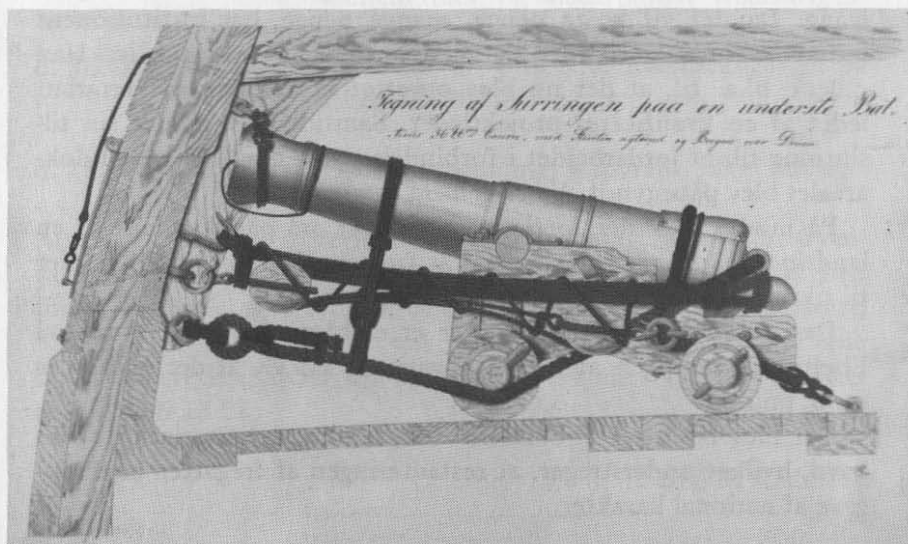


Marinehistorisk Tidsskrift



15. årg.

November



Nr. 4

1982



NYT FRA FREGATTEN JYLLANDS VENNER

På et møde d. 30. sept. for bestyrelsen og repræsentantskabet i Den selvejende institution Fregatten Jylland blev det oplyst, at lokalplanen for tørdokken var blevet godkendt af Ebeltoft byråd d. 19. august. 14 dage senere forelå planstyrelsens godkendelse dog under forudsætning af, at fredningsstyrelsen ville tiltræde planen. Der ventes dog ingen vanskeligheder i den forbindelse.

Man var på mødet enige om, at det nu gjaldt om at få arbejdet igang. Da det vil koste penge, mange penge, har institutionens indsamlingsudvalg rådført sig med en indsamlingsspecialist. Han rådede bl.a. til, at der nu blev oprettet et kampagnesekretariat, ledet af en kvalificeret projektleder. Samtidig gav mødet sin tilslutning til, at jordarbejdet i forbindelse med etableringen af dokarealet blev påbegyndt. *Nu er vi altså igang.*

På mødet blev der forelagt en rapport om påbegyndelse af en landsindsamling med det formål at fremskaffe økonomiske midler til sikring af fregatten Jylland for eftertiden.

Den første opgave der forestår er etableringen af en tørdok i Ebeltoft. Løsningen af denne opgave vil kræve, at der indsamles ca. 5. mill. kr.

Der blev besluttet at etablere et indsamlingssekretariat i København, hvilket understreger, at restaureringen af fregatten er en opgave af national karakter.



MEDDELELSER FRA MARINEHISTORISK SELSKAB

Oversigt over den kommende sæsons aktiviteter:

- d. 1/12 1982 kl. 20 Arkitekt Bent Kure: Fregatten "Jylland"s fremtid.
- d. 2/2 1983 kl. 20 Premierløjtnant Wessel-Tolvig: Samarbejdet mellem hær og flåde under treårskrigen.
- d. 9/³/~~2~~ 1983 kl. 20 Professor dr. phil. Ole Feldbæk: Slaget på Rheden 1801.
- d. 13/4 1983 kl. 20 Generalforsamling, program ikke fastlagt.

Alle arrangementer foregår i Søofficersforeningens lokaler, Oven-gaden O. Vandet 62 B, og efter møderne vil der være mulighed for at få 3 stk. smørrebrød, øl og kaffe for kr. 35,- pro persona.

Tilmelding til spisningen må ske senest søndagen før møderne til JØRGEN BARFOD tlf. (02) 87 22 54 eller til H.C. BJERG tlf. (02) 86 18 28.

BESTYRELSEN

Er du interesseret i modeller af krigsskibe fra det 20. århundrede?

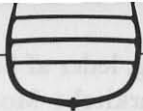


Vi er en mindre gruppe af medlemmer af Marinehistorisk Selskab, der mødes en gang i kvartalet for at dyrke vores særinteresse, nemlig modeller af krigsskibe fra vores eget århundrede; primært de to verdenskrige.

Vi udveksler tegninger og byggemetoder, fotos m.m. og sammenligner modeller.

Vi ville gerne lære ligesindede at kende og håber, at eventuelle interesserede vil ringe/skrive til

Adjunkt Peter Beisheim
Duntzfelts Alle 14
2900 Hellerup
tlf. (01) 62 52 29/ 11 37 00 arb.



den selvejende institution fregatten jylland
havnevej 10 dk.8400 ebeltoft tlf. (06) 34 14 64

Fregattens konservering

af

Bernt Kure

Fregatten Jyllands skrog må betragtes som en museumsgenstand på linie med et vikingeskib, et gobelin eller en altertavle. Det har samme kulturhistoriske værdi og samme behov for en konserverende og beskyttende behandling som disse.

Det gamle egetræsskrogs konservering frembyder, foruden dets størrelse, tre hovedproblemer. For det første findes der ikke umiddelbar erfaringsmateriale herhjemme — eller for den sags skyld i resten af verden — for dybdeimprægnering af løvtræ der, som egetræ, fra naturens side indeholder stor modstandsdygtighed overfor nedbrydning hidrørende fra svampe og insekter (her ses bort fra arkæologiske vrage, hvor det drejer sig om vanddrukkent træ). For det andet består skibsskrogets konstruktion af specielt svære og tunge tømmerdimensioner hvori alle grader og former for nedbrydning er repræsenteret, foruden at træets fugtighedsindhold er stærkt varieret. Der er områder hvor træet er hårdt som ben, og områder hvor det smuldrer ved den mindste berøring. Det sidste hovedproblem er, at det kun er en lille del af tømmerets samlede overflade der er frie og kan overfladebehandles, resten er enten anlægsflader eller de er skjult i konstruktionen (det vil være urealistisk at skille skibskroppen totalt ad med henblik på en konservering i bad eller lignende).

