

Skibssabotage

Danske skibs- og bådeværfter

Stålskibsværfter: Af de nuværende større danske værfter blev Frederikshavns Værft og Flydedok grundlagt 1870 (fra 1913 stålskibsværft), Burmeister & Wain 1872, Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri 1881, Ålborg Værft 1912, Nakskov Skibsværft og Svendborg Skibsværft og Maskinbyggeri 1916 og Odense Stålskibsværft 1917; sidstnævnte udbyggedes 1957-59 med Lindøværftet. Marinens flådestationer i Frederikshavn og Orlogsværftet i København.

Sammenfattende for disse værfter var, at de kvalitetsmæssigt kunne regnes mellem de bedste i denne verden. Udover at tegne sig for kvalitet var de med hensyn til fremstilling af alle typer fartøjer dygtige og hurtige til at omstille sig med hensyn til produktion og metoder. Flertallet havde bedding – tørdok og flydedok, en af flere forudsætninger for at bygge større skibe.

Disse værfter havde hver især i årtier været tilknyttet et større dansk rederi. Værfterne havde i flere tilfælde underleverandører, B&W havde således Holeby Maskinfabrik, der leverede skibsmotorer. Stålvalseværket i Frederiksværk blev bygget med statsstøtte for at sikre de danske stålskibsværfters forbrug af skibsplader i en krigssituation.

Træskibsværfter – bådeværfter

Fandtes i stort set alle større og mindre havnebyer. Deres produktion strakte sig fra kanoer til havgående fiskerbåde. Da al lystsejls var blevet forbudt, stod en lang række mindre bådeværfter uden beskæftigelse.

Fremstilling af og reparation af fiskerbåde oplevede et boom på grund af krigsskader og den umættelige tyske efterspørgsel på fisk. Det tyske forbrug af saltvandsfisk blev stort set dækket af danske fiskere.

En lang række sabotager centreret om Esbjerg og Kerteminde var rettet mod faciliteter tilhørende leverandører af fisk til det tyske marked.

Denne leveringsaftale viser dansk bådeværfts ydedygtighed:

Abeking og Rasmussen beskæftiger 145 personer. 46 mindre skolebåde – 42 motorpinassen (barkasser? ÅS) uden kahyt, af disse kan leveres en båd hver syvende dag. Yderligere 10 skolebåde og 12 RA-både. Den første RA-båd vil om kort tid blive sat i vandet. De næste 4 både er under bygning, omkring maj vil gennemsnitlig en båd kunne leveres hver måned.

Skibssabotage

Så vidt jeg kan se, har man endnu ikke foretaget en videnskabelig forskning for skibssabotagen i lighed med Aage Trommers for jernbanesabotagen.

For at undgå misforståelser må jeg påpege, at jeg helt og aldeles er ude af stand til at fremstille skibssabotagen i noget, der blot smager af fisk eller fugl. De oplysninger jeg har indsamlet er ikke systematisk indsamlet og de tyske dokumenter er på flere punkter ikke blot forvirrende, men også flere steder modstridende.

Et forskningsprojekt stiller kvalitative krav, til tid og ikke mindst til penge. Disse forudsætninger besidder jeg ikke – dette skulle forhåbentlig være sagt, så det kan forstås. Svaghederne ligger i at få opklaret antal og omfang af sabotager mod værfter og de dertil knyttede underleverandører. Skadernes opgørelse ligger det også ret tungt med.

Tyskerne påviser ved totalskade tabet i BRG t (bruttoregister-ton) Esben Kjeldbæk i BOPAs industrisabotage flere steder i kroner og øre.

Disse opgørelser kan jeg videregive.

Da tyskerne på et tidspunkt nærmest går i panik og står mere end tvivlrådige og kan indse, at med de voksende problemer på fronterne er skibssabotagen deres alvorligste trussel i det besatte Danmark og Norge, koncentrerer jeg mig om skibssabotagens betydning for tyskeres militære forsyningsproblemer.

Andre årsager dækker over: Minesprængninger – torpederinger altså – krigshandlinger.

Danske skibsforlis i 1939 – 1941

	Kollision	stranding	andre årsager	omkomne
1939	1	1	14	123
1940		2	37	337
1941	1	6	31	126

Danske rederiers behov for fornyelse og erstatning for mistede skibe var således stort, allerede i juni 1940 forhandles der mellem danske og tyske myndigheder for at få fastlagt danske skibsværfters leverancer.

