

Altmark-affæren

Krigshandlingen som gjorde Jøssingfjord verdenskjent

Av Hallvard Slettebø



Admiral Graf Spee

Admiral Graf Spee var et av tre panserskip (også omtalt som lommeflagskip) Tyskland hadde bygget i 1930-årene, *Admiral Scheer* og *Deutschland* var de to andre. Skipet var oppkalt etter grev Maximilian von Spee, en admiral fra første verdenskrig. Versaillestraktaten, fredstraktaten, etter første verdenskrig, la begrensninger på Tysklands marine. *Admiral Graf Spee* ble bygget med tanke på å utnytte reglene for størrelsen på skip maksimalt med vekt på 10.000 tonn, men tyskerne gikk ut over begrensningene i traktaten både når det gjaldt størrelse, fart, bestyking og ildkraft.

Det var for øvrig i 1934 at *Deutschland* med Adolf Hitler om bord besøkte bl.a. Sognefjorden, uten at han gikk i land. Dette var eneste gangen Hitler besøkte Norge.

Rett før utbruddet av andre verdenskrig seilte *Admiral Graf Spee* til Sør-Atlanteren for å fungere som konvoiraider mot alliert skipsfart. Med seg hadde det forsyningskipet *Altmark*, som skulle bringe fanger fra senkede skip tilbake til Tyskland. Under ledelse av Kapitän zur See Hans Langsdorff senket *Admiral Graf Spee* ni allierte handelsskip fra september til desember 1939. Tapene av allierte skip gjorde at britene satte opp sju jaktgrupper, der fire hangarskip, seksten kryssere, to slagkryssere og tre slagskip deltok.

Den 13. desember 1939 ble *Admiral Graf Spee* funnet av britiske styrker ved munningen av Río de la Plata, utenfor kysten av Argentina og Uruguay. I en artilleriduell ble den britiske tunge krysseren *Exeter* satt ute av spill. De allierte lette krysserne *HMS Ajax* og *HMNZS Achilles* ble henholdsvis betydelig og moderat skadet. *Admiral Graf Spee* fikk moderate skader, men forvarmeren for drivstoffet til maskinene var ødelagt og de hadde da kun 16 timers drivstoff tilgjengelig på dagtankene. Derfor gikk de mot land i håp om å få reparert skadene. *Ajax* og *Achilles* skygget *Admiral Graf Spee* på trygg avstand. Den tunge krysseren *Cumberland* hørte til denne kryssergruppen, men lå ved Falklandsøyene og hadde kjelesjau og var ikke med i kampen mot *Admiral Graf Spee*. Den byttet plass med *Exeter* mens *Admiral Graf Spee* lå i Montevideo.

Etter å ha måttet forlate havnen den 17. desember valgte kaptein Langsdorff å senke skipet selv, da han antok at det kommende slaget mot britene ikke kunne vinnes. Britene hadde sørget for desinformerende rykter om at britiske slagskip var ankommet og ventet ham. Tre dager senere begikk Langsdorff selvmord. Hele mannskapet på over 1100 overlevde og ble internert på øya Martin Garcia i elven Rio Uruguay som skiller Uruguay og Argentina. De fleste ble værende internert til

etter at krigen var slutt. Noen hadde rømt og noen valgte å slå seg ned i Argentina, men de fleste reiste hjem til Tyskland i 1946.



