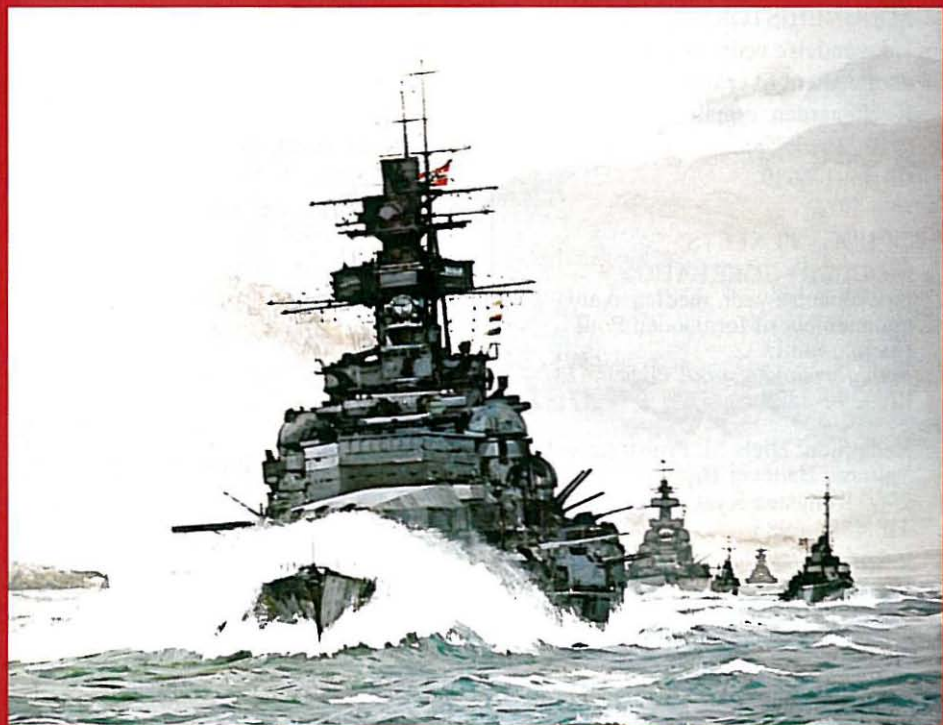


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



40. årgang

Nr. 3 - august 2007

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgives af:

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til sekretæren Pia
Kvistgaarden: e-mail
kvistgaarden@familie.tele.dk eller
tlf. 4581-6689

ORLOGSMUSEETS
MODELBYGGERLAUG
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til formanden Poul
Beck: e-mail:
ombl.formand@sol.dk eller
tlf. 4390-3329

Redaktion: Niels M. Probst (ansv.h.)
Vallerød Banevej 16
2960 Rungsted Kyst
Tlf. 4586-6983
e-mail: *nielsprobst@hotmail.com*

Layout: Tom Wismann
e-mail: *twismann@mail.dk*

Tidsskriftet udkommer fire gange
årligt.
Artikler og anmeldelser, der ønskes
optaget i tidsskriftet, sendes til
redaktionsadressen. Sidste frist
for indlevering af stof er den 10.
i månederne januar, april, juli og
oktober.

**Eftertryk er kun tilladt med tydelig
kildeangivelse.**

Tryk:
Glumsø Bogtrykkeri A/S
Tlf.: 5764-6085, ISO 14001,
Svanemærkelicens 541-445

INDHOLD

Artikler:

Nordkap - 2. juledag 1943
Sænkningen af SCHARNHORST
Per Jacobsen 3

Neutralitetskrænkelsen ved Bjerre-
gård 1. september 1917
Strandfoged P.Chr. Dahl 30

Ægir på Atlanten 1958
Et par foto
Karsten Haack 40

Bog anmeldelse

Winston S. Churchill Erindringer
Poul Grooss 42

Stemmingsbilleder fra
Borgsted Batteri
Tom Wismann 44

Orlogsmuseets særudstilling
1807 Københavns bombardement
og Flådens Ran 45

Forside:

Den tyske flådestyrke med SCHARNHORST
forrest under kanalgennebruddet "Ope-
ration Cerberus", den 11-13 februar 1942
(Udsnit af maleri af Chris Mayger).

Nordkap - 2. juledag 1943

Sænkningen af SCHARNHORST

Per Jacobsen

Da chefen for den britiske Home Fleet, admiral Sir Bruce Fraser ombord i slagskibet DUKE OF YORK, den 26. december 1943 sendte signalet "SCHARNHORST sunk" til det britiske Admiraltet (1), markerede det ikke blot, at den tyske "Hochsee Flotte" reelt var ophørt med at eksistere, men også afslutningen af den epoke, der startede i 1906 med bygningen af det første moderne slagskib, det britiske DREADNOUGHT. Artilleriduellen mellem SCHARNHORST og DUKE OF YORK var sidste gang, hvor

skibe af denne type, der havde været flådernes ryggrad i de 4 første årtier af 1900-tallet, var indviklet i en artillerikamp med hinanden uden indblanding af søkrigens nye og afgørende våbensystem, flyene.

Det følgende er et forsøg på at redegøre for de begivenheder, der førte til kampen mellem de 2 slagskibe, selve kampens forløb og dens følger.

Den tyske kampgruppe i Nordnorge.

Den tyske rigskansler, Adolf Hitler,



Slagskibet SCHARNHORST. 38.100 ton, 32 knob, hovedbevæbning ni stk. 28 cm kanoner i tre trippletårne.

besluttede efter det mislykkede angreb på den arktiske konvoj JW 51 B nytårsaftensdag 1942, at den tyske flådes tunge skibe skulle tages ud af drift og skrottes, fordi han anså dem som aldeles unyttige (2). Beslutningen førte til storadmiral Raeders afgang. Som afløser udnævntes den hidtidige chef for ubådsvåbnet, admiral Karl Dönitz (3).

I første omgang fik Dönitz udarbejdet en plan for udfasning af skibene, men efter et nærmere studie af det memorandum, som Raeder havde udarbejdet i forbindelse med sin afgang, besluttede han, at det ville være forkert at udfase alle de tunge skibe. Han besluttede derfor, at slagskibene TIRPITZ og SCHARNHORST, lommeflagskibene LÜTZOW og SCHEER, samt krydserne NÜRNBERG og PRINZ EUGEN skulle beholdes i tjeneste. TIRPITZ og SCHARNHORST skulle sammen med et antal destroyere udgøre en kampgruppe, der skulle beskytte Norge mod fjendtlige landsætninger, samt, når mulighed opstod, indsættes mod de allierede konvojer til Nordrusland. De resterende tunge skibe skulle anvendes i Østersøen, bl.a. som skoleskibe (4). Hitler var skeptisk overfor planen, da den blev præsenteret den 26. februar, men accepterede den (5).

Umiddelbart efter denne beslutning tilstillede den tyske Seekriegsleitung flådechefen, Admiral Schniewind, en instruks for anvendelse af kampgrup-

pen mod de allierede konvojer til og fra Nordrusland. Det hed heri:

„Die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Einsatz von Überwasserstreitkräften gegen den Schiffsverkehr durch Nordmeer werden nur selten gegeben sein, da der Gegner nach allen bisher vorliegenden Erfahrungen zur unmittelbaren oder mittelbaren Sicherung seiner Geleitzüge so starke Kräfte einsetzen wird, das er unseren Streitkräften mit Sicherheit überlegen ist. Trotzdem können sich Gelegenheiten zum Ansatz auf ungesicherte oder nur schwach gesicherte Einzelfahrer oder kleine Teilgeleite ergeben. Wo immer eine solche Möglichkeit zum Einsatz bietet, soll sie unter Beachtung der taktischen Grundsätze tatkräftig ausgewertet werden.

Auch ein Angriff auf einen stärker gesicherten Geleitzug unter vollem Einsatz unserer Streitkräfte kann in Betracht kommen und wird befohlen werden, wenn es sich um einen besonders wichtigen Transport handelt, dessen Vernichtung entscheidende Bedeutung für die Gesamtlage beizumessen ist.“
(6)

Den tyske søkrigsledelse udelukkede således ikke, at der kunne blive tale om at indsætte den norske kampgruppe imod overlegne britiske søstridskræfter, selvom det forudsættes, at det vil være undtagelsen og kun vil ske efter

særlig ordre.

Der blev dog ikke umiddelbart lejlighed til at indsætte kampgruppen mod konvojer til og fra Nordrusland, idet det britiske Admiralitet i marts måned 1943 standsede dem indtil videre (7).

En af grundene til, at konvojerne blev standset var, at Admiralitetet og chefen for Home Fleet, Admiral Tovey, anså den stærke tyske kampgruppe i Nordnorge som en alt for stor trussel mod konvojerne, som Home Fleet på det tidspunkt ikke havde tilstrækkelig styrke til at sikre forsvarligt (8). Selv om kampgruppen lå passivt i Altenfjorden, havde den således virkning som en "Fleet in being".

Helt passiv var den dog ikke, idet TIRPITZ og SCHARNHORST, ledsaget af 10 destroyere, den 8. september bombarderede den allierede garnison og installationerne på Spitzbergen. Ved meldingen herom stod Home Fleet til søs, men kunne dog ikke nå at engagere den tyske styrke, der straks efter bombardementet returnerede til sin base i Altenfjord. De skud, som TIRPITZ's 38 cm. batteri affyrede mod Spitzbergen, var i øvrigt de eneste, som det store skib nogensinde affyrede i vrede (9).

Uskadeliggørelsen af TIRPITZ.

I 1942 var prototypen på en dværgubåd (de såkaldte X-crafts) blevet gennem-

prøvet, og det britiske Admiralitet havde bestilt 6 af disse fartøjer (X 5 – X 10). I foråret 1943 formeredes 12. ubådsflotille, hvis opgave var at træne personellet og udvikle materiellet til de nye X-crafts. I sommerens løb trænedes besætningerne, der hver bestod af 4 mand, i det vestlige Skotland, hvor man øvede sig i at trænge igennem de sædvanlige havneforsvarsmidler mod undervandsbåde som f.eks. bombe og net, og chefen for de britiske ubåde, Rear-Admiral Barry, udarbejdede planer for et angreb på den tyske kampgruppe i Altenfjorden, der på dette tidspunkt bestod af TIRPITZ, SCHARNHORST og LÜTZOW (den sidste var under ordre til at forlægge til Tyskland for reparationer, men var endnu ikke kommet af sted).

Planen gik ud på, at de 6 X-crafts skulle bugseres til deres startposition af 6 britiske ubåde, der alle var udstyret til bugsering. Starten på operationen skete natten mellem den 11. og 12. september, hvor de 6 ubåde begyndte bugseringen. Efter en forudgående luftrekonosering beordrede Rear-Admiral Barry den 14. september, med et på forhånd fastsat signal, operationen iværksat. X 5, X 6 og X 7 skulle angribe TIRPITZ, medens X 9 og X 10 skulle angribe SCHARNHORST og X 8 skulle angribe LÜTZOW (10).

Under anduvningen af Altenfjorden



Engelsk miniubåd også kaldet X-craft.

blev styrken reduceret. X 9 forliste, og X 8 måtte opgive operationen på grund af tekniske problemer, og blev sænket af egen besætning. Besætningerne til X 5, X 6, X 7 og X 10 afløste tidligt om morgenen den 20. september transportbesætningerne. Slæbene blev kastet los, og bådene startede på den sidste strækning mod målene. X 5 nåede aldrig frem. Den blev sidst set af X 7 sent den 20. september, og blev formentlig sænket af tyskerne. Der var ingen overlevende. X 10 nåede frem til SCHARNHORST's ankerplads i Kaa Fjord, der er en sidefjord til Altenfjord. Des-

være var den der ikke, idet den var gået på øvelse for at træne sine artilleribesætninger, som efter chefens opfattelse ikke havde levet op til forventningerne under angrebet på Spitzbergen. X 10 vendte herefter i beskadiget stand tilbage til sin transportubåd, der, efter et forgæves forsøg på at bugsere den, sænkede den (11).

Det lykkedes de 2 sidste både, X 6, under kommando af Lieutenant D. Cameron, RNR, og X 7, under kommando af Lieutenant B. C. G. Place, RN, at trænge igennem de tyske spær-

ringer, således at de kunne gennemføre angrebet på TIRPITZ den 22. september om morgenen, hvor Cameron, efter at have anbragt sine miner under slagskibet, dykkede ud og sænkede sin båd. Besætningen blev taget til fange. Place fik også sine bomber anbragt, men båden blev beskadiget under angrebet. Det lykkedes Place og et besætningsmedlem at redde sig, medens de 2 resterende druknede. Både Cameron og Place tildeltes Victoria Korset for deres bedrift (12).

Det lykkedes chefen for TIRPITZ, der var blevet klar over, at der var lagt miner under skibet, at forhale det noget ved at hale ind på ankrene, men den følgende voldsomme eksplosion af de anbragte miner medførte alligevel beskadigelser af TIRPITZ, som betød, at den ville være ukampdygtig i mindst 6 måneder (13).

Dagen efter uskadelliggørelsen af TIRPITZ afgik LÜTZOW til reparationer i Tyskland. Den blev i 1944 igen sat i tjeneste, men i Østersøen, hvor den støttede den tyske hærs operationer med bombardementer (14). Den 17. november reduceredes kampgruppens styrke yderligere, idet halvdelen af destroyerne i Altenfjorden, den 6. Zerstörerflotille, forlagdes sydover.

Den tyske kampgruppe bestod herefter af slagskibet SCHARNHORST under kommando af Kapitän zur See, Fritz Hintze

og 4. Zerstörerflotille, der bestod af destroyerne Z 29, Z 30, Z 33, Z 34 og Z 38, og var under kommando af Kapt. z. See Rolf Johannesson. Chef for kampgruppen var oprindeligt Admiral Kummetz, der imidlertid fik bevilget forlænget sygeorlov først i november måned. Som interrimschef indtrådte Konteradmiral Erich Bey, der hidtil havde været chef for de tyske destroyere i Nordnorge (15).

