørgen Pedersen.) Kl. 13.30 var vi i Aalborg efter et ophold i Hals. Jeg blev båret i land. Gav navn og adresse. Blev kørt i ambulance og kom straks "til bords." Stort snitsår i højre lår. Kødafskrabninger og kvæstelser af venstre underben. Efter en uge betændelse, 39,4 gr., syning fjernet.

Sår under fødderne, navnlig min venstre hæl drillede. Mor havde hørt om ulykken kl. 8.00. Onkel Harald ringede derfra til Hovedbanegården og fik ekstralyntoget med pårørende til at standse i Valby og kørte farfar og mor med sin lastbil til Valby, og på Storebælt hørte mor, at jeg var reddet. Snart kom de ind i sygestuen til mig.

14 dage efter hentede mor jer to. Så fløj alle tre til Aalborg. Du kastede op over Frederiksværk. I havde kighoste, og jeg så jer kun et par gange, så rejste I med mor til onkel Carls sommerhus. 3. juli rejste far til Hesselager, hvor læge Knudsen så til sårene. Et ophold i København omkring 11. juli gjorde venstre ben dårligt, så doktor Wedel [?] måtte skære i det, da vi var kommet hjem.

Nedskrevet 16. august 1948 af Johannes Wolf, Kokkedal."

Mary Rasmussen, Dorf, senere Mary Christensen, havde slået sit ben, men kunne tage hjem med sine forældre, der kom og hentede hende på sygehuset. Mary var forlovet med Jacob Christensen. De arbejdede begge to på Kvisselholt i Agersted. Hun var kokkepige, og Jacob Christensen var traktorfører. De havde sammen med Jacob Christensens mor, Dorthe Christensen, været i København for at besøge Jacob Christensens søster. Jacob Christensen og hans mor måtte blive på sygehuset et par dage.

I forbindelse med 50-året for forliset fortalte Mary og Jacob Christensen deres historie. I den forbindelse sagde Jacob:

"Det er Marys skyld, at jeg overlevede katastrofen. Vi sejlede på tredje klasse på denne hjemtur og kunne ikke få kahyt. Så vi sov i restauranten nede i bunden af skibet."

I den forbindelse fortalte Mary Christensen:

"Jeg vågnede ved, at der gik et skrig gennem skibet. Derefter hørte jeg procelæn, der gik på gulvet. Nu så jeg min svigermor med blod i ansigtet og Jacob, der lå besvimet under en massiv bordplade. Jeg ruskede og ruskede i ham, men det var først, da vandet begyndte at stige, at Jacob gudskelov vågnede."

Det tog kun ti minutter, før Kjøbenhavn sank, og ti minutter er ikke lang tid, når man er ved at miste de to mennesker, der står ens hjerte nærmest. Mary Christensen bevarede trods situationens alvor fatningen og sørgede for, at Jacob Christensen, der både var forfulmet og forskrækket, kom i en redningsvest og med en redningsflåde.

Mary Christensen fortæller:

"Jeg noterede mig, hvor redningsvestene var, allerede da vi gik ombord aftenen før. Det var faktisk det første jeg gjorde, og det kom mig til gode, da det gjaldt. Jeg kunne gå lige hen og tage redningsveste, mens andre passagerer løb forvildede rundt. Jeg fik Jacob og min svigermor op på dækket, og da Kjøbenhavn hældede helt ned til vandet, fik jeg Jacob i en af flåderne. Min svigermor, der var bange

for vand, begyndte at kravle op ad dækket, som hældede mere og mere. Pludselig satte skibet sig "på halen," og jeg fik min svigermor overbevist om, at nu gjaldt det liv eller død. Hun fjædede mig, og vi sprang i vandet, der var fuldt af brændende olie. Jeg så hende komme op på en af flåderne, og pludselig greb panikken mig. Jeg så en mand med et lille barn i favnen og greb ud efter ham, men han sagde: "Flyt dig." Heldigvis slap jeg, ellers var vi måske alle tre gået ned. Jeg havde slået mine ben, så jeg ikke kunne kravle op på flåderne, jeg måtte blive i vandet og holde fast i livlinen. Fire timer på den måde er lang tid, så jeg nåede at notere mig, at det var blevet lyst, og at vandet var roligt og rimeligt varmt. Jeg ville ikke tro, at jeg skulle dø så ung."

Mary Christensen lod sig drive efter flåden, da en styrmand svømmede ud til hende og ville have hende hen til en af Friggas redningsbåde. Men hun havde slået benene så slemt, at hun ikke evnede at kravle ombord. Resolut skubbe styrmanden den forkomne unge pige resten af vejen til Frigga, mens han opfordrede hende til at bruge benene, så hun ikke fik krampe.

Mary Christensen fortsætter sin beretning:

"Da vi kom til den tynde rebstige, som hang og dinglede fra "Frigga"s skibsside, sagde jeg, at styrmanden lige så godt kunne slippe mig, for jeg kunne ikke kravle om bord. Så dukkede der en sømand op, han tog mig om livet og kravlede op med mig. Jeg fyldte ikke så meget dengang, men alligevel. Da jeg kom om bord, så kaptajnen, at jeg havde det dårligt, så jeg kom ned i hans kahyt og blev passet og plejet af hans kone. Jeg lå på skibets fornemste plads og blev forkælet sammen med tre små børn, hvoraf den ene hulkede hjerteskrærende over tabet af den nye cykel, han havde haft med fra København."