Postkort av panserskipet "Admiral Graf Spee"



Mannskapet på *Admiral Graf Spee* ble internert på øya Martin Garcia. Brev fra en av de internerte mannskapene, stemplet 29 OCT 41 og sendt til Tyskland. (Rolf Helgeland sin samling)

Altmark

Altmark var sjøsatt 1939 som et kombinert tankskip og forsyningskip og tilhørte den tyske marinen. Det var bygget for å være støtteskip for *Admiral Graf Spee*. Skipet var under kommando av kaptein Heinrich Dau. I begynnelsen av august 1939 seilte *Altmark* til Port Arthur i Texas og bunkret olje. På returen som var mot Rotterdam fikk skipet radiomelding om krigsfare, og

Altmark hadde da ordre om å unngå ethvert møte med andre skip og satte kursen sørover. Skipets mannskap gikk i gang med å male skipet gult og skipets nye navn *Søgne* (noen kilder sier *Sogne*) med hjemstavn Oslo dukket opp og det norske flagget ble heist. Dette ble utført før den britiske krigserklæringen mot Tyskland forelå, 3. september 1939.

Kaptein Dau samlet mannskapet på dekk og fortalte dem om Englands krigserklæring og den nye oppgaven *Altmark* hadde fått: de skulle være det flytende støttepunktet for *Admiral Graf Spee* og skulle derfor straks seile for å møte panserskipet sju dager seinere. Luftskyts ble overført fra panserskipet til *Altmark* samt mannskap for å betjene dette. Last og olje ble overført til *Admiral Graf Spee*. Skipene hadde ordre om ikke å gi seg i kamp med fiendtlige stridskrefter, men å drive krig mot handelsskip når ordren om det kom, og det gjorde den kort tid etter 20. september, den dagen Hitler framsatte sitt fredsforslag som britene avviste.



Postkort av *Altmark* (<https://www.akpool.de>)

Krig

Nå skulle det kriges, og fra september til desember 1939 senket *Admiral Graf Spee* ni allierte handelsskip. Noen av mannskapene ble satt i land, men de fleste ble tatt med som krigsfanger. Panserskipet beholdt noen fanger og overførte ca 300 britiske fanger til *Altmark* som var dårlig utrustet for denne oppgaven, men fangene ble plassert i lasterom. Da panserskipet hadde blitt angrepet av britiske styrker og senket av egne mannskaper utenfor Uruguay forstod kaptein Dau på *Altmark* at løslatte fanger fra panserskipet ville fortelle om *Altmark* og fangene om bord der. Han satte derfor kurs med full fart nordover, senere sørover igjen der fienden ikke ville forvente at skipet var, så male skipet grått og gi det enda et nytt navn. I januar 1940 begynte den egentlige hjemreisen. De kom seg ubemerket hele veien nordover til Norskehavet, passerte mellom Færøyene og Island med kurs mot norskekysten. Navnet *Altmark* ble igjen malt på skipssiden før skipet gikk inn i norsk territorialfarvann.

Langs norskekysten

Linesøy kystvaktstasjon på Fosen observerte *Altmark* 14. februar 1940. Den tyske marinen hadde i

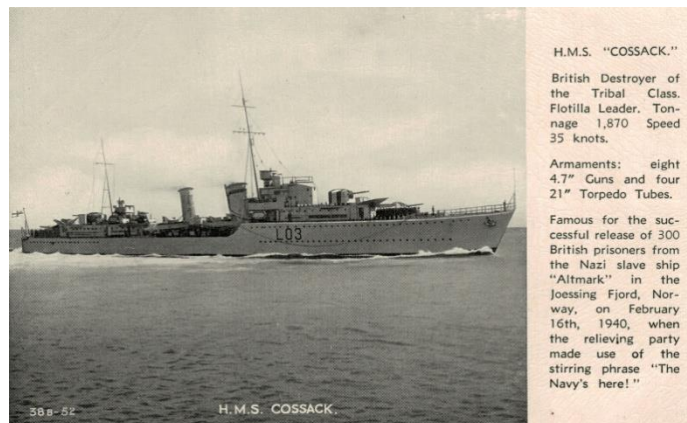
utgangspunktet full rett etter nøytralitetsreglene til å seile gjennom norsk farvann, også med fanger ombord. Skipet seilte under tysk statstjenesteflag, og fikk norsk eskorte langs kysten. *Altmark* ble visitert av norske representanter hele fire ganger uten at fangene om bord ble oppdaget.