SCHARNHORST havde et displacement på 32.000 tons og en hovedarmering bestående af 9 stk. 28 cm kanoner i 3 tripletårne samt en sekundær armering bestående af 12 stk. 15 cm og 14 stk. 10,5 cm kanoner. Endvidere var den armeret med 6 torpedorør. Maksimumsfarten var ca. 32 knob. De tyske destroyere var store destroyere med et displacement på knap 4.000 tons og bevæbnet med 4 stk. 15 cm kanoner og 6 torpedorør i 2 tripleapparater. Maksimumsfarten var 37,5 knob (16).

Genoptagelsen af konvojerne til Nordrusland.

Som ovenfor nævnt standsede man de regelmæssige konvojer til Nordrusland i marts 1943 efter den heldige gennemførelse af konvojerne JW. 52 og 53 i januar og februar måned. Chefen for Home Fleet, Admiral Tovey gjorde gældende over Admiralitetet, at de længere perioder med dagslys, samt truslen fra den tyske kampgruppe

i Altenfjorden, udgjorde en så stor risiko, at en fortsættelse af konvojerne ikke kunne retfærdiggøres. Da kampen imod de tyske ubåde i Atlanten samtidigt nåede et klimaks i marts måned, hvor så mange destroyere og eskortefartøjer som muligt måtte frigøres til kampen mod ubådene, var det klart, at konvojerne til Nordrusland ikke kunne genoptages, før disse fartøjer vendte tilbage til Home Fleet. Konvojerne

det kunne retfærdiggøre en genoptagelse af de arktiske konvojer. Ganske vist var det tyske luftvåben ikke stærkt nok til at gennemføre større angreb på konvojerne, men det var formentlig stadig i stand til at gennemføre en effektiv rekognosering. Ubådsvåbnet var svækket, men var stadig i stand til at gennemføre operationer i de arktiske farvande, og endelig var den tyske kampgruppe i Nordnorge så stærk som



SCHARNHORST i Norge i 1943. Det ses at skibets kamouflagobemaling gør, at det er svært at skille ud fra baggrunden. (Die Schlachtschiffe der SCHARNHORST-Klasse - Koop/Schmolke).

blev derfor aflyst indtil videre.

I maj måned 1943 kunne det konstateres, at de tyske ubåde i Atlanterhavet var besejret, og de detacherede destroyere og eskortefartøjer kunne vende tilbage. I slutningen af juni måned meddelte Admiral Sir Bruce Fraser, der i maj måned havde afløst Admiral Tovey som chef for Home Fleet, 1. Sea Lord, at han ikke mente, at situationen havde ændret sig i en sådan grad, at

nogensinde. Det var derfor hans opfattelse, at en genoptagelse kun kunne retfærdiggøres, hvis forsyninger ad denne vej var afgørende for at vinde krigen, eller såfremt den ville betyde, at man fik mulighed for at ødelægge den tyske kampgruppe. Forsyningerne via Nordrusland anså han ikke for vigtige, bl.a. fordi man efter den positive udvikling i Middelhavet kunne sende forsyningerne til Rusland den vej. Han anså det i øvrigt også for sandsynligt,

at tyskerne kun ville indsætte kampgruppen mod sådanne konvojer, hvis eskorte og dækning man var sikker på var svag. Admiralitetet fulgte hans indstilling, og konvojerne blev ikke genoptaget (17).

Beskadigelsen af TIRPITZ, der foreløbigt gjorde den ukampdygtig, ændrede imidlertid situationen, og Admiralitetet indledte, ikke mindst på grund af politisk pres fra Sovjetunionen, planlægningen af genoptagelsen af de arktiske konvojer. Man var imidlertid opmærksom på, at SCHARNHORST og de 5 store tyske destroyere i Altenfjorden stadig udgjorde en alvorlig trussel mod en konvoj, der ikke var tilstrækkeligt dækket af tunge enheder, og at konvojerne derfor måtte have en stærk eskorte suppleret med nærdækning fra krydsere og fjerndækning fra Home Fleet's tunge enheder. Admiralitetet var oprindeligt indstillet på, at der skulle være omkring 40 handelsskibe i hver konvoj. Admiral Fraser mente som sin forgænger, at dette antal var for stort, og resultatet blev derfor, at hver konvoj kom til at bestå af 2 afdelinger, der skulle afsejle med nogle dages mellemrum (18).

Den første konvoj i den ny serie var RA. 54A, der bestod af 13 skibe, som var strandet i Rusland, da konvojerne blev stoppet i marts. Den sejlede fra Rusland den 1. november med en speciel eskorte, der var sendt fra Island, og

nåede uden problemer britiske havne. Den først konvoj mod Rusland, JW. 54A bestående af 18 skibe, forlod Loch Ewe i Vestskotland den 15. november, og fulgtes en uge efter af JW. 54B på 14 skibe. Konvojerne var dækket af en stærk næreskorte på ca. 10 destroyere, medens nærdækningen udgjordes af krydsere KENT, JAMAICA og BERMUDA under kommando af Rear-Admiral Paliser, og fjerndækningen bestod af det nye slagskib ANSON og en krydser under kommando af Home Fleets næstkommanderende, Vice-Admiral Sir Henry Moore. Begge konvojer nåede frem uden tab eller skader.

Den næste konvoj var JW. 55A, der sejlede fra Loch Ewe den 12. december. Nærdækningen, under kommando af Rear-Admiral Burnett, bestod af den tunge krydser NORFOLK, bevæbnet med 8 stk. 20 cm kanoner, og de lette krydsere BELFAST og SHEFFIELD, hvis hovedarmeringer bestod af 12 stk. 15 cm kanoner, medens fjerndækningen bestod af slagskibet DUKE OF YORK, med en hovedarmering på 10 stk. 36 cm kanoner i 2 quadrupletårne og 1 dobbelttårn. DUKE OF YORK, hvis fart kun var 28 knob, førte Admiral Frasers flag, og var ledsaget af den lette krydser JAMAICA med 12 stk. 15 cm kanoner. Konvojen blev observeret af tyske fly, hvorfor Fraser forventede et angreb i nær fremtid, måske under medvirken af kampgruppen i Altenfjorden. Han

besluttede derfor imod sædvane at opretholde slagskibsdækningen af konvojen, der nåede frem uden at blive angrebet, hele vejen til Kola, hvor han fra den 16. – 18. december konfererede med den russiske øverstbefalende, Admiral Golovko. Herefter returnerede han med sit flagskib og JAMAICA til Island for at bunkre, inden DUKE OF YORK og JAMAICA, eskorteret af 4 destroyere, skulle være fjerndækning for JW 55B og RA. 55 A (19). Den første af disse konvojer afsejlede fra Loch Ewe den 20. december, medens RA. 55A forlod Kola den 22. december. Rear-Admiral Burnetts krydsere skulle udgøre nærdækningen for begge konvojer (20).

Den tyske reaktion på genoptagelse af konvojerne.

Da den tyske Seekriegsleitung blev klar over, at de allierede havde genoptaget konvojerne til Nordrusland udsendte

man den 20. november et direktiv om flådestyrkernes anvendelse i vinteren 1943 – 44. Det fastsloges heri, at såvel kampgruppen som undervandsbåde fortsat havde til opgave at angribe disse konvojer. F.s.v. angik indsættelse af SCHARNHORST mod konvojerne, nøjedes direktivet dog med at fastslå, at en sådan indsættelse i vintermånederne kunne overvejes. Meget peger på, at det var opfattelsen både hos stabsofficererne i Gruppe Nord i Kiel (hvis chef, Admiral Schniewind, også var flådechef) og i kampgruppen, at indsatsen mod konvojerne i vintermånederne måtte indskrænkes til ubåds- og destroyerangreb. Baggrunden for denne opfattelse var, at det næsten konstante mørke i vintermånederne i de arktiske farvand (egentligt dagslys indskrænkede sig til ca. 1 time midt på dagen) ikke gjorde det muligt at udnytte det svære artilleri i SCHARNHORST optimalt, hvortil kom,



Krydseren NORFOLK af den såkaldte COUNTY-klasse. 13.450 ton, 31 knob, hovedbevæbning otte stk. 20 cm kanoner: (man o' War 1- Raven/Roberts)

at det samme mørke gav de bedst mulige betingelser for de britiske destroyeres torpedoangreb. Hertil kom, at kampgruppen kun kunne få de tilstrækkelige oplysninger om de fjendtlige enheder igennem luftrekognosering, og her var man afhængig af "Luftwaffe", der ikke havde tilstrækkeligt med egne rekognosceringsfly, og som derfor ikke var særlig villig til at foretage rekognosering, hvis ikke kampgruppen virkelig ville angribe den britiske konvoj (21). Hertil kom vanskelighederne ved en effektiv rekognosering i mørke. Endelig var man klar over, at de britiske enheders radarapparater var meget mere effektive end de tyske enheders. Både Schniewind, der i givet fald skulle have den operative ledelse,

og Bey gav derfor udtryk for, at kun brug af kampgruppens destroyere til angreb på konvojerne ville være relevant. Eventuelt kunne SCHARNHORST yde dækning for destroyerne (22). Den tyske Seekriegsleitung med Storadmiral Dönitz i spidsen havde imidlertid en anden mening. Den 20. december meddelte Dönitz Hitler, at han agtede at indsætte kampgruppen med SCHARNHORST mod den næste allierede konvoj til Nordrusland (23).

Konvojerne RA 55A og JW 55B.

Konvojen JW 55B forlod som ovenfor nævnt Loch Ewe den 20. december ledsaget af dens lokale eskorte og en "support group", hvori indgik 3 ældre destroyere. På højde med Island slutte-



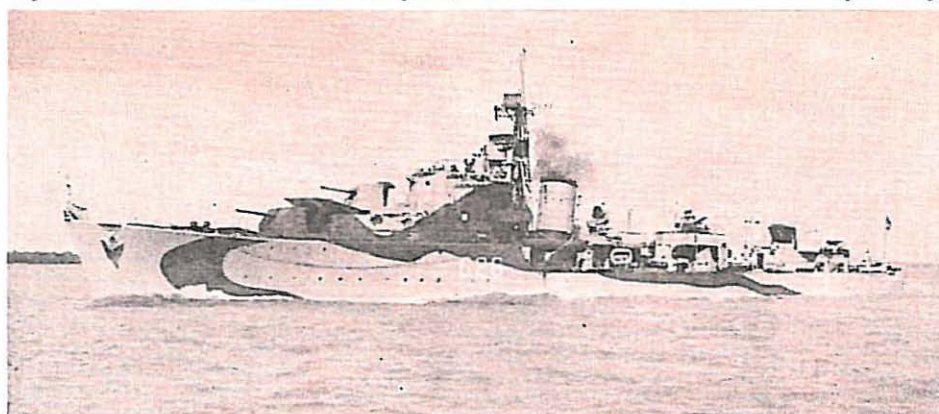
Tysk Zerstörer Z33 i en norsk fjord. De tyske zerstörer var generelt større og bedre bevæbnet end engelske destroyere, men måske knap så gode søskibe.

de den egentlige destroyerskorte, bestående af 8 moderne destroyere under kommando af Captain Mc.Coy i ONSLOW, sig til konvojen. RA 55A forlod Kola den 22. december med en eskorte bestående af bl.a. 10 destroyere under kommando af Captain Ian Campbell i MILNE. Konvojruten gik på grund af iskanten syd om Bjørneøen. Den 23. december forlod Vice-Admiral Burnett, der havde sit flag i den lette krydser BELFAST, sammen med NORFOLK og SHEFFIELD Kola for at fungere som nærdækning for de 2 konvojer under den farlige passage af kanalen mellem Bjørneøen og Nordkap, hvor man var tæt på de tyske baser (24). Burnetts styrke var af Admiral Fraser tildelt betegnelsen "Force One".

"Force Two", bestående af DUKE OF YORK med Frasers flag og den lette krydser JAMAICA samt de 4 destroyere,

SAUMAREZ, SAVAGE, SCORPION og den norske STORD, ankom til Akureyri på Island den 21. december, hvorpå man fyldte olie. Admiral Fraser holdt den 22. december en konference med sine skibschefer, hvor han orienterede dem om sine planer for fjerndækning af konvojen. Såfremt man kom i kamp med SCHARNHORST, skulle JAMAICA forblive som støtte for flagskibet, medens de 4 destroyere skulle splittes op i 2 divisioner, som skulle foretage torpedoangreb (25). Kl. 2300 den 23. december forlod "Force Two" Akureyri. Inden da havde Admiral Fraser fra Admiralitetet modtaget signal om, at tyskerne var klar over, at JW 55B var afsejlet, og at de havde dirigeret ubåde mod den. Admiralitetet havde endvidere underrettet ham om, at SCHARNHORST var beordret på 3 timers varsel (26).

JW 55B blev observeret af tyske fly



Norst destroyer STORD overtaget fra England i 1943. Stord var af S-klassen med et fuldt lastet displacement på 2530 ton, 32 knob, fire stk. 12cm og otte torpedoer:

allerede den 22. december og igen den 23. december, hvor et fly observerede den ca. 300 sømil sydøst for Jan Mayen. Også den 24. december observeredes konvojen af tyske fly, og samme dag havde 2 af de deployerede ubåde kontakt, ligesom der var kontakt den 25. (27).

Kampgruppens angreb forberedes.