Det ene af de tre børn var den lille pige, som Knud B. Poulsen fra Hals havde reddet.

Jacob Christensen havde i mellemtiden fundet sin mor i mylderet og konstateret, at hun trods såret i hovedet var i god om end forkommen stand. Til gengæld kunne han ikke finde Mary Christensen. Om dette fortæller Jacob Christensen:

"Det var først i kaptajnens kahyt, jeg genså Mary efter næsten fem timers uvished. Det øjeblik glemmer jeg aldrig, der kom gråd."

Om efterspillet konstaterede Mary Christensen:

"Jacob har faktisk været fuld af nerver lige siden, men dengang var der ikke noget, der hed krisehjælp. Vi fik erstattet det tøj, vi havde mistet. Jeg mistede bl.a. nederdelen til min nye dragt. Den må være gledet af i vandet, men jeg fik da ikke erstattet hele dragten."

Mary og Jacob Christensen blev gift i 1949, og Jacob Christensen

var senere som produkthandler med til at hugge København op. De flyttede til Hals i 1951, hvor de i 2002 stadig bor.

Dykkerundersøgelse

Ved 5-tiden fredag morgen var Svitzers bjergningsdamper Garm gået ud fra Frederikshavn for at gå til ulykkesstedet med dykkere. Fisker Søren Sørensen var sejlet ud med en dykker fra Zonen. Desværre opstod der en beklagelig misforståelse, idet Garms kaptajn ikke ville tillade Zonens dykker at gå ned. Han mente, at når Svitzer var blevet anmodet om assistance, kunne han ikke tillade andre at gå ned. Det viste sig senere, at også Zonen var blevet bedt om dykkerassistance.

I løbet af fredagen lykkedes det dykkerne fra Garm at bjerge tre lig. Om lørdagen var der flere hold dykkere i gang. Deres arbejde blev vanskeliggjort af, at gangene var fyldt med vragester, ituslåede møbler, stiger o.s.v. Det var vanskeligt for dykkerne at få dørene op. Mange steder måtte de bruge sprængstof for at åbne dem.

Det var et frygteligt syn, der mødte dykkerne. En af dem fortalte, at i kahytterne var det mest kvindeligt, de fandt. Det var hans indtryk, at kvinderne først skulle have tøj på og derved spildte kostbar tid, hvorefter de blev spærret inde af vandmasserne. Dog syntes dykkerne, at det var værst med børnene, de fandt.

Lørdag aften afsluttedes eftersøgningen af omkomne på skibet. Man havde da søgt i alle kroge og var overbeviste om, at der ikke var flere lig ombord. Der var da i alt indbragt 33 lig, som i løbet af søndagen alle var identificeret.

Savnede

Man havde frygtet, at der var en del svenske ofre, idet det var meddelt, at en svensk skoleklasse fra Malmø var med København. Da der ikke var svenske navne blandt de reddede, frygtede man, at de alle var omkommet. Læreren reddede imidlertid uden at vide det sine elever. Det var bestemt, at de skulle med rutebåden torsdag aften, men i sidste øjeblik besluttede han, at de i stedet skulle tage toget.

Blandt de passagerer, som skulle have været med København torsdag aften, var købmand A. Chr. Nielsen, Hobro. Han havde forretninger hjemme om fredagen og var på vej til båden med sin billet, da han pludselig på uforklarlig måde fik en forudanelse af, at der ville ske noget frygteligt. Han vendte om og tog ikke med båden og kunne fredag morgen ringe hjem til sin familie og fortælle, at han var i god behold.

En af de passagerer, man frygtede var savnet, viste sig slet ikke at

have været med båden. Det var den 26-årige Esther Hansen, Aalborg, der havde været på besøg i København. Hun havde skrevet til sin mand, at hun ville tage damperen Kjøbenhavn torsdag aften. Efter forgæves venten på hende, blev fru Hansen om fredagen meldt savnet. Senere kom der et telegram, der fortalte, at hun havde ombestemt sig og var i god behold i København.

Også husassistent Mary Harboe var meldt savnet. Hun havde løst billet, men da hun befandt sig på landgangsbroen til Kjøbenhavn, så hun i vrimlen på kajen en veninde, hun ikke havde set i mange år. Hun opgav derefter sin planlagte ferie og vendte om med sin bagage og tog med veninden til Hundige Strand.

Blandt de reddede, som først var blevet meldt savnet, var en lille pige på fire år, Margrethe Christoffersen. Det viste sig imidlertid, at det var den lille pige, som en tjener havde fundet med brækkede ben og reddet i land. Den lille pige kunne ikke sige, hvem hun var, og man troede først, at hun var blevet forældreløs ved forliset. Det viste sig, at hendes far, varmemester Christoffersen, København, var blandt de reddede. Derimod druknede hans kone. Meddelelsen om den lille forældreløse, lyskrøllede pige havde vakt stor opmærksomhed. Faderen var i sorgen over at have mistet sin kone naturligvis lykkelig over at finde sin lille pige.

Rygterne

Allerede om lørdagen svirrede rygterne omkring forliset. På havnen i Aalborg gættede man på, at den omstændighed, at ingen syntes at have hørt den voldsomme eksplosion, eller at man ikke havde fundet ofre, der var kvæstet efter en sådan eksplosion, kunne tyde på, at skibet havde ramt et undersøisk vrag.