Fra dansk side var det magtpåliggende at vort nybygningsbehov blev tilgodeset, og at dette havde de nødvendige materialer.

Aftalen blev, at danske værfter skulle yde reparationsarbejder og nybygninger for 6 mill. RM: De tyske ønsker (krav) blev stadig større og androg i april 1941 ca 25 mill. danske kr.

Danske skibes betydning for tyskerne ved at sejle malm fra Sverige til Tyskland og danske fødevarer til Tyskland berører jeg ikke, men uden al tvivl har danske skibes indsats været betydelig.

Forsyningerne med malm var tysk rustningsindustri forudsætning for at kunne levere. Transporterne fra Narvik i Norge stopper med de allieredes luftherredømme over Nordatlanten og med at tyskerne må rømme Finmarken.

Herefter kommer svenske udskibningshavne og danske skibe med 2000 danske søfolk i fokus. Da foder til heste – mad til soldater og civilbefolkning har næsten samme værdi som krudt og kugler, burde jeg vel beskæftige mig mere med denne problematik.

Skibssabotagens omfang

De tyske dokumenter oplyser i flere tilfælde ikke præcist, hvilke skibe, der er ramt. Derfor er faren for at samme sabotage kan komme til at figurere flere steder i en optælling umiddelbar.

De tyske dokumenter anvendes derfor kun til at give en fornemmelse af sabotagens sekundære virkning på de problemer, den skabte, først og fremmest indenfor ledende tyske organisationer.

Skibssabotagens mål – midler og metoder

skal bedømmes i forhold til:

1. Befolkningens modstandsvilje
2. Udviklingen i sabotørernes duelighed og tilstedeværelsen af kampmidler. (Sprængstof)
3. Den militære udvikling på fronterne. Det primære mål for skibssabotagen var at ramme alt, der kunne tjene tyske transportere til søs. Skibsværfterne og deres underleverandører kom derfor i fokus.

Tallene for sidstnævnte er mere end usikre, men de, der er taget med her, må betragtes som værende sikre, andre er udeladt, f. eks. sprængninger af transformatorstationer.

En lang række sprængninger af skibe fandt sted i havne over hele landet, medens skibene blev lastet eller losset. Formålet var som for jernbanesabotagen at besvære tyske transportere til søs mest muligt.

Dette mål kom klarest til udtryk ved troppeforskydninger fra Norge og ved rømningen af Ostgebet, (flygtninge – sårede tyske soldater og materiel).

Derfor er der en sammenhæng mellem antallet af sabotager, metoder og udførelse.

Denne sammenhæng ses f. eks. ved koordineringen af jernbane og skibssabotagerne i Norge – med de allieredes indsats i Skagerak ved udlægning af miner, ved angreb med fly og marinefartøjer – og med danske sabotørers angreb på jernbaner og skibe for at hindre troppeforskydninger fra Norge til henholdsvis Øst- og Vestfronten.

Skibssabotagens begyndervanskeligheder

Denne optælling er fra Besættelsestidens Fakta: side 1210 til 1249 og viser forsøg på eller gennemførte sabotager.

Fase 1.

1940 4 skibssabotager

1941 12 skibssabotager

udført på landsplan og et udmærket udtryk for danskernes opfattelse af, at krigen var dem uvedkommende – vi var neutrale.

De få antifascister besad stort set ikke kvalificerede kampmidler.

Abwehrstelle Dänemark

10.11.42 oversat i uddrag:

”Den 4.11.42 blev forskellige kabler i nybygningen dampere Frankens fundet beskadiget i maskinens agterrum. Yderligere er flere kabler i forreste kølerum beskadiget ved hammerslag.

Kablerne er ubrugelige og skal sandsynligvis erstattes i fuld længde.”

Abwehrstelle Dänemark

29.08.42 ”Sabotage mod bådeværftet Ustrup i Vejle.

Natten mellem 27 og 28 08.42 et brandstiftelsesforsøg. Brandbomber var lagt i 3 både.”

BOPA-sabotører fremstillede brandbomber efter en opskrift, som du kan finde i BOPAs kokebog. En sabotør brugte hammer som kampmiddel, andre aviser og husholdningssprit. Tændingsmekanismen var særdeles primitiv, hvilket bevirkede, at ret mange brandbomber bare lå og fusede. I flere tilfælde vendte sabotørerne tilbage til gerningsstedet og brugte de midler, der var mere sikre: aviser – klude – og brændbare væsker.