Admiral Schniewind besluttede, da han modtog meldingen om observation af konvojen den 22. december, at deployere de 8 ubåde i "Eisenbart-gruppen" tværs over konvojens rute, ligesom han rutinemæssigt beordrede kampgruppen på 3 timers varsel. Konvojen blev igen observeret af såvel fly som ubåde både den 23. og 24. december. Umiddelbart var Schniewind sikker på, at konvojen var dækket af en slagskibsstyrke, selvom en sådan ikke var observeret, og var derfor overbevist om, at man fra britisk side prøvede at lokke SCHARNHORST i en fælde (28). Flyangreb var ikke muligt, idet den 5. luftflåde, der var stationeret i Nordnorge, ikke længere rådede over angrebsfly. Samtidigt havde han fået meddelelse om, at mulighederne for effektiv luftrekonosering var særdeles begrænsede, hvorfor han var bestyrket i sin opfattelse af, at mulighederne for et heldigt udfald af et angreb på konvojen af SCHARNHORST var særdeles små.

Uanset dette, udarbejdede Schniewind og hans stab planer for indsats

af SCHARNHORST, og i operationsordren hed det:

"a) Ansatz der Kampfgruppe "Scharnhorst" mit 5 Zerstörern gegen Geleitzug am 26.12 mit Dämmerungsbeginn (etwa 1000 Uhr.)

b) Geschlossener Einsatz nur bei günstigen Kampfbedingungen (Wetter; Sicht, klare Feindlage.)

c) Falls für „Scharnhorst“ keine günstigen Bedingungen, Ansatz der Zerstörer allein, Schlachtkreuzer abgesetzt in Aufnahmestellung, gegebenenfalls sogar Wartestellung im Aussenfjord.“
(29)

Ordren var tydeligt præget af Schniewinds skepsis og indskrænkede den direkte indsats af SCHARNHORST til en ideal situation, hvor man med sikkerhed ikke blev truet af en fjendtlig slagskibsstyrke. Hvis denne situation ikke var til stede, skulle angrebet udføres af destroyerne alene, men med SCHARNHORST som dækning under disses tilbagetog efter angrebet. Den endelige afgørelse af, om operationen skulle iværksættes, måtte træffes af Dönitz, der var på vej til Vestfrankrig for at fejre jul med ubådsbesætningerne i de vestfranske havne (30), men som nu besluttede at vende tilbage til Berlin. Seekriegsleitung havde dog foruddiskonteret hans afgørelse, idet den juledag kl. 1412 beordrede den planlagte operation iværksat, en ordre

der straks blev videregivet af gruppe Nord med signalet "Ostfront 2512". Startidspunktet blev først fastsat til kl. 1700, men senere udskudt til kl. 1900, idet Konter-admiral Bey befandt sig i TIRPITZ ca. 3 timers sejldes fra SCHARNHORST.

Seekriegsleitungs beslutning blev godkendt af Dönitz straks ved hans tilbagekomst. Han har i sine memoirer begrundet sin beslutning således:

" Ein Geleitzug mit Kriegsmaterial für Russland lief mit einer Kreuzersicherung, die unserem Schlachtschiff unterlegen war; in für unsere Kampfgruppe erreichbarer Nähe vorbei. Standort, Kurs und Vormarschgeschwindigkeit waren zuverlässig bekannt. Wegen der Eisgrenze an der Bäreninsel und der überlegenen Geschwindigkeit der Kampfgruppe konnte er einem Angriff unserer Streitkräfte nicht ausweichen. Eine schwere feindliche Einheit hatte unsere Aufklärung in See nicht erfasst, womit allerdings natürlich nicht gesagt war, das eine solche nicht doch in See war. Sie konnte aber von dem Geleitzug durchaus noch so weit entfernt sein, das ein rascher Angriff der „Scharnhorst“ Aussicht auf Erfolg hatte.“ (31)

Det er bemærkelsesværdigt, at Dönitz nærmest fortrænger den nærliggende mulighed for, at kampgruppen vil støde på overlegne tunge britiske enheder.

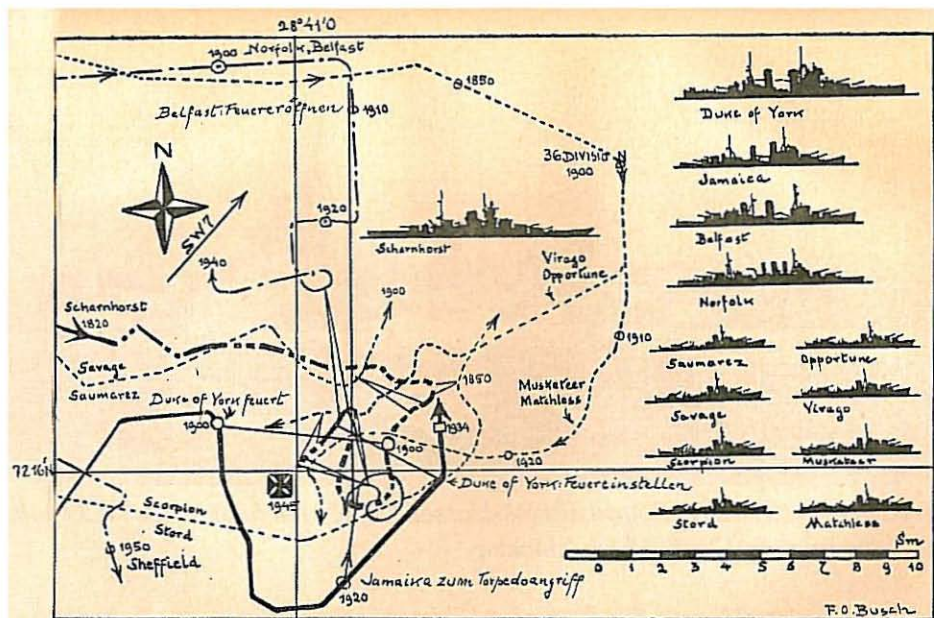
Årsagen må formentligt have været, at han var fast besluttet på at opfylde sit løfte til Hitler om indsats af kampgruppen mod den næste konvoj til Nordrusland.

Den 25. december kl. 1829 opfangede den tyske "B-Dienst" et signal fra et britisk krigsfartøj, som befandt sig ca. 200 sømil bag konvoj JW 55B. Staben i Gruppe Nord anså ikke observationen for at være tilstrækkelig sikker, og foretog sig derfor intet. Tværtimod meddelte man i sin situationsrapport, at der endnu ikke var tegn på nogen tung dækning for konvojen. Reelt var det et signal fra Fraser i DUKE OF YORK, man havde opfanget (32).

Den 25. december kl. 1900 efter Konteradmiral Bey's ankomst lattede kampgruppen anker og stod ud af fjorden. Bey havde under sin sejlur fra TIRPITZ udarbejdet sin operationsordre, der lå tæt op ad Schniewinds ordrer, og som dem forudså et destroyerangreb med dækning af SCHARNHORST som det mest sandsynlige (33).

Forspil til katastrofen.

Dönitz besluttede, efter at have godkendt operationens iværksættelse, at underrette kampgruppens ledelse om nødvendigheden af og formålet med operationen. Denne "underretning" fik imidlertid form af en egentlig ordre med 5 punkter. I det første punkt klar



De to styrker sat overfor hinanden.

gjordes det, at operationen skulle være en hjælp til hæren på Østfronten. I det andet fastsloges det, at SCHARNHORST og destroyerne skulle angribe konvojen. I det tredje og fjerde punkt hed det:

”3. Taktische Lage geschickt und wagemutig auszunutzen. Gefecht nicht mit halben Erfolg beenden. Angepackte Lage durchschlagen. Gröste Chance liegt in überlegener Artillerie „Scharnhorst“, deshalb ihren Einsatz anstreben. Entsprechend Zerstörer ansetzen. 4. Abbrechen nach eigenem Ermessen. Grundsätzlich Abbrechen bei Auftreten schwerer Streitkräfte.“

I det sidste punkt bestemtes det, at besætningerne skulle underrettes, og Dönitz gav udtryk for, at han stolede på deres angrebsvilje (34).

Med denne ordlyd var der således ikke tvivl om, at Dönitz og Seekriegsleitung havde forkastet ideen om et destroyerangreb, hvor SCHARNHORST alene skulle tjene som dækning under destroyernes tilbageslag efter angrebet. Ordren, der var sendt fra Berlin kl. 1925, indløb Gruppe Nord kl. 2009. Den var også sendt til Konteradmiral Bey, men nåede først ham på den anden side af midnat (35). I Gruppe Nord havde man også



Krydseren SHEFFIELD af SOUTHAMPTON-klassen. 11.350 ton fuldt lastet, 30,5 knob, hovedbevæbning 12 stk. 15 cm kanoner.

modtaget vejrmedlingen for farvandet sydøst for Bjørneøen:

"Southerly gale, force 8 – 9, sea 6 – 7. On 26.12 veering to southwest 6 – 8, with heavy S.W. swell. Overcast with rain, visibility 3 – 4 miles, only intermittently improving to 10 miles. Snowfalls in Barents Sea." (36)

Den fungerende "Admiral Arktik", Kapitän z. See Rudolf Peters i Narvik havde allerede kl. 1915 opfordret Gruppe Nord til at foranledige operationen afbrudt. "Luftwaffe" havde meddelt, at rekognoscering var umulig på grund af vejret. Nogen mulighed for at observere en eventuel slagskibsdækning for konvojen eksisterede således

ikke. Under disse omstændigheder besluttede Schniewind kl. 2030 at opfordre Seekriegsleitung til at afbryde operationen. Stabschefen her meddelte, at afgørelsen måtte træffes af Dönitz, som imidlertid fastholdt, at operationen skulle gennemføres. Henvendelsen fra Gruppe Nord resulterede kl. 0137 den 26. december i et signal fra Seekriegsleitung til kampgruppen med følgende ordlyd:

"Wenn Zerstörer See nicht halten können, kommt Durchführung Aufgabe nach Art Kreuzerkrieg mit „Scharnhorst“ allein in Frage. Entscheidung durch Befehlshaber." (37)

Konteradmiral Bey var også kom-

met til det resultat, at vejrforholdene ikke var gunstige for et angreb med SCHARNHORST, og at det i Gruppe Nords og hans egne operationsordrer forudsatte destroyerangreb næppe heller kunne gennemføres med held under de givne vejrforhold. Kl. 2116, hvor gruppen endnu ikke havde forladt fjorden, sendte han følgende signal til Gruppe Nord:

"Im Operationsgebiet voraussichtlich SW 6/8, Waffenverwendung Zerstörer stark beeinträchtigt, Fahrtbeschränkung." (38)

Signalet nåede først Gruppe Nord i Kiel kl. 0219 og Berlin kl. 0356. Formålet med signalet var utvivlsomt at få operationen aflyst. Medens Bey ventede på det svar, der aldrig kom, indløb 5 punkts ordren fra Dönitz.

Kampens 1. fase.

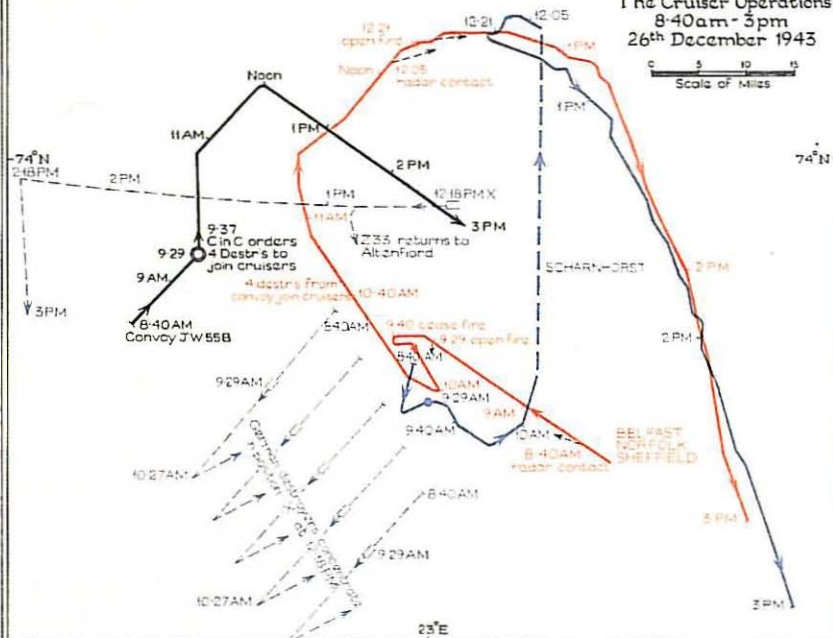
Da Admiral Fraser den 24. december blev klar over, at konvoj JW 55B var under konstant observation, medens RA 55A, der snart var uden for farezonen, øjensynligt ikke var blevet observeret af de tyske fly eller ubåde, var han overbevist om, at JW 55B snart ville blive angrebet, og at angrebet sandsynligvis ville blive gennemført af SCHARNHORST. Konvojen var på dette tidspunkt kun 400 sømil fra Altenfjord, og var, bortset fra sin eskorte, ubeskyttet, hvorfor situationen kunne blive kri-

tisk, såfremt SCHARNHORST gennemførte et angreb, før de 2 dækningsstyrker kunne nå frem. "Force Two"s usædvanlige udflugt til Kola havde ført til, at afsejlingen fra Akureyri med henblik på at yde fjerndækning for JW 55B var blevet forsinket, og "Force One" var stadig 400 sømil fra konvojen. Fraser besluttede at beordre konvojen til at gå på modsat kurs i 3 timer, ligesom han satte farten op for "Force Two" til 19 knob. Chefen for konvojeskorten og konvojens Commodore besluttede imidlertid på grund af den svære sø at undlade kursændringen, men satte i stedet konvojens fart op, hvilket man undlod at meddele Fraser (39). Frasers brud på radiotavsheden var usædvanligt, men øjensynligt et udslag af, at han anså fordelene ved at holde kontakt med sine underlagte enheder som så store, at de langt opvejede risikoen for, at signalerne kunne pejles af fjenden. Han brugte da også flittigt radioen til at lede sine enheder under resten af operationen (40). Som ovenfor nævnt blev hans signaler faktisk opfanget af den tyske B-Dienst, uden at det fik nogen indflydelse på de tyske dispositioner.