Tilsvarende skibsbevaringsprojekter i udlandet kan som sagt ikke give klare svar på disse problemer. Her eksperimenteres med løsninger — lige fra systematisk at udskifte skrogets tømmer med uoriginale, mere holdbare træarter (*Victory* i Portsmouth) — til behandling efter gamle traditionelle mønstre med rå linolie og finsk tjære (*Charles Morgan* i Mystic Seaport).

Prøveboringer ombord i *Jylland* har vist, at 42 % af tømmeret er sundt, 22 % har nedsat styrke og 36 % er uden styrke og da fregatinstitutionen, i samråd med Skibshistorisk Laboratorium, har vedtaget et restaureringsprincip der bygger på konservering og stabilisering fremfor udskiftning ses det, at der forestår en kæmpe-mæssig og kompliceret konserveringsopgave. Til løsning af denne er nedsat et konserveringsråd sammensat af ledende konservator

Knud Holm, Nationalmuseets konserveringsafdeling, leder af Skibshistorisk Laboratorium Ole Crumlin-Pedersen, arkitekt Morten Gøthche samt undertegnede. Rådets arbejde har foreløbig resulteret i at tre forskellige imprægneringsmidler skal afprøves ombord.

Tilstanden af fregattens tømmer kan groft deles op i et nedbrudt område midtskibs over vandlinie og i forholdsvis sunde områder mod skrogets ender og bund. Desuden skelnes der mellem overvandstømmeret som har relativ lav fugtighed, og undervandsskogets tømmer der har høj fugtighedsprocent. I den tørre del skal et terpentinbaseret middel med kobber som fungicid (dvs. svampedræbende virkning) og lindan som insekticid (dvs. insektdræbende virkning) afprøves. I den fugtige del skal to midler, begge med bor som både fungicid og insekticid, afprøves. Det ene har vand, det andet methylen glycol som opløsningsmiddel. Midlerne sprøjtes på alle frie overflader og i tilgængelige hulrum. Desuden bores kontraventiler ind i tømmeret så anlægsfladerne i en hvis grad kan nås.

Langtidsledige er igang med at rense forsøgsområderne op for skidt, tjære og maling. Tjæren giver problemer da den er tyk og begagtig, og de eksperimenteres med midler der kan opløse den samtidig med, at træets overflade med de karakteristiske huggespor fra skibstømmerrens økse ikke ødelægges. Miljøproblemer med at pumpe forgiftet bundvand ud i havnen gør, at vi ikke kan gå igang med en total imprægnering medens skibet endnu er flydende (fregatten trækker ca. 5 tons vand i døgnet på nuværende tidspunkt). Den egentlige imprægnering kan først gå igang når skibet er etableret i en dok med tæt bund hvor man kan have styr på forureningsproblemet. Tiden frem til doksætningen betragtes derfor som en forsøgsperiode hvor det forhåbentlig lykkes at finde en effektiv løsning på dette fundamentale problem.

Natten til den første juni
(Jyllandslaget 1916)
af
Finn Wiberg-Jørgensen

Tolv minutter over syv om aftenen den 31. maj 1916 så admiral von Scheer fra broen af *Friedrich* for anden gang synsranden dækket af mundingsilden fra den engelske slagflådes svære kanoner, og for anden gang lykkedes det ham under jagerdække og villig til at ofre sine allerede hårdt prøvede slagkrydsere at dreje af og forsvinde i Nordsøens dis, der var tættere end vanligt af kulos og røg fra granaternes drivladning.

For anden gang så Jellicoe fra *Iron Duke* de udviskede skygger af højsøflådens skibe forsvinde, men tilskrev det først tiltagende tykning. Fra skibene agter i den lange slaglinie så man ganske vist klart, at de tyske skibe drejede af; men ingen meldte det til flådechefen, fulgte kun hans ordre til bagbords gir for at undvige det tyske torpedoangreb.

Chancen for en fornyet kontakt mellem slagflåderne svandt med lyset denne sidste forårsaften . . .

Tidligt på eftermiddagen havde Hipper med sine slagkrydsere under blodig fægtning næsten haft held til at tvinge Beattys slagkrydsereskadre til kamp med den tyske højsøflåde. Det mislykkedes, og tyskernes samlede styrke fulgte Beatty mod nord, mod den engelske flådes 24 slagskibe, som i marchorden pløjede sydover, til Jellicoes mesterlige deploiering havde placeret den engelske styrke i en stump vinkel foran højsøflådens slaglinie, så hver eneste kanon kunne bære mod de tyske skibe, der hurtigt led under den velrettede ild. Kun Scheers koldblodige dygtighed og utrættelige træning muliggjorde tyskernes undvigemanøvre, og to gange undslap de mødet med de engelske kanoner, ikke usårede, men stadig istand til at sejle og kæmpe.

Men Scheer undslap mod vest, væk fra Tyskland, og englænderne lå stadig mellem ham og Wilhelmshaven. Scheer havde håbet på en kamp med dele af den engelske flåde, aldrig med den samlede Grand Fleet; og selvom han sagde noget andet til sin kejser, vidste den tyske flådechef udmærket, at hans eneste chance for at undgå fuldstændig ødelæggelse af højsøflåden var ved at nå de tyske

minespærringer inden daggry.