Et rygte, som samtidig var opstået i København, hvor det blev offentligt fremsat af dagbladet København, samt i Hals, gik ud på at forliset skyldtes sabotage.

Dette sidste rygtede støttede sig på, at seks sikringer til det telefonkabel, der førte ud til fyret, natten til fredag var blevet fjernet. Sikringerne var anbragt ved den sidste telefonpæl, der førte luftledningen til kablet, og de var anbragt i en kasse af støbegods, hvis låge lukkedes ved hjælp af en kærveskrue og altså ikke kunne åbnes af enhver. Ovenpå støbegodskassen var yderligere anbragt en bakelitkasse for at beskytte sikringerne mod fugtighed. Disse kasser var brudt op, sikringerne skruet ud og fjernet og jernkassen lukket igen.

I Hals talte man åbent om, at der måtte foreligge et sabotageforsøg, og da afbrydelsen af den vigtige forbindelse i sig selv var en forbrydelse, blev kriminalpolitiet underrettet. Rygterne fik yderligere næring ved, at der tidligt om fredagen, da forliset havde fundet sted, blev

uddelt et flyveblad, der rettede voldsomme angreb på regeringen for den måde, hvorpå minestrygningen var foregået, navnlig af tyskerne.

Mysteriet om "sabotagen" blev nu hurtigt opklaret, idet en 13-årig dreng fra Hals meddelte politiet, at det var ham, der i ubetænksomhed havde skruet sikringerne af. Det var lige i nærheden af de tyske bunkers ved Bisnap, på Vendsyssels sydøstlige hjørne, så han troede, det drejede sig om nogle tyske "souvenirs," som han besluttede at sikre sig. Han havde ingen anelse om den katastrofe han kunne have forvoldt ved forliset. Både han og hans forældre var meget ulykkelige over det skete.

Politiet havde sat et stort apparat i gang for at opklare sagen. Mange i Hals troede fuldt og fast, at det skete var et led i sabotage mod København. Denne teori blev bestyrket af, at en mystisk dame torsdag aften skulle have spurgt om vej ud til de tyske betonbunkers ved Bisnap. Damen fik vejen anvist, men blev gjort opmærksom på, at der var pigtrådsspærringer. "Pyt med det," skal hun have svaret. "Dem skal jeg nemt forcere." Damen hørte hjemme på en lystsejler, Viking, som mentes at være hjemmehørende i Svendborg eller Dyreborg ved Fåborg. Den havde fire-fem unge mennesker ombord og afsejlede fra Hals tidligt fredag morgen.

Andre gættede på, at det var smuglere, som ved ulykken havde villet dække et eller andet lyssky foretagende.

Der var også rygter om, at nogle kasser jagtpatroner, som var sendt som fragtgods med København, var eksploderet ved ulykken, og havde haft sin andel af skadens omfang. Da dykkerne senere bjergede disse kasser, viste det sig, at de ikke var eksploderet, og således ikke havde nogen andel i ulykken.

Ny eftersøgning og bjergning af gods

Mandag den 15. juni blev eftersøgningen efter omkomne i vraget genoptaget på grundlag af politiets kortlægning af, hvor de eftersøgte havde køjer. Man håbede endnu at kunne finde tre-fire lig. Eftersøgningen efter omkomne gav dog intet resultat. Samtidig var det meningen, at man ville påbegynde bjergningen af 650 postpakker, som fandtes i postsækkene, og passagerernes bagage. P.g.a. dårligt vejr, måtte det dog udsættes nogle dage.

Man havde også regnet med at begynde forberedelsen til at hæve skibet. Man havde tænkt sig at sætte wirer ind under skibet, men det viste sig, at det ikke stod på blød sandbund, som man havde troet, men derimod på hård bund, så det var ikke muligt at få wirerne ind under det. Man blev nu klar over, at der ville gå længere tid med at få skibet hævet.

Først den næste søndag, den 20. juni, tillod vejret at fortsætte dyk-

kerarbejdet. Det lykkedes da at finde to besætningsmedlemmer i deres fælles kahyt og to kvindelige passagerer i hver sin kahyt på 2. klasse. Tallet for fundne var nu oppe på 37, mens der stadig savnedes 11.

Det blev igen dårligt vejr, men om onsdagen, den 23. juni, var vejret blevet så godt, at dykkerne igen kunne gå ned i vraget, og efter nogen søgning fandt man i lastrummet liget af en et-årig dreng, der sammen med sin mor havde været med på rejsen. Moderen var blevet reddet, men drengen var så vidt man kunne se blevet ramt af et hårdt slag i hovedet, og derved dræbt.

I løbet af onsdagen og torsdagen lykkedes det at bjerge en del gods op. Foruden ca. 1.300 stk. linnedtøj og så at sige alt service fra Kjøbenhavn var der 25-30 fyldte postsække, cykler, bagage og en del af stykgodslasten.

Det havde været vanskeligt at bjerge de mange kufferter, for de sprang op, når dykkerne tog fat i dem. Cyklerne havde stået i nærheden af det sted, hvor minen ramte skibet, og mange af dem var ødelagt. Desuden var de rustet noget efter opholdet i saltvand.

Mandag den 28. juni blev der igen vejr til at gå ned i vraget. Det var nu blevet meget besværligt at bevæge sig rundt. Skotterne var slået løse og kamrene splittet af af den meget hårde strøm, der havde været i Kattegat. Under noget gods i lasten fandt man endnu et lig, nemlig af en 77-årig mand. Der var nu fundet 39 lig og ni savnedes, heraf tre besætningsmedlemmer. Men man havde også nu undersøgt alt så grundigt, at man var sikre på, at der ikke fandtes flere lig i vraget.