Udendørs brande stiller klimatiske krav, tørvejr og blæsevejr.

Min mor brokkede sig i flere tilfælde over, at hendes husholdningssprit manglede. Min billigste forsyningskilde var arbejdspladsen og bestod af fortynder, som jeg stjal. Ulempen ved at antænde pr. håndkraft var risikomomentet. Fik man væskerne på tøjet, stank man, så selv en gennemsnits begavet dansk betjent ikke ville være i tvivl.

At man stod fuldt oplyst på gerningsstedet vanskelig gjorde tilbagetoget, man kunne jo ikke gå hjem før skidtet brændte ordentligt.

Et yndet trick var at bruge de signalbomber, som min senere svigerfader Christian smuglede ud fra Hærens Ammunitionsarsenal.

Nu har jeg ikke deltaget i ildspåsættelser indenfor skibs og bådebranchen, men kun sat ild på tømmerpladser, skure og bygninger.

Men når brandvæsenet kom til gerningsstedet og hørte bragene, havde det en mere end god undskyldning for ikke at forsøge på at slukke branden.

Fase 2.

1942 – 12 skibssabotager

KOPA-sabotører stjal sprængstoffer som Aerolit og Dynamit. Disse blev ikke anvendt til skibssabotager, da de udover at sætte alt dansk politi i højeste gear kun gav høje knald – som en våd kineser, uden at vælte ret meget.

Aktioner i denne fase bevirkede, at kernen i KOPA blev uskadeliggjort og takket været vore myndigheders udmærkede samarbejde med okkupationsmagten havnede BOPAfolkene i tyske tugthuse og kz-lejre. Det drejede sig om mellem 81 og 131 KOPA – BOPA sabotører.

Metode – midler

oktober 1942 brænder Riggerloftet på Refshaleøen. Branden blev ikke offentliggjort som en sabotage, men fik følger i den afdeling af Danmarks Kommunistiske Parti min far, Vølker Johansen tilhørte. To partikammerater blev arresteret og fatter måtte holde „ferie“.

På Riggerloftet opbevaredes træmodeller som spanterne til skibene i Hansa-programmet skulle bukses efter.

Ingen spanter = ingen Hansaskibe.

Hvem, der påsatte branden ved jeg ikke, men jeg har en til vished grænsende fornemmelse af, at KOPAs stifter og leder, Ejgil Larsen var bagmanden. Karakteristisk for Fase 2 er, at man også her anstifter en brand i mangel af sprængstof.

Fase 3.

1943 – 67 sprængninger

Metode – midler – plastisk sprængstof – magnetiske bomber

I en periode arbejder SOE og BOPA sammen. Aage Nielsen gennemfører eksempelvis en række aktioner med magnetiske bomber. Effekten var udmærket. KOPA skiftede i denne periode navn fra KOPA = kommunistiske partisaner til BOPA = borgerlige partisaner for at få del i de plastiske sprængstoffer – men ak så forgæves. Da organisationen viste sig for effektiv, smækkede englænderne låget i, og organisationen blev derfor henvist til selvforsyningspolitikken, som er karakteristisk for en partisankrig.

Karakteristisk for de magnetiske bombers periode er, at man udefra anbringer bomben på skibssiden.

I Aage Nielsens tilfælde ved at agere lysfisker, hvorved han kunne vippe fiskegrejet = bomben fast på skibet. I andre tilfælde svømmede sabotøren frem til skibet i ly af mørket og anbragte bomben.

Faldsskærmsagenter med dykkeruddannelse og udstyr kom til Danmark, men gennemførte efter det oplyste ingen sabotager.

Fase 4.

1944 67 sprængninger og i **1945** 58 sprængninger

Metode – midler

Sprængstoffet var overvejende Trotyl stjålet fra den danske hærs urørte og støvede lagre, samt de engelske og amerikanske plastiske sprængstoffer PE 02 og 08. For BOPAs vedkommende benyttedes også det tyske Donarit købt i dyre og domme af tyskerne.

Sprængstoffet blev båret ind på værftet – skibet - skjult i veste, som sabotørerne bar inde under tøjet eller i „madpakker“ og lignende.

Smededrengen Ole Ewé, kaldet Ib fortæller:

Da han har kantet sig gennem skruegangen ud til stævnrøret og tæller de dér anbragte „madpakker“, mangler én. Her er således tale om, at man igennem længere tid har båret sprængstoffet ind på forskellig måde, og at Ib som „sprængningsekspert“ skal tænde ladningen.