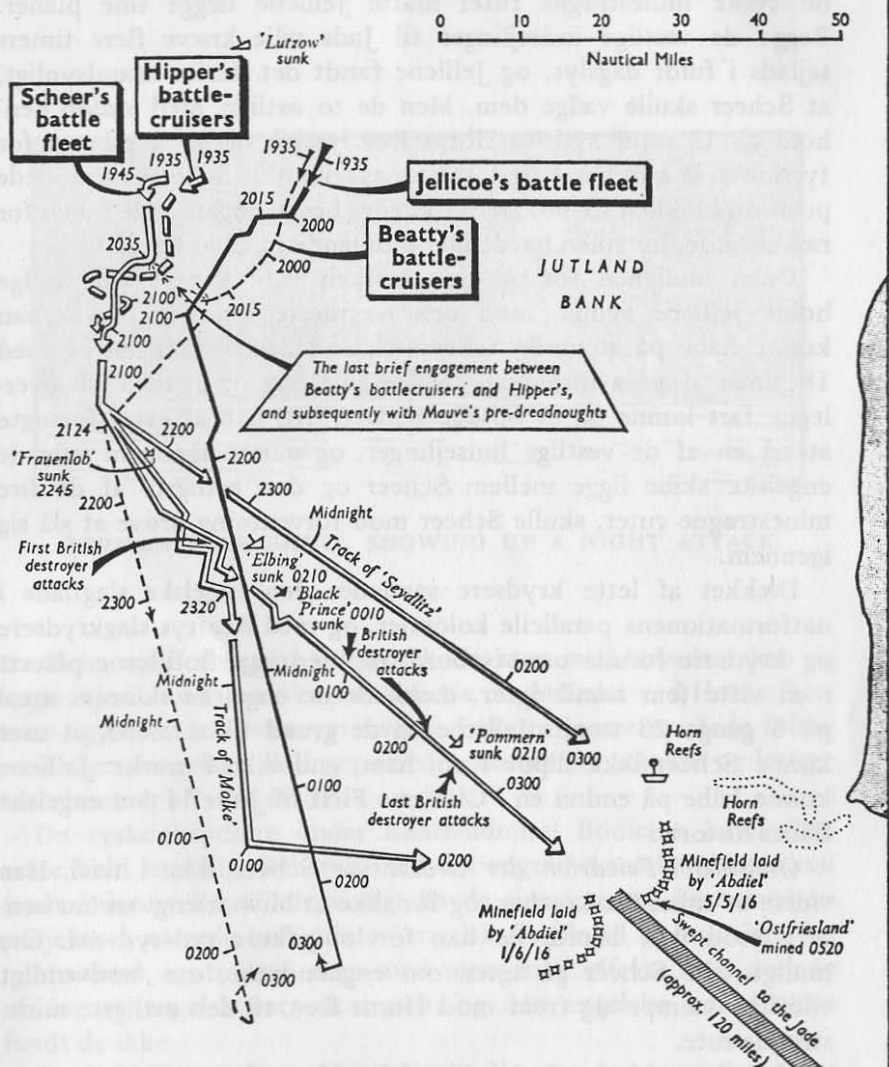
Endda måtte Scheer se sig tvunget endnu længere mod vest, da Beattys slagkrydsere omkring solnedgang i en sidste kort skudveksling med Hippers forskudte eskadre, drev de ilde tilredte tyske slagkrydsere i ly bag Mauves prædreadnoughter, som derpå hurtigt veg for den engelske ild og forsvandt, nådigt skærmet af mørke og dis.

Beatty var på dette tidspunkt ikke længere synlig fra slagflåden. Men en halv time senere meldte den lette krydser *Caroline* til viceadmiral Jerram på *King George V*, forrest i den engelske slaglinie: "Tre slagskibe, nord-vest, ca 8000 yards, øjensynlig gamle slagskibe" og angreb med torpedoer, tæt fulgt af søsteren *Royalist*. Jerram følte sig ikke overbevist om, at skibene var tyske og søgte at standse angrebet, og selvom krydserne kom under voldsom beskyddning fra "vore slagkrydsere" ændrede Jerram ikke opfattelse, holdt sin kurs og åbnede ikke ild. Kontreadmiral Leveson på *Orion* tog ikke fejl af engelske slagkrydsere og tyske prædreadnoughts. Men da hans flag-løjtnant sagde: "Sir, hvis De forlader linien nu og drejer imod (fjenden), vil Deres navn blive lige så berømt som Nelsons", svarede Leveson, der var skolet til at adlyde: "Vi må følge skibet foran os", og for sidste gang forsvandt de tyske slagskibe i mørket.

Også mellem krydsere og jagere var der spredte kampe, som mørket faldt på, og udfra de meldinger, som indløb til *Iron Duke*, dannede Jellicoe sit billede af sin og Scheers stilling.

Meldingerne var ganske vist ikke alle lige præcise og i enkelte tilfælde indbyrdes modstridende. Sikkert var det dog at Scheers flåde lå mod vest, formentlig noget norden for vest, og i en afstand af 6 til 8 sømil. Desuden havde Jellicoes to gange set Scheer bøje af fremfor at tage kampen op ved mødet med den engelske slagflåde. Han følte sig derfor overbevist om, at Scheer i den korte sommernat ville søge at sikre sit tilbagetog; men uden at tilstræbe en direkte natkamp.

Ej heller Jellicoe ønskede en natkamp mellem hovedstyrkerne. Han vidste at de engelske skibe var slet udrustede med lyskastere, havde overhovedet ikke lysgranater, og under alle omstændigheder ville mørket medføre en grad af tilfældighed, som aldrig kunne være til fordel for den stærkeste flåde, bortset fra at et sådant chancespil måtte byde Jellicoes køligt kalkulerende hjerne imod.



~ARTHUR BANKS~

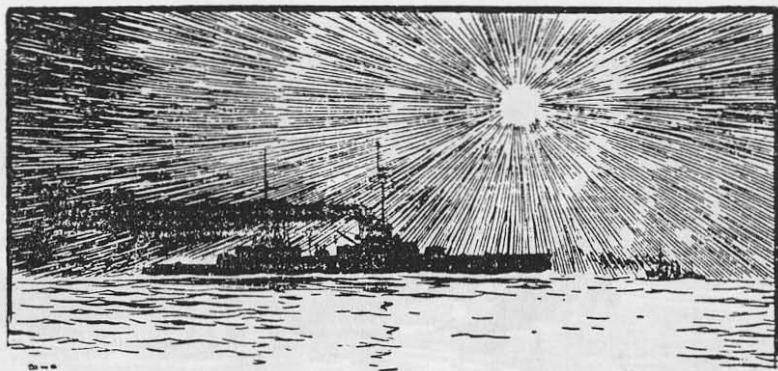
Ud fra dette og sit naturligvis kun ufuldstændige kendskab til de tyske minestrøgne ruter måtte Jellicoe lægge sine planer. Begge de vestlige indsejlinger til Jade ville kræve flere timers sejlads i fuldt dagslys, og Jellicoe fandt det derfor usandsynligt, at Scheer skulle vælge dem. Men de to østlige, med indløb henholdsvis 15 sømil syd for Horns Rev fyrskib og 30 sømil vest for fyrskibet, lå kun 6 1/4 og 4 1/2 times sejlads fra Scheers formodede position klokken 21.00. De var således begge nogenlunde inden for rækkevidde, før solen havde fået morgendisken til at lette.

Uden mulighed for at vide hvilken rute Scheer ville vælge holdt Jellicoe sydpå, mod den nærmeste indsejling, hvor han kunne håbe på at møde Scheers skibe i dagbrækningen og med 18 timer dagslys foran sig. Derfra ville han også, med sin overlegne fart kunne nå at opsøge Scheer, hvis han alligevel forsøgte at nå en af de vestlige indsejlinger, og natten igennem ville de engelske skibe ligge mellem Scheer og den østligste af de fire minestrøgne ruter, skulle Scheer mod forventning prøve at slå sig igennem.