Om mandagen bjergede man desuden endnu en del kufferter plus yderligere 20 postsække. Omkring disse postsække var der blandt filatelister stor interesse. Man var stærkt interesseret i at fremskaffe breve, som havde været med på turen. De interesserede filatelister blev dog skuffede, for der var kun pakker i postsækkene. Der havde blot været tre breve med på denne tur. De havde ligget i skibets postkasse, som allerede var kommet ind til Hals. Brevene var i øvrigt helt uskadte. I postsækkene var der som nævnt ca. 650 pakker. Adressesedlerne havde været opbevaret et andet sted, og dem havde postvæsenet fået, således at man kunne give besked til adressaterne, og levere pakkerne, når de kom op, hvis de ikke var helt ødelagte.

Kritik af redningsmateriel

I dagene efter forliset fremkom der en del kritik af Københavns redningsmateriel. Fra alle sider var man enige om at fremhæve den eksemplariske opførsel, som såvel skibets officerer som mandskab udviste, men som bekendt lykkedes det kun at få to redningsbåde i

vandet, og det – mente bl.a. fabrikant Duus Nielsen – måtte skyldes den omstændighed, at redningsbådene var overordentligt vanskelige at få gjort fri af daviderne. Duus Nielsen forklarede:

"Min kahyt var på det øverste dæk, og da jeg kom ud på gangen og så, at de fleste mennesker løb over til den side, hvortil skibet hældede, gik jeg den modsatte vej, idet jeg mente, det ville blive lettere at komme til en redningsbåd. Her var skibets trediestyrmand, og sammen med ham og to-tre andre søgte jeg at få en af bådene sat ud. Det var meget besværligt. For det første var presenningen, som dækkede båden, delt i to dele, som var snøret sammen i midten, og det var nødvendigt at trække snoren gennem alle surrehullerne for at få presenningerne fri. Selvfølgelig tog dette tid. Vi skulle derefter have båden fri af fortøjningerne, men den mekanisme, der skulle udløse den, sad så fast, at jeg måtte bruge en stok, som jeg tilfældigvis fandt på dækket, for at brække den løs. Ligeledes blev det nødvendigt at skære endnu en fortøjning, inden båden kunne komme fri, og da dette endelig var sket, var det ugørligt at svinge den ud i daviderne. Vi måtte simpelthen vente, indtil skibet var sunket så meget, at båden tog vandet.

Det er slet ikke min mening at kritisere selskabet, for jeg tvivler ikke om, at redningsmateriellet var i forskriftsmæssig orden, men det forekommer mig, at det har været et noget forældet system, der er blevet anvendt på "Kjøbenhavn."

En journalist aflagde sammen med Duus Nielsen besøg på skibet Aalborg, hvor kaptajn Leerhøj demonstrerede mekanismen ved skibets redningsbåde. De var af nyere model og virkede anderledes let. Kaptajnen oplyste, at når man sejlede med tildækkede redningsbåde, skyldtes det, at bådene måtte beskyttes mod solen, da de ellers ville blive utætte.

En anden kritik af Københavns redningsmateriel blev rettet mod skibets redningsbælter, hvor båndene var så skøre, at de gik i stykker, når man ville binde dem. Såvel købmand Bjørn Jacobsen, Aabybro, som købmand Knud B. Poulsen, Hals, var ude for det uheld, at båndet brast, da de ville binde deres redningsbælte på. Under et besøg på Frigga så en journalist fire redningsbælter, som måtte stamme fra Kjøbenhavn. På tre af disse var det ene bånd revet af, og på det fjerde var båndet stærkt beskadiget, således at det kunne se ud til, at båndene havde været gamle og møre.

Hjælp til de reddede

På politigården i Aalborg havde man oprettet en hel ekviperingsbutik, hvor de overlevende fra forliset kunne komme og blive udstyret fra inderst til yderst. Der var fine nye sæt tøj, skjorter, slips, undertøj,

sko og meget mere, skænket af Roraty-klubberne, noget af det sendt fra Amerika, af private og handlende i Aalborg.

DFDS havde bestemt, at der skulle ydes hjælp til alle, der var kommet i nød ved forliset. På selskabets Aalborgkontor var der derfor i flere dage travlhed med at udbetale betydelige pengesummer til folk, som havde mistet kontante penge og stod uden midler til at rejse videre for. Man henviste også til politiets tøjuddeling, men de, der ikke lige kunne finde noget der, blev henvist til byens forretninger, hvor de reddede kunne købe, hvad de havde brug for på selskabets regning.

Fra privat side var der sat en indsamling i gang til hædersgaver til Friggas besætning, der havde udvist en enestående indsats under redningsarbejdet. Nogle dage senere tog Aalborg Stiftstidende initiativet op og opfordrede til at yde bidrag til de 27 sømænd på Frigga og Dangulf Lube. Det blev til, at de alle fik et ur med ulykkesdatoen indgraveret på bagsiden samt ordet "Tak."

Netop et af disse ure førte i øvrigt 43 år senere til et møde mellem Frede Meng, som havde været påmønstret Dangulf Lube og urmager Kurt Tranberg, som havde været med lods båden ud til Frigga. Frede Mengs ur skulle repareres, og da den nærmeste urmager var Kurt Tranberg, indleverede han det hos ham. Da Kurt Tranberg så inskriptionen, fik de to noget at snakke om. Det blev til et møde i bagbutikken, der senere fandt vej til avisernes spalter.