Ved Bergen ønsket den norske marinen å inspisere skipet, og da kaptein Heinrich Dau motsatte seg dette, nektet admiral Carsten Tank-Nielsen ham å seile gjennom Bergen krigshavn. Denne avgjørelsen ble omstøtt av kommanderende admiral Henry Diesen, idet den kunne medføre at den britiske marinen ville oppbringe skipet i norsk farvann utenfor krigshavnen. Skipet fikk dermed seile gjennom krigshavnen uten inspeksjon, hvilket var et brudd på nøytralitetsreglene.

Bordingen

Den 15. februar oppdaget britiske fly «Altmark». Seks jagere ble sendt etter skipet, og for å unngå dem gikk *Altmark* inn i Jøssingfjorden sammen med sin eskorte. Skipene fra den norske marinen var torpedobåtene *Skarv* og *Kjell* og bevoktningsbåten *Firern*. Kl 22.20 på kvelden kom den britiske jageren *Cossack* inn i fjorden med lyskasterne på. De norske båtene protesterte mot britene, men holdt seg utenfor det som skjedde videre. *Altmark* slo bakk for å klemme jageren mot land, men gikk selv på grunn. Liggende hjelpeløs ble den bordet, og fangene ble befridd. Britene avfyrt flere skudd, som ikke ble besvart av tyskerne. Seks tyskere falt under aksjonen, og ytterligere en døde på sykehus av skadene han ble påført. Britene hadde ingen tap.

De tyske soldatene ble begravd på kirkegården i Hauge i Dalane. Året etter flyttet tyskerne likene til Oslo.



Postkort av *Cossack*

Postkort

Det finnes flere postkort som viser *Altmark* i Jøssingfjorden. Fotoene er tatt i dagene etter hendelsen.