Dækket af lette krydsere samledes den engelske slagflåde i natformationens parallelle kolonner, og med Beattys slagkrydsere og krydsere forude om styrbord, og med jagerflotillerne placeret i en vifte fem sømil agter, dækkede de engelske skibe et areal på 8 gange 23 sømil. Jellicoe havde grund til at mene, at uset kunne Scheer ikke slippe forbi ham, end ikke i mørke. Jellicoe kunne håbe på endnu en "Glorious First of June" i den engelske flådes historie.

Ombord i *Friedrich der Grosse* var Scheer ikke i tvivl. Han vidste at tiden var kostbar, og for ikke at blive trængt endnu længere mod vest beordrede han foreløbig kurs syd-syd-øst. Om muligt ville Scheer gå agten om englænderne, om nødvendigt vile han kæmpe sig frem mod Horns Rev, til den østligste minestrøgne rute.

Med den endnu uskadte *Westfalen* klasse forrest, Mauves prædreadnoughter agter, og slagkrydserne i læ af dem som de bedst kunne, pløjede højsøflåden fra klokken 21.36 gennem mørket på kurs syd-syd-øst-1/2-øst, fart 16 knob, medens Scheers jagere og få krydsere spredte sig forude og om bagbord for at fastslå den engelske flådes position. Dette forløb ikke uden vanskelighed, en flotille opnåede endda at blive beskudt af sine egne, dog uden

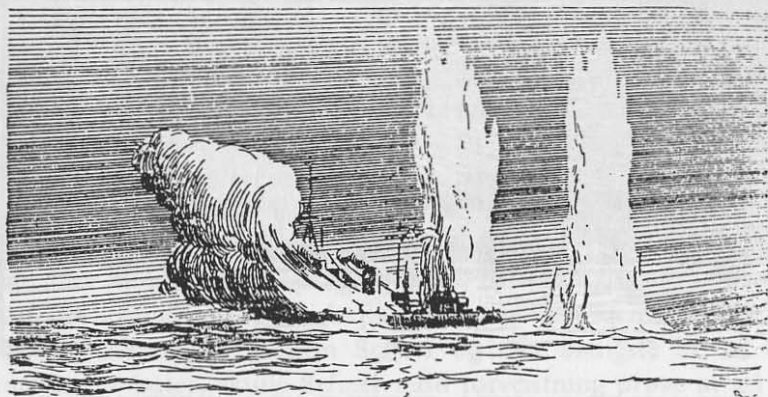


GERMAN STAR SHELL SHOWING UP A NIGHT ATTACK.

træffere, og flere jagere mistede kontakten med hovedstyrken og søgte hjem nord om Skagen eller via mødestedet ved Horns Rev, som signaleret af destroyarchefen. Enkelte jagere opnåede føling med deres engelske kolleger, men tyskerne var mindre og lettere bevæbnet og blev let afvist.

De tyske krydsere under kontreadmiral Bödicker havde lidt mere held med sig. Bekendt med det engelske nat-kendingssignal (som *Princess Royal* uforsigtigt havde signaleret til *Lion* med en projektør) narrede tyskerne en engelsk flotille til at tage dem for landsmænd og beskød dem med morderisk effekt, men drejede af for et engelsk torpedoangreb, og den engelske hovedstyrke fandt de ikke.

En halv time senere skimtede von Reuters krydsere skyggerne af skibe mod øst og gav tysk kendingssignal. Svaret var en salve 6-tommers granater affyret på kun 1000 meters afstand fra kommandør Goodenoughs lette krydsere. Ildkampen varede kun få minutter men resulterede i svære tab på begge sider. Det lykkedes *Southampton* af affyre en torpedo, der traf *Frauenlob*, som kort

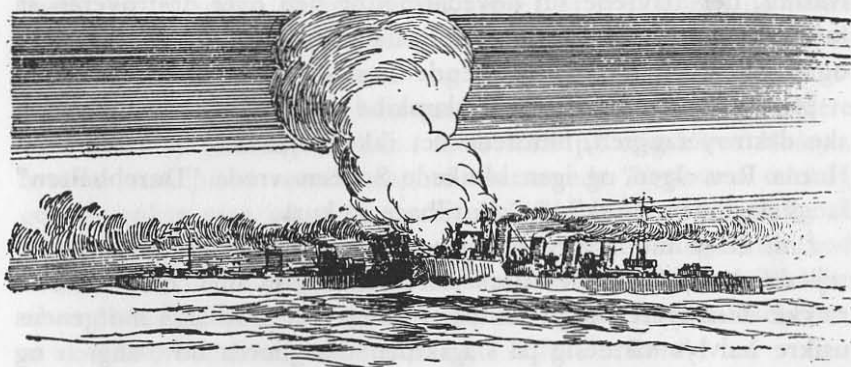


"TIPPERARY" HIT BY A GERMAN SALVO.

efter kæntrade og sank, og de tyske krydsere slukkede deres projektører og forsvandt.

Selvom de tyske spejdere kun kunne melde om sammenstød med engelske jagerflotiller, var Scheer ikke helt uvidende om hvor englændernes store skibe befandt sig. Allerede omkring klokken 21.20 havde man fra de forreste tyske slagskibe set Minotaurs pansrede krydsere på sydlig kurs ret forude, men ville ikke røbe højsøflådens position ved at åbne ild og løb selv uset agten om englænderne. Klokken 22.10 gav tyskernes signal-tjeneste dertil Scheer meldingen "Jagere har indtaget deres position fem sømil agten for fjendens hovedstyrke". Tyskerne havde opsnappet og deciffreret Jellicoes signal til sin destroyerschef om natformationen. Sammenholdt med Bödickers og jagernes meldinger fortalte dette Scheer, hvor Jellicoe befandt sig, og kortet viste ham, at ved at sætte kurs ret på Horns Rev ville højsøflåden formentlig uantastet gå agten om den engelske slagflåde.

Klokken 22.34 beordrede Scheer da *Westfalen* til at lede flåden på kurs syd-ost-til-ost og understregede at kursen skulle holdes,



“SPARROWHAWK” AND “BROKE” IN COLLISION.

”Durchhalten”, en understregning Scheer skulle benytte igen og igen natten igennem.