På et ministermøde afholdt lørdag formiddag, som forliset havde fundet sted fredag, blev der nedsat et udvalg til udarbejdelse af et lovsforslag om hjælp til de skadelidte. Samtidig blev der fra socialministeriet givet besked til borgmester Marius Andersen i Aalborg om, at man i det omfang, det skønnedes nødvendigt, kunne yde øjeblikkelig økonomisk hjælp efter de særlige regler i forsorgshjælpens paragraf 281a, hvorefter den udbetalte hjælp var uden retsvirkning for modtageren.

Søforhøret

Mandag den 14. juni kl. 9.00 blev der holdt søforhør om forliset i Sø- og Handelsretten i København. En række medlemmer af besætningen med kaptajn C. Kiil i spidsen skulle afgive forklaring om deres iagttagelser i forbindelse med katastrofen.

Lige før retsmødet udtrykte kaptajn Kiil glæde over, at det nu så ud til, at dødsofrenes antal var reduceret til omkring en fjerdel af det antal, man først havde ment. Kiil sagde:

"Vi havde det nogenlunde sikre at gå ud fra, at næsten alle 1. klasses og 2. klasses køjepladser var udsolgt på den ulykkelige rejse, og det vil sige, at der har været henimod et par hundrede passagerer,

men desuden skønnede 1. styrmand Christensen, der står for billet-salget, at der på 3. klasse befandt sig flere rejsende, end tilfældet havde været de nærmest foregående dage, og tilsammen anslog vi derfor det samlede antal passagerer til at være mindst 350, og hertil kom besætningen på 45. Nu synes man lykkeligvis at kunne konstatere, at der kun har været i alt godt 300 – passagerer og besætning – ombord, og personligt er det mig en stor trøst i sorgen at vide dette, selvom et halvt hundrede omkomne i sig selv rummer en sum af tragedie for talrige hjem og mennesker.”

Længe førend retten åbnede sine døre på slaget 9 i Landsretsbygningen i Fredericiagade, begyndte mange mennesker at strømme til for at sikre sig plads, og da forhøret blev indledt var de fleste tilskuerpladser besat, bl.a. med reddede og med pårørende til passagerer, som mistede livet på Københavns ulykkesrejse.

Kaptajn Kiil gav følgende forklaring:

”Klokken 3.50 fredag morgen havde ”Kjøbenhavn” Aalborg Bugts Fyrskib ret forude, da skibet rammes af en kraftig eksplosion i den agterste halvdel. Alt inventar, derunder køjerne, blev slået i stykker. Dampere begyndte straks at synke og hældede til styrbord. På grund af den store slagside var det umuligt at få svinget redningsbådene ud og få dem sat i vandet. De fleste passagerer og besætningsmedlemmer, som opholdt sig i styrbords side, blev da også slynget i vandet, da skibet ved en pludselig bevægelse hældede – eller rettere væltede – til styrbords side. Hovedparten af de udslyngede mennesker blev dog bjerget op på de redningsflåder, som gled ud fra dampere, da den væltede. Kl. 4.05 tog ”Kjøbenhavn” bunden og rettede sig op. Det lykkedes da at få sat to bagbordsredningsbåde ud med tolv mennesker, som vi endnu kunne se ombord, og vi regnede med, at resten af passagererne på dette tidspunkt lå i vandet eller havde reddet sig op på tømmerflåderne. ”Frigga” kom hurtigt til stede og hjalp alle, som kunne ses. Desværre måtte man se en redningsbåd med kvinder og børn kæntre. Da der senere var faldet ro over farvandet, og redningsaktionen var ved at ebbe ud, gik jeg sammen med en af mine styrmænd ombord i vraket for at finde flere mennesker, f.eks. sårede, men man fandt kun en død dreng. Jeg søgte ligeledes at finde passagerlisten, men jeg måtte opgive det, da vandet fossede gennem skibets gange.”

Kapitajn Kiil ønskede endvidere at fremhæve det udmærkede redningsarbejde som Friggas og Københavns besætning udførte i den korte tid, der var til rådighed.

På et spørgsmål om kaptajnens mening om årsagen til ulykken svarede han, at han straks var klar over, at det var en mineeksplosion. Det fortalte eksplosionens voldsomhed. I samme forbindelse sagde

1. styrmand Christensen, at han lige efter eksplosionen iagttog en vældig vandsøjle, der stod op over agtermasten.

Den nøjagtige position for Kjøbenhavn i ulykkesøjeblikket kunne nu fastslås. Stedet lå tre minutters sejlads fra bøje nr. 12, fire sømil sydøst for Aalborg Bugts Fyrskib, og der kunne ikke være tvivl om, at rutebåden havde befundet sig i den minestrøgne rute, da eksplosionen skete.

Derefter kom man ind på en udførlig omtale af Kjøbenhavns redningsmateriel. Kaptajnen forklarede, at der var i alt seks både, der kunne rumme 237 mennesker. Endvidere var der 55 små flåder, som hver kunne tage 18-20 personer. De var anbragt således, at de ikke kunne slingre ud under sejladsen, men af sig selv glide ud, når skibet sank. Endvidere var der 900 redningsbælter ombord på Kjøbenhavn, og heraf lå de 697 frit tilgængeligt, medens resten lå under bakken. Der var endelig 12 store redningskranse, og hele redningsmateriellet var blevet synet den 4. maj 1948 af Statens Skibstilsyn.