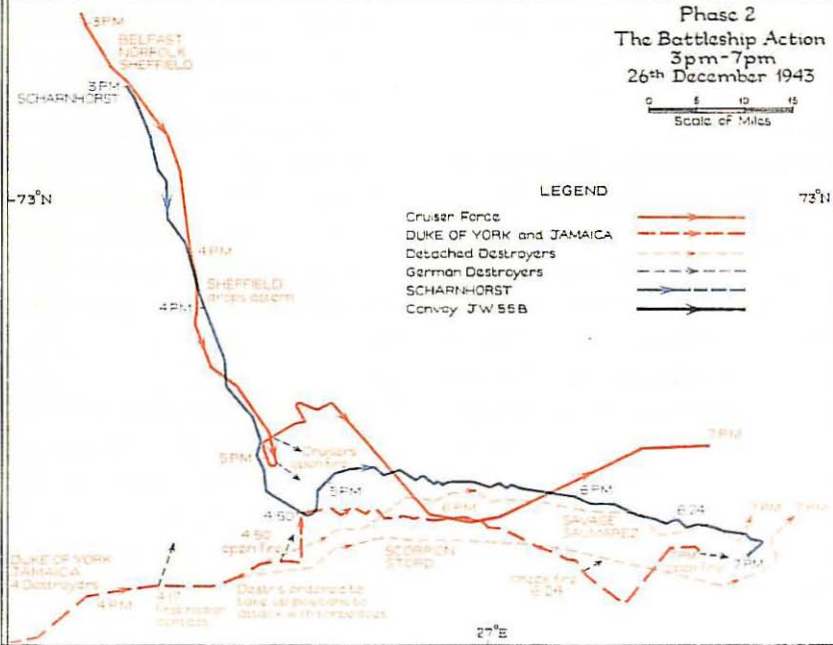
Den vestgående konvoj RA 55A ville passere Bjørneøen 1. juledag, og ville herefter reelt være uden for fare, og Fraser besluttede derfor at styrke JW 55Bs eskorte. Han beordrede derfor chefen for RA 55As eskorte til at de-

THE SINKING OF THE SCHARNHORST

Phase 1
The Cruiser Operations
8:40am - 3pm
26th December 1943



Phase 2
The Battleship Action
3pm - 7pm
26th December 1943



tachere 4 store destroyere, MUSKETEER, OPPORTUNE MATCHLESS og VIRAGO til JW 55B, således at dens eskorte nu kom til at bestå af i alt 14 destroyere (41).

I løbet af natten mellem den 25. og 26. december havde "Force Two" kurs mod øst, og kl. 0339 meddelte Admiralitetet Fraser, at SCHARNHORST sandsynligvis var stået til søs. Kl. 0400 2.juledag var JW 55B ca. 50 sømil syd for Bjørneøen på kurs østnordøst og fart 8 knob. "Force One" under Vice-Admiral Burnett befandt sig ca. 150 sømil øst for konvojen på en sydvestlig kurs, der sandsynligvis ville give kontakt med SCHARNHORST, såfremt den efter afgang fra Altenfjord styrede mod nord, hvilket netop var, hvad Bey gjorde. "Force Two" befandt sig ca. 210 sømil sydvest for konvojen på kurs øst til nord og fart 24 knob. Vinden var hård fra sydvest, og der var kraftig sø fra sydvest. Kl. 0401 brød Fraser på ny radiotavsheden, idet han beordrede såvel Burnett som chefen for konvojeskorten, Captain McCoy til at melde deres positioner. Samtidigt opgav han sin egen position. Han kunne nu konstatere, at chancerne for at afskære SCHARNHORST på vej tilbage til Norge var stigende, hvorimod han stadig ville have vanskeligheder med at nå frem for at beskytte konvojen. Han fastholdt imidlertid, at konvojens sikkerhed måtte komme i første række, hvorfor han kl. 0628 beordrede

konvojen på en mere nordlig kurs, ligesom Burnett blev beordret til at nærme sig konvojen for at støtte den (42).

Konteradmiral Bey havde i nattens løb modtaget forskellige forsinkede meldinger om konvojens position, ligesom han havde fået en meget forsinket melding om, at der ikke var tunge enheder indenfor 50 sømil fra konvojen. Kl. ca. 0700, hvor han regnede med at være i nærheden af konvojen, ændrede han kurs til sydvest for at lede efter konvojen, og han beordrede sine 5 destroyere til på samme kurs at danne en søgelinie med ca. 5 sømil mellem hver enhed og ca. 10 sømil foran SCHARNHORST (43). Denne disposition betød, at destroyerne nu havde kurs direkte op i vind og sø, og måtte reducere farten til 10 knob.

Kl. 0815 havde Burnett for at nærme sig konvojen ændret kurs til nordvest og øget farten til 24 knob, og kort efter kl. 0829, hvor SCHARNHORST faktisk kun var ca. 30 sømil fra konvojen, fik BELFAST radarkontakt i pejlingen vest til nord på en afstand af ca. 25.000 yards.. Afstanden formindskedes hurtigt, og kl. 0921 kunne SHEFFIELD sende signalet "*Enemy in sight, range 13.000 yards*". BELFAST affyrede en lysgranat, og kl. 0929 beordrede Burnett ilden åbnet. Det var kun NORFOLK, der var i stand til at åbne ild mod SCHARNHORST, idet den på grund af krydsernes forma-

tion (såkaldt quarterline) maskerede ilden fra de 2 andre krydsere. Den britiske beskydning overraskede øjensynligt det tyske slagskib, der i modsætning til de britiske krydsere ikke havde sine radarapparater i gang (44). SCHARNHORST drejede nu mod syd, idet den besvarede den britiske beskyd-

vurdering, at den tyske admiral nu ville forsøge et angreb på konvojen nordfra. Kl. 1000 drejede de britisk krydsere mod nordvest, og kort efter mistedes kontakten til det tyske slagskib. Kl. 1044 meddelte Burnett Fraser, at han havde mistet kontakten med SCHARNHORST, men nærmede sig konvojen.



DUKE OF YORK i norske farvande den 8 juli 1943. Foto fra selve artilleriduellen med SCHARNHORST findes sikkert ikke, da det foregik i totalt mørke. (KING GEORGE V-class Battleships - V.E.Tarrant)

ning, men kun fra agterste tårn. De britiske krydsere fulgte efter i drejet, men det tyske slagskib øgede med en fart af 30 knob hurtigt afstanden. Kl. 0955 drejede Bey til en nordlig kurs uden samtidigt at ændre sine destroyers kurs. Burnett, der endnu havde radarkontakt med SCHARNHORST, besluttede at opgive jagten, og i stedet slutte sig til konvojen, idet det var hans

Under den kortvarige kamp havde britiske krydsere ikke lidt skade, hvormod NORFOLK havde opnået en træffer, der beskadigede SCHARNHORST's radar (45). Bey, der nok havde savnet sine destroyere under den kortvarige kamp, beordrede kl. 1027 destroyerne til at slutte sig til ham på kurs 070 med 25 knobs fart (46). Allerede kl. 1158 opgav han denne koncentration, og beor-

drede destroyerne til at fortsætte eftersøgningen af konvojen. Kapitan z. See Johannesson ændrede herefter kursen til vest, og passerede kl. ca. 13 faktisk konvojen i 10 sømils afstand uden at observere den.

Kampens 2. fase.

Kl. 0930 havde Fraser beordret konvojen på en mere nordlig kurs, og samtidigt havde han beordret eskortechefen til at detachere 4 store destroyere til støtte for "Force One". Captain McCoy detacherede de 4 destroyere under Commander Fisher, som han var blevet forstærket med fra RA 55As eskorte. Kort efter beordrede Fraser konvojen tilbage til nordøstlig kurs. Kl. 1050 var "Force Two" på plads 10 sømil foran konvojen, og de 4 destroyere var i position som eskorte for krydserne (47).

Den omstændighed, at Burnett havde opgivet forsøget på at skygge det tyske slagskib, bekymrede Fraser, der kl. 1103 sendte følgende signal til Burnett:

"Unless touch can be regained by some unit there is no chance of my finding the enemy." (48)

Et andet problem var oliebeholdningen i hans destroyere. Han måtte snart tage stilling til, hvorvidt han skulle fortsætte til Kola, eller om han skulle vende om. Hvis SCHARNHORST allere-

de havde sat kursen tilbage til Norge, hvad man ikke kunne udelukke, ville der ikke være nogen ide i at tage den risiko, der var forbundet med at gå til Kola. Problemet blev hurtigt løst, idet Burnett havde haft ret i sin vurdering. Kl. 1205 fik BELFAST på en afstand af 13.000 yards en uidentificeret radar-kontakt, der sandsynligvis var SCHARNHORST på vej til at angribe konvojen nordfra, og kl. 1221 kunne SHEFFIELD sende det traditionelle signal: "*Enemy in sight*". Burnett kunne herefter hurtigt beordre ilden åbnet på en afstand af 11.000 yards. De 4 destroyere blev beordret til at udføre torpedoangreb, men den omstændighed, at Burnett for at nærme sig fjenden havde beordret et drej mod øst, betød, at destroyerne nu var på bagbords bov af krydserne, og da SCHARNHORST også denne gang foretog et kraftigt drej for at unddrage sig beskydningen, kunne destroyerne ikke komme i skudposition. I de følgende 20 minutter udspandt der sig en ildkamp mellem SCHARNHORST og de britiske krydsere, hvor SCHARNHORST med sit 28 cm. batteri opnåede 2 træffere på NORFOLK, hvis ene 20 cm. kanontårn blev ukampdygtigt, ligesom alle dens radar-apparater, bortset fra eet, blev ødelagt. SHEFFIELD blev også beskadiget, men kun i lettere grad (49). Efter den korte ildkamp undveg SCHARNHORST under høj fart på en sydøstlig kurs mod Altenfjorden.

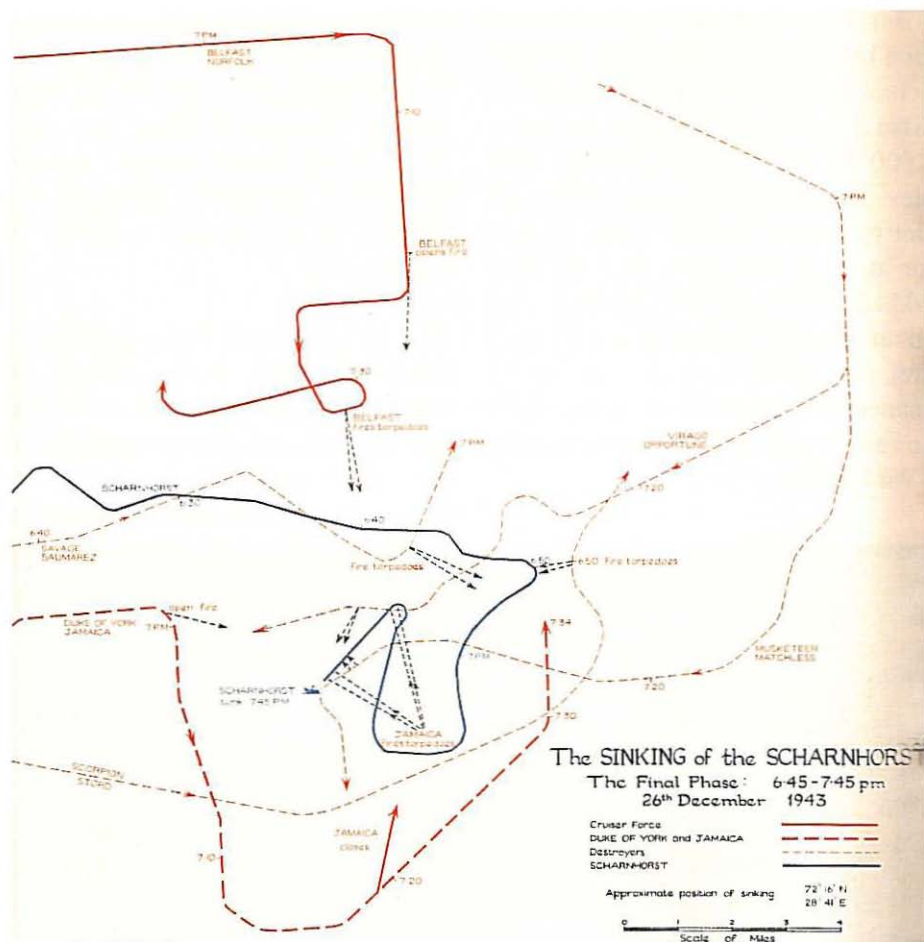
Kampens sidste fase.

I de næste 3 timer skyggede de britiske destroyere på radarafstand SCHARNHORST under dens tilbagetog på sydøstlig kurs, der ville føre den lige i armene på Admiral Fraser og "Force Two", der med høj fart var på vej østover. Konteradmiral Bey havde øjensynligt opgivet enhver tanke om at anvende sine destroyere, idet han kl. 1418 beordrede dem til at afbryde operationen og søge mod Norge (50).

Kl. 1617 skete det nu uundgåelige. DUKE OF YORK fik på 22 sømils afstand mod nordøst radarkontakt med SCHARNHORST. Afstanden formindskedes hurtigt, og Fraser gav sine 4 destroyere ordre til at gå i position for torpedoangreb, men gav samtidigt ordre til, at torpedoangreb ikke måtte gennemføres, før det blev beordret fra flagskibet. Meningen med dette forbud var, at Fraser ville undgå, at det tyske slagskib, når den blev beskudt, foretog undvigelsesmanøvrer, der samtidigt kunne ødelægge et igangværende torpedoangreb. Tilføjelsen betød, at destroyerne gik glip af lejligheden til et overraskelsesangreb på slagskibet, der ikke brugte radar, og som derfor ikke var klar over "Force Two"s nærhed (51).