Tændingen var oftest tidsinstilet ved de engelske blyanter, som var alt andet end pålidelige. Af hensyn til de mennesker, (også tyskere) der var omkring sprængningsstedet, var det vigtigt for at undgå ulykker, at man fik advaret alle. Ved flere fabrikssabotager svigtede advarselsystemet og folk blev dræbt eller såret.

Den manglende madpakke viste sig senere at være stjålet af en værftsarbejder, som forvekslede sprængstoffet Trotyl med et pulver til at vaske hænder i.

Her omtaler jeg ensidigt KOPA og BOPAs aktioner, fordi det nu engang er dem, jeg har den sikreste viden om, men det er min opfattelse, at aktionerne i det øvrige land i det store og hele har fundet sted med samme metoder og midler. Sabotagerne er for flertallets vedkommende udført af skibsværftsarbejdere, der var medlemmer af eller sympatiserede med Danmarks kommunistiske Parti.

På værfterne i Ålborg og Svendborg blev udført en lang række fremragende sabotager, der ikke bare matcher med københavnernes, men overgår dem i antal og omfang.

Smededrengen Ib har været på arbejde



Skibssabotager i København i alt 37

Skibssabotager i Provinsen i alt 174

Rüstungsstab Dänemark **30.11.44**; Uddrag: side 3

Siden **01.03.44** har Hansa-programmet afviklet sig således:

	3.000 t	5.000 t	9.000 t
På køl (bedding) ligger	0	11	1
Stabelafløbning foretaget	3	1	0
Leveret	0	0	0

Glimt af skibssabotagens omfang og betydning

i tysk belysning

1943: Rüstungsstab Dänemark Uddrag oversat:

"Ved den i april udøvede sabotage er 3.000 militærskibe bestemt for Krigsmarinen brændt. Skaden andrager ca. 100.000 Reichmark.

På Nordbjærg & Wedel i København er er KM-boot Nr. 33 beskadiget af sprængbombe. Alle ødelæggelser af tysk værnemagtsejendom vil blev godtgjort af det danske materialekontingent.

Skibssabotagen fik primært militær betydning

I tiden fra **01.01.43 til 01.12.43** er saboteret 2,2 % af reparations og nybygningstonnagen for handelsskibe i alt 96.837 BRG t.

I tiden fra **01.01.44 til 01.10.44** blev 8,3% af reparations- og nybygningstonnagen beskadiget ved sabotage, i alt 49.066 BRG t.”

Hansa Programmet Irene Oldendorf- 3.000 t. sunket med agterpartiet på bunden kort før prøvofart Her kan være tale om gentagelse af samme skib. Tre dampere i Hansaprogrammet sænket umiddelbart før færdiggørelse. To af Kriegsmarinens fartøjer, sendt til reparation svært beskadiget. Tre MPi-Boote ødelagt kort før færdiggørelse ved Firmaet Ford Motor Co, Sydhavnen Kbh.

1944

VFSt/Qu.2 (Nord) SSD Ferhnschreiben 25.10.1944

I de sidste 4 måneder er 5 nybyggede handelsskibe på i alt 12.000 BRT sænket ved sabotage og yderligere 2 krigsskibe og 9 handelsskibe på i alt 20.000 BRT mere eller mindre svært beskadiget.

Der Chef der Sicherheitspolizei Berlin December 44 –Schnellbrief. Afskrift – uddrag – oversat:

Sammenfatning af skibssabotagen i 'Danmark og Norge.

Fra januar til udgangen af **august 1944** I Danmark 12 skibssabotager ved hvilke 5 fartøjer er sænket på omkring 6.000 BRG t

Siden **september** 26 sabotager, hvorved 17 skibe er sænket eller svært beskadiget, dertil er også mindre enheder med tilsammen 20.000 BRG t sænket eller beskadiget.

I første omgang retter angrebene sig mod nybygninger og reparationer, kort før de skal leveres, og skibe som laster eller lossere i danske havne. For Norge har i første halvår af 1944 fundet 10 sabotager sted. Tonnagetabet var forholdsvist lille.

Efter at en torpedobåd blev sænket den **27.09.44**, blev alene den **23. og den 24.11** 6 skibe saboteret, med i alt 32.621 BRG t.