Vicepræsident Hove spurgte, hvornår redningsbælterne var anskaffet, hvortil kaptajn Kiil svarede:

"De udskiftedes efterhånden, som det skønnedes nødvendigt. Redningsbælternes styrke og anvendelighed er jævnligt gennemgået, således at materiellet hele tiden var i orden. En gang månedligt blev ligeledes redningsbådene gennemgået, således at de til enhver tid var i orden.

Erklæringen fra Statens Skibstilsyn vedrørende hovedeftersynet blev forelagt. Den indeholdt bl.a. en bemærkning om, at reservenødbelysningen om bord ikke ved eftersynet fandtes at være helt i forsvarelig stand, men i øvrigt forelå der fuld godkendelse af materiellets beskaffenhed.

Efter eget ønske fremsatte civilingeniør Witzanski en beretning om beklagelige oplevelser, han og andre passagerer havde haft med hensyn til den tilstand, hvori en del af redningsbælterne befandt sig på Kjøbenhavn. Han havde personligt overbevist sig om, at nogle af båndene på redningsbælterne var rådne, da han ville binde dem om nogle medpassagerer, bl.a. en 65-70-årig kvinde. Da han førte bæltets rygbånd om damens liv, brast det. Den samme oplevelse havde civilingeniør Vilh. Nissen haft. Han havde fra samme kasse taget et redningsbælte til sig selv og var sprunget i vandet. Da han var under vandet, sprang båndene, og han måtte klare sig ved at holde i de to korkstykker, der udgjorde selve redningsbæltet. Witzanski havde lagt mærke til, at flere af redningsbælterne var jordslåede, altså skørnede og i virkeligheden risikable. Dog havde han kun konstateret mangler ved redningsbælterne i to kasser, og det var bælter, som lå i bunden. Witzanski mente, at årsagen til de defekte bælter sikkert var mang-

lende lufttilførsel til kasserne.

Til dette svarede kaptajn Kiil:

"Jeg erindrer ikke, hvornår de to nævnte kasser senest er eftersat, men jeg mener, at redningsbælternes defekte tilstand kan skyldes, at der under passagerernes nervøsitet er revet stærkt i dem."

Bådsmand Carl E. Jensen forklarede, at han efterså bælteerne i de to kasser i april. Alle bælteerne var oppe, og de blev eftersat. Seks blev kasseret, medens de øvrige intet fejlede.

Kaptajn Kiil fortalte derefter på en stilfærdig og ofte næppe hørlig måde om sine personlige oplevelser under sit skibs forlis. Han fór straks efter eksplosionen ud på broen, talte med førstestyrmand Christensen og fik at vide, hvor skibet befandt sig. Han kom til det resultat, at der var 12 meter dybt på stedet, og regnede med, at skibet kunne bunde, hvorfor han advarede alle mod at springe over bord. Han opholdt sig på båddækket og søgte at få den første båd i styrbords side ud, men som tidligere nævnt lykkedes det ikke p.g.a. slagsiden. Passagererne strømmede op fra kahytterne. Det var umuligt for kaptajn Kiil at komme ned ad trapperne, og han satte sin lid til, at den øvrige besætning gjorde alt for at redde de flest mulige mennesker, også i de nederste kamre.

Kaptajn Kiil lå selv i vandet en time. Han svømmede rundt til forskellige flåder og søgte at ordne det således, at kun kvinder og børn kom op på flåderne, for at de ikke skulle blive overbelastet. Han så meget heltemod fra de reddede passagerer og besætningsmedlemmer, mens de lå i vandet. Mange svømmede meget langt omkring under arbejdet for at redde menneskeliv, som syntes at være lige på randen til fortabelse. I den forbindelse påpegede kaptajnen, at når så mange mennesker blev reddet, skyldtes det netop, at de fleste fik redningsbælte på. Det skete i mangfoldige tilfælde, at folk allerede lå i vandet uden bælte, men førstestyrmand Christensen tog initiativet til at kaste mange redningsbælte udenbords, og de blev indfanget af de nødstedte.

Førstestyrmand Christensen fortalte om arbejdet med at sætte redningsbådene i vandet. Der var til at begynde med ikke mandskab nok til at få flere både sat ud. Men efterhånden kom der flere folk til for at hjælpe, bl.a. nogle passagerer, men så umuliggjorde skibets alvorlige krængning søsætningen af bådene. Han gik da agterud, og bad samtidig passagererne følge med til redningsflåderne på agterdækket. Her blev alle 43 flåder kastet ud, og det betød redning for mange mennesker.

Letmatros Lund Hansen fortalte, at han straks efter minesprængningen løb op fra lukafet i forskibet ned langs skibets bagbordsside mellem de mange passagerer hen til agterskibet og kastede red-

ningsflåder ud samtidig med, at han opfordrede folk til at springe i vandet. Det gjorde de dog ikke straks, men først da de så, at der ikke var anden udvej for at redde livet.

Telegrafist P. A. Petersen var gået til køjs kl. 3 på sofaen i skibets radiostation. Ved eksplosionen fik han forskelligt tungt inventar væltet ned over sig. Lysmaskinen stoppede, strømmen blev afbrudt, og Kjøbenhavns senderstation var således ubrugelig fra katastrofens første øjeblik.