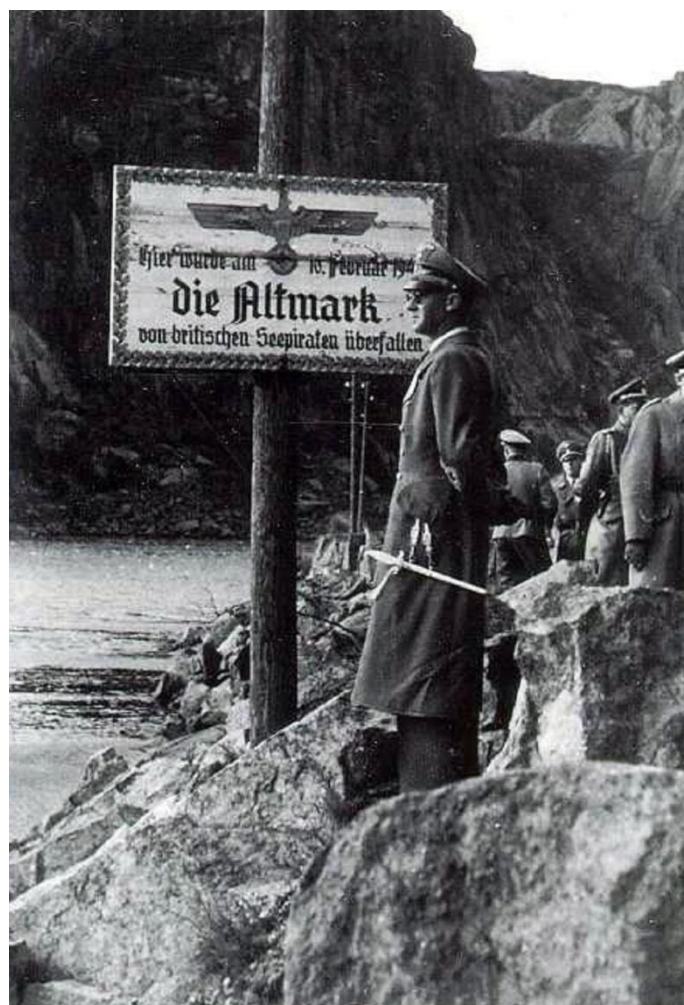
Illustrasjoner fra GiBud og Skanfil

Kort tid etter hendelsen kom det opp et enkelt trebrett på en telegrafstolpe nær fjordkanten: *Hier wurde am 16. Februar 1940 die Altmark von den britischen Seepiraten überfallen.* (Her ble *Altmark* overfalt av britiske sjørøvere 16. februar 1940). Senere kom det opp et nytt og større skilt på stolpen, før det ble plassert på eget stativ. Etter frigjøringen i 1945 ble skiltet revet og kastet av lokalbefolkningen. Britiske fallskjermsovdater fant skiltet og det havnet til slutt hos *Cossacks* tidligere skipskaptein Philip Vian.

Konsekvenser

Tyske myndigheter protesterte kraftig på at den norske marinen ikke hadde beskyttet *Altmark*. Samtidig protesterte norske myndigheter kraftig i London. Folkerettsekspertene fra Norge, Sverige og USA mente at aksjonen var en grov krenkelse av norsk nøytralitet. Britene på sin side mente at det var en «teknisk krenkelse», og at de hadde moralsk rett til å utføre en slik aksjon.

Tyskland hadde allerede gått i gang med planer om en invasjon av Norge, og etter bordingen av *Altmark* ble det satt fart i prosessen. Den 21. februar ble von Falkenhorst utnevnt til sjef for operasjonen, og den 9. april 1940 ble Operasjon Weserübung realisert.



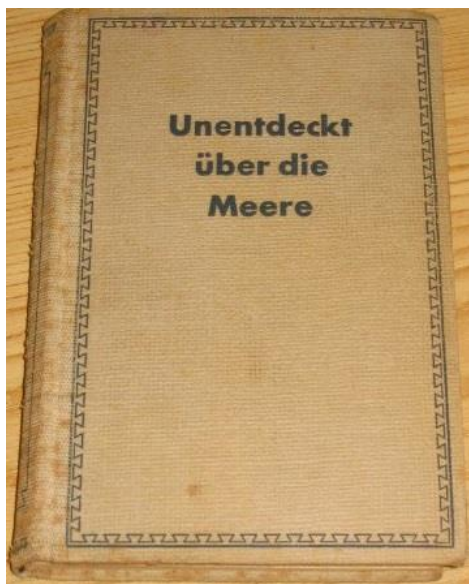
Josef Terboven og høyere tyske offiserer ved skiltet i Jössingfjorden juni 1942 (foto: Norges Hjemmefrontmuseum)

Altmark, Uckermark og Heinrich Dau

10 dager etter dramaet lå *Altmark* fortsatt i Jössingfjorden. Kaptein Dau greide å få den av grunn ved egen hjelp. Den kunne seiles til et verft i Sandefjord, der skuta ble satt i såpass stand at den kunne tåle turen til Kiel for total overhaling. *Altmark* forlot Norge først den 22. mars. Da den kom på vannet igjen året etter, var det med navnet *Uckermark*. Den ble fortsatt brukt som støtteskip, da den i oktober 1942 lå til reparasjon i Yokohama. Antagelig førte uforsiktighet med sveiseflamme til en eksplosjon som ødela skuta og drepte over 50 sjøfolk – flesteparten av dem veteraner

fra Jøssingfjord. Kapteinen måtte finne seg i å bli pensjonert.

Heinrich Dau var født i 1873 og var altså godt oppi 60-årene under dramaet i Jøssingfjord. Han ble hyllet som en stor helt i den nazistiske propagandaen. I 1940 ga han ut en bok med sin egen versjon av det som skjedde i den norske fjorden, og den kom i flere opplag i årene som fulgte.