Kl. 1650 blev SCHARNHORST illumineret med lysgranater fra BELFAST, og både DUKE OF YORK og JAMAICA åbnede ild

på 12.000 yards afstand. SCHARNHORST blev utvivlsomt overrasket, idet ingen af dens kanontårne var drejet (52). SCHARNHORST drejede nu hårdt bagbord over til nordlig kurs, fulgt af "Force Two", og derefter igen mod øst, igen fulgt af "Force Two". Burnetts krydserstyrke, der var blevet reduceret til 2, fordi SHEFFIELD havde beskadiget en skrueaksel, åbnede nu også ild fra nord, og spærrede således vejen mod nord for SCHARNHORST. Samtidigt søgte de britiske destroyere at komme i position for torpedoangreb. I de følgende 1 ½ time foregik en ildkamp, hvor SCHARNHORSTS høje fart betød, at de britiske destroyere ikke kunne komme i angrebsposition, og at Burnetts krydsere kom uden for rækkevidde. Ilden fra SCHARNHORST, der først havde været noget usikker, blev efterhånden ubehageligt effektiv, og 2 af dens 28 cm granater gik gennem masterne på DUKE OF YORK. På et vist tidspunkt syntes der at være risiko for, at SCHARNHORST på grund af sin høje fart ville undslippe. Med den øgede afstand blev ilden fra DUKE OF YORK's 36 cm batteri mere effektiv, fordi de granater, der traf, ramte fra en mere lodret retning, og derfor med den større gennemslagskraft kunne forvolde større skader. DUKE OF YORK's ild ødelagde to af hovedarmeringens tårne og et af 15. cm tårnene. Kl. 1820 blev SCHARNHORST ramt af en 36 cm granat i det ene kedelrum. Denne skade førte til en betydelig nedsæt



Kampens sidste fase.

telse af farten, og de britiske destroyere fik mulighed for at komme i angrebsposition. DUKE OF YORK holdt kl. 1824 inde med skydningen og drejede mod sydøst (53).

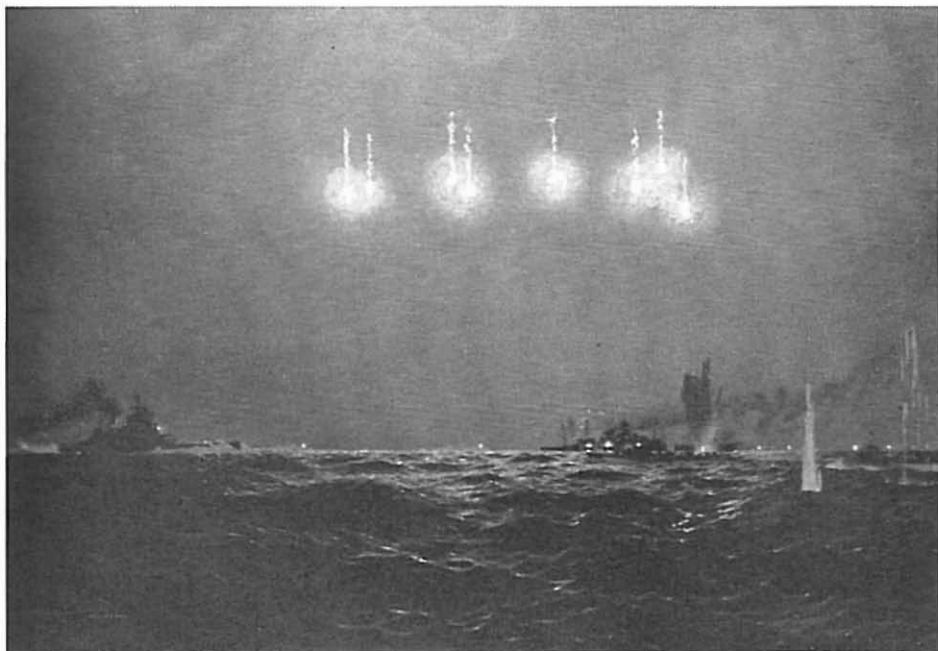
Kl. 1840 var destroyerne nået ind på

en afstand af 5 sømil. SAVAGE og SAUMAREZ kom ind fra nordvest, og blev heftigt beskudt af SCHARNHORST's lettere artilleri. De 2 destroyere illumineerede det tyske skib med lysgranater, der eksploderede imellem dette og de 2 andre destroyere, SCORPION og STORD, der

kom op på den anden side af SCHARNHORST. Disse blev utvivlsomt blændet, men belysningen betød også, at man i SCHARNHORST ikke var opmærksom på disse 2 destroyere, som kom ind på ca. 3.000 m. afstand (54). Først kl. 0649 blev SCORPION og STORD observeret. Det tyske skib drejede hårdt styrbord for at dreje væk, men på trods heraf lykkedes det SCORPION at ramme med én af sine torpedoer. SCHARNHORST's drej gav også SAUMAREZ og SAVAGE chancen for torpedoskud, og de affyrede i alt 12 torpedoer, hvoraf formentlig 3 var træffere (55).

Det tyske slagskibs nedsatte fart betød, at DUKE OF YORK og JAMAICA nu nåede op igen fra sydvest, og de åbnede ild på en afstand af ca. 10.000 m. Rear-Admiral Burnetts krydsere kom også op og deltog i beskydningen, ligesom Burnetts 4 destroyere splittedes i 2 grupper, der angreb med torpedoer fra hver sin side.

Kl. 1906 beordrede Fraser JAMAICA og BELFAST til at gøre en ende på SCHARNHORST med torpedoer, og kl. 1945 sank den efter at være blevet ramt af formentlig 11 torpedoer, 13 af DUKE OF YORK's 36 cm Granater og mindst en



Lysgranater over SCHARNHORST. Helt så tæt på hinanden som de to slagskibe vises her på tegningen var de ikke i virkeligheden.

snes træffere fra de britiske krydsere. Kun 36 overlevende blev reddet (56).

Afslutning.

Man kan efterfølgende undre sig over nogle af de tyske dispositioner i forbindelse med Operation "Ostfront". Først kan det undre, at Dönitz fastholdt operationens gennemførelse uden nogen form for sikkerhed for, at konvojen ikke var dækket af et britisk slagskib, der i givet fald artilleristisk ville være SCHARNHORST overlegent. Dernæst kan det også undre, at han ganske underkendte indsigelserne fra chefen for Gruppe Nord. Forklaringen synes kun at kunne være en overbevisning hos ham om, at flåden på en eller anden

måde måtte vise sin solidaritet med den hårdt trængte tyske hær på den russiske front (57). Man kan også undre sig over Konteradmiral Bey's dispositioner. Hvis han havde beholdt sine destroyere hos sig, ville kampgruppen artilleristisk have været overlegen i forhold til Rear-Admiral Burnetts krydsere i det første sammenstød, ligesom disse ville være udsat for faren for torpedoangreb. Han ville have haft en reel mulighed for at nedkæmpe den britiske krydserstyrke og derefter angribe konvojen. Destroyernes tilstedeværelse ville også i det andet sammenstød med de britiske krydsere have givet Bay bedre muligheder for at skade konvojen. Endelig kan man spørge, hvorfor han



Overlevende fra SCHARNHORST. Ud af en besætning på 1803 mand overlevede kun 36. Gennemsnitsalderen for disse var 22 år! (Die Schlachtschiffe der SCHARNHORST-Klasse -Koop/Schmolke)

ikke, selv om han manglede sine destroyere, foretog et angreb på de britiske krydsere med sit overlegne artilleri (58). Det kan ligeledes give anledning til forundring, at han under sin retræte sejlede på sydøstlig kurs, i stedet for at holde mere mod vind og sø. Herved ville han formentligt have kunnet løbe fra Burnetts krydsere (59) Fra tysk side begrundede man det magre resultat af operationen med en henvisning til den britiske radartekniks overlegne kvalitet (60).

Sænkningen af SCHARNHORST ændrede igen det strategiske billede. Så længe TIRPITZ var ukampdygtig, behøvede Home Fleet ikke at tage højde for mulige angreb på de arktiske konvojer fra tunge tyske enheder, ligesom man heller ikke behøvede at nære ængstelse for, at en eller flere af de i Nordnorge stationerede tunge enheder ville foretage raids mod de allierede forsyningslinier. Home Fleet blev derved friere stillet. Hertil kom, at der nu blev større muligheder for at frigøre tunge britiske enheder til opbygning af en britisk flåde til deltagelse i krigen i Stillehavet (61)

Noter:

Følgende litteratur er anvendt ved udarbejdelsen af artiklen:

Correlli Barnett: Engage the Enemy more closely, London 1991

Cajus Bekker: Hitler's Naval War (Bekker 1), London 1976
Samme: Kampf und Untergang der Kriegsmarine (Bekker 2), Hannover 1953
Samme: The German Navy 1939 – 1945 (Bekker 3), London 1974
Georges Blond: Convois vers L'U.S.S.R., Paris 1950
Jack Broome: Make a Signal, London 1955
Fritz-Otto Busch: Tragödie am Nordkap, Hannover 1952
Karl Dönitz: Zehn Jahre und Zwanzig Tage, Frankfurt am Main 1967
Richard Humble: Hitler's High Sea Fleet, London 1972 (Ballantine Edition)
W.M. James: The British Navies in the Second World War, London 1947
Frits Hammer Kjølsen: Da "Scharnhorst" blev sænket, Berlingske Tiden, 20/12 1968
Peter Padfield: Dönitz, London 1993
E. von der Porten: Pictorial History of the German Navy in World War II, New York 1976, (Porten 1)
Samme: Die Deutsche Kriegsmarine im Zweiten Weltkrieg, Stuttgart 1991 (Porten 2)
F. Ruge: Der Seekrieg 1939 – 1945, Stuttgart 1954
S.W. Roskill: The War at Sea Vol. III, London 1960 (Roskill 1)
Samme: The War at Sea Vol. II (Roskill 2)
Samme: The Navy at War, London

1998 (Wordsworth edition) (Roskill 3)
B.B. Schofield: The Russian Convoys,
London 1984 (Pan Books)

D. van der Vat: The Atlantic Campaign,
New York 1988

R. Woodman: Arctic Convoys, London
1994

1. Broome pag. 118
2. Porten 1 pag. 256 ff., Dönitz pag. 292, Woodman pag. 330 og Bekker 1 pag. 306 ff.
3. Ibidem
4. Dönitz pag. 303 og 363 ff., Bekker 1 pag. 315 og Porten 1 pag. 260 f.
5. Ibidem
6. Dönitz pag. 364 f.
7. Woodman pag. 337, Roskill 2 pag. 401, Schofield pag. 155 f.
8. Ibidem
9. Porten 1 pag. 262, Bekker 1 pag. 357, Schofield pag. 157, Van der Vat pag. 355 og Dönitz pag. 365
10. Roskill 1 pag. 64 ff. og Schofield pag. 158 ff.
11. Roskill pag. 67 og 68, Schofield pag. 158 ff. og 161 f., Bekker 1 pag. 362 og 367 f.
12. Ibidem pag. 67 f., Porten 1 pag. 202 f., Dönitz pag. 366 og Van der Vat pag. 356 f.
13. Ibidem
14. Roskill 1 pag. 69 ff., Bekker 1 pag. 385 og Van der Vat pag. 357

15. Bekker 1 pag. 361 f. og 390, Dönitz pag. 366 og 368, Roskill 1 pag. 79, Schofield pag. 172 og Busch pag. 38, 41 f. og 43.
16. Bekker 1 pag. 389
17. Roskill 1 pag. 69, Woodman pag. 351 f. og Schofield pag. 165 f.
18. Roskill 1 pag. 76, Schofield pag. 167 f.
19. Roskill 1 pag. 77 og 79 f., Woodman pag. 353 f. og Schofield pag. 169
20. Woodman pag. 353 f., Roskill 1 pag. 79 f. og Schofield pag. 173
21. Roskill 1 pag. 78 f., Bekker 1 pag. 359 ff. Padfield pag. 337 ff.
22. Roskill 1 pag. 79 f., Bekker 1 pag. 364 og 367, Padfield pag. 337 ff og Schofield pag. 173
23. Bekker 1 pag. 358, Schofield pag. 170, Roskill 1 pag. 79 og Humble pag. 138
24. Roskill 1 pag. 79 f., Woodman pag. 353, Bekker 1 pag. 359 og Schofield pag. 173
25. Woodman pag. 355 og Bekker 1 pag. 359
26. Woodman pag. 355 og Barnett pag. 741
27. Roskill 1 pag. 80 ff., Bekker 1 pag. 359 f. og Schofield pag. 179
28. Schofield pag. 171 og Barnett