Påny løb jagere og Bödickes krydsere i forvejen. Jagerne fandt og meldte den engelske 13. flotilles position, og krydserne skyggede flotillen, til de klokken 23.20 kunne besvare englændernes nat-signal med en ødelæggende ild mod den forreste destroyer *Tipperary*, som på et øjeblik var et flammende vrage. Også nummer to i linien *Spitfire* blev ramt, og den tredie destroyer *Broke* trak bagbord over for at affyre sine agterste torpedorør, da chefen, orlogskaptajn Allen så et større mål om styrbord: et to-skorstenet skib med svære kraner midtskibs. Det kunne kun være en *Westfalen* eller en *Helgoland*. *Brokes* torpedo traf ikke; men ilden fra de tyske slagskibe ødelagde destroyerens styring, og et øjeblik efter borede *Broke* boven ind i siden på sin følgesvend *Sparrowhawk*, som, for at føje spot til skade, få øjeblikke efter også blev ramt af *Contest*, der snittede nogle fod af agterskibet.

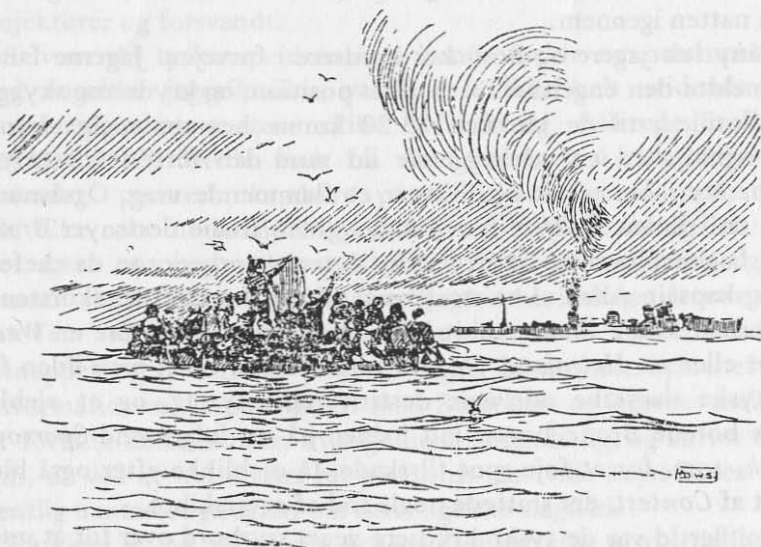
Imidlertid var de tyske krydsere veget styrbord over for at undgå englændernes torpedoer, men kun for med et at finde sig på kollisionskurs med den tyske slaglinie. To af krydserne slap mel-

lem slagskibene; men *Elbing* blev ramt af *Posens* vædderstævn, der borede sig dybt ind i krydserens maskinrum. Kort efter blev krydseren *Rostock* ramt af en torpedo fra den følgende flotille destroyere, og også den sank i løbet af natten.

Også *Spitfire* kom for nær de tyske slagskibe, endda ude af stand til at lade sine torpedorør, kolliderede med slagskibet *Nassau*, der affyrede sin hovedarmering hen over destroyeren så lufttrykket alene ødelagde alt opstående. Men *Spitfire* flød fri og nåede sågar hjem medtagende tres fod af *Nassaus* klædning!

Men selvom også de tyske slagskibe veg for de gentagne engelske destroyerangreb, hindrede det ikke højsøflådens march mod Horns Rev. Igen og igen blinkede Scheers vrede "Durchhalten" langs slaglinien, og skibene gik tilbage på kurs.

Lidt efter midnat syntes vejen endelig klar. I mere end en time sejlede de tyske skibe uforstyrret mod deres mål, da endnu en række destroyere, kommandør Stirlings 12. flotille, i morgens usikre halvllys viste sig på slagskibenes bagbords bov, angreb og affyrede deres torpedoer. Tyskerne åbnede ild med alt, hvad der kunne bære, fra hovedarmering til salutkanoner; men i det mindste



"IT'S A LONG, LONG WAY TO TIPPERARY."

en af torpedoerne fandt sit mål, og prædreadnoughten *Pommern* blev på sekunder omspændt af flammer og forsvandt i en enorm eksplosion.

Først af alle destroyerkaptajner søgte kommandør Stirling at melde til flådechefen, hvad der var sket. Men skønt gentaget gik signalet ikke igennem til *Iron Duke*. For al deres tapperhed havde ingen anden destroyerchef sanset at melde om de tyske skibe, som de angreb med så stor dødsforagt. Kanoner og torpedoer var affyret, mænd dræbt og skibe sænket. Men ingen fortalte Jellicoe at der ikke kun var tale om kampe mellem jagere eller med spejdende krydsere. End ikke på slagskibet *Malaya*, hvorfra man på to sømils afstand overværede *Tipperarys* ødelæggelse, tænkte man på at rapportere til flådechefen, eller blot til Evan-Thomas på *Barham*. *Malayas* kanoner var ladet og rettet mod det forreste tyske slagskib, og artilleriofficeren bad om tilladelse til at åbne ild, men blev den nægtet. Muligvis mente skibschefen, at hvad han kunne se, kunne man også se fra *Barham*?

Heller ikke admiralitetet undte Jellicoe den hjælp, de kunne have ydet. Ganske vist havde admiralitetet klokken 22.41 sendt signalet: "Tyske slagflåde beordret hjem 21.14. Slagkrydsere agter. Kurs SSE3/4E, fart 16 knob." Men Jellicoe kunne ikke fæste lid til signalet, fordi kursen ikke kunne bringes i overensstemmelse med meldingerne fra hans egne krydsere. Admiralitetet fortav imidlertid, at de havde redigeret tre tyske signaler sammen til et, og helt udeladt et fjerde, hvori Scheer anmodede om zeppelinrekognoscering ved Horns Rev ved daggry den første juni! Ej heller de følgende syv signaler, omhyggeligt deciffrerede i "rum 40" og videregivet til admiralitetets operationsafdeling, blev sendt til Jellicoe. Det andet af disse signaler var ordren til de tyske jagere om at samles ved Horns Rev og var tydet klokken 23.15. Hvis det var blevet sendt til Jellicoe, må man formode at en ubuden gæst var dukket op ved mødestedet. De følgende signaler indeholdt højsøflådens position henholdsvis klokken 23.00, klokken 00.30 og klokken 01.00. Havde Jellicoe fået disse positioner og plottet dem, havde han vidst at Scheer styrede mod Horns Rev, og vidst det tidnok til at intervenere.