Kaptein Heinrich Dau sin bok om hendelsen (Illustrasjon fra www.booklooker.de)

Hamburg-Blankenese, den 12.7.40.
 Herr Kapteiner Herr Kuhlmann!
 Die Zahl der aus Anlaß der Rückkehr der „Altmark“ mit ihrem Abenteuer im Jössingfjord bei mir eingegangenen Zuschriften war so groß, daß es als völlig aussichtslos erscheinen mußte, sie alle einzeln beantworten zu wollen. Eine entsprechende Notiz ist denn je auch in den Zeitungen erschienen.
 Zwischendurch finde ich jetzt aber doch Zeit und Muße, wenigstens einen Teil der erhaltenen Briefe p.p. zu beantworten. So bestätige ich Ihnen denn heute, wenn auch sehr verspätet, den Empfang Ihrer freundlichen Zeilen aus San Remo vom 22.2. und danke Ihnen herzlich für die darin zum Ausdruck gebrachten Glückwünsche und Freundschaftsbekundungen.
 Wie haben sich doch die Zeiten seit unserer gemeinsamen Fahrt nach dem herrlichen Norden gewandelt! Ja, auch noch seit 1935, als wir uns auf der „Deutschland“ trafen. Es ist alles fast wie im Traum.
 Mit verbindlichsten Grüßen und Heil Hitler.
 Ihr ergebenster H. Dau.”

Wünsche, eingegangen waren Teil der erhaltenen Briefe p.p. zu beantworten. So bestätige ich Ihnen denn heute, wenn auch sehr verspätet, den Empfang Ihrer freundlichen Zeilen aus San Remo vom 22.2. und danke Ihnen herzlich für die darin zum Ausdruck gebrachten Glückwünsche und Freundschaftsbekundungen.
 Wie haben sich doch die Zeiten seit unserer gemeinsamen Fahrt nach dem herrlichen Norden gewandelt! Ja, auch noch seit 1935, als wir uns auf der „Deutschland“ trafen. Es ist alles fast wie im Traum.
 Mit verbindlichsten Grüßen und Heil Hitler.
 Ihr ergebenster H. Dau.”

Håndskriften er vanskelig å lese og teksten gjengis derfor i sin helhet her:

„Hamburg-Blankenese, den 12.7.40.

Die Zahl der aus Anlaß der Rückkehr der ‚Altmark‘ und ihres Abenteuers im Jössingfjord bei mir eingegangenen Zuschriften war so groß, daß es als völlig aussichtslos erscheinen mußte, sie alle einzeln beantworten zu wollen. Eine entsprechende Notiz ist denn je auch in den Zeitungen erschienen.

Zwischendurch finde ich jetzt aber doch Zeit und Muße, wenigstens einen Teil der erhaltenen Briefe p.p. zu beantworten. So bestätige ich Ihnen denn heute, wenn auch sehr verspätet, den Empfang Ihrer freundlichen Zeilen aus San Remo vom 22.2. und danke Ihnen herzlich für die darin zum Ausdruck gebrachten Glückwünsche und Freundschaftsbekundungen.

Wie haben sich doch die Zeiten seit unserer gemeinsamen Fahrt nach dem herrlichen Norden gewandelt! Ja, auch noch seit 1935, als wir uns auf der ‚Deutschland‘ trafen. Es ist alles fast wie im Traum.

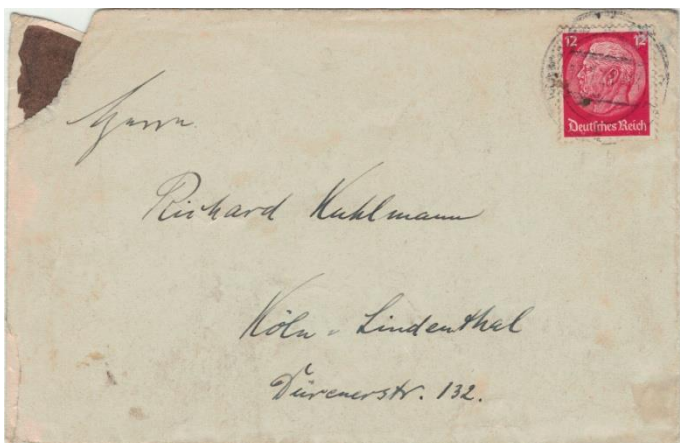
Mit verbindlichsten Grüßen und Heil Hitler.