- pag. 739 f.
29. Dönitz pag. 369
 30. Bekker 1 pag. 365 og Schofield pag. 172
 31. Dönitz pag. 368
 32. Bekker 1 pag. 363 f.
 33. Bekker 1 pag. 367
 34. Dönitz pag. 369
 35. Bekker 1 pag. 371
 36. Ibidem pag. 368
 37. Dönitz pag. 370
 38. Ibidem og Bekker 1 pag. 370
 39. Roskill 1 pag. 80, Woodman pag. 357 f., Schofield pag. 173, Van der Vat pag. 359 og Barnett pag. 742
 40. Roskill 1 pag. 80 og Barnett pag. 741 ff.
 41. Schofield pag. 174, Roskill 1 pag. 84 og Woodman pag. 358
 42. Roskill 1 pag. 83
 43. Blandt de meldinger, som Bey modtog, var måske en melding fra et tysk fly, som den 25. december i tidsrummet fra kl. 1012 – 1135 havde kontakt med en gruppe skibe ikke langt fra den norske kyst. Flyet sendte et signal herom, hvoraf det fremgik, at der var tale om en stor enhed og adskillige mindre enheder. Kommandanten for de tyske luftstyrker i Nordnorge videresendte i første omgang signalet uden at nævne den store enhed. Først da flyet var landet, og man havde afgivet mundtlig rapport, sendtes signalet i sin fulde ordlyd. Det henstår som uklart, hvorvidt Bey i det hele taget modtog signalet, og hvis det var tilfældet, da i hvilken version, jf. Bekker 1 pag. 1 374 ff. Se endvidere Schofield pag. 179, Busch pag. 83, Roskill 1 pag. 83, Woodman pag. 363 og Humble pag. 140
 44. Humble pag. 140 f., Busch pag. 86 ff. og Bekker 1 pag. 375
 45. Roskill 1 pag. 83 f., Schofield pag. 180, Busch pag. 90 og Humble pag. 140
 46. Humble pag. 140 og Woodman pag. 364
 47. Woodman pag. 364 f, Schofield pag. 181 f. og Roskill 1 pag. 84
 48. Broome pag. 114, Roskill 1 pag. 84 f., Barnett pag. 743 og Woodman pag. 366 f
 49. Roskill 1 pag. 85, Woodman pag. 365 f., Bekker 1 pag. 378 f. og Busch pag. 91 ff.
 50. Bekker 1 pag. 379, Schofield pag. 184 og Busch pag. 101
 51. Roskill 1 pag. 86, Broome pag. 115, Schofield pag. 185 og Woodman pag. 358
 52. Woodman pag. 369, Humble pag. 141 og Roskill 1 pag. 86
 53. Se om denne fase af slaget Roskill 1 pag. 86 ff, Woodman

- pag. 368 ff., Schofield pag. 185 ff. og Bekker 1 pag. 379 ff.
54. Woodman pag. 369 ff., Schofield pag. 186 f., Humble pag. 142 og Roskill 1 pag. 87 f.
55. Ibidem
56. Roskill 1 pag. 88 og Broome pag. 117
57. Se om Dönitz's begrundelse
- Dönitz pag. 368 og Padfield pag. 336 f.
58. Humble pag. 140, Döenitz pag. 372 f. og 375
59. Dönitz pag. 375 f.
60. Ibidem pag. 377 og Bekker 1 pag. 381.
61. Roskill 1 pag. 89 og Schofield pag. 190



DUKE OF YORK bruger sit hovedartilleri i svær sø. (Schlachtkreuzer SCHARNHORST und GNEISENAU - Holger Nauroth)

Neutralitetskrænkelsen ved Bjerregård

1. september 1917

Strandfoged *P. Chr. Dahl*
(tilsendt af Søren Nørby MAB)

Den 1. september 1917 om morgenen, blev vi vækket ved en voldsom kanonade fra havet. Min fader råbte ind ad sovekammerdøren til mig, at jeg skulle løbe op og se hvad de lavede. Det var en smuk septembermorgen med flov vestlig Vind. Jeg løb så stærkt jeg kunne mod Havet. Der var et overdøvende spektakel fra nordvest. Folk løb mod havet fra alle ejendomme i Byen.

Da jeg var nået halvvejs derned, begyndte granaterne at ryge ind over klitterne, hvor de eksploderede. Jeg, og alle, der var undervejs til havet, vendte og løb så hurtigt vi kunne for at komme i dækning for granaterne. Jeg nåede velbeholdent hjem. I læ af gården fulgte vi nu i den kommende halve time med i det dramatiske skuespil. Vi kunne over klitterne se masterne af 4 strandede skibe. 2 med 100 alens mellemrum lige vest for gården, og 2 mere nordligt. Samtidig kunne vi gennem klitslugterne se masterne af hurtigsejlende skibe, som overdækkede byen med granater. Gml. Bjerregård var den eneste gård, hvor der var installeret telefon. Vi havde 3 telefoner, statstelefonen,

redningstelefonen og færgeriets telefon.

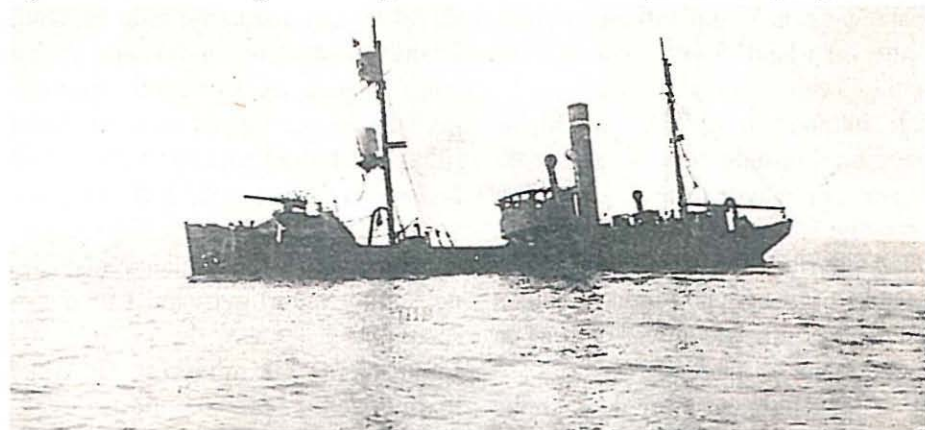
Alle telefoner kimedede. Vore nabobyer var jo interesserede i vor skæbne. Da vi slet ikke kunne bedømme, hvor store kampstyrker, der var engageret, løb jeg ind og tog redningstelefonen for at blive orienteret om hvad der foregik. Min onkel, opsynsmanden ved redningsstationen i Haurvig, tog den. "Skyder de ikke hele byen ned?" næsten råbte han. "Jo, det ser snart sådan ud" svarede jeg, "hvad er det der foregår?" Min onkel havde fra klitbakkerne i Haurvig den bedste oversigt. 8 store engelske torpedobåde havde fra nordvest jaget 4 armerede minetrawlere og 2 undervandsbåde, hvoraf de fire mineskibe var strandet. Denne meddelelse beroligede mig betydeligt, for når tyskerne var så underlegne, at de var flygtet ind på revlerne, måtte man gå ud fra, at det hensynsløse bombardement af byen snart ville ophøre.

Hvorvidt, der var sket ulykker i Bjerregård kunne jeg ikke udtale mig om. Byen var næsten dækket af et røgtæppe fra de mange granatnedslag. Hvordan stillingen var ombord kunne jeg ikke sige noget om, men jeg meddelte min onkel, at vi kunne se tyskerne i stort tal søge læ i havklitterne.

Onkel fortalte, at han telefonisk havde rekvireret politi, læger og ambulancer fra Ringkøbing. Jeg gik ud til mine forældre og de øvrige af gårdens folk og fortalte, hvad jeg havde fået at vide i telefonen. Vi iagttog i spænding begivenhedernes videre udvikling. Granaterne kom i salver, de faldt både på klittangen og i fjorden, hvor de opsendte store vandsojler. Nogle slog ned på Tipper- og Værnege, ja de faldt helt ovre i den østlige del tæt til Fahlen kro.

To vandflyvermaskiner, som hørte til den tyske kampstyrke, fløj under kampen i lav højde over engene og fjorden for ikke at blive skudt ned. Pludselig efter en halv times forløb hørte bombardementet af klittangen op. Ilden blev rettet mod de strandede skibe, med det resultat, at der gik ild i to af dem, nemlig det næst-sydligste og det midterste. Jeg blev omgående

sendt til havet for at skaffe et overblik over situationen. Da jeg var halvvejs, eksploderede minetrawleren "Heinrich Bruns". Eksplosionen var så voldsom, at der fløj store plader af skibssiden i retning af gården. Ved eksplosionen udviklede der sig en mægtig røgring, større i diameteren end vor gård. Røgringen drev med den flove vestlige vind i 200 meters højde ned mod Gml. Bjerregaard og videre ud over fjorden. I eksplosionsojeblikket mødte jeg de første tyskere, der kom bærende med en tilskadekommen matros. Da røgringen drev ned over os råbte tyskerne, "Der Spuns". Jeg forklarede tyskerne, at de skulle bære den tilskadekomne ned til gården og skyndte mig videre. Ved havet mødte mig et syn, jeg aldrig har set magen til. Inden for en strækning af 4000 alen stod der 4 strandede dampskibe, hvoraf de to brændte. Jeg så nærmere på de to sydligste skibe,



Den ene af de fire trawlere på grund udfor kysten i nærheden af Ringkøbing.

som stod på inderste revle 50 m fra hinanden. Så vidt jeg kunne skønne, var der ingen folk ombord på dem. Lige ud for de to skibe lå 2 drægtige, spejlbyggede skibsbåde og syd derfor to redningsflåder. Man kunne se, at tyskerne var løbet direkte fra bådene og flåderne og op i klitterne til dækning. Medens jeg stod på stranden, gik der signalraketter op fra det andet brændende dampskib "Rintelen", som stod midt for byen. Jeg måtte formode, at der var folk ombord, og skyndte mig hjem. Her var de straks klar til at køre ud med raketapparaterne. Vi kørte direkte mod den brændende trawler, og ved ankomsten brændte skibet, så det var rødglødende. Der var ingen mennesker at se om bord, og da forholdene var således, at der også kunne ventes en eksplosion, forlod vi "Rintelen". Vi havde bemærket, at man også her havde benyttet både og redningsflåde til landgangen. Vi traf folk, der mente, at alle var i land. Signalraketterne må være blevet antændt af branden.

Ved ankomsten til den nordligste stranding konstaterede vi, at besætningen her havde været udsat for betydeligt større fare ved landgangen, end de øvrige 3 besætninger. Skibet her stod til at begynde med på anden revle og redningsbåden var ramt af en granat og var ubrugelig.

De af besætningen, som ikke kunne være på flåden må alle omgående være sprunget i havet, da de ikke under disse

forhold kunne blive ombord. Selv om havet var forholdsvis roligt, havde den sydgående kyststrøm dog ført dem ca. 200 meter sydpå.

Flere af skibsbesætningen var forkomne. Inde i klitterne arbejdede nogle tyske matroser med genoplivningsforsøg på en druknet matros. Vi fortsatte oplivningsforsøgene, men kunne forstå på tyskerne, at der ikke var nogen chance længere og opgav det. Strandfoged Ottosen hentede liget hjem til sin gård.

Medens vi opholdt os ved den nordligste stranding, kom de to undervandsbåde, som havde ligget neddykket under kampen, op til overfladen. De gik ganske langsomt tæt ind til kysten, besætningerne kom op og placerede sig langskibs på dækket. Her var der en tid signalforbindelse med en tysk officer fra en høj klit, hvorefter folkene på de to undervandsbåde svang huerne som farvel til kammeraterne inde på land. Undervandsbådene opdykkede sydpå langs kysten. De to vandflyvemaskiner kom, så snart skydningen var forbi, tilbage til krigsskuepladsen. De fløj så lavt ind over klitterne, at de skræmte vore heste. Vandflyvemaskinerne forsvandt sammen med undervandsbådene, som de naturligvis skulle rekognoscere for.

Englænderne gik mod vest. De tyske marinere var for de flestes vedkommende søgt ned til byen, da skydningen ophørte, og de befandt

sig så at sige på alle ejendomme i Bjerregård, hvor de kom i tørt tøj og fik forplejning.

Ved den nordligste stranding, hvor vi opholdt os, var der enkelte hårdt medtagne matroser, som lå i klitterne. Det var særlig den lange svømmetur, som havde afkræftet dem. De blev ført ned til gårdene i den nordlige del af byen. Så vidt vi kunne skønne, var der ingen mennesker ombord i skibet, men da Haurvig redningsbåd ankom til strandingsstedet, fik skibets kaptajn, som opholdt sig på stranden, lyst til at komme ombord igen, hvad redningsmandskabet dog ikke kunne indlade sig på. Raketapparaterne skulle nu køres hjem igen.

Da der hjemme på gården ikke var andre end min gamle bedstefader og vor unge karl, bad min fader mig om at løbe igennem klitterne hjem. På den måde kunne jeg komme hjem før vognene. Vi var klar over, at gårdens centrale stilling med hensyn til telefon ville betyde, at vi kom under et voldsomt pres. Min fader bad mig om, så snart jeg kom hjem, at sende et telegram til bestyreren for redningsvæsenet, så han kunne få et nogenlunde autentisk indtryk af begivenheden. Jeg sendte følgende telegram: "Fire tyske forpostskibe strandet vest og nordvest for stationen. Byen overdænget i 20 minutter med granater fra en engelsk flåde, så snart skydningen ophørte, førtes raketapparaterne til stranden,

men samtlige besætninger, ca. 100 mand, var da kommet i land, en mand var druknet, hvor mange dræbte kendes ikke".

Det var ellers gået udmærket hjemme i de par timer, vi var på stranden. Der var selvfølgelig voldsomt pres på telefonen. Den syge mand, som jeg mødte, da jeg løb til stranden, var anbragt i min seng. Herredsfoged Fabricius og herredsfuldmægtig Kierbo med flere fra Ringkøbing ankom nu, og samtidig beslaglagde justitsministeriet telefonledningen fra Gml. Bjerregård til Ringkøbing, idet herredsfogden omtrent hele dagen var i forbindelse med ministeriet. Embedsmændene skulle have autentiske, detaljerede oplysninger om den grove neutralitetskrænkelse og samtidig følge begivenhedernes videre udvikling.