Andenstyrmand E. Albertsen lå i sin køje, da eksplosionen skete. Han kunne ikke komme ud af døren og kravlede derfor ud igennem køjet. Han gik op på båddækkets styrbords side og søgte at få en redningsbåd sat ud. Men det var håbløst. Han kunne end ikke få den befriet fra dens fastgjorte plads i daviderne. Han søgte derfor at få en redningsbåd i den modsatte skibsside i vandet. Det lykkedes, og den betød redning for 12 mennesker. Samtidig lykkedes det at få bagbords redningsbåd ud med hjælp af passagerer. Der stod på skibets bagbords side nogle kvinder og børn. De var blevet anbragt der efter henvisning fra besætningen, da Kjøbenhavn væltede over til den ene side. Nogle af disse kvinder og børn faldt senere i vandet, da skibet gik tilbage i sin ligevægtsstilling efter krængningen, men alle blev reddet og anbragt i bagbordsredningsbåden.

Kahytjomfru frøken Eva Markussen forklarede, at hun ikke blev vækket ved selve eksplosionen, men først da passagererne larmede ud fra kahytterne. Hun regnede med, at der havde været ca. 100 passagerer på 2. klasse, hvor hun gjorde tjeneste. Hun løb op ad trappen sammen med passagererne, men der var sikkert mange, for hvem det ikke lykkedes at komme ud af deres kamre, forklarede frøken Markussen.

Tjener Frank Petersen lå i eksplosionsøjeblikket og sov i sin køje i bunden af 2. klasse. Han blev slynget ud af køjen, men det lykkedes ham at komme ud af døren, idet han samtidig alarmerede fire kammerater, som lå omkring hans eget kammer. De ilede sammen op ad trapperne sammen med passagererne.

Efter Frank Petersens forklaring var afhøringen forbi, men inden retsmødet sluttede, rejste vicepræsident Hove og med ham alle tilstedeværende i retten sig, og vicepræsidenten udtalte:

"Vi kan ikke slutte dette forhør uden at give udtryk for, hvilke følelser vi alle har næret under gennemgangen af denne sag. Den ulykke, vi her har behandlet, har hvilet tungt på alle. Den bringer os minder om krigens hårde tid, som vi alle regnede med var tilbagelagt. Men skibsfarten skal gå videre på havene. Men derfor er det alligevel godt, at vi i denne stund har hørt om hjælpsomhed og mod. Det gør os alle stolte. Tilbage bliver den tunge sorg for de efterladte. Med

dem føler vi alle dybt, og vi mindes de landsmænd, der så brat blev revet bort fra livet."

Vicepræsidenten oplæste derefter navnene på de registrerede omkomne og savnede fra Københavns forlis, og vicepræsidentens sidste ord lød: "En tung liste at læse."

Sidste bjergning

Den 6. juli 1948 blev liget af en 35-årig kvinde bragt i land i Hals. Man vidste nu med bestemthed, at der savnedes otte omkomne, men samtidig fik politiet melding om yderligere to personer, som kunne have været med rutebåden, og som havde været forsvundet siden forliset.

Den ene var en 42-årig staldkarl, Jens Peter Nielsen, som tjente på Lolland. Han rejste på ferie den 10. juni og skulle være tilbage den 18. juni. Man ved, han rejste til København. Han havde familie i Nordjylland, som han plejede at besøge i sin ferie. Da han ikke dukkede op hos sin familie og ikke mødte på sit arbejde igen, regnede man nu med, at han var omkommet ved forliset. Det viste sig at være tilfældet. Den 19. juli 1948 blev hans lig taget op af en fisker i nærheden af vraget.

Den anden, som muligvis kunne have været med, var den 28-årige malersvend Axel Alfred Edvardt Petersen, Tjørnehøj ved Gørlev. Han rejste på ferie med sin cykel den 4. juni 1948. Han ville først til København og derefter "ud i det blå." Da han ikke vendte tilbage, frygtede man, at også han var taget med København på ulykkesnatten. Dette er aldrig blevet be- eller afkræftet.

Sammen med de to førnævnte havde man fået melding om, at en kvinde, der var meldt savnet, alligevel ikke havde været med rutebåden.

Den 14. juli 1948 indstillede man al eftersøgning og bjergning i selve vraget. I løbet af de sidste dage havde man fundet endnu et kvindeligt i lasten. Det sidste gods blev slæbt ind til Aalborg. Det drejede sig bl.a. om 30.000 flasker øl, en halv snes 1.000-liter akvavittønder, nogle landbrugsmaskiner m.m.

Sidste eftersøgning

Imidlertid havde nogle pårørende i Aalborg ikke opgivet at få fundet deres tre savnede familiemedlemmer, som de vidste skulle være i to bestemte kamre. Da al officiel eftersøgning definitivt var afsluttet, tilbød min far, fisker Kesse Sørensen, at sejle gratis ud med dykkere for om muligt at finde de tre. Der blev sat en indsamling i gang til at betale dykkerne, men da Zonen hørte om min fars tilbud, ville de stil-

le to dykkere til rådighed. Den 29. juli 1948 foretog holdet så en grundig undersøgelse. De var derude i ni timer, men desværre fandt de ikke de tre savnede. Som tak for sit bidrag fik min far senere en flot bronzelysestige med inskriptionen: "Dykkerundersøgelsen af "Kjøbenhavn" 29. juli 1948." Ved min fars død arvede jeg bronzelysestagen.