To værfter i Oslo Havn er saboteret.

Tyske transportbehov

Militære forsyninger stiller krav, men her må man ikke overse betydningen af forsyningerne med fødevarer fra Danmark. Ihukommende: Uden mad og drikke dør helten ikke.

Transport af civile flygtninge og af sårede soldater over land var ikke længere mulig på Østfronten, da Den røde Hær havde afskåret store områder i det nordlige Polen.

Her stilledes primært krav til skibstonnage. Behovet for rokade af troppestyrker til henholdsvis Øst- og Vestfronten var efterhånden akut. De eneste disponible styrker var tropper fra tilbagetoget i Finmarken

Kravene til transport fra Nordnorge stilledes derfor både til jernbaner og skibstonnage. De allieredes intensive bombardementer af havne og værfter i Tyskland, tilbagetrækningen på Vestfronten fra Frankrig, Belgien og Holland stoppede for leverancer af tonnage fra disse værfter.

Sabotage i Danmark og Norge på jernbaner og skibe forstærkede yderligere tyskernes mangel på transportmidler til lands og til vands. Transportsituationen kan illustreres med:

1. november 1944 ventede 8.000 soldater med materiel i Oslo på skibslejlighed til Danmark.

Først i februar 1945 ventede 4.000 soldater på skibslejlighed.

Mangel på kul til jernbanedrift gav begrænsninger.

Situationsbeskrivelse

25.10.44: lukkes for varme i danske passagertog

24.01.45: tyskerne beslaglægger 32.000 tons kul fra DSBs beredskabslagre.

Skibssabotagens betydning målt

ved tyske modforanstaltninger – Gegerterror

Gennemførelsen af troppeforskydningernes vigtighed kan bedst aflæses af, at så at sige alle ledende instanser i Tyskland og i Danmark involveres i løsning af dette problem.

23.10.1944; Storamiralen skriver til Reichführer Himmler og chefen for Wehrmachtsführungsstab Alfred Jodl:

„I de forløbne fire måneder er sænket fire nybygninger og to krigsskibe, medens ni handelsskibe er svært beskadiget ved sabotager på danske værfter. Der kræves en aktiv indsats til forhindring af skibssabotager, hvis krigsmarinens transportprogrammer skal kunne gennemføres planmæssigt.” Klagen vandrede videre til von Hanneken, øverstkommanderende for værnemagten i Danmark.

Denne lod forstå: „Bevotning af marinens materiel påhvilede krigsmarinen og sikringen af nybygninger påhvilede den rigsbefuldmægtigede og det tyske sikkerhedspoliti.“ Dette svarer, at man ikke kan påtage sig flere opgaver pga. den kritiske mandskabssituation.

05.11.03; Jodl opfordrer Himmler til at forstærke de tyske polititropper i Danmark. Udenrigsminister von Ribbentrop vil vente med at udtale sig til, han har modtaget dr. Bests vurdering. Midt i november sænkes det femte skib i en nybygningsserie. Ribbentrop forlangte nu at modtage konkrete løsningsforslag fra dr. Best.

Denne foreslår: Uskadeliggørelse af modstandsgrupperne ved forøget politimæssig indsats og øget bevotning af de truede objekter.

Best vender sig mod forslag, der er fremkommet fra andre tyske instanser. Et af disse forslag gik på, at man lukkede de værfter, som hyppigst rammes af sabotage.

Best pointerer, at det netop vil være opfyldelsen af sabotørernes målsætning.

Hansa-nybygning, som byggedes for dansk regning saboteres på Odense Stålskibsværft. Dermed viste sabotørerne, at skibssabotagen ikke var nationalt bestemt.

Krigsmarinen rammes af endnu flere sabotager, og admiral Wurmbach får ordre til at foretage en effektiv beskyttelse med de hårdeste forholdsregler mod værftspersonalet og disses familier.

Bekæmpelse af sabotagen med modterror i form af gidseltagning og nedskydninger blev også foreslået af SS-Sicherheitspolizei. Denne holdning fremkommer i Himmlers svar, hvori han afslår anmodningen om at sende politistyrker til Danmark.

Han har simpelthen ikke mandskab til rådighed.

23. og 24. november aktionerer norske, kommunistiske grupper mod de to største værfter i Oslo. Nordmændene sænker 23.500 tons tonnage og beskadiger 25.800 tons. Storadmiral Dönitz foreslår Keitel, at værftspersonalet og deres familier gøres ansvarlige.