Ved middagstid ankom 5 tyske torpedojagere. Vinden var begyndt at friske op fra vest, og søen rejste sig. De tyske torpedobåde lagde sig ud for de strandede skibe. Ud for de sydligste to skibe blev en redningsbåd bemannet med 10 mand, som roede ind til den sydligste trawler, "Crefeld". Her gik de ombord og smed en levende og en død gris i havet. Den levende svømmede i land, og den døde drev i land. Derefter gjorde de 10 marinesoldater fra torpedobåden landgang på kysten. Samtidig blev der fra en anden torpedobåd firet en jolle

ned til den nordligste trawler med en mand ombord. Jollen kæntrade, da den kom ind i brændingen, og medens man fra torpedobåden halede jollen til borde igen, svømmede matrosen i land, hvor redningsfolkene fra Haurvig hjalp ham ind.

Så snart den ny landgang kom til Justitsministeriets kendskab, blev der udstedt ordre til, at tyskerne ikke måtte forlade kysten igen. Jeg blev af herredsfoged Fabricius sendt til stranden for at aflevere ordren til herredsfuldmegetig Kiørbo. Han læste ordren op for de 10 torpedobådsmarinere. Løjtnanten bad om lov til at signalere dette ud til torpedobådene, samt at få lov til at uskadeliggøre nogle tidsbomber, som de havde i redningsbåden. Det fik han lov til. Der var efterhånden kommet så mange tilskuere til det sydligste strandingssted, at det kneb med at holde så stort et stykke af stranden fri, at tidsbomberne kunne uskadeliggøres. Det gik dog fint, der var 3 bomber, og de var indstillet på at de gik med et minuts mellemrum. Jeg tør nok antyde, at der blev mere plads ved de to sidste eksplosioner.

De 10 tyskere fik ordre til at følge med mig hjem. De havde ingen middagsmad fået, så der blev bagt en stor æggekage til dem, og der var højt humør. Jeg antager, at det var ved 1-tiden, jeg var ved stranden med interneringsordren til torpedobådssoldaterne. Jeg har aldrig

før eller senere set så mange folk på Bjerregård strand. Der var mennesker alle vegne på havklitterne inden for de strandede skibe og på stranden ved hvert af de strandede skibe.

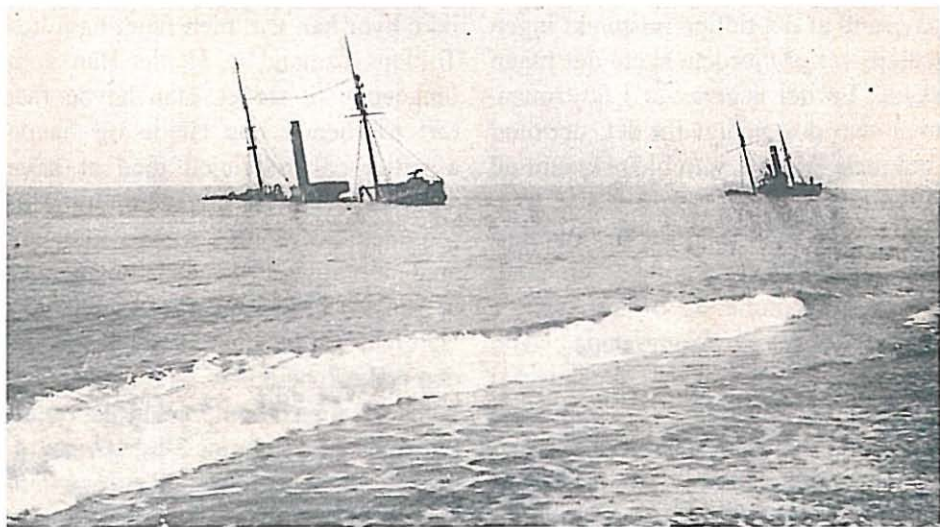
I de tidlige morgentimer var kampen set og hørt mange mil ind i landet, og rygterne var nået endnu længere. Ved Nymindegab gik foruden færgeriet næsten alle disponible både i færgefart hele dagen. Fra Bork kom mange roende tværs over fjorden, og langs klitten nordfra kom der et stort antal cyklister. Bortset fra læger og øvrighed, tror jeg ikke der var mange kørende, da benzinrationeringen virkede. Der var dog enkelte journalister på motorcykel. Ved to-tiden kom dampskibet "Prins Hamlet", der lagde til ved grønne Odde. Da de lave enge stod i vandsjap, måtte alle af med sko og strømper, men de tog det med højt humør. Jeg var sendt derned med en besked til amtmand Hårlov, som var blandt passagererne.

Da man ude på torpedobådene havde fået besked om, at de landsatte folk var interneret, forlod fartøjerne kysten, og stod sydvest ud. Deres mission har sikkert været at bjerge skibene eller at ødelægge dem, men nu da det på grund af vind og sø var mislykkedes, var det på en måde en lettelse at se dem forsvinde. Den mulighed var til stede, at englænderne kunne komme igen. Det danske inspektionsskib "Absalon" var kommet fra Esbjerg, som vagt for vor neutralitet og lå nu på sin ensomme

post, mens vind og sø tiltog.

Herredsfoged Fabricius havde her på Gml. Bjerregård en travl dag. Der skulle skaffes en nogenlunde autentisk skildring af neutralitetskrænkelsen, og man skulle have klarlagt, hvor mange mennesker, tyskerne havde mistet.

bombenedslag. Der skete dog større og mindre skader f.eks. i Kr. Kristensens gård i det nordlige Bjerregård, hvor flere granatnedslag i stuehusets nærhed splintrede vindueskarme og ruder og kvindfolkene var stærkt chokerede. At byen slap så let, skyldtes nok den



To af de strandede fartøjer

Det viste sig hurtigt, at Bjerregård by var sluppet mirakuløst heldigt fra bombardementet. Ingen af byens beboere var dræbt eller såret. Hele byen havde været udsat for granatnedslag, det var overvejende 10 centimeter sprænggranater, som var brugt. Der benyttedes også 20mm sprænggranater, som væsentligt var tidsindstillede og eksploderede i luften. Ingen af gårdene var direkte ramt, men mange steder i gårdenes umiddelbare nærhed var der

omstændighed, at folk enten var i læ eller kom i læ.

Under selve kampen faldt en kreperet 10 cm. granat lige nord for vor vippebrønd, den lå på jorden og skinnede som sølv. Vor unge karl, som stod i læ sammen med os, løb ned og bøjede sig over den, hvorefter han løb tilbage. "Hvorfor tog du den ikke med?" spurgte jeg ham, "den kogte" svarede han. Han havde spyttet på den. Senere da den var afkølet, tog vi den

hjem, men samme eftermiddag tog amtmand Hårlov den som autentisk bevis for neutralitetskrænkelsen. Jeg fandt senere andre kreperede granater, som jeg har stående som souvenirs. Syd for vore gård blev et får dræbt af en 10 cm. sprænggranat. I fjorden faldt der en regn af granater. Da der på grund af det tidlige tidspunkt ingen fiskere var på fjorden, skete der ingen skade. En del jægere var i farezonen, men slap dog nådigt fra det, derimod druknede 4 heste, som blev skræmt ud i fjorden.

Var Bjerregårds folk sluppet mirakuløst heldigt fra bombardementet, gjorde det samme sig også gældende for tyskernes vedkommende. Kun fire syge var sendt på sygehuset i Ringkøbing. Tyskerne var spredt alle vegne og blev ivrigt interviewet af journalisterne. Mange af marinerne havde deltaget i Jyllandslaget og fremviste gerne deres Jernkors. Man kunne ikke undlade at have en vis beundring for disse mennesker, som havde overlevet verdens største søslag, og nu var sluppet mirakuløst heldigt i land trods den store overmagt.

Det eneste tyskerne savnede, var øjensynligt tobak. Vi havde på strandpladsen et stort parti planker liggende klar til auktion. Oven på disse planker havde tyskerne spredt deres tobak til tørring, idet det var blevet blødt ved landgangen, men trods ihærdigt arbejde ville tørringen ikke

lykkes. Denne mangel blev på nogen måde afhjulpet af de mange tilskuere, enten med en cigar eller en cigaret eller et pibestop. Alt blev modtaget med taknemmelighed.

Så snart herredsfoged Fabricius ankom til Gml. Bjerregård, forlangte han at tale med den tyske chef. Vi vidste ikke hvor han var, men fandt ham hos Toldopsynsmand A. Hejde. Han kom omgående til stedet. Han havde fået tørt tøj henne hos Hejde og havde afsluttet påklædningen med at have skjorten uden for bukserne, hvad vi morede os over. Han præsenterede sig som overløjtnant Tuuns, men udover at han var eskadrens chef og fører af "Crefeld", ville han ikke udtale sig, før den tyske konsul kom til stede.

Konsul Laursen kom med hestekøretøj og nåede ikke frem før 2-tiden, man nu var overløjtnant Tuuns villig til at udtale sig. Han fortalte, at han var chef for de fire strandede forpostskibe "Admiral von Schröder", "Rinteln", "Henrich Bruns" og "Crefeld", og at den samlede besætning udgjorde 99 mand iberegnet officerer. Flotillen havde station på List, hvorfra den var gået ud for at eskortere de 2 undervandsbåde nordpå. På højde med Årgab var de blevet angrebet af 8 engelske destroyere. Minefartøjerne flygtede ind på danske territorium, men da englænderne fortsatte beskyddningen gav chefen ordre til at styre sydøst for at afgive det mindste mål for fjenden. De holdt kursen til de stødte

på revlerne ved Bjerregård.

Til herredfogedens spørgsmål, om hvorvidt alle var reddet så nær som den druknede matros kunne overløjtnanten ikke udtale sig. Siden landgangen havde han ingen mulighed haft for at holde tal på folkene, da de var spredt over hele byen. Herredfogeden og overløjtnanten blev enige om, at den sikreste måde vilde være, at alle tyskerne mødte på Gml. Bjerregård. Selv om man var klar over, at den helt overvejende del af besætningen var reddet, hældte man dog hele dagen til at den anskuelse, at der kunne være savnede, men henimod aften, da alle skibbrudne var nået frem, kunne det konstateres, at tyskerne kun havde mistet den ene mand.

Det var oprindeligt meningen, at de tyske soldater skulle sejles til Ringkøbing om aftenen. Sandpumperen "Nymindegab" afgik til Bjerregård havn for at tage de strandede søfolk om bord, men da det mod aften satte ind med et voldsom regnvejr og tilmed blæste stærkt op, fandt man det ikke forsvarligt at bruge den mørke nat til sejladsen.

I løbet af aftenen var der til Gml. Bjerregård ankommet en afdeling infanteri på 35 mand til bevogtningstjeneste under løjtnant Falkentofts ledelse. Da de danske soldater ankom til Gml. Bjerregård, var vi helt gået ud for proviant, og soldaterne var sultne og udkørte efter marchturen. Vi måtte have ekstra fæрге efter proviant.

Det var efterhånden blevet hen på de små timer, og det måtte sørges for natlogi til de mange mennesker. På Gml. Bjerregård var problemet særlig vanskeligt, fordi mange af tyskerne fra den nordlige del af byen ikke kunne komme tilbage for uvejret, de måtte blive her. Problemet blev dog løst, det var trods alt sommerdage. Herredsfogden og så mange af gæsterne som muligt fik gæsteværelserne.

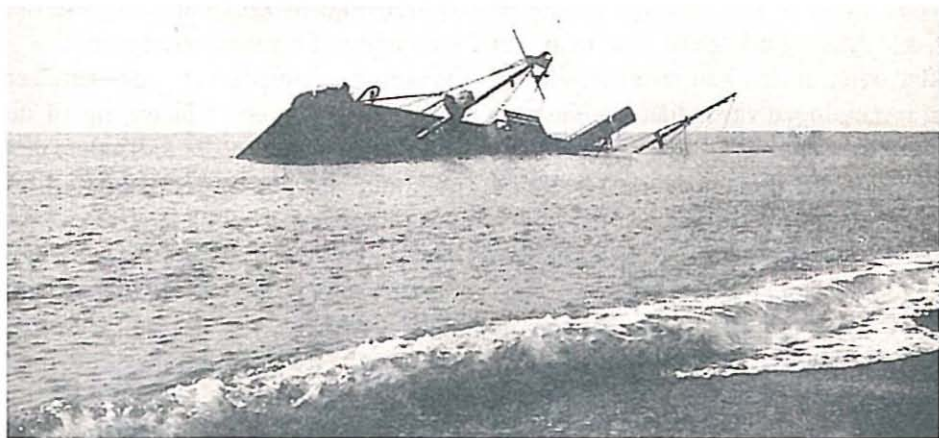
Tyskerne dannede vi soveværelser til inde på gulvene i laden, og til de danske soldater blev der redt halm i den lille port. Da jeg og vor unge karl ud på aftenen søgte logiplads, traf vi flere steder i udhusene fremmede, som ikke havde anden mulighed end at snige sig ind på gården. Alle tog det primitive logi med tilfredshed, trætte og søvnige som de var. Men var gæsterne trætte, så var gårdens folk det ikke mindre, især kvindfolkene. Endelig langt over midnat kunne vi selv gå til ro. Da Klaus, vor unge karl, ville gå i seng, lå der en dansk og en tysk soldat i den. Han lagde sig midt imellem dem. Jeg måtte snige mig ind i et lille sovekammer. I stuen indenfor lå tyskerne på gulvet og sang "Deutschland über alles".

Selv om gården vel nok i sin dengang over hundredårige historie flere gange har huset et stort og blandet selskab, så blev der den nat slået en rekord i antal af gæster, som vanskeligt vil blive overgået i fremtiden. Tidligt om morgenen var alle tyske og danske

soldater samt øvrighedspersonerne og andre fra Ringkøbing, som havde overnattet i Bjerregård, tilsagt til at møde ved Bjerregård havn. Det blev en hård sejltur med "Nymindegab" i det stormfulde vejr. Der var over 150 passagerer.