Dykkerundersøgelserne havde vist, at der var et ca. 18 meter langt hul i bunden under maskinerne. Det var her de tre besætningsmedlemmer, som aldrig blev fundet, havde opholdt sig. Den 17-årige mateleiv Alf Clausen, var netop gået ned med kaffe til maskinmester Hemmingsen og 3. maskinmester Viggo Schelde. De tre blev sandsynligvis dræbt med det samme og slynget ud af skibet.

Den 30-årige Viggo Schelde var født i Hals. Han var søn af dr. Schelde, som havde været sygehus- og praktiserende læge i Hals fra 1909 til 1946. På 50-årsdagen for Kjøbenhavns forlis, 11. juni 1998, lavede Viggo Scheldes nevø journalist Ole Schelde en radioudsendelse om forliset. En båndoptagelse af denne udsendelse findes i Lokalhistorisk Arkiv for Hals Kommune, Hals Museum.

Sidste oprydning

Man troede lige efter ulykken, at skibet kunne trækkes op og repareres, og at dette kunne være tilendebragt i løbet af august måned 1948. Det viste sig dog ret hurtigt, at dette ville blive umuligt, idet skibet efterhånden var meget ødelagt af vind og strøm.

I august 1949 lykkedes det bjergningsfartøjerne Marta og Avanca at bjerge ca. 180 tons vraggods, som blev sejlet ind til Hals Havn, hvor de store jernplader blev skåret op. Imellem godset var også den otte tons tunge skrue, som tilsyneladende var uskadt. Ombord på Avance var, foruden skipper Alfred Sørensen og en dykker, Hans Ustrup fra Hals. Ustrup fortæller, at søfolkene fik hvert et bogstav fra stævn-bogstaverne, navnet KJØBENHAVN på forskibet. Hans Ustrup fik et "A," som han senere har foræret til Hals Museum, hvor det nu kan ses i museets permanente udstilling. Ustrup fortæller videre, at han og hans far købte redningsbådenne, som de lavede om til lystbåde og solgte. For få år siden så Ustrup en af disse både, som stadig var i brug. Skibsklokken fra Kjøbenhavn findes i dag i Hals Marineforenings klubhus, Redningshuset på Hals Havn.

Den 4. august 1950 kunne bjergningsentreprenørfirmaet Valdemar Nielsen, Århus, meddele, at man nu havde fjernet alt fra vraget. Der var da i alt fjernet 800 tons. Det eneste, der nu var tilbage, var skibets køl, som det ikke havde været muligt at få op. Den var sunket langt ned i sandet, og man mente ikke, den kunne være til gene for nogen.

Næsten 2½ år efter Københavns forlis, den 27. november 1950, blev Frigga minesprængt på omtrent samme sted som København. Heldigvis omkom ingen ved den ulykke.

Kilder

Herværende beretning bygger i alt væsentligt på jr.nr. 344, "København's" forlis, i Lokalhistorisk Arkiv for Hals Kommune, Hals Museum. Desuden på samtidige og senere behandlinger og beretninger i aviser og pressen, samt på til formålet gennemførte interviews og undersøgelser.

Gåser ved Hals, d. 17/6 2001, d. 28/6 2002.

Yrsa Jensen.

Efterskrift

Der sejlede et skib en forsommernat

Der sejlede et skib en forsommernat
med en menneskeskare ombord.
Kaptajnen stod rolig og støt ved sit rat
satte kurs over hav mod en fjord.

Nogle har plads i kahytternes rum
andre på dækket sov ind.
Nogle har afskedens vemod gjort stum,
andre har glæde i sind.

Da lød et voldsomt frygteligt brag,
ind strømmed' kaskader af vand.
Der lød klage og skrig i den gryende dag
og råbet: På dæk alle mand.

Der lød et signal gennem æteren ud,
S.O.S. kom og hjælp os i hast,
vort skib det er sprængt, og vi synker just nu
med en stor og dyrebar last.

Og skibet det tømte, da først det var krængt,
denne last i det bølgende hav.
Kahytternes gange og døre blev stængt,
mange fandt der den morgen sin grav.

Kanske er de vågnet af nattens blund,
og til redning de fandt ingen vej,
kanske har de hvisket i dødens stund:
Vi nærmer os Gud til dig.

Og mange lå i det kolde vand
og kunne kun skrige og jamre,
de fandt ej en planke, en redningskrans,
hvortil de sig kunne klamre.

En moder sprang ud fra rædsel og larm
og kæmped i frygtelig smerte
for det elskede barn, hun holdt i sin arm,
og det, hun bar ved sit hjerte.

De mange småbørn i den bølgende sø,
mors og fars lille dreng eller pige,
de følte ej brodden, der er ved at dø,
thi deres er Himmerigs rige.

Og hjælpen den kom i sidste sekund
til dem, der endnu var i live.
Af skaberens hånd det blev dem forundt
endnu en stund på jorden at blive.

Vore ord er kun så fattig en trøst
for dem, som sørger og græder,
skønt vi føler med eder af fulde bryst
til tåren vort øje væder.

Guds fred med de blødende hjertesår,
Guds fred med hvert barn, hver mand og hver kvinde.
Guds fred med de døde fra Danmarks gård.
Guds fred med hvert dyrebart minde.

Juni 1948.

Rinne Nielsen.

Hals Museum

ISBN 87-90845-16-1