30.11.1944; Keitel beordrer Terboven i Norge og dr. Best i Danmark til at pålægge værftsarbejderne ansvaret for sabotagerne. Sicherheitspolizei skulle udføre det beskudte arbejde.

Dr. Best informerer udenrigsminister von Ribbentrop og forklarer, at Keitels ordre på længere sigt vil betyde stop for al produktion på danske værfter.

Denne information afstedkommer en del meningsudvekslinger mellem de højeste tyske myndigheder.

05.12.1944: På møde mellem de højeste instanser i Danmark besluttedes:

1. Sicherheitspolizei havde ansvaret for afværgelse af sabotager. Tropper fra værnemagten og politiet skulle stilles til rådighed for bevogtningen.

2. Bevogtningsmandskabets styrke blev fastlagt for de enkelte værfter.

3. Sicherheitspolizei blev ansvarlig for bevogtning af rustningsvirksomheder. Af de 3.000 vagter skulle værnemagten levere 2.000 soldater.

18. 01.1945; spørger Hitler storadmiral Dönitz:

Kan troppe transporterne fra Norge fremskyndes?

Svaret var nej.

20.01.1945: Storadmiral Dönitz fastslår i brev til der Führer:

Det forekommer meningsløst, at man bruger råstoffer og valuta på at bygge skibe i udlandet, når 7 af 8 skibe bliver sænket ved sabotage i Danmark.”...

27.01.1945: Von Hanneken overføres til Führer-reserve. Afsættelsen af Hanneken skyldtes en anklage for korrupsion, som medførte en krigsretsdøm på 8 års fængsel. Denne dom blev senere ændret til degradering til major og frontindsats på en særlig udsat kommando. Tyskerne er, som det er vist forvirrede. De kan nu indse, at ingen af de sædvanlige nazistiske terror – foranstaltninger vil have den tilsigtede virkning – tværtimod.

Konklusion:

20 – 30 – 40 – 50 skibssabotører berøvede

4.000 tyske soldaterfrontlivets glæder.

Betydning? Næppe nævneværdig for historiefriiserere.

Danske skibe blev reddet ved aktioner

06.11.44: DSB færgeren Storebælt smutter fra tyske marinefartøjer til Sverige.

20.02.45: Isbryderne TYR og THOR saboteres i Svendborg, så de ikke kan afsejle

18.03.45: Færgeren Danmark sprænges i Gedser Havn.

09.04.45: Hansa-båden Røsnæs kapres og sejles „på grund“ ved Hveen.

04.05.45: Bornholmerbådene Østersøen og Carl sejles – flygter til Sverige.

16.05.45: Industrirådets formand afgiver en beretning:

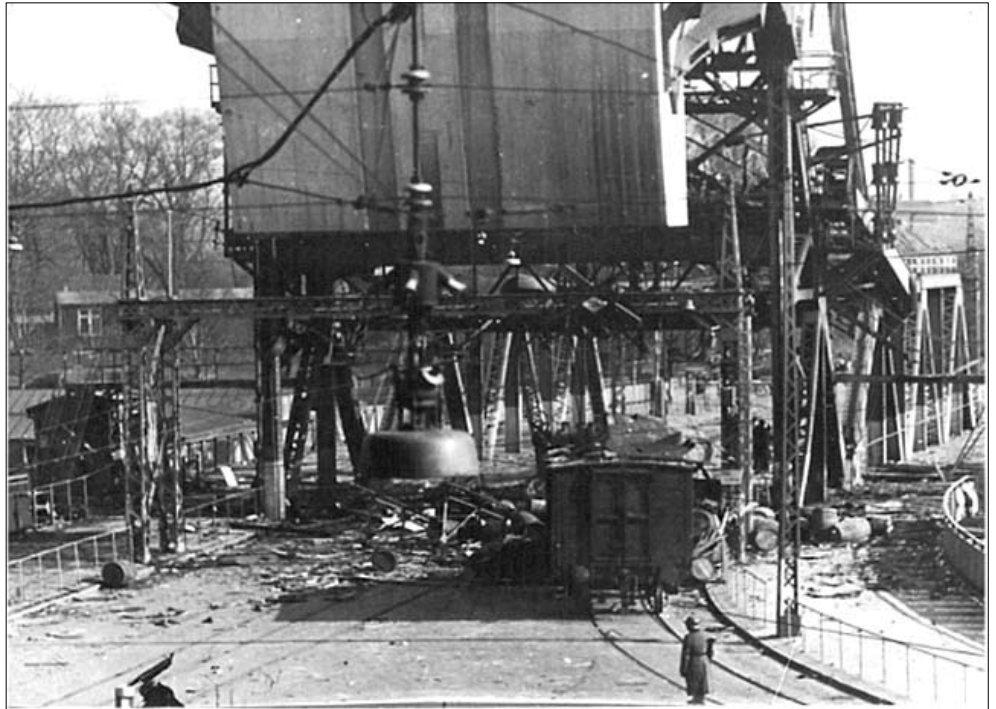
Afskrift:

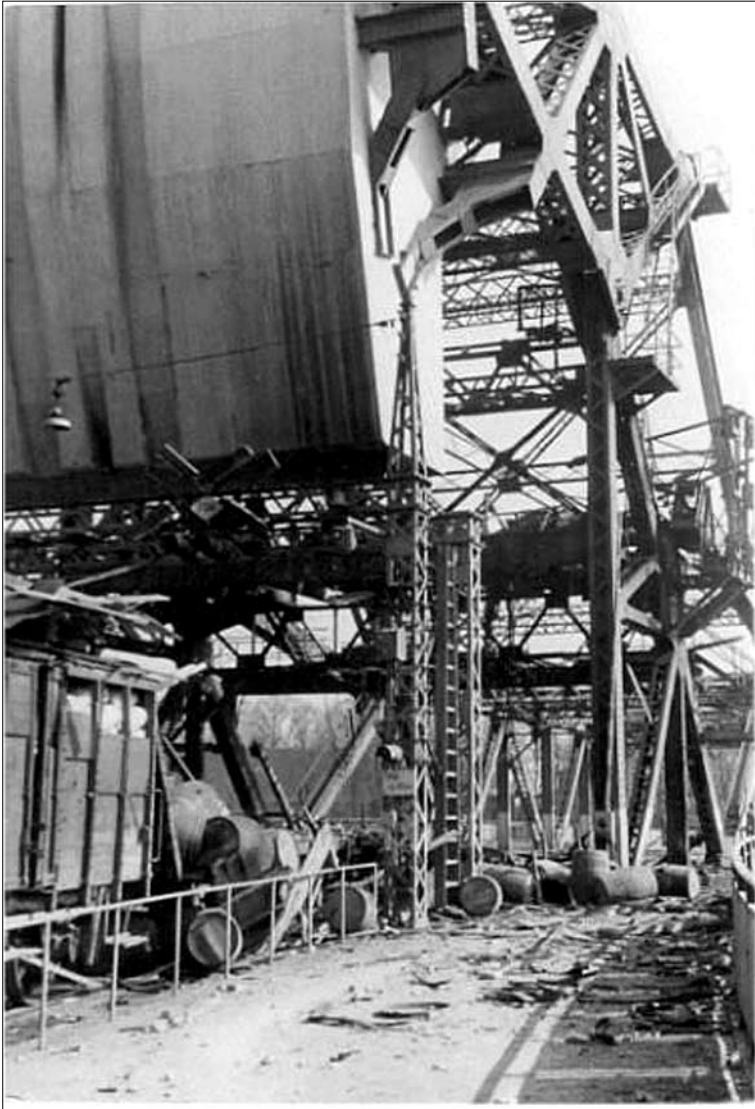
I de forløbne fem besættelsesårer der udført arbejder for 835 mill. kr. indenfor maskin- og skibsbygningsindustrien.på skibsarbejdernes område er der udført for ca. 350 mill. kr., hvoraf 250 mill. kr. falder på reparationer for den tyske krigsmarine og handelsmarines skibe og både, mens ca. 100 mill. falder på egentlige nybygningsarbejder.

Skade på skibe ved sabotage androg 5 mill. kr. (BFK). 7.03.45;

Tyskerne havde beslaglagt 17 danske skibe,
der lå opankret inde i Københavns Havn.

BOPA sprænger Langebro,
skibene skulle dermed være spærret inde.





Men tyskerne får åbnet broklappen, derfor sænker man skibet Japos på tværs af havenløbet.

Hansa-båden Røsnæs kappes og sejles „på grund“ ved Hveen.

16 bugser og slæbebåden går på skrømt til assistance, men smutter i stedet til Sverige, dermed er de 17 indespærrede danske handelsskibe reddet.