Hvorfor blev disse signaler arkiveret af operationsafdelingen og ikke sendt? Svaret er usikkert. Den elskværdige forklaring lyder, at stabschefen havde søgt højest tiltrængt hvile og overladt vag-

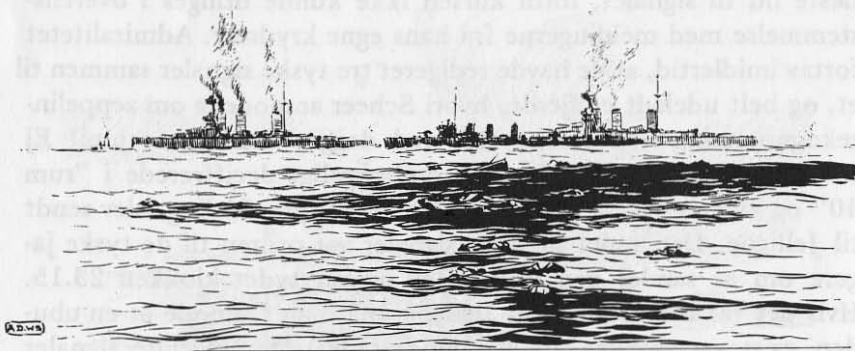
ten til en officer uden kendskab til tyske operative signaler. Muligvis ligger forklaringen i stabschefens erklærede mistillid til "rum 40"s civile medarbejdere?

Da dagen gryede den første juni så Jellicoe således ingen fjendtlige skibe. Han håbede endnu og mente at burde søge Scheer mod N, og 02.35 vendte flåden og gik i slagorden. Men klokken 03.55 meldte et signal fra admiralitetet, at højsøflåden klokken 02.30 var 16 sømil fra Horns Rev med kurs syd-ost, fart 16 knob. Scheer var således allerede i sikkerhed.

Også de svært skadede slagkrydsere *Moltke* og *Seydlitz* nåede hjem, og på sin søgen efter fjenden fandt Jellicoe kun bitre tegn på nattens kampe: redningsveste, oliepletter, døre, rundholter — og døde.

På den ødelagte *Sparrowhawk* havde besætningen set den forladte *Elbing* gå ned, og senere fandt de en flåde med overlevende fra *Tipperary*, hæst syngende . . . ! *Sparrowhawk* måtte sænkes; men efter 64 timer nåede *Broke* hjem, ligesom altså *Spitfire*.

Klokken 10.44 satte flåden kurs mod Scapa Flow og gik til ankes den anden juni om morgenen, mens havnearbejderne i Rosyth



"GREAT SMEARS OF OIL AND WRECKAGE."

hujede af Beattys hærgede slagkrydsere. I Wilhelmshaven blev Scheer og Hipper hyldede som sejrherre. Men den 2. juni klokken 21.45 meldte Jellicoe slagflåden klar til at stå til søs med fire timers varsel. Højsøflåden viste sig kun en gang uden for Jade – indtil sommeren 1919, da en engelsk krydser ledte modstanderne fra Jylland til ankers i Scapa Flow.

Litteraturhenvisninger:

Fremstillingen af begivenhederne natten til den første juni 1916 er baseret på følgende trykte kilder:

Bennet, Geoffrey: The Battle of Jutland. London 1964, 1972.

Churchill, Winston S.: The World Crisis, 1911-18. London 1938.

Fawcett, H.W. & Hooper, G.W.W.: The Fighting at Jutland. London 1920.

Harper, J.E.T.: The Truth About Jutland. London 1927.

Irving, John: The Smoke Screen of Jutland. London 1966.

Macintyre, Donald: Jutland. London 1957.

Legg, Stuart: Jutland. London 1966.

Præcise henvisninger kan fås ved henvendelse til forfatteren.

Kort fra: Geoffrey Bennet: The Battle of Jutland (1964).

Tegninger fra: H.W. Fawcett & G.W.W. Hooper: The Fighting at Jutland (1919 (?)).

Tysk territorialkrænkelse

ved Møns Klint 1916?

af

Jan Bak Harder

I efteråret 1981, få måneder før sin død, gjorde Georg Sørensen fra Langå ved Randers rede for en episode, han som ung marine-soldat var med til at tage del i under Første Verdenskrig. Han var som nyudlært mejerist og fyrbøder blevet indkaldt til Marinen 1915 og skulle gøre tjeneste som fyrbøder om bord på *Hvalrossen*, en forholdsvis ny torpedobåd tilknyttet Flådestation Korsør. Skibet havde til opgave at overvåge minespærringerne i Store Bælt, lodse skibe gennem den smalle minefrie zone og uskadeliggøre løsrevne miner.

Da *Hvalrossen* i august 1916 efterhånden trængte til et dokeftersyn på Orlogsværftet i København, blev skibet sendt på småopgaver ved minefelterne i Øresund for, når der blev en ledig plads i dokken, at kunne få nævnte eftersyn. Fredag den 11. august 1916 om morgenen gik *Hvalrossen* ind i Københavns Havn efter at have udført opgaver syd for Dragør. Skibet lagde til ved Orlogsværftet, og mandskabet begyndte at påfylde vand og kul.

1916 var en meget urolig tid til søs også for et naturligt land som Danmark. Den tyske krigsindustri var allerede i akut råvaremangel, og søkrigsførelsen blev skærpet. Kulminationen kom i februar 1917 med proklamationen af den "uindskrænkede ubådskrig", men allerede i august 1916 berettede aviserne dagligt om danske skibe, der var blevet torpederet eller opbragt af tyske eller britiske skibe.

Hvad besætningen om bord på *Hvalrossen* ikke vidste var, at der herskede stor aktivitet i flådeledelsen på Holmen. Aftenen før – torsdag den 10. august 1916 kl. 23 – var en dansk damper *Ajax* blevet opbragt ud for Helsingør af tyske torpedobåde. *Ajax* var på vej fra England til København med kul til den danske marine. Der var truffet forberedelser ved Marinens Kuldepot i Flådens Leje til *Ajax*'s modtagelse og losning, men kl. ca. 8 fredag morgen fik Holmen fra Dragør melding om, at *Ajax* var gået til ankers ved minefelterne, og at skibet førte det tyske marineflag. Kl. 9 fik Holmen endelig melding om, at *Ajax* havde lettet anker,

passeret minefelterne og sat kursen mod syd på vej mod Swinemünde (iflg. Politiken 12/8 1916). Begivenhederne afstedkom aktivitet i Marineministeriet og Udenrigsministeriet, der i løbet af dagen gennem den danske gesandt i Berlin rettede en forespørgsel til den tyske regering om årsagen til opbringningen (iflg. Politiken 12/8 1916).