Særlig hård var det ved de danske infanterister, hvilket selvfølgelig

Da det natten til den 2. september stormede op fra vest, fik inspektionsskibet "Absalon", som stadig lå på vagt uden for revlerne, ordre til at søge nærmeste havn. Det var sikkert med blandede følelser, de påbegyndte sejladsen ned igennem det med drivminer spækkede farvand omkring Horns Rev, til Esbjerg.



Kæntret trawler.

morede de tyske marinesoldater, der vel nærmest kom til at agere bevogtningssoldater, mens sejladsen stod på.

De tyske soldater og de danske infanterister blev foreløbig indkvarteret i Ringkøbing, senere blev de ført til Odense, hvor de forblev til krigens ophør. Overløjtnant Tuuns flygtede hjem til Tyskland, men de andre tyskere befandt sig godt i Odense. De gik frit omkring, enkelte af dem blev gift med danske piger og bosatte sig her i landet.

Det nordligste skib, "Admiral von Schröder" stod i K. K. Nielsens strandlen og drev ind på inderste revle, hvor det delvis kæntrede. Det midterste, "Rinteln", stod i Jeppe Klausens len og var overborde hårdt raseret af branden, men skroget havde bortset fra englændernes beskydning ingen skade taget. De to sydligste i Chr. Rauhes og Chr. Kirks strandlen stod kun 50 meter fra hinanden. "Heinrich Bruns" var ved eksplosionen blevet hårdt medtaget. Skroget var sprængt flere steder og skibet var allerede

sunket dybt. "Crefeld" var ubeskadiget bortset fra de træffere, skroget havde fået under beskydningen. Det tyske krigsflag vajede endnu.

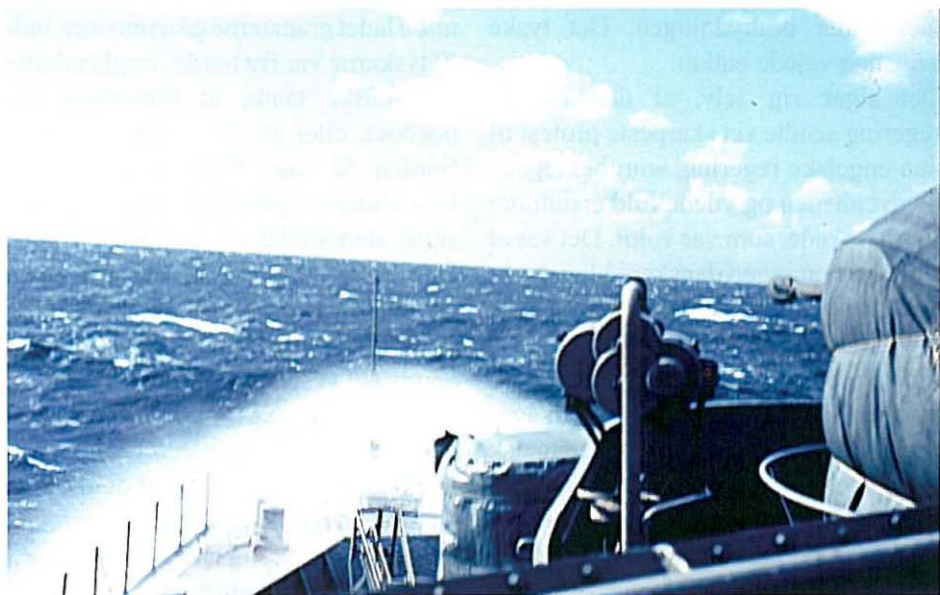
Det siger sig selv, at den danske regering sendte sin skarpeste protest til den engelske regering, som beklagede begivenheden og ydede fuld erstatning for den skade, som var voldt. Det var et stort held, at ingen danskere blev dræbt ved den tilsyneladende hensynsløse bombardering. Bjerregård-folkene fandt det tilstrækkelig erstatning, at man slap så nådigt. Sagen var dog ikke så enkelt set fra engelsk side. Det var en næsten daglig begivenhed hver morgen at se 2 eller 4 minefartøjer, som to og to havde hver sin opdukkede undervandsbåd bag efter sig. Trawlerne førte sikkert en wire med minesaks imellem sig, så de kunne føre undervandsbådene frelst igennem minefelterne langs den jyske vestkyst, hvorefter undervandsbådene i rum sø var en dødelig fare såvel for de allieredes, som de neutrales søfart. Denne trafik langs den danske tre-mile grænse var næsten ikke til at stoppe uden at krænke Danmarks neutralitet, og selv om englænderne den morgen tilsyneladende var ganske overlegne må man ikke glemme, at tyskernes kampstyrke også bestod af to moderne undervandsbåde, som var neddykkede. Englændernes febrilske og hensynsløse beskydning af kysten må sikkert tilskrives den dødelige fare for at blive torpederet. Englænderne har ikke villet

dræbe de tyske besætninger, hvad de meget let kunne have gjort, men derimod ladet granaterne gå oven over, indtil tyskerne var fra borde. Englænderne har måske tænkt at klittangen var ubeboet, eller at granaterne røg ind i fjorden. Så snart tyskerne havde søgt læ i klitterne, gav englænderne de fire skibe dødsstødet og forsvandt i vest. Den officielle engelske erklæring om søtræfningen lød: "Lette engelske søstridskræfter ødelagde i morges ved den jyske vestkyst 4 forpostskibe".

Det viste sig snart, at der allevegne i det område, hvor granaterne var faldet, lå en del forsagere. Flere af dem blev i de første dage samlet op som souvenirs af de mange besøgende. Man måtte i landets blade gøre folk opmærksomme på den fare de udsatte sig for. Om foråret blev såvel klittangen som Tipper- og Værneenge eftersat af soldater og senere er der fundet enkelte granater. Søtræfningen har sin historiske betydning derved, at det var den eneste gang, beboet dansk statsområde blev beskudt i denne krig.

Når jeg i min skildring kun svagt har antydnet kvindernes indsats, kan jeg tilføje, at selv om kvinderne på Gml. Bjerregård tit har været udsat for dage, da der skete meget, så kunne de slet ikke måle sig med 1. september. Da vi havde nået midnat, befalede herredsfoged Fabricius min moder at få i seng. Han kunne se, at hun lige var på grænsen af det tilladelige, et menneske kunne udsættes for.

ÆGIR på Atlanten 1958



Hård kuling med fygevand over forskibet. (Karsten Haack)





ÆGIR i Vestmannahavn 1958. (Karsten Haack)

Rettelse

En opmærksom læser her bragte følgende rettelse til MHT 2007/2:

På side 7 i maj-nummeret af nærværende tidsskrift anførtes det at: "Den 5 juli orienteredes Königsberg pr. radio" etc. Vor opmærksomme læser Kai Willadsen påpeger, at datoen rettelig var den 5. august, hvilket artikelforfatteren har medgivet. Vi beklager fejlen.

Red.

Boganmeldelse

"Erindringer om Den Anden Verdenskrig", Bind 1: 1939 – 1941, Bind 2: 1941 – 1945 af Winston S. Churchill. Forlaget Rosenkilde, København. Bogen er illustreret. Hvert bind koster kr. 450,00. De to bind er tilsammen på 1.000 sider. Bind 1 udkom den 28. juni 2006. Bind 2 udkom den 27. oktober 2006. Bogen er oversat fra engelsk efter "Memoirs of the Second World War".

Da Winston S. Churchill mistede premierministerposten i sommeren 1945, begyndte han at skrive sine erindringer fra krigsårene. Det blev til mammutværket "Den Anden Verdenskrig", som i 1953 indbragte ham Nobelprisen i litteratur. Seks år senere forkortede han selv dette værk og forsynede det med et efterskrift om efterkrigsårene. Den forkortede udgave har ikke tidligere været udgivet på dansk.

I dette tilfælde er introduktion af forfatteren overflødig. Han nævner selv i indledningen, at han har været minister under begge verdenskrige. I den forbindelse nævner han også, at hans to-bindsværk om Den første Verdenskrig ("Den store Krig", bind 1 og 2) sammenholdt med disse to bind om Den anden Verdenskrig udgør et samlet værk om Europas nye



Trediveårskrig. Endvidere anfører han, at det ikke drejer sig om historie, men om bidrag til historien.

"Erindringer om Den anden Verdenskrig" er en ren fornøjelse at læse. Forfatteren er jo berømt for at være sjældent velformuleret i skrift og tale, og det bærer bogen i den danske oversættelse heldigvis også præg af. Oversættelsen har dog enkelte "smuttere" så som den berømte Captain Philip Vian, RN, hvis titel er oversat til kaptajn. Churchill har aldrig sympatiseret meget for Stalin, og i

sin beskrivelse af Stalins manglende forholdsregler mod en tysk opmarch i juni 1941 opridses han situationen meget kortfattet og kontant: *"Krig er i hovedsagen et katalog over fejltrin, men det er tvivlsomt, om der i historien kan findes en fejltagelse, der kan måle sig med den, som Stalin og de kommunistiske chefer gjorde sig skyldige i, da de bortodede enhver mulighed på Balkan og dvask afventede eller ikke formåede at indse det frygtelige angreb, der truede Rusland. Vi havde hidtil anset dem for at være selviske og beregnende. I denne periode viste de sig også at være en flok tosser"*.

Der optræder et utal af hemmelige britiske agenter, som rapporterer til London om krigens udvikling. Her skal man lige erindre sig, at bogen er udgivet ca. 15 år inden det blev afsløret, at briterne var i stand til at tyde en stor del af signaltrafikken i den øverste tyske politiske og militære ledelse. Agenterne er derfor angivet som kilde i stedet for de såkaldte "Ultra-signaler".

Et eksempel på at forfatteren er i stand til at fremlægge komplicerede forhold på en kort og overskuelig måde fremgår blandt andet af beskrivelsen af "Operation Overlord" (landgangen i Normandiet), som kun fylder lidt over seks sider i hans beskrivelse.

Bogen er forsynet med forfatterens efterskrift fra 1957 samt et fælles register for de to bind. Den er opdelt i meget klare kapitler, som gør den anvendelig også som opslagsværk. Der er et udmærket kortmateriale til de enkelte kapitler.

Fra mit barndomshjem er jeg opdraget med en dyb respekt for Churchill. Da jeg som afslutning på min tid som forsvarsattaché i London blev bedt om at lægge en krans på Churchills grav den 5. maj sammen med overlæge Røjel, så sagde Røjel: "Vi besluttede engang i modstandsbevægelsen, at hvis der var nogen, der skulle hædres for Danmarks befrielse, så var det Churchill, så derfor har vi sørget for blomster hver 5. maj! Denne bog er også et flot minde over Churchills indsats for den frie verden. Selv om der kommer mange nye bøger om Den anden Verdenskrig i denne tid, så er denne bog fra 1959 absolut at betragte som et hovedværk, som man ikke kommer uden om.

Poul Grooss, kommandør,
Center for Militærhistorie,
Forsvarsakademiet.

Borgsted Batteri

Et par stemningsbilleder fra et af Søværnets mindre kendte landtjenestesteder

Tom Wismann

Borgsted Batteri, også kaldet BOB, blev bygget i 1917 og var placeret på Møns vestside ud mod Bøgestrømmen. Batteriet ligger på ens højre hånd, når man kommer over dæmningen fra Bogø.

Batteriet skulle oprindeligt beskytte minefelterne i Bøgestrømmen, og hindre fjendtlige skibe i at trænge fra Østersøen ind i Storstrømmen.

Batteriets hovedbevæbning var oprindeligt to stk. 12 cm kanoner, og blev i batteriets levetid ændret flere gange.

Batteriet var i sine sidste år en del af Sødefensionsafsnit Grønsund, og det blev nedlagt sammen med Stevnsfort i år 2000. Batteriet havde dermed tjent forsvaret i ca. 83 år, hvilket må være noget nær en rekord for et kystbefæstningsanlæg.

Kanonerne er idag fjernet, og batteriet solgt til private.



BORGSTED BATTERI "skudt" fra en af Søværnets Lynx helikoptere en skøn solskinsdag i 1997 (Tom Wismann)



Den ene af de to 76 mm M/61 LvSå, som i Borgsteds Batteris sidste leveår udgjorde bestykningen. Kanonen er fotograferet på en regnfuld 9. november 1997. I forbindelse med Borgsted Batteri og Sødefensionsafsnit Grønsund indgik også to stk. mobile 40 mm kanoner, der blev bemanded af Marinehjemmeværnet.
(Tom Wismann)

1807 Københavns bombardement og Flådens Ran

Orlogsmuseets særudstilling 1.9.2007 - 31.12.2008

I år er det 200 år siden Danmark-Norge blev inddraget i Napoleonskrigene for alvor. Prisen blev umådelig høj og gør begivenheden til en af de absolut vigtigste i den nyere danmarkshistorie. Bombardementet af København og særlig tabet af flåden var stærkt traumatiserende for dansk identitet. På baggrund af disse begivenheder tegnede Grundtvig det billede af Danmark som det lille, underlegne land uden høje bjerge, som stadig præger dansk identitet.

Statens Forsvarshistoriske Museum markerer begivenheden med en udstilling på Orlogsmuseet. I åbningsweekenden den 1.-2. september vil der endvidere blive arrangeret levende formidling med aktører i uniformer fra perioden. I udstillingen på Orlogsmuseet vil de besøgende kunne se en række af de våben, der blev brugt i træfningerne med de britiske styrker. Gennem samtidige tegninger, portrætter og satiriske stik vil det være muligt at danne sig et indtryk af de følelser og indtryk, der rørte sig blandt både danskere og briter i forbindelse med Københavns bombardement og flådens ran.