Ihr ergebenster H. Dau.”

I norsk oversettelse:

„Hamburg-Blankenese, den 12.7.40.

Antall brev jeg mottok i anledning av at ‚Altmark‘ kom tilbake og dens eventyr i Jøssingfjorden var så stort



Et eksempel på hyllingen av kaptein Dau som en stor helt er at han fikk mengder av fanpost, og her takker han for et slikt brev fra en Richard Kuhlmann i Köln.



at det virket helt håpløst å prøve å svare på hvert enkelt. En notis om dette dukket også opp i avisene.

Innimellom finner jeg imidlertid tid og mulighet til i det minste å svare personlig på noen av de mottatte brevene. Så i dag bekrefter jeg, om enn veldig sent, at jeg har mottatt Deres hyggelige linjer fra San Remo 22. februar, og hjertelig takk for gratulasjoner og uttrykk for vennskap.

Hvordan tidene har endret seg siden vi reiste sammen til det vakre nord! Ja, selv siden 1935, da vi møttes på 'Deutschland'. Alt er nesten som i drømme.

Med vennlig hilsen og Heil Hitler.

Deres mest hengivne H. Dau."

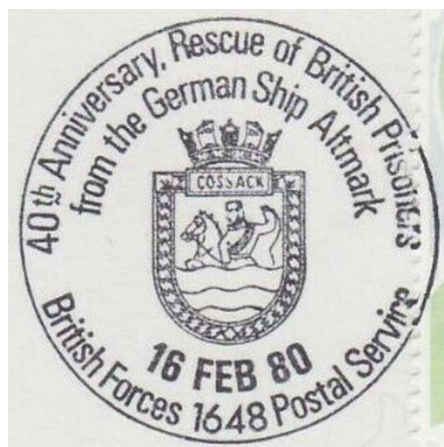
En interessant observasjon er at Heinrich Dau skriver at han møtte Richard Kuhlmann om bord på *Deutschland* i 1935 på reisen til det vakre nord. Det kan faktisk ha vært turen til Sognefjorden, riktignok i 1934, der også Adolf Hitler var om bord. For øvrig ble *Deutschland* omdøpt til *Lützow* i 1940 fordi tyskerne skjønte det ville være en PR-katastrofe om selveste *Deutschland* skulle bli senket. 10. mai 1945 lå Hitler-eventyret og fedrelandet i grus, og kaptein Heinrich Dau tok sitt eget liv.

Jøssing

Kallenavnet «jøssing» er avledet av stedsnavnet «Jøssingfjorden» og henger sammen med Altmarksaken. «Jøssing» ble særlig brukt i den engelskfientlige NS-propagandaen fra høsten 1941. Ordet hadde blitt konstruert som et skjellsord, men fremstøtet slo fullstendig feil; «jøssing» ble raskt tatt i bruk av folk flest som et hedersnavn. Etter freden i 1945 er «jøssing» utelukkende brukt som positiv betegnelse på dem som stod opp mot det nazistiske regimet i Norge.

Nyere filatelistiske spor

I 1980 markerte britene med et særstempel og en spesialkonvolutt at det var 40 år siden hendelsen i Jøssingfjorden.



Kilder:

Jostein Berglyd: Dramaet i Jøssingfjorden (2008), ISBN 978-82-05-38506-1

Wikipedia, diverse artikler

<https://lokalhistoriewiki.no/index.php/Altmarksaken>