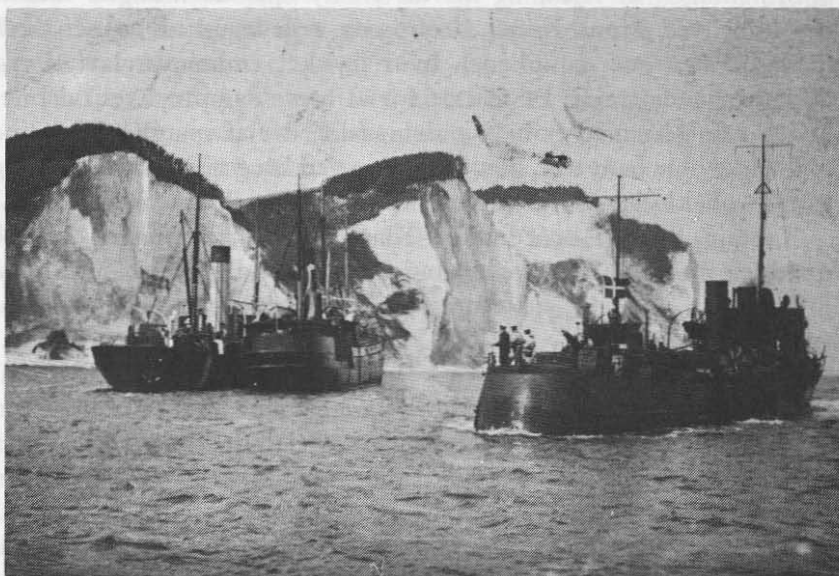
Samme fredag formiddag fik kaptajn H.A.Ø. Bistrup, chefen for *Hvalrossen*, tilsyneladende en ordre til at forlade Orlogsværftet meget hurtigt. Mandskabet fik ordre til at indstille påfyldningen af vand og kul, fortøjningerne blev kastet, og skibet forlod Orlogsværftet. Det skete kl. 11.35 (iflg. *Hvalrossens* Maskinjournal). Holmen havde været i aktivitet siden om morgenen som følge af opbringningen af *Ajax*, og nu var en ny episode muligvis under udvikling ved Møns Klint. *Hvalrossen* sejlede ud af havnen ved hjælp af den ene dampkedel, hvor trykket endnu var lavt. Fyrbøderne havde travlt: De fyrede for at hæve damptrykket i denne kedel, samtidig med skibets anden kedel, der af sparehensyn normalt ikke blev benyttet, blev tændt op ved brug af gammel twist og gamle olieklude. Efterhånden forøgedes skibets maskinkraft.

Kaptajn Bistrup beordrede: "Klart Skib!", kanoner og torpedor blev gjort klar og dæksmandskabet fik udleveret håndvåben. Stemningen blandt besætningsmedlemmerne var efterhånden spændt. "Vi troede, vi sku' i krig", har Sørensen udtrykt det. Fyrbøderne fik damptrykket i begge kedler sat op, og *Hvalrossen* — en af datidens hurtigste skibe — stod for fuld damp ned gennem Øresund med forstavn næsten fri af vandet og bagstavnene tilsvarende lavt. En tur hen ad dækket var som at gå op, henholdsvis ned, ad en stejl bakke.

Kl. 12 nåede *Hvalrossen* Nordre Røse ud for Kastrup Havn (iflg. Maskinjournalen). Det var middag, men kun én af fyrbøderne kunne få lov til at forlade fyrrummet. Da Sørensen gik hen ad det skånende dæk for at nå fyrbødernes messe agter, bemærkede han, at skibets ræling var blevet slået ned, og torpedoerne sat ud klar til affyring.

Først på eftermiddagen nåede *Hvalrossen* Møns Klint, og besætningen så, hvad der var galt. Et tysk handelsskib havde fulgt en svensk damper helt ind til klinten. Det svenske fartøj lå mellem klinten og det tyske skib. Kaptajn Bistrup bad ifølge Sørensen det tyske handelsfartøj forsvinde fra stedet, ellers ville tyskerne blive

beskudt og deres fartøj blive taget i forvaring. Kl. 14.30 blev der indføjet i *Hvalrossens* maskinjournal: "Møens Klint. Ved den svenske damper *Ludvig Koldberg*, som var strandet kl. 7.00." Kl. 14.40 blev der indføjet: "Fortøjet ved den tyske Damper, som laa ved Siden af *Ludvig Koldberg*". Politiken skrev dagen efter, at *Ludvig Koldberg* af Halmstad var strandet om morgenen sydøst for Møns Fyr, og at skibet var lastet med stykgods på vej fra København til Lübeck. Svitzers bjærgningsdamper *Hertha* var afgået til standingsstedet.



Til højre torpedobåden *Hvalrossen* ved Møns Klint 11. august 1916 kl. ca. 14.30, til venstre den svenske damper *Ludvig Koldberg* og omtrent midt i billedet den tyske damper i færd med at yde assistance eller igang med opbringning?

Foto: Herluf W. Jensen, Frederikshavn.

Kl. 16.15 fredag eftermiddag kom *Ludvig Koldberg* af grunden og tre kvarter senere stod *Hvalrossen* nordpå på vej tilbage til Orlogsværftet (iflg Maskinjournalen). Episoden var overstået.

Forsvarets Arkiv i København har ikke kunnet finde Bistrups indberetning til Marinestaben. *Hvalrossens* skibsjournal fra 1916 eksisterer tilsyneladende heller ikke, men heldigvis er maskinjournalen som nævnt bevaret. Efter krigen blev der udarbejdet en fortrolig generalrapport vedrørende den danske marines virke under Første Verdenskrig. Heri skulle alle neutralitetskrænkelser til søs være nævnt. Daværende fyrbøder om bord på *Hvalrossen*, Georg Sørensen, mente indtil sin død januar 1982, at den svenske damper *Ludvig Koldberg* var blevet presset helt ind til Møns Klint, og at den tyske damper havde til hensigt at tage *Ludvig Koldberg* og dens last i forvaring. Dagbladet Politiken og *Hvalrossens* maskinjournal omtaler blot begivenheden som en stranding, ligesom den tyske damper ikke i den fortrolige generalrapport blev beskyldt for at have krænket dansk søterritorium. *Ludvig Koldberg* var ifølge Politiken ligeledes på vej til Lübeck med sin last, hvorfor en tysk opbringning synes unødvendig. — Det er derfor ikke urimeligt at antage, at den tyske damper var gået ind til *Ludvig Koldberg* for at yde assistance. En opbringning fra eksempelvis fyrmesteren på Møns Fyr kan have meddelt den danske marine, at noget måske var under udvikling neden for klinten. 66 år efter kan det se ud som om, marinen overreagerede ved at sende *Hvalrossen* sydpå med kampklare kanoner og torpedoer, men som nævnt havde tyskerne kort forinden nogle få sømil fra Flådens Leje opbragt en ladning kul oprindelig tiltænkt den danske marine, og situationen til søs var i 1916 i det hele taget meget spændt. Episoden ved Møns Klint viste sig blot at være en stranding, eller blev i hvert fald af marinen opfattet som en sådan. Det kan nemlig langt fra udelukkes, at tyskerne — før de muligvis vidste, at *Ludvig Koldberg* var på vej til Lübeck — fredag morgen den 11. august 1916 rent faktisk forsøgte at opbringe den svenske damper, der derved blev presset for langt ind mod kysten med en grundstødning til følge. Ifølge Georg Sørensen var havet roligt, hvilket bekræftes af nedennævnte fotografi. Af dannebrog og det svenske flag på fotografiet fremgår det også, at vinden ikke bar mod kysten. Grundstødningen foregik endvidere om morgenen, solen var stået op og klinten har ikke været til at overse i det klare vejr. En grundstødning så tæt ved kysten, som der her var tale om, virker derfor iøjnefaldende. Sørensen kan derfor have ret i, at der om morgenen havde været tale om et tysk forsøg på at opbringe den svenske *Ludvig Klold-*

berg tæt ved den danske kyst, og der dermed havde været tale om en tysk krænkelse af dansk søterritorium og af dansk — og for den sags skyld svensk — neutralitet.

Hvalrossens besætning, der om formiddagen troede de skulle i krig, endte med at komme på en udflugt til det sydlige Øresund. Under opholdet ved klinten sejlede en del lystsejlere ud og forærede de danske orlogsgaster chokolade og cigaretter. En fotograf tog et billede af de tre implicerede skibe, og episoden blev dermed forevigt på foto. Billedet blev senere solgt som postkort af firmaet Herluf W. Jensen, Frederikshavn. En del kort fandt afsætning om bord på *Hvalrossen*.

Kaj Lund: Vinden er vor 4. Sejlere i sund og bælt. Borgen 1981. 160 s. ill. kr. 146,30.

Kaj Lunds smukke bøger om veteransejlskibe er velkendte i Tidsskriftets læserkreds. De er bygget op omkring fotografier af de gamle sejlskibe, som Kaj Lund gamle sejlskibe, som Kaj Lund om sommeren "støver" op i danske farvande.

Det 3. bind kom ind på andre aspekter end selve skibene, bl.a. deres funktion som socialpædagogiske redskaber, og man fik her et indtryk af, at emnet veteranskibe var ved at være udtømt.

Med dette nye 4. bind viser Kaj Lund imidlertid, at dette langt fra er tilfældet. "Sejlere i sund og bælt" er helliget udenlandske sejlskibe, som jævnligt er på besøg i vore farvande. Vi bliver her præsenteret for 81 "sejlgæster", fra den kæmpemæssige bark "Kruzenshtern" til den lille svenske skøjte "Minde". Bind 4 er af samme fine standard som de to første bind og kompletterer disse på smukkeste vis.

BT

MARINEHISTORISK SELSKABS SKRIFTRÆKKE

2. *R. Steen Steensen*: Vore torpedobåde gennem 75 år (1953). 33 kr. næsten udsolgt.
3. *Georg Nørregaard*: Fregatten Falster ved Marokko 1753 (1956). 18 kr.
4. *Gunnar Olsen, Erik Harremoes, G. Honnens de Lichtenberg og R. Steen Steensen*: De danske stræder og Øresundstolden (1958). 25 kr.
5. *R. Steen Steensen*: Vore undervandsbåde gennem 50 år 1909-59 (1960). 45 kr.
6. *R. Steen Steensen*: Orlogsmuseet (1961). 15 kr. næsten udsolgt.
7. *Jørgen H. Barfod*: Orlogsflåden på Niels Juels tid 1648-99 (1963). 45 kr.
9. *R. Steen Steensen*: Fregatten Jylland (1965). 15 kr. næsten udsolgt.
10. *R. Steen Steensen*: Vore panserskibe 1863-1943 (1968). 66 kr.
11. *R. Steen Steensen*: Vore krydsere (1971). 48 kr.
14. *Jørgen H. Barfod*: Niels Juel. A Danish Admiral of the 17'th Century (1977). 48 kr.
15. *Hans Garde & Hans Chr. Bjerg*: Torpedobåde gennem 100 år. Det danske torpedobådsvåben 1879-1979 (1979). 96 kr. næsten udsolgt.
16. *Ole L. Frantzen*: Truslen fra Øst. Dansk-norsk flådepolitik 1769-1807 (1980). 96 kr.
17. Fregatten Bellona's togt til Sydamerika 1840-41. Skibslægen J.H. Lorcks dagbog (1980). 69 kr.
18. *Hanne Andersen*: Nyboder — et københavnsk miljø, med en gennemgang af dets afspejling i litteraturen (1981). 40 kr.

*Skriftrækken forhandles af Nyboders Boghandel
og Marinehistorisk Selskab*

MARINEHISTORISK SELSKAB

Sekretæren

Ved Fortunen 10 A

2800 Lyngby

Indhold:**Meddelelser:**

Tøjhusmuseets foredragsrække 1982/83	2
Meddelelser fra Marinehistorisk Selskab	3
Referat af generalforsamlingen i Selskabet Fregatten Jylland's Venner	4

Artikel:

Ole L. Frantzen og Birger Thomsen: Linieskibet Holstens historie	8
Ole L. Frantzen: Linieskibet Holstens fødsel	9

Anmeldelser:

Christian Tortzen: Søfolk og skibe 1939-1945	25
Red. Vagn Særkjær: På togt med fregatten Jylland i 1881 .	27
Henning Henningsen: Sømanden og Kvinden	28
Dansk Illustreret Skibsliste 1982	29
Danmarks Skibsliste 1982	29
Ove Skou Copenhagen	29
Benny Boysen: Den havn ved Struer	30

Marinehistorisk Selskabs Skriftrække	31
---	-----------

Marinehistorisk Tidsskrift August 1982 Nr. 3 15. Årgang

- Udgives af Marinehistorisk Selskab, Selskabet Fregatten Jyllands Venner, Selskabet Orlogsmuseets Venner og Selskabet danske Tordenskjold-Venner.
- Redaktion: museumsinspektør Ole L. Frantzen og cand.mag. Birger Thomsen.
- Ekspedition: Ole L. Frantzen, Tøjhusmuseet, Frederiksholms Kanal 29, 1220 Kbh. K Tlf (01) 11 60 37 lokal 22.
- Udsendes 4 gange årligt til medlemmerne af de 4 udgivende selskaber.
- Sidste frist for indlevering af stof d. 17. i månederne: januar, marts, juni og oktober.
- Abonnement kan tegnes gennem de fire udgivende selskaber eller ved henvendelse til redaktionen.
- Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse.

Forside: Tegning af surringen på en underste batteries 36 pundig